

О. И. Черноус, канд. экон. наук¹, М. С. Момот²

1 – Автомобильно-дорожный институт

ГОУВПО «Донецкий национальный технический университет», г. Горловка

2 – ГПОУ «Донецкий транспортно-экономический колледж», г. Донецк

МЕЖДУНАРОДНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ПЕРЕВОЗКИ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

В статье структурированы и охарактеризованы основные международные институты, конвенции и соглашения, регулирующие предпринимательскую деятельность в сфере перевозки опасных грузов на транспорте. Рассмотрена многоуровневая система национального законодательства стран-участниц международной перевозки опасных грузов. Проанализированы параметры рынка международных транспортных перевозок. Выделены современные особенности развития различных видов транспорта. Представлена видовая и географическая структура международных перевозок опасных грузов.

Ключевые слова: международный институт, конвенция, опасные грузы, рынок международных перевозок, мировая структура перевозок

Введение

Опасные грузы составляют неотъемлемую часть современного торгового оборота любого государства. Мировая экономическая система не смогла бы функционировать без необходимого количества природных ресурсов и других химических веществ, значительную часть которых составляют вещества, загрязняющие окружающую среду и несущие определенную опасность. С каждым годом появляются все больше субъектов предпринимательской деятельности, которые используют в своем производственном процессе радиационные, взрывоопасные, пожароопасные, ядовитые и едкие вещества. Потребителями веществ, изделий и материалов, обладающих опасными свойствами, являются все отрасли экономики, что вызывает необходимость в их практически непрерывной перевозке по различным маршрутам в международном сообщении. В настоящее время мировая промышленность выпускает широкий спектр продукции, способной выделять опасные вещества. Логично предположить, что при такой номенклатуре опасной продукции масштабы мировой перевозки опасных грузов колоссальны, что требует эффективных механизмов государственного и международного регулирования данной сферы.

Анализ последних исследований и публикаций

В экономической и юридической литературе достаточно полно рассмотрены вопросы национального нормативно-правового обеспечения организации предпринимательской деятельности на транспорте. Это работы по общей теории права, хозяйственному и гражданскому праву, предпринимательской деятельности на транспорте таких авторов, как В. Б. Аверьянова [1], Е. Ф. Демского [2], П. Р. Левковца [3] и др. Современные транспортные процессы перевозки грузов и взаимодействие различных видов транспорта представлены в работах таких ученых, как Л. Б. Миротин [4], Б. Ю. Сербиновский [5], В. С. Лукинский [6] и др. Однако, несмотря на имеющиеся труды, не уделено должного внимания вопросам систематизации международного обеспечения организации предпринимательской деятельности в сфере перевозки опасных грузов.

Цель исследования – охарактеризовать международное обеспечение организации предпринимательской деятельности в сфере перевозки опасных грузов.

Изложение основного материала исследования

Предпринимательская деятельность в сфере перевозки опасных грузов – самостоятельная, осуществляемая на свой риск деятельность, направленная на систематическое получение прибыли от оказания услуг по перевозке различными видами транспорта, зарегистрированными в этом качестве в установленном законом порядке. Особый интерес при рассмотрении предпринимательской деятельности в сфере перевозки опасных грузов представляют субъекты предпринимательства или участники перевозочного процесса (рисунок 1).

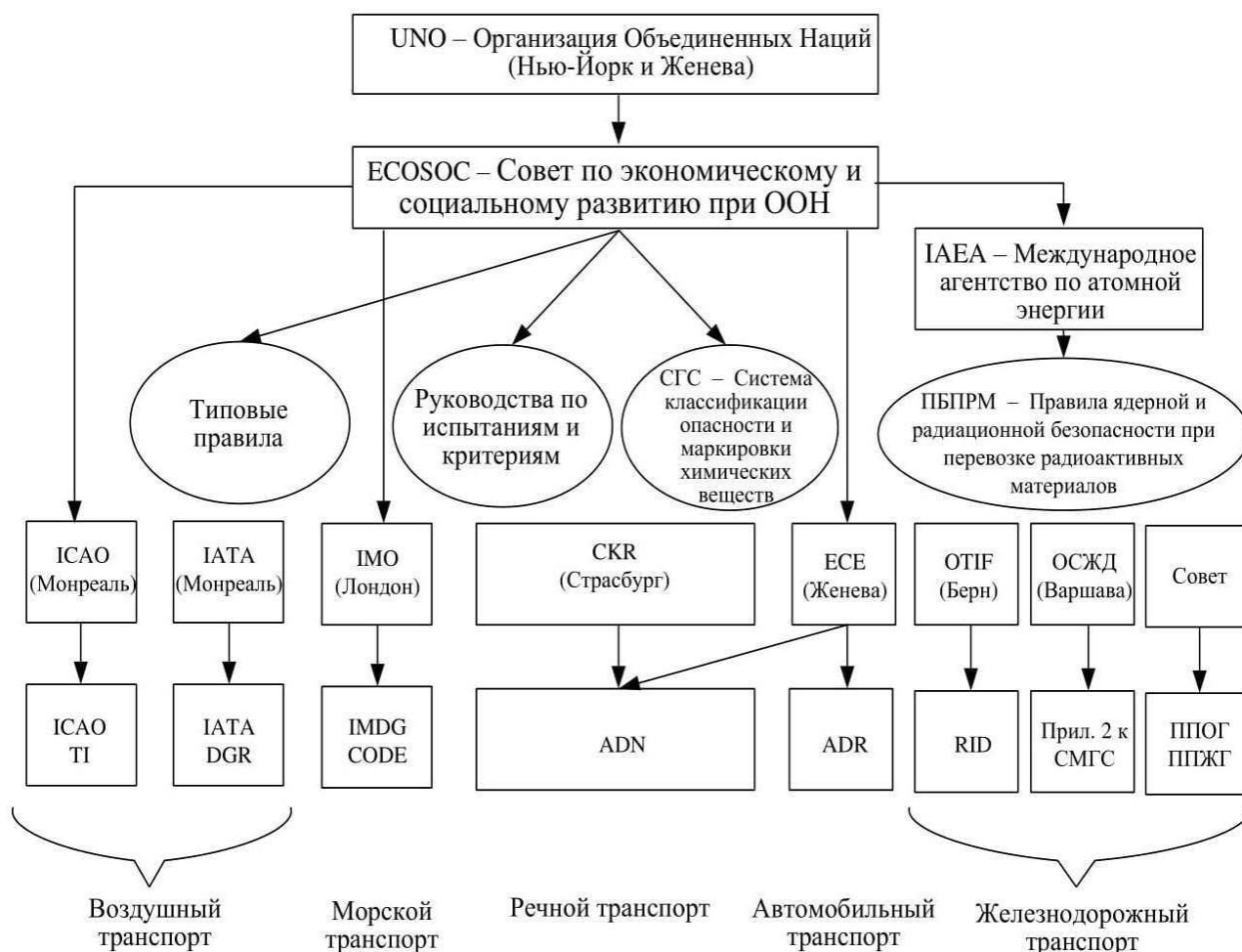


Рисунок 1 – Субъекты предпринимательства в сфере перевозок опасных грузов

К основным отраслям, которые связаны с производством и потреблением опасных веществ относят: производство химической продукции (кислоты, щелочи), веществ с радиоактивными и ядовитыми характеристиками; производство, переработка и реализация нефтепродуктов; аграрный сектор (ядохимикаты и удобрения); медицина (штаммы вирусов и др.); военная промышленность (взрывчатые вещества); бытовое применение отравляющих веществ, ядов и продукции с высокой токсичностью (начиная от средств для уборки и заканчивая ГСМ).

Система международного обеспечения предпринимательской деятельности в сфере перевозки опасных грузов является довольно сложной и включает многочисленные конвен-

ции и соглашения. Основные конвенции и соглашения, регламентирующие перевозку опасных грузов различными видами транспорта, и международные организации, обеспечивающие их разработку, представлены на рисунке 2.



Сокращения названий международных институтов регулирования перевозки опасных грузов:

ICAO – Международная организация гражданской авиации;

IATA – Международная ассоциация воздушного транспорта;

IMO – Международная морская организация;

CKR – Центральная комиссия судоходства по Рейну;

ECE – Европейская экономическая комиссия;

OTIF – Межправительственная организация по международным железнодорожным перевозкам;

ОСЖД – Организация сотрудничества железных дорог;

Совет – Совет по железнодорожному транспорту;

Рисунок 2 – Основные международные институты, конвенции и соглашения, регулирующие международную перевозку опасных грузов различными видами транспорта [7]

В целях унификации международных требований по перевозке опасных грузов всеми видами транспорта по решению Генеральной ассамблеи ООН при Совете по экономическому и социальному развитию ООН был создан Комитет экспертов ООН по перевозке опасных грузов и его рабочие органы, которые совместно с иными международными институтами создали международную систему нормирования перевозки опасных грузов.

Базовыми документами Совета по экономическому и социальному развитию при ООН, высшего органа, определяющего политику в области обеспечения безопасности транспортировки опасных грузов, являются [7]:

– типовые правила – рекомендации ООН по перевозке опасных грузов (излагают ба-

зовую систему положений, позволяющих на единообразной основе разрабатывать национальные и международные правила, регулирующие перевозки, осуществляемые различными видами транспорта);

– руководство по испытаниям и критериям – рекомендации ООН по перевозке опасных грузов (содержат описание методов и процедур испытаний для правильной классификации перевозимых веществ и изделий);

– согласованная на глобальном уровне система классификации опасности и маркировки химической продукции (унифицирует действующие системы опасности для разработки единой системы, которая включает в себя классификацию опасности химической продукции, маркировку и паспорта безопасности).

Концептуальными приоритетами представленных документов является сохранение жизни человека, охрана окружающей среды, спасение груза и транспортного средства. Ответственность за обеспечение их соблюдения возложена на компетентные организации стран-участниц ООН. Характеристика международных организаций, компетентных в сфере перевозки опасных грузов, представлена в таблице 1.

Таблица 1 – Характеристика международных организаций, регулирующих организацию перевозки опасных грузов всеми видами транспорта

| Наименование международной организации | Характеристика |
|---|--|
| 1 | 2 |
| ИКАО – Международная организация гражданской авиации | Специализированное учреждение ООН, устанавливающее международные нормы гражданской авиации и координирующее ее развитие с целью повышения безопасности и эффективности, протокол о признании которого подписан 01.10.1947 г. и вступил в силу 13.05.1948 г. ИКАО является международной правительственной организацией. Первоначально, после подписания Чикагской конвенции, существовала Временная международная организация гражданской авиации (Provisional International Civil Aviation Organisation – PICAO). После вступления в силу 04.04.1947 г. Чикагской конвенции на 1-й сессии Ассамблеи, состоявшейся в Монреале, в мае 1947 г. PICAO переименована в ИКАО. По предложению правительства Канады местом расположения Штаб-квартиры ИКАО был выбран г. Монреаль |
| IATA – Международная ассоциация воздушного транспорта | Международная неправительственная организация. Штаб-квартира находится в Монреале (Канада). Европейский центр – в Женеве (Швейцария). IATA – основной механизм для сотрудничества между авиакомпаниями в продвижении безопасных, надежных и экономичных воздушных перевозок – в интересах потребителей в мире. Международная авиатранспортная промышленность более чем в 100 раз больше, чем в 1945 г. Немногие отрасли промышленности могут сравниться с динамикой этого роста, который был бы гораздо менее впечатляющим без стандартов, методов и процедур, разработанных IATA |
| ИМО – Международная морская организация | Международная межправительственная организация, является специализированным учреждением ООН, служит аппаратом для сотрудничества и обмена информацией по техническим вопросам, связанным с международным торговым судоходством. ИМО образована 06.03.1948 г. в Женеве с принятием Конвенции о Межправительственной морской консультативной организации (IMCO) |

Продолжение таблицы 1

| 1 | 2 |
|---|---|
| СКР – Центральная комиссия судоходства по Рейну | Орган, координирующий национальную политику прибрежных государств в области судоходства по Рейну, устанавливающий единые правила, касающиеся этого судоходства, выполняющий функции апелляционного суда в отношении решений национальных судов по делам национального судоходства. В настоящее время членами ЦКСР являются Бельгия, Великобритания, Нидерланды, Франция, Германия и Швейцария. За время своей деятельности ЦКСР разработала ряд мер с целью предотвращения острой конкурентной борьбы между судовладельцами, гарантии судовладельцам устойчивых доходов и увеличения судоходства по Рейну |
| ЕСЕ – Европейская экономическая комиссия | Региональная организация Экономического и Социального совета ООН (ЭКОСОС). Европейская экономическая комиссия ООН (ЕЭК ООН) была создана в 1947 г. для содействия развитию экономического сотрудничества между странами – членами этой комиссии. Является одной из пяти региональных комиссий Организации экономического и социального развития ООН (ЭКОСОС) |
| ОТИФ – Межправительственная организация по международным железнодорожным перевозкам | Была создана 01.05.1985 г. Правовой базой, регулирующей деятельность Организации, является Конвенция от 09.05.1980 г. (КОТИФ). Предшественником ОТИФ является Центральное бюро международных железнодорожных сообщений, год создания которого восходит к 1893 г. Целью деятельности Организации является обеспечение комплексного развития, усовершенствования и упрощения порядка осуществления международного железнодорожного сообщения |
| ОСЖД – Организация сотрудничества железных дорог | Международная организация, созданная на совещании министров 28.06.1956 г. в г. София (Болгария) министрами, ведающими железнодорожным транспортом. Основой существования и работы ОСЖД является Положение об ОСЖД, которое имеет характер международного договора. Членами ОСЖД являются транспортные министерства и центральные государственные органы, ведающие железнодорожным транспортом из 27 стран |
| Совет по железнодорожному транспорту | Создан 14.02.1992 г. решением Совета Глав правительств государств-участников Содружества Независимых государств для координации работы железнодорожного транспорта на межгосударственном уровне и выработки согласованных принципов его деятельности в целях сохранения отработанной технологии бесперебойного перевозочного процесса пассажиров и грузов на территории бывшего СССР. В состав Совета по железнодорожному транспорту входят железнодорожные администрации Азербайджана, Армении, Беларуси, Казахстана, Кыргызстана, Молдовы, России, Таджикистана, Туркменистана, Узбекистана и Украины |

В числе основных средств реализации указанной ответственности – разработка и осуществление программы контроля над изготовлением, испытанием тары, классификацией опасных грузов, над подготовкой нормативной документации и т. д. В дополнение, в рамках компетентных организаций в сфере перевозки опасных грузов проводится постоянная работа по совершенствованию действующих правовых механизмов регулирования различных аспектов указанной деятельности.

Приведенные в таблице 1 международные институты, регулирующие международную перевозку опасных грузов, в настоящее время остаются наиболее эффективным механизмом обеспечения безопасности осуществления перевозочной деятельности. Разработанные и принятые правовые акты данными организациями интегрированы в национальное законодательство большинства стран Европы и мира. Таким образом, национальное законодательство

таких стран как Германия, Франция или Италия выглядит следующим образом (рисунок 3).



Рисунок 3 – Система национального законодательства стран-участниц международной перевозки опасных грузов

Как видно из представленного рисунка 3, система национального законодательства стран-участниц международной перевозки опасных грузов представляет собой четырехуровневую иерархическую структуру, состоящую из наднационального уровня, транснационального (регионального) уровня, национального (государственного) уровня, а также уровня субъектов и муниципальных образований. При этом, каждый из последующих уровней учитывает требования предыдущего. Из этого следует, что все правовое регулирование в сфере перевозки опасных грузов является единой системой организации данной деятельности в международном масштабе. Необходимо отметить важность транснационального (регионального) уровня ввиду существующих в мире тесных интеграционных объединений, таких как Европейский Союз. В рамках аналогичных структур формируются наиболее универсальные требования ко всем участникам международной перевозки опасных грузов. Опыт данных стран позволит выработать наиболее эффективную модель разработки нормативного правового обеспечения государственного управления перевозками опасных грузов в Донецкой Народной Республике.

Законодательство Европейского Союза, регулирующее транспортировку опасных грузов, касается только автодорожных и железнодорожных видов транспорта, как на государственном, так и на международном уровне, на иных видах транспорта действуют международные требования ООН. Для этих видов транспорта законодательство Европейского Союза

обеспечивает высокий уровень транспортной безопасности на территории стран – участниц данного объединения. Не существует европейских правил транспортировки опасных грузов внутренними водными путями или морем. Законодательство Европейского Союза дополняет международные правила международными соглашениями, которые также применяются как при транспортировке в пределах одной страны, так и на территории всего объединения. Законодательство Европейского Союза содержит следующие правила для транспортировки опасных грузов [8]:

- Директива Совета Европейского Союза 94/55/ЕС от 21.11.1994 г. о тождественности законов Стран-членов в связи с транспортировкой опасных грузов автодорогой;
- Директива Совета Европейского Союза 96/49/ЕС от 23.07.1996 г. о тождественности законов Стран-членов в связи с транспортировкой опасных грузов железной дорогой.

Необходимо отметить, что в 1997 г. Комиссия выдвинула предложение для Директивы Европейского парламента и Совета о тождественности законов Стран-членов в связи с транспортировкой опасных грузов судами по внутренним водным путям, в которое были внесены изменения в 1999 г. Предложение не было принято, так как соглашение ADN не было заключено, как ожидалось.

В связи со структурными директивами были приняты две директивы для экспертов по вопросам безопасности опасных грузов, которые касаются трех видов транспорта:

- Директива Совета Европейского Союза 96/35/ЕС от 03.06.1996 г. о назначении и профессиональной квалификации экспертов по безопасности транспортировки опасных грузов автодорогой, железной дорогой и внутренними водными путями;
- Директива Совета Европейского Союза 2000/18/ЕС Европарламента и Совета от 17.04.2000 г. о минимальных экзаменационных требованиях для экспертов по безопасности транспортировки опасных грузов автодорогой, железной дорогой и внутренними водными путями;

В настоящее время различают четыре Решения Комиссии, частично заменяющие государственные законы стран-членов основными Директивами Совета Европейского Союза 94/55/ЕС и 96/49/ЕС [8]:

- Решение Комиссии 2005/263/ЕС от 04.03.2005 г., уполномочивающее Страны-члены частично отменять законы, согласно Директивы 94/55/ЕС, в связи с транспортировкой опасных грузов автодорогой;
- Решение Комиссии 2005/903/ЕС от 13.12.2005 г., вносящее изменение в Решение Комиссии 2005/263/ЕС от 04.03.2005 г., уполномочивающее страны-члены частично отменять законы, согласно Директивы 94/55/ЕС, в связи с транспортировкой опасных грузов автодорогой;
- Решение Комиссии 2005/180/ЕС от 04.03.2005 г., уполномочивающее страны-члены частично отменять законы, согласно Директивы 96/49/ЕС, в связи с транспортировкой опасных грузов железной дорогой;
- Решение Комиссии 2005/777/ЕС от 13.12.2005 г., вносящее изменение в Решение Комиссии 2005/180/ЕС от 04.03.2005 г., уполномочивающее страны-члены частично отменять законы, согласно Директивы 96/49/ЕС, в связи с транспортировкой опасных грузов железной дорогой.

В настоящее время единственной Директивой Совета Европейского Союза для транспортировки опасных грузов, которая не основана на международном соглашении, является Директива Совета Европейского Союза 95/50/ЕС от 06.10.1995 г. о единых процедурах для контроля транспортировки опасных грузов автодорогой. Она предоставляет общий список пунктов, которые должны быть проверены, также должна быть выдана копия отчета о произведенной проверке на дороге, которая служит источником информации во время второй проверки либо в том же государстве либо в другом. Кроме того, очень важной директивой для опасных грузов является так называемая Директива SESEVO II.

Ввиду того, что международная перевозка опасных грузов является неотъемлемой частью мирового транспортного рынка, рассмотрим более детально данный сектор экономических отношений. По данным Всемирного банка мировой транспортный рынок оценивается в 4,2 трлн долл. (6,8 % мирового ВВП) [9]. Как и сама глобальная экономика, перевозка грузов, в том числе опасных, превратилась в очень сложную, взаимозависимую, ориентированную на передовые технологии отрасль, потребляющую значительную часть мировых энергетических и природных ресурсов. Структура мирового транспортного рынка представлена в таблице 2 и на рисунке 4.

Таблица 2 – Параметры мирового транспортного рынка [9, 10, 11]

| Параметр | Вид транспорта | | | | | |
|--|------------------------|---------------|---------|--------|-----------|----------------|
| | сухопутный | | водный | | воздушный | трубопроводный |
| | железнодорожный | автомобильный | морской | речной | | |
| Протяженность, млн км | 13,2 | 27,8 | – | 0,9 | 9,5 | 2,0 |
| Грузоперевозки, % от мирового объема | 9,0 | 13,0 | 62,0 | 4,0 | 1,0 | 11,0 |
| Перевозки пассажиров, % от мирового объема | 11,0 | 82 | 1,0 | 3,0 | 3,0 | – |
| Численность занятых, млн чел. | превышает 100 млн чел. | | | | | |

Разберем каждый вид транспорта в отдельности.

1. Автомобильный транспорт с середины XX ст. стал ведущим среди видов сухопутного транспорта. Протяженность его сети растет и достигла в настоящее время 27,8 млн км, причем около 1/2 приходится на США, Индию, Россию, Японию, Китай. По уровню автомобилизации в мире лидируют США и страны Западной Европы.

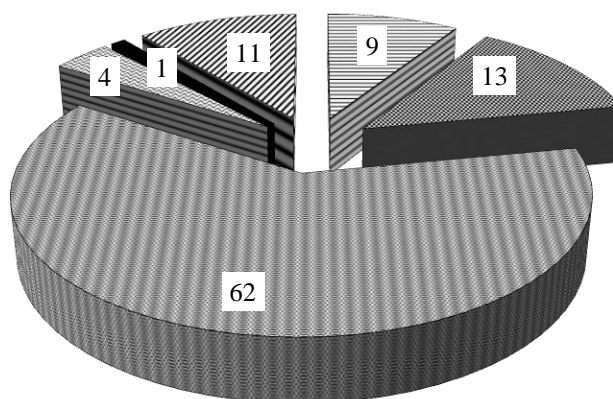
2. Железнодорожный транспорт уступает автомобильному по объему перевозимых грузов (9 % мирового объема), но по-прежнему остается важным видом сухопутного транспорта.

3. Водный транспорт (морской и речной) прежде всего характеризуется выдающейся ролью морского транспорта. На него приходится 66 % мирового грузооборота, он также обслуживает около 4/5 всей международной торговли.

4. Воздушный транспорт. Этот вид наиболее скоростного, но достаточно дорогостоящего транспорта играет важную роль в международных пассажирских перевозках. Его преимущества, кроме скорости, – качество поставок, географическая мобильность, позволяющая легко расширять и менять трассы.

5. Трубопроводный транспорт активно развивается благодаря быстрому росту добычи нефти и природного газа и тому территориальному разрыву, который существует между главными районами их добычи и потребления. Трубопроводный транспорт составляет 11 % от объема мирового грузооборота при протяженности сетей – более 2,0 млн км.

Согласно статистике ООН доля опасных грузов составляет около 50 % от общемирового объема грузоперевозок. Эффективное международное и государственное регулирование международных перевозок опасных грузов автомобильным, железнодорожным, воздушным, морским и речным видами транспорта имеет стратегическое значение для многих отраслей промышленности. Как правило, отправителями и получателями опасных грузов выступают предприятия, занятые в химической, нефтехимической, фармацевтической и добывающей промышленности.



Железнодорожный
 Автомобильный
 Морской
 Речной
 Воздушный
 Трубопроводный

Рисунок 4 – Структура мирового рынка грузоперевозок, % [9, 10, 11]

Далее рассмотрим динамику международной перевозки грузов, в том числе опасных, за 2009–2018 гг. (таблица 3).

Таблица 3 – Структура международных перевозок грузов по видам транспорта в 2009–2018 гг. (в т. ч. опасных грузов) [9, 10, 11]

| Год | Воздушный транспорт, млн т | Автомобильный транспорт, млн т | Железнодорожный транспорт, млн т | Морской транспорт, млн т | Речной транспорт, млн т |
|------|----------------------------|--------------------------------|----------------------------------|--------------------------|-------------------------|
| 2009 | 39,9 | 518,7 | 359,1 | 2473,8 | 159,6 |
| 2010 | 39,6 | 514,8 | 356,4 | 2455,2 | 158,4 |
| 2011 | 47,2 | 613,6 | 424,8 | 2926,4 | 188,8 |
| 2012 | 48,2 | 626,6 | 433,8 | 2988,4 | 192,8 |
| 2013 | 47,5 | 617,5 | 427,5 | 2945 | 190 |
| 2014 | 48,6 | 631,8 | 437,4 | 3013,2 | 194,4 |
| 2015 | 50,2 | 652,6 | 451,8 | 3112,4 | 200,8 |
| 2016 | 51,5 | 669,5 | 463,5 | 3193 | 206 |
| 2017 | 52,3 | 679,9 | 470,7 | 3242,6 | 209,2 |
| 2018 | 56,1 | 729,3 | 504,9 | 3478,2 | 224,4 |

Как видно из представленной таблицы 3, в последние 10 лет наблюдается положительная динамика относительно роста международных перевозок грузов, в том числе опасных грузов. Пиковый рост отмечается в 2012 г., 2014 г., 2016 г. и 2018 г. в среднем от 2 до 7,7 %, что является следствием изменения международных правовых норм в 2011 г., 2013 г., 2015 г. и 2017 г. Отметим, что большинство международных соглашений, регулирующих перевозку опасных грузов, например Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов, пересматривается раз в два года, что существенно влияет на динамику и объем перевозимых опасных грузов. В рамках этого международные институты пересматривают правила осуществления таких перевозок, унифицируют их и рассылают рекомендации каждой стране-участнице соответствующего соглашения, предписывающие изменить те или иные нормы национального законодательства в данной сфере.

Относительно международной перевозки опасных грузов странами ЕС, то они занимают от общемировых грузоперевозок более 23 %, что представлено на рисунке 5.

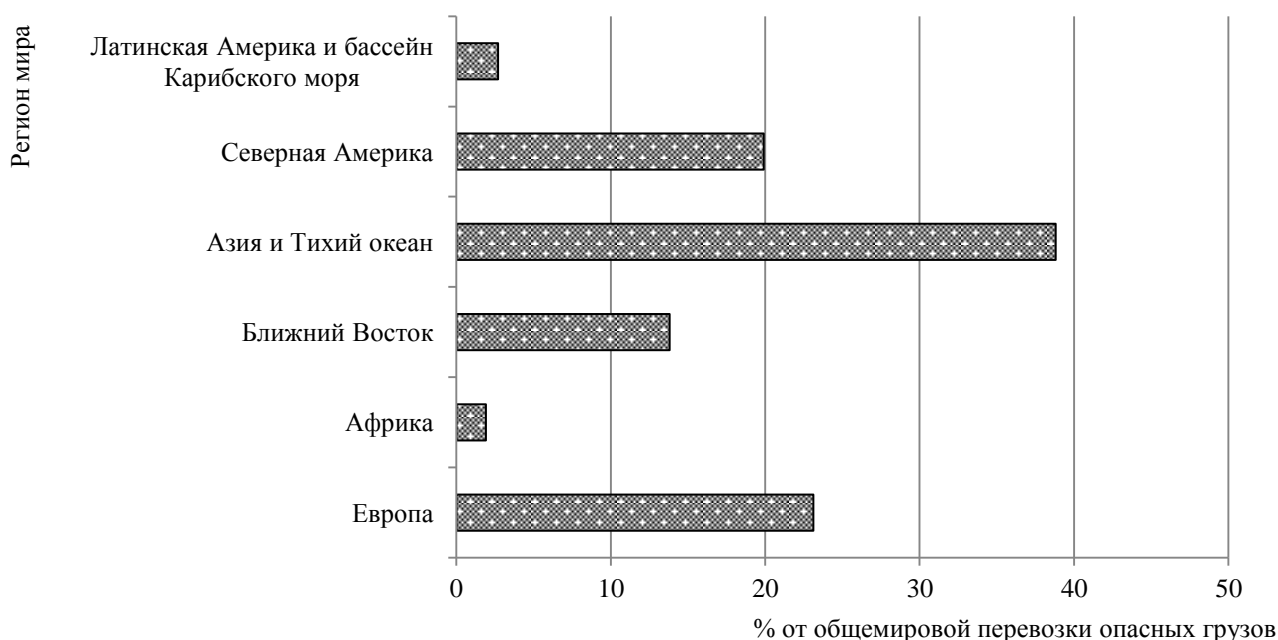


Рисунок 5 – Географическая структура рынка международных перевозок опасных грузов, %

Выводы

Таким образом, международное обеспечение организации предпринимательской деятельности на транспорте играет важную роль в построении эффективных механизмов организации перевозки опасных грузов. Это создает в мировом масштабе единое правовое поле организации соответствующей деятельности, что закрепляется введением указанных норм в национальное законодательство. Положительной стороной такой имплементации норм международного права является увеличение грузооборота и, как следствие, поддержка роста мировой экономики. Доля опасных грузов в мире составляет около 50 % от общемирового объема грузоперевозок. Основным видом транспорта при перевозке опасных грузов является железнодорожный. Как правило, отправителями и получателями опасных грузов выступают предприятия, занятые в химической, нефтехимической, фармацевтической и добывающей промышленности. Анализ географической структуры рынка перевозок опасных грузов показал, что наибольший удельный вес приходится на Азию и Тихий океан.

Список литературы

1. Авер'янов, В. Б. Державне управління: теорія і практика / В. Б. Авер'янов. – Київ : Юрінком Інтер, 2011. – 432 с.
2. Демський, Е. Ф. Транспортне право України: навчальний посібник / Е. Ф. Демський [та ін.]. – Київ : Юрінком Інтер, 2008. – 496 с.
3. Левковець, П. Р. Міжнародні перевезення і транспортне право / П. Р. Левковець, В. С. Маруніч. – Київ : Арістей, 2004. – 280 с.
4. Миротин, Л. Б. Управление грузовыми потоками в транспортно-логистических системах / Л. Б. Миротин, В. А. Гудков, В. В. Зырянов [и др.]; под редакцией Л. Б. Миротина – Москва : Горячая линия-Телеком, 2010. – 704 с.
5. Сербиновский, Б. Ю. Экономика предприятий автомобильного транспорта / Б. Ю. Сербиновский, Н. Н. Фролов, Н. В. Напхоненко [и др.]. – Москва ; Ростов-на-Дону : МарТ, 2006. – 496 с. – ISBN 5-241-00642-7.
6. Лукинский, В. С. Логистика и управление цепями поставок: учебник и практикум / В. С. Лукинский, В. В. Лукинский, Н. Г. Плетнева. – Москва : Юрайт, 2018. – 359 с. – ISBN 978-5-534-00208-9.
7. Пахно, А. Перевозка опасных грузов автомобильным транспортом. Пособие для консультантов / А. Пахно, В. Шок. – Москва : Спецпортал, 2017. – 468 с. – ISBN 978-5-99079-881-6.
8. Кролиус, А. Р. Регулирование транспортировки опасных грузов вдоль коридора TRACECA. – Текст : электронный / А. Р. Кролиус, М. Лангевельд. – URL: http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/TAREP/45jramh/45jramh9_ru.pdf.

9. Всемирный Банк: пресс-релиз – 10 января 2017 года. – Текст : электронный / Всемирный банк [сайт]. – URL: <http://www.vsemirnyjbank.org/ru/news/pressrelease/2017/01/10/global-growthedges-up-to-2-7-percent-despite-weak-investment>.
10. Официальный сайт Международной ассоциации воздушного транспорта. – Текст : электронный / IATA Annual Review. – URL: <http://www.iata.org>.
11. Грузовые авиаперевозки между Европой и Китаем: динамика и перспективы развития. Информационно-аналитический обзор. – Текст : электронный. – URL: https://index1520.com/upload/medialibrary/5e8/airtransportation_2020_03_18-_-RU.pdf.

О. И. Черноус¹, М. С. Момот²

1 – Автомобильно-дорожный институт

ГОУВПО «Донецкий национальный технический университет», г. Горловка

2 – ГПОУ «Донецкий транспортно-экономический колледж», г. Донецк

**Международное обеспечение организации предпринимательской деятельности
в сфере перевозки опасных грузов**

В статье структурированы и охарактеризованы основные международные институты, конвенции и соглашения, регулирующие предпринимательскую деятельность в сфере перевозки опасных грузов на транспорте. Рассмотрена многоуровневая система национального законодательства стран-участниц международной перевозки опасных грузов, которая охватывает наднациональный, транснациональный и национальный уровни, а также уровень субъектов и муниципальных образований. Проанализированы параметры рынка международных транспортных перевозок, что дало возможность сделать такие выводы: во-первых, доля опасных грузов в мире составляет около 50 % от общемирового объема грузоперевозок; во-вторых, основным видом транспорта при перевозке опасных грузов является железнодорожный; в-третьих, отправителями и получателями опасных грузов выступают предприятия, занятые в химической, нефтехимической, фармацевтической и добывающей промышленности; в-четвертых, анализ географической структуры рынка перевозок опасных грузов показал, что наибольший удельный вес приходится на Азию и Тихий океан.

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ИНСТИТУТ, КОНВЕНЦИЯ, ОПАСНЫЕ ГРУЗЫ, РЫНОК МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК, МИРОВАЯ СТРУКТУРА ПЕРЕВОЗОК

O. I. Chornous¹, M. S. Momot²

1 – Automobile and Road Institute of Donetsk National Technical University, Gorlovka

2 – Donetsk Transport and Economics College, Donetsk

**International Support for the Organization of the Entrepreneurial Activity in the Field of the
Dangerous Goods Transportation**

The article structures and characterizes the main international institutions, conventions and agreements that regulate the entrepreneurial activity in the field of the dangerous goods transportation. The multilevel system of the national legislation of countries participating in the international transportation of dangerous goods, which covers the supranational, transnational and national levels, as well as the level of subjects and municipalities, is considered. The parameters of the international transport market are analyzed. This made it possible to draw the following conclusions: first, the share of dangerous goods in the world is about 50 % of the global volume of the freight traffic; secondly, the main mode of transport for the transportation of dangerous goods is rail; thirdly, the enterprises engaged in the chemical, petrochemical, pharmaceutical and mining industries are the senders and recipients of dangerous goods; fourth, the analysis of the market geographical structure for the dangerous goods transportation have showed that the largest share falls on Asia and the Pacific Ocean.

INTERNATIONAL INSTITUTE, CONVENTION, DANGEROUS GOODS, INTERNATIONAL TRANSPORTATION MARKET, WORLD TRANSPORTATION STRUCTURE

Сведения об авторах:

О. И. Черноус

SPIN-код РИНЦ: 6362-9293
Телефон: +38 (071) 436-76-87
Эл. почта: kseniya_1382@mail.ru

М. С. Момот

SPIN-код РИНЦ: 5773-4550
Телефон: +38 (071) 307-62-35
Эл. почта: dracon888@mail.ru

Статья поступила 30.08.2021

© О. И. Черноус, М. С. Момот, 2021

Рецензент: Н. А. Селезнёва, канд. экон. наук, доц., АДИ ГОУВПО «ДОННТУ»