ЕВРАЗИЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

АНАЛИТИЧЕСКИЙ ДОКЛАД НА ТЕМУ: «АНАЛИЗ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА ГОСУДАРСТВ-ЧЛЕНОВ В СФЕРЕ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ТРАНЗИТНЫХ И МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК В ЦЕЛЯХ ПОДГОТОВКИ РЕКОМЕНДАЦИЙ О РАЗВИТИИ ТАКИХ ПЕРЕВОЗОК»

(2019 год)

ДЕПАРТАМЕНТ ТРАНСПОРТА И ИНФРАСТРУКТУРЫ
г. МОСКВА

Аналитический доклад на тему:
«Анализ законодательства государств-членов в сфере осуществления транзитных и мультимодальных перевозок в целях подготовки рекомендаций о развитии таких перевозок»

Введение

Опережающий рост объемов международной торговли, по сравнению с темпами развития мирового производства товаров, был бы невозможен без постоянного совершенствования всей торговой инфраструктуры и, в первую очередь, международной транспортной системы.

Государства – члены Евразийского экономического союза (далее – Союз или ЕАЭС) обладают значительным транзитным потенциалом. Как и в других интеграционных экономических формированиях в условиях развивающихся процессов глобализации экономики, вопросы развития транспортно-транзитного потенциала, инфраструктуры и логистики в ЕАЭС имеют ключевое значение.

Регион представляет собой естественный кратчайший «транспортный мост» между Европой и Азией, однако на сегодняшний день его конкурентные преимущества государствами-членами ЕАЭС – Арменией, Беларусью, Казахстаном, Кыргызстаном и Россией реализованы частично.

Договор о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года (далее – Договор о ЕАЭС) предусматривает широкий спектр сотрудничества и интеграции: от макроэкономической политики до вопросов взаимодействия бизнес-сообществ стран ЕАЭС, а также проведение по всем направлениям евразийской интеграции скоординированной, согласованной или единой политики.

В качестве ключевых задач и приоритетов скоординированной (согласованной) транспортной политики в разделе XXI Договора о ЕАЭС зафиксировано:

интеграция транспортных систем государств-членов в мировую транспортную систему, принятие согласованных мер по обеспечению общих преимуществ в сфере транспорта и реализации лучших практик;

эффективное использование транзитного потенциала государств-членов, реализация и развитие транзитного потенциала в рамках Союза;

создание и развитие евразийских транспортных коридоров;

координация развития транспортной инфраструктуры, создание логистических центров и транспортных организаций, обеспечивающих оптимизацию процессов перевозки.

В разделе II Основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств-членов ЕАЭС (утверждены Решением ВЕЭС от 19 декабря 2016 года №13) указано, что для достижения поставленных целей поэтапного формирования единого транспортного пространства и общего рынка транспортных услуг необходимо обеспечить реализацию ряда задач, в том числе содействие более полной реализации географических преимуществ Союза при осуществлении транзитных транспортно-экономических связей между Европой и Азией.

Мероприятия по реализации транспортной политики включены в План («дорожную карту») по реализации Основных направлений скоординированной (согласованной) транспортной политики государств-членов ЕАЭС на 2018-2020 годы в части воздушного транспорта, утвержденный Решением Евразийского межправительственного совета от 14 августа 2017 г. № 2 и План («дорожную карту») по реализации Основных направлений скоординированной (согласованной) транспортной политики государств-членов ЕАЭС на 2018-2020 годы, утвержденный Решением Евразийского межправительственного совета от 25 октября 2017 г. № 3 (далее – «дорожная карта»).

Успешная реализация Основных направлений транспортной политики будет обеспечена, если первостепенно в ЕАЭС будут созданы правовые условия для эффективного использования транзитного потенциала, создание и развитие транспортных коридоров, координация развития транспортной инфраструктуры, логистики и интеграция транспортных систем в мировую транспортную систему.

Настоящий доклад подготовлен во исполнение пункта 7 «дорожной карты», предусматривающего «Формирование правовых основ, разработка и реализация

программ, способствующих развитию транзитных и мультимодальных перевозок пассажиров и грузов». Исполнение мероприятия пункта 7 «дорожной карты» состоит из двух последовательных этапов:

1. Проведение анализа законодательства государств-членов в сфере осуществления транзитных и мультимодальных перевозок в целях подготовки рекомендаций о развитии таких перевозок. Срок исполнения: 2018-2019 годы. Исполнители: Комиссия и государства-члены. Планируемый результат: Аналитический доклад.

2. Подготовка предложений для включения в программы, способствующие развитию транзитных и мультимодальных перевозок. Срок исполнения: 2019 – 2020 годы. Исполнители: государства-члены. Планируемый результат: предложения государств-членов.

В рамках исполнения «дорожной карты» в уполномоченные органы государств членов были направлены запросы о предоставлении необходимой информации о правовом регулировании в государствах-членах транзитных и мультимодальных перевозок и мерах по их развитию, предусмотренных национальными стратегиями и программами развития.

В ответ на запрос получена соответствующая информация, которая была консолидирована Комиссией и дополнена с учетом норм международного права, программных/стратегических документов государств-членов и ЕАЭС, регламентирующих вопросы мультимодальных и транзитных перевозок, а также актов органов ЕАЭС, направленных на развитие таких перевозок в рамках Союза в интегрированном формате.

С учетом выводов настоящего доклада в 2020 году планируется подготовить соответствующий проект рекомендации Коллегии Евразийской экономической комиссии.

1. Общие положения

Транспортный сектор экономики является конструктивно сложным, все виды транспорта имеют свою специфику в качестве средств доставки грузов.

Выбор вида транспорта для транспортировки груза зависит от множества факторов, прежде всего, учитывают стоимость, срок доставки и обеспечение сохранности товара в процессе перевозки.

Большое влияние на выбор транспорта оказывает транспортная характеристика перевозимых грузов – совокупность свойств, определяющих условия их перевозки, порядок погрузки, выгрузки, хранения, перегрузки и т. д.

Автомобильный транспорт активно используется в логистических системах, благодаря присущих ему гибкости доставки и высокой скорости перевозок.

Железнодорожный транспорт обеспечивает экономичную перевозку крупных грузов, предлагая при этом ряд дополнительных услуг, из-за чего он длительное время занимает почти монопольное положение на транспортном рынке.

Воздушный транспорт, обладает таким преимуществом грузовых перевозок как скорость доставки, но это и самый дорогой способ доставки грузов.

Способностью перевозить очень крупные грузы обладает и водный транспорт, однако скорость доставки грузов значительно ниже, присутствует ограничение маршрутной сетью.

Вид транспорта	**Факторы преимущества**	**Сдерживающие факторы**
Автомобильный транспорт	1) высокая оперативность и доступность; 2) возможность доставки груза «от двери экспортера» до «двери импортера» 3) возможность оптимизации схем и маршрутов доставки 4) высокая скорость доставки возможность ритмичных поставок грузов небольшими партиями 5) экономичность на небольших расстояниях (до 200 км)	1) высокая стоимость перевозки на большие расстояния 2) зависимость от погодных и дорожных условий
Авиационный транспорт	1) высокая скорость доставки грузов 2) сохранность грузов в пути 3) возможностью доставки в отдаленные и труднодоступные районы.	1) высокая стоимость перевозок 2) ограниченная грузоподъемность воздушных судов 3) зависимость от погодных условий 4) высокая стоимость авиационной техники и инфраструктуры воздушного транспорта

Железнодорожный транспорт	1) высокая провозная и пропускная способность 2) регулярность перевозок 3) высокая скорость доставки грузов на значительные расстояния 4) относительная дешевизна перевозок (по сравнению с автомобильным и воздушным видами транспорта) 5) универсальный характер перевозимых грузов 6) независимость от климатических условий, времени года и суток	1) высокая степень монополизации рынка железнодорожных перевозок 2) большие капитальные затраты на строительство содержание железных дорог, приобретение и их эксплуатацию подвижного состава 3) низкая доступность к конечным точкам потребления товаров 4) высокая материалоемкость и энергоемкость перевозок
Морской транспорт	1) относительно низкая по сравнению с большинством других видов транспорта стоимость перевозок, особенно на большие расстояния 2) мобильность, в зависимости от спроса и предложения на тоннаж по регионам мира суда могут перемещаться с одного маршрута на другой 3) большая грузоподъемность морских судов позволяет перевозить значительные партии груза 4) неограниченная пропускная и провозная способность морских путей 5) незаменимость морского транспорта в межконтинентальных перевозках товаров	1) пропускная способность портов и каналов; 2) невысокая скорость перевозок по сравнению с наземным и воздушным видами транспорта; 3) высокая стоимость морских судов и инфраструктуры морского транспорта.
Речной транспорт	1) высокая провозная способность по внутренним водным путям 2) невысокая стоимость перевозки, особенно массовых грузов и грузов, не требующих срочной доставки 3) возможность перевозить крупные по объему партии грузов 4) сокращение времени и стоимости доставки при применении судов смешанного плавания типа «река – море» 5) возможность использования в районах, где не развита железнодорожная и автомобильная сеть	1) необходимость строительства гидротехнических сооружений и постоянного поддержания возможности судоходства водных путей 2) сезонность работы на большинстве водных путей и прилегающих государств 3) несовпадение направлений основных грузопотоков с естественным географическим расположением водных путей
Трубопроводный транспорт	1) низкая себестоимость транспортировки грузов 2) высокая сохранность груза 3) независимость от погодных и климатических условий 4) высокая степень автоматизации процесса транспортировки груза	1) ограниченная номенклатура перемещаемых грузов 2) высокая стоимость строительства трубопроводов 3) ограниченная пропускная способность

Благодаря транспорту, логистический процесс товародвижения, начиная от поставщиков сырья и материалов (грузоотправителей), и заканчивая потребителями готовой продукции, трансформируется в единую технологическую цепь, звеньями которого являются:

определение оптимальных маршрутов движения транспорта, определение способа доставки;

выбор типа грузовых единиц, подбор необходимых транспортных средств, исходя из технико-экономических особенностей их применения и координация применяемых при транспортировке видов транспорта и транспортных средств;

оформление транспортной документации в соответствии с требованиями международных и национальных стандартов;

организация экспедирования, диспетчеризация перевозок, обеспечение взаимодействия всех субъектов перевозочного процесса для планомерного и бесперебойного продвижения транспортных потоков в цепях поставок, а также управление доставкой грузов с использованием информационных технологий, средств связи и обмена данными;

управление транспортным риском;

контроль за движением транспортных средств и отслеживание транспортируемых товаров.

Мультимодальные, интермодальные, смешанные перевозки расцениваются как синонимы в значении комбинированных перевозок, в их отношении не существует единой общепринятой системы терминов и определений.

Терминология интермодальных или мультимодальных перевозок установлена документами международного права (которыми являются конвенции, соглашения, двух- или многосторонние международные договоры), в документах международных организаций, таких как Конференция ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД), Европейская экономическая комиссия ООН (ЕЭК ООН) Международный транспортный форум (МТФ) Организации экономического сотрудничества и развития (ранее – Европейская конференция министров транспорта (ЕКМТ)) по вопросам перевозок и пересечения границ, а также национальным законодательством отдельных государств.

Конвенция ООН о международных смешанных перевозках грузов, Женева 24 мая 1980 года:

«международная смешанная перевозка» – перевозка грузов по меньшей мере двумя разными видами транспорта на основании договора смешанной перевозки из места водной стране, где грузы поступают в ведение оператора смешанной перевозки, до обусловленного места доставки в другой стране. Операции по вывозу и доставке грузов, осуществляемые во исполнение договора перевозки только одним видом транспорта, как определено в таком договоре не считаются международной смешанной перевозкой;

Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП), Женева 1 февраля 1991 года:

«комбинированная перевозка» – перевозка грузов на одной и той же транспортной единице с использованием нескольких видов транспорта;

Сводная резолюция по комбинированным перевозкам ЕКМТ (Бухарест, 2002 года) предусматривает использование терминологии, предусмотренной Терминологией, относящейся к комбинированному транспорту, одобренной Советом Министров ЕКМТ в 1992 году по согласованию с Европейским союзом и ЕЭК ООН, которая обновлена этими тремя организациями в 2001 году.

«мультимодальная перевозка» – перевозка грузов двумя или более видами транспорта;

«интермодальная перевозка» – последовательная перевозка грузов двумя или более видами транспорта в одной и той же грузовой единице или автотранспортом средстве без перегрузки самого груза при смене вида транспорта. в более широком смысле термин интермодальность применяется для описания системы транспортировки, предполагающей использование двух или более видов транспорта для перевозки одной и той же грузовой единицы или грузового транспортного средства в рамках комплексной транспортной цепи (от двери до двери) без погрузочно-разгрузочных операций. В более широком смысле термин "мультимодальность" применяется для описания системы транспортировки, предполагающей использование двух или более видов транспорта для перевозки одной и той же грузовой единицы или грузового автотранспортного средства

в рамках комплексной транспортной цепи "от двери до двери" без погрузочно-разгрузочных операций.

«комбинированная перевозка» – интермодальная перевозка в рамках которой большая часть европейского рейса приходится на железнодорожный, внутренний водный или морской транспорт и любой начальный и/или конечный отрезок пути, на котором используется автомобильный транспорт, является максимально коротким.

Соглашение о проведении согласованной политики по формированию и развитию транспортных коридоров ЕврАзЭС от 24 марта 2005 года:

«смешанная перевозка» – перевозка грузов двумя или более видами транспорта.

Терминология, предусмотренная правилами ЮНКТАД.

Дефиниция «транзитный потенциал транспортных систем» появилась на практике и получила свое применение в результате увеличения международных перевозок. Надлежащее осуществление процесса международных перевозок раскрывается через потенциальную составляющую транзита с максимальным использованием существующих ресурсов и возможностей.

Формирование подобной транспортной сети является главной задачей транспортной политики.

Если в Западной и Центральной Европе, где коммуникации более развиты, базовая система транспортных коридоров в основном создана, то в Азии, где сохраняются высокие темпы экономического роста, этот процесс только начинается.

Мировые тенденции в совершенствовании технологии транспортировки грузов сейчас связаны с концентрацией транспортных потоков и ростом контейнерных перевозок по интермодальным транспортным коридорам, которые являются основой единой транспортной сети XXI века.

Реалии текущего времени доказывают, что мультимодальные системы и интермодальные технологии нуждаются в создании унифицированных международных и внутренних документов, которые могли быть признаны всеми странами, участвующими в мультимодальном сообщении, при полном отсутствии

дискриминации одного из видов транспорта, составляющих мультимодальную систему, или любого перевозчика.

На сегодняшний день единый правовой документ, регламентирующий перевозки несколькими видами транспорта в смешанном сообщении отсутствует. Отсутствие унифицированного документа обязывает знать документы по отдельным вопросам тех видов транспорта, которые включены в общую цепь интермодальной/мультимодальной перевозки и транзита.

Вопросы транзитных перевозок являются весьма важными для государств-членов ЕАЭС, из которых четыре страны не имеют выхода к открытому морю, в особенности с точки зрения их регулирования в рамках межотраслевой конкуренции.

2. Регламентация транзитных и мультимодальных перевозок в законодательстве государств-членов ЕАЭС

В связи с отсутствием *актов* общепризнанного международного *права*, каждое государство регулирует и контролирует перевозки с использованием нескольких видов транспорта на национальном уровне.

В соответствии с Приложением № 24 к Договору о ЕАЭС от 29 мая 2014 года международные автомобильные перевозки грузов, выполняемые перевозчиками, зарегистрированными на территории одного из государств-членов, осуществляются на безразрешительной основе:

между государством-членом, на территории которого перевозчики зарегистрированы, и другим государством-членом;

транзитом через территории других государств-членов;

между другими государствами-членами.

Регламентация вопросов транзита государствами-членами осуществлена также в двусторонних соглашениях государств-членов ЕАЭС и многосторонних международных договорах, конвенциях с их участием.

В рамках международного автомобильного сообщения государствами-членами ЕАЭС заключены двусторонние межправительственные соглашения

с третьими странами, в соответствии с которыми транзитные перевозки по территориям договаривающихся сторон осуществляются на основе разрешений.

В рамках международного воздушного сообщения между государствами-членами ЕАЭС заключены межправительственные соглашения, в соответствии с которыми договаривающиеся стороны предоставляют назначенным авиапредприятиям при эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам право совершать пролет через территорию государства другой Договаривающейся Стороны без посадки.

Отдельной статьёй в указанных соглашениях определены условия прямого транзита/транзитного сообщения согласно которой пассажиры, багаж и груз, следующие прямым транзитом через территорию государства одной Договаривающейся Стороны и не покидающие зоны аэропорта, отведенной для этой цели, будут подвергаться упрощенному контролю, за исключением мер безопасности по предотвращению незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации и перемещения предметов и веществ, запрещенных к перевозке. При этом багаж и грузы, следующие прямым транзитом, будут освобождаться от обложения таможенными платежами и налогами.

Для решения всех международных вопросов в рамках международного железнодорожного сообщения, в том числе и вопросов о транзитных перевозках по железной дороге, применяются международные соглашения, основополагающим из которых для государств-членов является Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС), вступившее в силу 1 ноября 1951 г.

Соглашение создано для регулирования железнодорожных отношений между всеми странами участницами, когда перевозка происходит между двумя или более странами-участницами.

Основной целью этого соглашения является создание единой системы управления всеми процессами перевозок, рассмотрение прав и обязанностей каждой стороны и контроль их выполнения.

Обязанность СМГС включает в себя не только железную дорогу, прописанную в договоре, а каждую из железных дорог, прописанных в соглашении.

Основополагающие положения СМГС предусматривают:

возможность перевозки груза по территории нескольких стран с наличием одного документа - международной накладной (в таких случаях перевозки назывались «прямым международным сообщением»);

перевозки по железной дороге можно условно поделить на прямые и смешанные (когда в процессе участвует не только железнодорожный транспорт);

прямые железнодорожные перевозки можно поделить на перегрузочные (груз перегружается из одного вагона в другой) и безперегрузочные (при том условии, что ширина колеи государств одинакова).

Кроме основного текста соглашения страны - участницы применяли Единый транзитный тариф (далее - ЕТТ), который действовал с 1 ноября 1951 года, на основании Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении (далее - СМГС) (он входил в число документов, принятых центральными органами железных дорог-участниц СМГС), и назывался: «Единый транзитный тариф к Соглашению о международном железнодорожном грузовом сообщении». Первоначально участниками ЕТТ являлись все участники СМГС.

В 1953 году к этим документам присоединились железные дороги Китайской Народной Республики и Монгольской Народной Республики, Народно-Демократической Республики Корея, а в 1955 году и Демократической Республики Вьетнам.

Принимая во внимание недовольство ряда европейских стран низким уровнем ставок ЕТТ в целях предотвращения выхода железных дорог этих стран из СМГС, было принято решение о создании Международного железнодорожного транзитного тарифа.

Таким образом, 1 октября 1977 г. железными дорогами Болгарии, Венгрии, Германии, Монголии, Польши, Румынии, СССР и Чехословакии был подписан Договор о международном железнодорожном транзитном тарифе (МТТ), первоначально - на основе Соглашения о МТТ и ставках за пользование грузовыми вагонами, а с 1 января 1991 г. - на основе, Договора о МТТ.

С 1 июля 1991 года с подписанием Договора о ЕТТ и исключением ссылки из

СМГС на ЕТТ, как на неотъемлемую часть Соглашения, тариф ЕТТ получил самостоятельный правовой статус - Договор о ЕТТ.

ЕТТ и МТТ продолжают действовать до сих пор и являются тарифами с максимальными для всех участников ставками в швейцарских франках. Валютой тарифов ЕТТ и МТТ является – швейцарский франк.

Провозные платежи; исчисленные по тарифам МТТ или ЕТТ, взимаются отдельно каждым участвующим в перевозке перевозчиком через плательщика, имеющего с ним договор на оплату провозных платежей.

Республика Армения.

В национальном законодательстве Республики Армения понятие мультимодальности и транзита перевозок не установлено. По информации транспортного ведомства Республики Армения транзитные и мультимодальные перевозки законодательством Республики Армения либерализированы.

Первая стратегия развития, подготовленная при содействии Всемирного банка, была принята в 1997 году. Ее приоритетные направления включали либерализацию транспортного сектора и реструктуризацию организационной структуры.

Ныне транспортная стратегия Армении изложена в двух основных документах, утвержденных в 2009 году: Стратегией развития транспортного сектора Армении до 2020 года и Национальной стратегией транспортной безопасности Армении.

Стратегия развития транспортного сектора Республики Армения направлена на усовершенствование управления, инфраструктуры и технологий с целью достижения максимальной эффективности транспортного сектора до 2020 года и предусматривает долгосрочное процветание за счет создания эффективных, экономичных, экологичных и социально устойчивых параметров транспортной инфраструктуры и услуг.

Стратегия преследует следующие основные цели: создание эффективных и экономичных объектов транспортной инфраструктуры и услуг в масштабе всей

страны, упрощение трансграничных процедур для торговли, экологичность и социальная устойчивость транспортной инфраструктуры и услуг.

Стратегические задачи включают:

поэтапное обновление международных и межгосударственных автомобильных коридоров;

восстановление и развитие инфраструктуры до достижения соответствующих стандартов;

организация надежного техобслуживания транспортной инфраструктуры за счет адекватного финансирования и эффективного управления;

уменьшение заторов в результате управления спросом на транспортные услуги и сбалансированного предложения услуг различных видов транспорта;

усиление контроля и регулирование предоставления услуг и эксплуатации инфраструктуры;

улучшение логистики и расширение применения информационных технологий в транспортном секторе;

усиление безопасности на транспорте и охраны окружающей среды;

привлечение международной поддержки для удовлетворения национальных потребностей в области развития транспорта.

Этот документ также содержит программу действий, предусматривающую инвестиционные проекты и политические реформы, которые должны быть реализованы в период с 2009 по 2020 год.

Кроме того, национальная транспортная стратегия Армении учитывает членство страны в нескольких международных организациях, а именно ОЧЭС (основными задачами транспортного сектора являются имплементация принятых меморандумов и продвижение соответствующих инфраструктурных проектов), СНГ, ОСЖД, ЕЭК ООН, ЭСКАТО ООН, МТФ.

В вопросах регулирования мультимодальных транспортных перевозок для Республики Армении имеет значение Меморандум о взаимопонимании «О скоординированном развитии Черноморской кольцевой магистрали», Основное многостороннее соглашение о международном транспорте по развитию коридора

Европа – Кавказ – Азия (ТРАСЕКА) и приложение к нему «О развитии мультимодальных перевозок ТРАСЕКА», участниками которых является Армения.

В целях совершенствования таможенных и пограничных процедур, механизмов перевозки, работ по загрузке и разгрузке, в ноябре 2016 года ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» в рамках «пилотного» проекта осуществила тестовую мультимодальную перевозку двух контейнеров вместимостью в 40 футов по маршруту Констанца (Румыния) - Поти (Грузия) - станция «Ерасх» (Армения), далее автомобильным транспортом в пограничный пункт Мегри (Армения) - «Нордус» (Иран) - Тегеран (Иран). В результате при перевозке по маршруту Дуйсбург (Германия) – Тегеран (Иран) фактическое время транзита составило 18 дней. Контейнеры из порта Поти железнодорожным транспортом были перевезены на железнодорожную станцию «Ерасх» в течение 38 часов.

Армения также участвует в проектах трансъевропейских железной и автомобильной дорог.

Национальная стратегия транспортной безопасности Республики Армения представляет собой пятилетний план действий, направленный на сокращение дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом на 10%. Для достижения этой цели был выделен бюджет в размере 10 млн. долларов США на улучшение дорожной инфраструктуры, реализацию конкретных мер и информационную политику.

Стратегические цели этого плана предусматривают создание институционального базиса для реализации стратегии, создание комплексной национальной базы данных о ДТП для информирования будущей деятельности, улучшение политики и программ в области дорожной безопасности, обеспечение мониторинга и оценки схем, реализация инженерных мер по обеспечению безопасности дорожного движения.

Республика Беларусь.

Гражданский кодекс Республики Беларусь дает не только определение смешанной перевозки, но и регламентирует, что такая перевозка осуществляется по

единому транспортному документу.

Статья 742. Смешанная перевозка

Смешанная перевозка означает перевозку грузов, пассажиров и багажа по меньшей мере двумя видами транспорта.

Смешанная перевозка грузов осуществляется или обеспечивается экспедитором по договору транспортной экспедиции в порядке, предусмотренном главой 41 настоящего Кодекса.

Смешанная перевозка, грузов, пассажиров и багажа по единому транспортному документу является прямой смешанной перевозкой.

Взаимоотношения перевозчиков в различных видах транспорта, а также порядок организации прямой смешанной перевозки определяются транспортными уставами и кодексами и другими актами законодательства.

Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 18 июля 2016 г. № 560 утверждена Республиканская программа развития логистической системы и транзитного потенциала на 2016 – 2020 годы.

Кроме того, приказом Министерства транспорта и коммуникаций от 25 февраля 2015 г. № 57-Ц утверждена Стратегия инновационного развития транспортного комплекса Республики Беларусь до 2030 года, основные направления которой включают создание сети мультимодальных транспортно-логистических центров, развитие интермодальных перевозок, в том числе контрейлерных, совершенствование условий для реализации транзитного потенциала республики, а также совершенствование национального транспортного законодательства с учетом международной практики.

В национальной стратегии устойчивого социально-экономического развития Республики Беларусь на период до 2030 года один из разделов посвящен развитию транспортной отрасли.

Главными направлениями развития транспортной системы являются совершенствование транспортной инфраструктуры на основе реконструкции и модернизации путей сообщения, искусственных сооружений, терминалов и средств связи, обновление парка подвижного состава современными высокоэффективными

и экологичными транспортными средствами и повышение качества и перечня оказываемых услуг.

На первом этапе (2016–2020 годы) основной целью является создание условий для устойчивого развития транспорта, возрастания мобильности населения и оптимизации товародвижения. В целях ее реализации предусматривается решение следующих задач:

транспортное обеспечение внешнеэкономических связей Республики Беларусь с развитием международных транспортных коридоров, проходящих через территорию республики;

создание условий для оптимального взаимодействия всех видов транспорта, увеличение объемов и повышение эффективности перевозок грузов;

формирование среды высокой степени доступности транспорта для населения, обеспечивающей развитие социально-экономических связей городов и регионов республики, углубление экономической интеграции территорий и повышение мобильности населения;

создание интегрированных систем транспортного обслуживания населения с учетом взаимодействия различных видов транспорта и транспортных организаций;

формирование современной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей конкурентоспособность транзитных и внутренних маршрутов на уровне международных требований.

В качестве механизмов реализации предлагается:

создание сети скоростных автомобильных дорог и развитие сети местных автодорог с твердым покрытием, круглогодично доступной для населения и хозяйствующих субъектов;

модернизация и развитие железнодорожной инфраструктуры, позволяющей увеличить пропускную способность железнодорожных линий, улучшить транспортные связи республики;

внедрение систем и устройств для повышения безопасности движения транспортных средств, совершенствование технологий перевозочного процесса с

целью сокращения сроков доставки грузов и обеспечения их сохранности, освоение инновационных технологий доставки транзитных и импортно-экспортных грузов;

совершенствование систем автоматизированной диагностики инфраструктуры, повышение производительности машин при обслуживании и ремонте объектов инфраструктуры;

доведение доли электрифицированных железнодорожных путей Республики Беларусь, входящих в международные транспортные коридоры, до 100 процентов, при условии экономической эффективности в соответствии с технико-экономическими обоснованиями;

внедрение автоматизированных систем управления перевозочным процессом, позволяющих повысить скорость и качество перевозки;

реконструкция аэропортов до уровня, позволяющего круглосуточно обслуживать все типы воздушных судов;

открытие новых среднемагистральных авиалиний, приобретение новых воздушных судов;

реконструкция внутренних водных путей с обеспечением выхода на международные перевозки с сопредельными странами – Польшей, Украиной и Россией;

развитие транспортно-логистических центров, обеспечивающих полный цикл услуг по доставке грузов клиенту «от двери до двери», интеграция в международные транспортно-логистические сети.

Особое внимание уделяется развитию экспорта транспортных услуг путем создания условий для привлечения транзитных грузопотоков на территорию республики, расширения географии перевозок и проведения согласованной транспортной политики в рамках ЕАЭС.

Организационно-экономические механизмы достижения поставленных задач в сфере транспорта предусматривают:

создание на законодательном уровне системы планирования и стабильного финансирования дорожного хозяйства из связанных налоговых и неналоговых источников с обеспечением необходимого ежегодного объема дорожных работ;

демонополизацию рынка авиационных услуг за счет создания центров бизнес-авиации, новых авиакомпаний, развития региональных перевозок;

расширение государственно-частного партнерства при возведении инфраструктурных объектов;

гармонизацию параметров подвижного состава с требованиями европейских государств в отношении экологических стандартов и весовых параметров автотранспортных средств.

На втором этапе (после 2020 года) стратегия предусматривает развитие доступной и устойчивой транспортной системы как инфраструктурной основы для обеспечения транспортной целостности, независимости, безопасности и обороноспособности страны, стабильного экономического роста и наиболее полного удовлетворения потребностей граждан в перевозках.

В целях обеспечения устойчивого развития транспортной системы необходимо:

создание единой сбалансированной системы транспортных коммуникаций страны на базе дифференцированного развития путей сообщения всех видов транспорта, развития высокоскоростного железнодорожного движения во взаимодействии с другими государствами-участниками в соответствующих проектах и с учетом их экономической эффективности по отдельным направлениям;

формирование единой информационной среды взаимодействия различных видов транспорта, участников транспортного процесса, таможенных и других государственных контрольных органов.

Республика Казахстан.

Вопросы правового регулирования транспортно-транзитных отношений являются одним из приоритетов совершенствования законодательства Казахстана.

Законодательно урегулированы вопросы, касающиеся порядка и условий осуществления смешанных перевозок, основных положений и порядка заключения договоров смешанных перевозок и взаимодействии при смешанных перевозках, формы и порядка заполнения единой товарно-транспортной накладной (единого коносамента), размера убытков за просрочку и порядка их определения.

27 октября 2015 года принят Закон Республики Казахстан № 363-V «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Республики Казахстан по вопросам развития дорожно-транспортной инфраструктуры, транспортной логистики и авиаперевозок».

Закон разработан в целях реализации Плана нации – 100 конкретных шагов по реализации пяти институциональных реформ (65 шаг) и предусматривает внесение изменений и дополнений в ряд законов Республики Казахстан.

В целях эффективного осуществления смешанных перевозок на законодательном уровне определен оператор смешанных перевозок (статья 1). Урегулированы взаимоотношения клиента и перевозчиков с оператором смешанных перевозок (статья 12-2).

Внесены изменения и дополнения в Закон Республики Казахстан «О транспорте в Республике Казахстан», включая положения о применении единого транспортного документа (единая товарно-транспортная накладная (единый коносамент) – документ, удостоверяющий принятие груза оператором смешанных перевозок в свое ведение для доставки груза до пункта назначения) при организации смешанных перевозок (статья 12).

В целях обеспечения реализации положений Закона Республики Казахстан «О внесений изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Республики Казахстан по вопросам развития дорожно-транспортной инфраструктуры, транспортной логистики и авиаперевозок» приказом исполняющего обязанности Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 26 ноября 2015 года №1104 утверждены Правила смешанных перевозок.

В Законе Республики Казахстан от 21 сентября 1994 года N 156 «О транспорте в Республике Казахстан» используются следующие понятия:

смешанная перевозка – перевозка двумя или более видами транспорта по единой товарно-транспортной накладной (единому коносаменту);

договор взаимодействия при смешанных перевозках – договор, заключенный между оператором смешанных перевозок и перевозчиками различных видов транспорта;

оператор смешанных перевозок – физическое или юридическое лицо, осуществляющее организацию смешанной перевозки;

договор смешанных перевозок – договор, заключенный между оператором смешанных перевозок и клиентом (грузоотправителем, грузополучателем, пассажиром, фрахтователем) для осуществления смешанной перевозки;

единая товарно-транспортная накладная (единый коносамент) – документ, удостоверяющий принятие груза оператором смешанных перевозок в свое ведение для доставки груза до пункта назначения;

клиент (грузоотправитель, грузополучатель, пассажир, фрахтователь) – физическое или юридическое лицо, пользующееся транспортом в соответствии с заключенным договором с перевозчиком, а при смешанных перевозках в соответствии с заключенным договором смешанных перевозок.

Смешанные перевозки (мультимодальные) сопровождают следующие документы:

договор смешанных перевозок;

договор взаимодействия при смешанных перевозках

единая товарно-транспортная накладная (единый коносамент).

Отношения перевозчиков, а также других лиц, участвующих в смешанной перевозке грузов различными видами транспорта по единой товарно-транспортной накладной (единому коносаменту) регулируются следующими законодательными актами Республики Казахстан:

законом Республики Казахстан от 8 декабря 2001 г. № 266-11 «О железнодорожном транспорте»;

законом Республики Казахстан от 6 июля 2004 г. N 574 «О внутреннем водном транспорте»;

законом Республики Казахстан от 4 июля 2003 года N 476 «Об автомобильном транспорте»;

законом Республики Казахстан от 15 июля 2010 года № 339-IV «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации».

Вышеуказанные нормативные акты определяют порядок и условия осуществления смешанных перевозок, основные положения, порядок заключения договоров и взаимодействия при смешанных перевозках, форму и порядок заполнения единой товарно-транспортной накладной (единого коносамента) только при перевозках по территории Республики Казахстан.

В Послании Президента Республики Казахстан от 31 января 2017 года «Третья модернизация Казахстана: глобальная конкурентоспособность» перед Правительством поставлены задачи к началу 2020 года обеспечить повышение ежегодного объема транзитных перемещений в следующих объемах: семикратно для грузов, перевозимых контейнерами (2 миллиона контейнеров); четырехкратно для пассажирских перевозок воздушным транспортом (1,6 миллиона транзитных пассажиров). Как следствие, это должно привести к повышению доходов от транзита до 4 млрд. долларов в год (в 5,5 раза). В развитие транспортной сферы за последние десять лет инвестировано около 30 миллиардов долларов США.

Основой построения транзитной политики Казахстана является Стратегия «Казахстан 2050» (Стратегия «Казахстан 2050» новый политический курс состоявшегося государства Послание Президента Республики Казахстан - Лидера Нации Н.А. Назарбаева народу Казахстана, г. Астана, 14 декабря 2012 года).

Стратегией предусмотрено увеличить объем транзитных перевозок через республику к 2020 году - в 2 раза, а к 2050 году - в 10 раз к уровню 2012 года.

Основные задачи:

создание на территории Казахстана современной транспортно–логистической системы, обеспечивающей высокую и эффективную транспортную связь внутри страны, увеличение грузопотоков по территории Республики Казахстан и координацию работы всех видов наземного, морского и воздушного транспорта;

обеспечение интеграции транспортной инфраструктуры Казахстана в международную транспортную систему.

В республике создаются инфраструктурные комплексы с целью доставки в удаленные регионы и регионы с низкой плотностью населения жизненно важных и экономически необходимых объектов инфраструктуры.

Республика Казахстан – крупнейшее в мире внутриконтинентальное государство. Острая необходимость участия страны в международной торговле делает особо актуальной проблему использования международно-правовых гарантий свободы транзита в целях торговли морским путем. В настоящее время Казахстан заключил ряд соглашений с Китаем и прибалтийскими государствами. Среди них можно назвать межправительственное казахстанско-китайское Соглашение об использовании морского порта Ляньюньган для перевозки казахстанских морских грузов.

Транспортным ведомством Республики Казахстан проводится работа по улучшению позиции страны в международном логистическом рейтинге по показателям эффективности таможни, качеству инфраструктуры, простоте организации международных перевозок, компетенции в логистике, возможности отслеживания грузов, соблюдению сроков поставки.

Предполагается создание опережающей инфраструктуры транспортной системы Казахстана и реализация транзитного потенциала на основе поэтапного проведения комплекса мер, направленных на усовершенствование нормативной правовой, методологической и институциональной базы дальнейшего функционирования всех отраслей транспорта, в том числе формирование современной транспортной инфраструктуры, реализация инфраструктурных проектов, создание «инфраструктурных центров» в регионах.

Кыргызская Республика.

В ноябре 2018 года принята Национальная стратегия развития Кыргызской Республики на 2018-2040 годы. В сфере транспортной инфраструктуры будет обеспечена свобода перемещения населения и вывод страны из транспортного тупика. Кыргызстан должен стать транзитной страной, имеющей безопасные и востребованные коридоры для транзита пассажиров, товаров и грузов. Будет создана транзитная железнодорожная сеть и железнодорожная ветка, соединяющая север и

юг страны. Планируется создание внутренней железнодорожной сети в республике, соединяющей север и юг страны.

Планируется, что строительство развитой железнодорожной сети будет способствовать созданию транспортно-логистических центров и формированию интегрированной системы функционирования экспедиторских и транспортных компаний, обеспечению условий для развития мультимодальных перевозок. Государство направит свои усилия на реабилитацию и сохранение автомобильных дорог, создание либеральных, безопасных международных транспортных коридоров, в том числе будут применены новые технологии в проектировании и строительстве дорог.

В долгосрочном периоде Кыргызская Республика, помимо развития собственной транспортной сети, максимально использует результаты развития транспортной инфраструктуры сопредельных стран, в первую очередь Казахстана, Узбекистана и Китая. В среднесрочной перспективе будет начато строительство железной дороги Китай – Кыргызстан – Узбекистан.

Данный железнодорожный коридор в перспективе позволит создать в Кыргызской Республике внутреннюю железнодорожную сеть, соединяющую север и юг страны. Тем самым будут обеспечены прямая и надежная транспортная связь между регионами страны, образуя единую внутригосударственную сеть железных дорог и выход на международные железные дороги, что позволит снизить стоимость перевозки и повысить конкурентоспособность отечественных товаров на экспортных рынках. Также планируется электрификация железнодорожных путей. Ключевым индикатором к 2040 году станет превращение Кыргызской Республики в транзитную страну, имеющую безопасные и востребованные коридоры для транзита пассажиров, товаров и грузов.

Будут созданы условия для развития рынка авиационных перевозок и воздушного грузопассажирского логистического узлового центра путем либерализации воздушного законодательства и внедрения политики пятой «свободы воздуха». Географическое положение Кыргызстана позволяет в перспективе рассматривать аэропорт «Манас» в качестве транзитного карго-центра,

соединяющего Юго-Восточную Азию и Европу. При развитии транспортной инфраструктуры требуется строительство новых современных видов коммуникаций.

Системы обслуживания воздушного движения и воздушного пространства Кыргызской Республики будут модернизированы, обновлены радиотехнические средства, радиолокационное, навигационное и коммуникационное оборудование при реконструкции, развитии или строительстве в международных аэропортах и аэропортах внутренних сообщений.

Картина будущего подразумевает однозначную цифровизацию в комплексном развитии всей экономики и функционировании транспортного комплекса Кыргызской Республики, что прямо проистекает из опережающего развития цифровой инфраструктуры страны в рамках мировых трендов.

В рамках правового регулирования транзитных перевозок Кыргызская Республика является участником:

Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП от 14 ноября 1975 года;

Соглашения о порядке транзита через территории государств-участников СНГ от 04 июня 1999 года;

Таможенного кодекса ЕАЭС от 11 апреля 2017 года.

На международном уровне Кыргызстан представлен в следующих организациях:

Координационное транспортное совещание государств-участников Содружества Независимых Государств (КТС СНГ), деятельность которого содействует устранению всевозможных транспортных барьеров (в том числе для кыргызских перевозчиков) на территории СНГ;

Межправительственная комиссия ТРАСЕКА;

Организация экономического сотрудничества (ОЭС);

Шанхайская организация сотрудничества (ШОС);

Программа Центрально-азиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС);

Межправительственный совет дорожников (МСД);

Специальная программа ООН для экономик Центральной Азии (СПЕКА);

Венская программа действий по развитию транзитных перевозок, реализуемая Офисом высокого представителя ООН по странам, не имеющим выхода к морю;

ОСЖД, МСЖД, КВТ ЕЭК ООН, ЭСКАТО ООН.

Кроме этого, Кыргызская Республика присоединилась к 7 основным международным Конвенциям в области автомобильного транспорта, а также к Протоколу к Конвенции о международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) от 05.07.1978 г.:

Конвенция о дорожном движении от 8.11.1968 г.

Конвенция о дорожных знаках и сигналах от 8.11,1968 г., вступила в силу 13.02.2006 г.

Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (TIRConvention) от 14.11.1975 г.

Таможенная конвенция, касающаяся временного ввоза дорожных перевозочных средств, служащих для коммерческих целей от 18.05.1956 г.

Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах от 21.10.1982 г., вступила в силу 19.12,1997 г.

Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) от 19.05.1956 г.

Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров от 2.12.1972 г.

Сотрудничество в области международного автомобильного сообщения предусматривает взаимодействие государств по формированию общего транспортного пространства, т.е. регулирует вопросы осуществления перевозок грузов в международном сообщении автотранспортными средствами независимо от государства регистрации, обеспечение максимальной взаимной либерализации транспортных систем (безразрешительная система выполнения автоперевозок, освобождение от налогов и сборов, связанных с использованием дорог и транспортных средств, упрощение пересечения границ, техническое обслуживание и заправка топливом на взаимовыгодных условиях). Эти требования

предусматриваются заключёнными в рамках СНГ межправительственными соглашениями в области международных перевозок пассажиров и грузов:

Межправительственное Соглашение о принципах формирования общего транспортного пространства и взаимодействия государств-участников СНГ в области транспортной политики от 09.10.1997 г.

Межправительственное Соглашение о проведении согласованной политики в области определения транспортных тарифов от 17.01.1997 г.;

Конвенция о международных автомобильных перевозках пассажиров и багажа от 09.10.1997 г.;

Соглашение об обязательном страховании при международных автомобильных перевозках от 13.09.1999 г.

Межправительственное Соглашение о массах и габаритах транспортных средств, осуществляющих межгосударственные перевозки по автомобильным дорогам государств-участников СНГ от 04.06.1999 г.;

Межправительственное Соглашение о порядке транзита через территории государств-участников СНГ от 04.06.1999 г.;

Соглашение о взаимодействии государств-участников СНГ в области международных автомобильных грузовых перевозок;

Соглашение о сотрудничестве государств СНГ в борьбе с преступностью на транспорте;

Соглашение о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок государств-участниц ШОС (подписано в декабре 2014 года, вступило в силу 20 января 20i 7 г.). Соглашение направлено на формирование разрешительной системы осуществления международных автомобильных перевозок по выделенным в государствах - участниках маршрутам, упрощение и гармонизацию документации, процедур и требований.

В рамках ЕврАзЭС подписаны межправительственные Соглашения:

Соглашение между Республикой Белоруссия, Республикой Казахстан, Кыргызской Республикой и Российской Федерацией о формировании Транспортного союза от 22.01.1998 г.;

Соглашение о единых условиях транзита через территории государств-участников Таможенного союза от 22.01.1998 г.;

Соглашение между государствами-участниками Соглашения о формировании Транспортного союза о международном автомобильном сообщении от 24.11.98 г.

Соглашение о проведении согласованной политики по формированию и развитию транспортных коридоров от 24.03.2005 г.;

Однако 10 октября 2014 года главы России, Белоруссии, Казахстана, Кыргызстана и Таджикистана в Минске подписали документы о ликвидации Евразийского экономического сообщества (ЕврАзЭС) в связи с началом функционирования Евразийского экономического союза с 1 января 2015 года.

Участие Кыргызской Республики в проекте «Экономический пояс Шелкового пути» в целом соответствует стратегическим задачам нашей страны с точки зрения развития инфраструктуры и привлечения инвестиций. В феврале 2016 года официально объявлено о трех главных направлениях сотрудничества Кыргызстана с КНР в рамках создания ЭПШП. Одно из них является строительство кольцевой автодороги вокруг озера Иссык-Куль. Как ожидается после завершения работы по реабилитации на международных дорожных коридорах, поток международных грузовых и пассажирских перевозок возрастет.

Для Кыргызской Республики, как и для всех стран Центральной Азии, крайне актуально развитие международной транспортной инфраструктуры в рамках Организацию Экономического Сотрудничества (ОЭС или ЭКО), совместное формирование международных транспортных коридоров с целью обеспечения торгово-экономических связей государств ЭКО *(участники: Афганистан, Азербайджан, Иран, Казахстан, Кыргызстан, Пакистан, Таджикистан, Туркменистан, Турция и Узбекистан)*.

В рамках ЭКО были сформированы сеть автомобильных дорог и сеть железных дорог, куда вошли как действующие, так и строящиеся и планируемые автомобильные и железные дороги стран участников организации, взаимное соединение которых открыло сообщение по транспортным коридорам «Восток-Запад» и «Север-Юг». По вопросу развития международных автотранспортных

перевозок в регионе ЭКО следует отметить, что Соглашения о международном автомобильном сообщении подписаны Кыргызской Республикой со всеми странами-членами ЭКО, кроме Афганистана.

С 1993 года Кыргызская Республика является членом Межправительственной программы ТРАСЕКА, которая была принята на конференции в Брюсселе в мае 1993 года. Кыргызстан официально вступила в программу ТРАСЕКА 14 января 2000 года. Программа построена на концепции создания альтернативного транспортного коридора, связывающего Европу через Черное море, Кавказ и Каспий с Центральной Азией.

Сотрудничество с организацией предоставляет следующие преференции:

обучение сотрудников и повышения квалификации по вопросам транспорта;

получение донорской помощи по определенным проектам;

консультации и рекомендации по совершенствованию отрасли транспорта КР.

Терминология, связанная с перевозками несколькими видами транспорта, зафиксирована в статье 3 Закона «Основные понятия и термины» Кыргызской Республики «Об автомобильном транспорте» – мультимодальные перевозки – это перевозки, осуществляемые несколькими видами транспорта.

Российская Федерация.

В рамках правого регулирования транзитных перевозок Российская Федерация является участником Конвенции о транзитной торговле внутриконтинентальных государств от 08 июля 1965 года, Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП от 14 ноября 1975 года, Соглашения о порядке транзита через территории государств-участников СНГ от 04 июня 1999 года, Таможенный кодекс Евразийского экономического союза от 11 апреля 2017 года.

В целях реализации транзитного потенциала Российская Федерация участвует в деятельности ряда международных организаций и форумов, предусматривающих следующие договоренности:

В рамках Европейской Конференции Министров Транспорта – по десяти общеевропейским транспортным коридорам, определенным по итогам двух Общеевропейских конференций по транспорту (Крит – 1994 г., Хельсинки– 1997 г.).

В рамках Евроазиатской конференции по транспорту – по транспортным коридорам, выделенным в Декларации Второй международной евроазиатской конференции по транспорту, Санкт-Петербург, 2000 г. (Транссиб, ТРАСЕКА, Южный, Север-Юг, Транскаспийский маршрут (западная и восточная ветви).

В рамках Организации сотрудничества железных дорог – по тринадцати железнодорожным коридорам ОСЖД.

В рамках ШОС Российская Федерация является участником Соглашения между правительствами государств – членов Шанхайской организации сотрудничества о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок (6 маршрутов «Западная Европа – Западный Китай»).

В рамках Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН – в Европейском соглашении о международных магистральных железнодорожных линиях (СЖМЛ), 31 мая 1985 г., Женева, Европейском соглашении о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП), 1 февраля 1991 г., Женева, Европейском соглашении о международных автомагистралях (СМА), 14 марта 2008 г., Женева.

В рамках Содружества Независимых Государств (СНГ). Протоколом о международных автомобильных дорогах Содружества Независимых Государств от 11 сентября 1998 года утвержден перечень международных автомобильных дорог СНГ. Протокол содержит общие принципы их развития и предусматривает необходимость принятия мер по интеграции международных автомобильных дорог СНГ в Европейскую и Азиатскую системы автомобильных дорог и транспортных коридоров.

Перечень включает основные и промежуточные маршруты по направлениям запад – восток и север – юг, а также ответвления и соединительные дороги.

18 сентября 2003 года Азербайджаном, Арменией, Беларусью, Грузией, Казахстаном, Киргизией, Молдовой, Россией, Таджикистаном, Узбекистаном и

Украиной был подписан Меморандум о сотрудничестве государств-участников СНГ в области международных транспортных коридоров, регламентирующий приоритетные направления сотрудничества в части, касающейся данной тематики.

Разделом 1 Приоритетных направлений сотрудничества государств-участников СНГ в сфере транспорта на период до 2020 года, утвержденных решением Совета глав правительств СНГ 14 ноября 2008 года в Кишиневе (Молдова), предусмотрено формирование сети международных транспортных коридоров на пространстве СНГ (МТК), с учетом следующих задач:

разработка и реализация комплекса мер по согласованному и сбалансированному развитию участков сложившейся системы МТК на территории государств-участников СНГ;

формирование новых транзитных транспортных магистралей континентального значения, транс- и евроазиатских транспортных коридоров;

разработка предложений о взаимном доступе на рынки транспортных услуг на внутренних водных путях;

разработка и внедрение механизмов совместного (внутри- и внерегионального) инвестирования в развитие узловых объектов инфраструктуры МТК;

проведение мероприятий по совершенствованию перевозок грузов по МТК, повышению эффективности использования транспортной инфраструктуры и инвестиционной привлекательности транспортных проектов;

создание в государствах-участниках СНГ (в соответствии с предложениями государств) транспортно-логистических консолидирующих центров на участках МТК;

разработка и реализация комплекса мер по созданию общей системы технологического, таможенного, информационно-логистического и сервисного обеспечения перевозок грузов на участках МТК;

создание координирующего органа по разработке предложений по комплексному развитию МТК на пространстве СНГ.

27 июля 2010 года вступило в силу для Российской Федерации, межправительственное Соглашение о согласованном развитии международных транспортных коридоров, подписанное 20 ноября 2009 года в Ялте Арменией, Беларусью, Казахстаном, Киргизией, Молдовой, Россией, Таджикистаном, Узбекистаном и Украиной.

Статьей 4 Соглашения предусмотрена разработка сторонами согласованного плана совместных действий по гармонизации подсистем (нормативная правовая, ресурсная, информационно-логистическая) обеспечения транспортных коридоров.

Соглашением определены основные направления гармонизации подсистем транспортных коридоров, в том числе разработка согласованных рекомендаций по приоритетности развития инфраструктуры участков транспортных коридоров.

Межправительственным соглашением о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств, подписанным 14 февраля 1992 года в Минске (Беларусь) был учрежден Совет по железнодорожному транспорту, состоящий из глав администраций и органов управления железнодорожным транспортом государств-членов СНГ.

Советом на регулярной основе рассматриваются, в том числе и вопросы развития международных транспортных коридоров в рамках ежегодных заседаний Рабочей группы по вопросам МТК.

План НИОКР, утвержденный на 59-м заседании Совета 19-20 ноября 2013 года в Кишиневе (Молдова), предусматривал выполнение НИР «Анализ существующих и оценка перспектив развития объемов международных железнодорожных перевозок с оценкой существующего состояния транспортно-логистической инфраструктуры и рекомендациями по развитию международных транспортных коридоров до 2020 года». Такая работа была выполнена ОАО «Институт экономики и развития транспорта» в 2014 году.

Отчет о НИР включает комплексный анализ международных железнодорожных транспортных коридоров, проходящих по территориям государств, участвующих в работе Совета. По итогам НИР подготовлены

предложения по увязке и согласованному развитию инфраструктуры МТК на территории железных дорог государств-участников Совета.

В рамках Евразийского экономического союза. Работа, проведенная за период подготовки и подписания Договора о создании Евразийского экономического союза от 29 мая 2014 года и до настоящего момента, позволила качественно изменить характер отраслевого взаимодействия государств-членов в сфере транспорта.

Утвержденные Решением Высшего Евразийского экономического совета от 26 декабря 2016 г. № 19 Основные направления транспортной политики и «дорожные карты» по их реализации сформировали системную основу для дальнейшей интеграции транспортных систем государств-членов Союза между собой и в мировую транспортную систему.

В рамках Союзного государства России и Беларуси. Постоянная работа по развитии системы евроазиатских транспортных связей и международных транспортных коридоров в части развития их участков, проходящих по территориям России и Беларуси, проводится в рамках реализации Плана мероприятий по формированию и функционированию объединенной транспортной системы Союзного государства на 2016 – 2018 годы (далее – План). Планом предусмотрены мероприятия по развитию участков автодорожной и железнодорожной инфраструктуры МТК-2 и МТК-9, проходящих по территории Российской Федерации и Республики Беларусь, скоростного движения пассажирских поездов, транзитных перевозок, перевозок грузов контейнерными поездами.

Ход реализации данных мероприятий регулярно рассматривается на заседаниях Координационной комиссии по формированию и обеспечению функционирования объединенной транспортной системы Союзного государства под совместным председательством Министра транспорта российской Федерации и Министра транспорта и коммуникаций Республики Беларусь.

В Российской Федерации развитие транзитных и мультимодальных перевозок в числе приоритетных направлений включено в стратегические отраслевые документы.

Целью 4 реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года (далее – Транспортная стратегия), утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р, предусмотрена «Интеграция в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала страны». Реализация указанной цели предполагает прежде всего создание конкурентоспособных на мировом уровне транспортных коридоров на базе технически и технологически интегрированной транспортно-логистической инфраструктуры, а также систем координации бизнес-процессов в целях поставок на базе интеллектуальных транспортных систем. Интеграция с международным транспортным пространством в первую очередь может быть эффективно реализована в рамках Единого экономического пространства, а также стран ШОС, Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества, Организации черноморского экономического сотрудничества и сотрудничества с Европейским союзом.

Одним из перспективных путей реализации этой инициативы является формирование контейнерных и контрейлерных маршрутов.

Кроме этого, интеграция в мировое транспортное пространство предполагает развитие международного сотрудничества с другими международными транспортными организациями и торговыми партнерами России, расширение участия в системе международных соглашений и конвенций в области транспорта, а также в крупных международных транспортных проектах.

Предполагается также разработка и ввод в действие соответствующих механизмов государственного регулирования, мотивирующих создание национальных и интернациональных конкурентоспособных транспортных компаний. В целях решения указанных задач Транспортной стратегией предусматривается реализация, в том числе, следующих мероприятий:

организационно-технологическую и информационную интеграцию железнодорожных, портовых, пограничных и таможенных систем, участвующих в транзитных перевозках (в том числе с использованием Транссиба);

разработку и реализацию мер государственной поддержки развития комплексных транспортно-логистических и интеллектуальных технологических систем управления цепями поставок товаров на транспортных коридорах, обеспечивающих конкурентоспособную коммерческую скорость движения товарных потоков;

развитие механизмов и бизнес-структур, обеспечивающих формирование сквозных услуг на транспортных коридорах, оптимальное взаимодействие всех участников цепи поставок товаров, включая таможенные и пограничные службы.

Решение задачи интеграции с международным транспортным пространством в рамках единого экономического пространства, а также в рамках Содружества Независимых Государств, Шанхайской организации сотрудничества, Азиатско-тихоокеанского сотрудничества, Организации Черноморского экономического сотрудничества и сотрудничества с Европейским союзом предусматривает:

гармонизацию транспортного законодательства Российской Федерации с международными нормами, а также с транспортным законодательством Республики Белоруссия и Республики Казахстан в рамках Единого экономического пространства;

расширение участия в системе международных соглашений и конвенций в области транспорта, защиту российских интересов в рамках сотрудничества с международными организациями, а также участие в международных проектах и программах, направленных на развитие межрегиональных (в том числе евроазиатских) транспортных связей;

координация проектов и программ развития инфраструктуры с государствами - партнерами по международным перевозкам (в первую очередь в рамках Единого экономического пространства);

формирование в полном объеме общего рынка транспортных услуг и единого транспортного пространства в рамках Единого экономического пространства. Формирование согласованной транспортной политики и устранение любой дискриминации поставщиков транспортных услуг государств-участников на всей территории Единого экономического пространства;

гармонизацию нормативно-правового регулирования транспортной деятельности, унификацию технических стандартов и транспортных технологий с государствами, участвующими в цепях поставок внешнеторговых и транзитных грузов, проходящих через территорию Российской Федерации;

унификацию условий обязательного страхования гражданской ответственности перевозчиков перед пассажирами и владельцев транспортных средств перед третьими лицами;

проведение единой политики в области транспортной безопасности, безопасности перевозок и снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду.

Транспортная интеграция в рамках Единого экономического пространства является ключевым направлением региональной транспортной интеграции.

Реализация транзитного потенциала Российской Федерации на базе интеграции железнодорожного транспорта в международные транспортные системы является одной из ключевых целей Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года (далее – Стратегия железнодорожного транспорта), утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 июня 2008 г. № 877-р.

Одним из приоритетных направлений Стратегии железнодорожного транспорта является развитие международных транспортных коридоров, реализация железнодорожного транзитного потенциала Российской Федерации, предусматривающее:

внедрение современных технологий организации интермодальных перевозок, в частности контейнерных блок-поездов;

совершенствование режима транзитных перевозок грузов и пассажиров на основе международных договоров;

внедрение систем и устройств для повышения безопасности движения транспортных средств, совершенствование технологий перевозочного процесса с целью сокращения сроков доставки грузов и обеспечения их сохранности;

увеличение пропускных и провозных способностей магистральных линий российских железных дорог, соответствующих основным направлениям международных перевозок;

устранение «узких мест» на существующей железнодорожной инфраструктуре и внедрение автоматизированных систем управления перевозочным процессом, позволяющих повысить скорость и качество перевозки;

увеличение мощностей и совершенствование технического оснащения таможенных пропускных пунктов;

приведение российских нормативных правовых актов в области транспорта в соответствие с международными законами и актами;

совершенствование технологии и процедур таможенного декларирования, а также создание специальных таможенных режимов для транзитных грузов;

разработка и внедрение в железнодорожных перевозках унифицированных форм товаросопроводительной документации по международным стандартам;

информатизация перевозок по международным транспортным коридорам, включая информационную поддержку грузоотправителей, внедрение электронного документооборота и электронной подписи;

активизация маркетинговой деятельности и развитие агентской сети;

создание сети информационно-логистических центров и развитие инфраструктуры интермодальных перевозок;

совершенствование тарифной политики в области внешнеторговых перевозок в направлении повышения ее гибкости и формирования "сквозных" тарифных ставок;

разработка и внедрение на сети российских железных дорог современного высокопроизводительного подвижного состава, в частности фитинговых платформ повышенной вместимости;

активное сотрудничество с зарубежными железными дорогами и транспортными компаниями по развитию перевозок на направлениях отдельных международных транспортных коридоров, в том числе путем создания совместных предприятий;

участие в работе ОСЖД, Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН, ЭСКАТО ООН, МСЖД, Совета по транспортной политике при Интеграционном комитете Евразийского экономического сообщества.

Развитие партнерства со странами пространства 1520.

Стратегией железнодорожного транспорта предусматривается дальнейшее развитие Транссибирской железнодорожной магистрали. Отмечается высокий потенциал сотрудничества с Казахстаном для привлечения объемов торговли между западными регионами Китая и европейскими странами, используя ответвление коридора «Восток – Запад» через Карталы – Астана – Достык.

Естественным продолжением Транссибирской железнодорожной магистрали является международный транспортный коридор №2, который связывает Россию со странами Европы.

Развитие транзитных перевозок, в том числе в контейнерах, предусмотрено Стратегией развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 29 февраля 2016 № 327-р.

Статьей 788 Гражданского кодекса Российской Федерации установлено понятие прямой смешанной перевозки, осуществляемой в пределах территории Российской Федерации несколькими видами транспорта по единому транспортному документу (транспортной накладной).

Перевозка в прямом смешанном сообщении предполагает, помимо участия перевозчиков различных видов транспорта, наличие единого транспортного документа. Данная статья закрепляет российскую практику организации перевозок в прямом смешанном сообщении, которые выполняются по согласованным различными видами транспорта маршрутам через определенные пункты перевалки по единому транспортному документу, применение которого, тем не менее, не предполагает сквозной ответственности одного оператора. Фактически каждый перевозчик в рамках прямой смешанной перевозки связан с грузоотправителем собственным договором перевозки – в отличие от мультимодальной или смешанной перевозки в ее международном понимании.

Терминология, связанная с перевозками несколькими видами транспорта, зафиксирована в Национальном стандарте Российской Федерации ГОСТР 57118- 2016 «Интермодальные перевозки. Термины и определения»:

«интермодальная перевозка» – транспортно-технологическая система организации перевозок с использованием нескольких видов транспорта, при которой за перевозку интермодальной грузовой единицы несет ответственность одно лицо (экспедитор), по единому комплекту документов и ставке тарифа, согласованной с перевозчиками, с освобождением грузоотправителя от участия в перевозочном процессе (п.3.1.1);

«мультимодальная перевозка» – перевозка грузов двумя и более видами транспорта на основании договора мультимодальной перевозки из места в одной стране, где грузы поступают в ведение оператора мультимодальной перевозки, до обусловленного места доставки в другой стране (п.3.1.2);

«смешанная перевозка» – перевозка грузов, не менее чем двумя видами транспорта. При этом перевозка каждым видом транспорта осуществляется в соответствии с правилами заключения договора перевозки, действующего на данном виде транспорта. Однако к смешанным перевозкам можно отнести перевозки только тех отправок, которые при переходе с одного вида транспорта на другой не изменяют своих количественных параметров (п. 3.1.3);

«оператор интермодальной перевозки» – лицо, которое от собственного имени или через другое действующее от его имени лицо, или от имени грузополучателя или перевозчиков, участвующих в операциях интермодальной перевозки, заключает договор перевозки ГТЕ и выступает как сторона договора (т. е. как принципал, а не как агент), принимающая на себя ответственность за исполнение договора (п. 3.2.8);

«агент интермодальной перевозки» – лицо, действующее от имени и по поручению принципала, или действующее от своего имени, но за счет и по поручению принципала или действующее от своего имени и за свой счет (3.2.9).

В феврале 2017 года на 79-ой сессии КВТ ЕЭК ООН в Женеве представители 58 стран подписали резолюцию «Вступление в новую эру устойчивого внутреннего

транспорта и мобильности» о стимулировании перехода к цифровому документообороту в секторе международных перевозок.

В программных документах и законодательстве государств-членов ЕАЭС отражены вопросы цифровизации экономики и транспорта, являющиеся современными трендами успешного развития экономики и инструментами обеспечения транзита и мультимодальности.

В 2017 году в Республике Армения принята «Повестка дня цифровой трансформации Армении до 2030 г.», которая предусматривает 6 направлений цифрового развития: цифровое правительство, цифровые навыки, инфраструктура, кибербезопасность, частный сектор и институциональные основы. В целях цифровой трансформации запланировано достижение следующих стратегических перспектив:

цифровой скачок – 2018 – 2020 годы (акцентирование широкомасштабного внедрения инфраструктур и обновления имеющихся средств);

цифровое ускорение – 2021 – 2025 годы (инвестиции в направлении обеспечения более высокой эффективности);

развитие на основе цифровизации – 2026 – 2030 годы (особое внимание на инновации для обеспечения экономического роста).

В сфере транспорта задачами формирования в Республике Беларусь цифровой экономики определено развитие электронной торговли в части электронных государственных закупок, упрощение торговых и транспортных процедур.

В декабре 2017 года подписан Декрет Президента Республики Беларусь № 8 «О развитии цифровой экономики». Также в Республике Беларусь действует государственная программа развития цифровой экономики и информационного общества на 2016 – 2020 годы. Программа включает подпрограммы: информационно-коммуникационная инфраструктура, инфраструктура информатизации, цифровая трансформация.

К ожидаемым результатам реализации относятся: повышение качества транспортных услуг, эффективности и безопасности транспортного процесса, в том числе создание систем централизованного автотранспортного обслуживания

крупных грузообразующих объектов, совершенствование системы информационного обмена, учета и документооборота на основе использования международных стандартов и нормативов.

Одним из мероприятий прилагаемого к программе комплекса мероприятий подпрограмм государственной программы в части транспорта пунктом 38 предусмотрено «Разработка и внедрение национальной интеллектуальной информационной системы мониторинга товарно-транспортных потоков на базе современных технологий автоматической идентификации и электронного документооборота».

Постановлением Правительства Республики Казахстан от 12 декабря 2017 года № 827 утверждена Государственная программа «Цифровой Казахстан».

Программа предусматривает пять основных направлений реализации, два из которых имеют отношение к транспорту: «Цифровизация отраслей экономики» и «Транспорт и логистика».

В части цифровизации транспорта и логистики поставлены задачи по достижению следующих показателей: годовой объем транзитных перевозок грузов, перевозимых контейнерами в 2019 г. – 1243 тыс. ДФЭ, 2020 г. – 2 млн. ДФЭ, 2021 г. – 2.2 млн. ДФЭ, 2022 г. – 2.4 млн. ДФЭ.

Основная задача, которую призвана решить цифровизация сектора – увеличение объема транзитных грузоперевозок.

Основной эффект будет получен как за счет перехода на электронный документооборот, в том числе в области авиаперевозок, так и благодаря внедрению интеллектуальной транспортной системы, которая позволит увеличить объем автомобильных грузоперевозок за счет обеспечения качественной и безопасной дорожной инфраструктуры между регионами Казахстана и международном сообщении. Интеллектуальная транспортная система объединит функции видеонаблюдения, управления дорожным движением, оповещения водителей о погодных условиях и электронной оплаты транспортных услуг.

Для системной интеграции транспортных средств, инфраструктуры, пользователей и информационных технологий будет разработана ИТС, состоящая из

подкомпонентов с их поэтапным внедрением, в том числе комплекс технических средств для автоматизации сбора средств пользования автодорогами, системы безостановочного динамического взвешивания транспортных средств, устанавливаемых на основных автомобильных транспортных коридорах, системы управления дорожным движением. Все это дает возможность информировать водителей о ситуации на дорогах, создавать системы анализа и прогнозирования климатических условий, использовать системы видео-мониторинга и выявлять нарушения правил дорожного движения, в том числе обеспечивать беспрепятственный транзит по территории Казахстана.

Ожидается, что сокращение времени на транзите позволит существенно увеличить объем транзитных грузоперевозок в железнодорожном секторе по всем направлениям из Китая через Казахстан в Европу, Турцию и Иран.

В сегменте мультимодальных грузовых перевозок базовым условием повышения качества оказываемых услуг станет развитие технической и эксплуатационной интероперабельности грузовых железнодорожных коридоров, базирующееся на реализации цифровых технологий, создающих безбарьерную транспортную среду.

Программа также включает ряд мер по повышению эффективности эксплуатации автодорог, увеличению эффективности железнодорожного транспорта, улучшению прогнозирования пассажиро- и грузопотоков.

В Кыргызской Республике принята Программа цифровой трансформации «Таза Коом». Поставлена задача по превращению Кыргызстана в региональный «хабб» цифрового Шелкового пути для цифрового бизнеса и цифровых инноваций (благоприятная цифровая среда). В числе стратегических задач – создание и развитие современной, безопасной, повсеместной и доступной в ценовом отношении цифровой инфокоммуникационной инфраструктуры, формирование открытого цифрового общества и другие.

В июле 2019 года утверждена Стратегия развития таможенной службы Кыргызской Республики на 2019-2023 годы и План мероприятий по ее реализации. Документ определяет ключевые условия и приоритеты совершенствования таможенной службы на среднесрочную перспективу, с учетом тенденций развития таможенной службы, такие как автоматизация (цифровизация) таможенных процессов, применение системы управления рисками при принятии решений таможенными органами для ускорения, упрощения таможенных операций, тем самым создавая благоприятные условия для участников внешнеэкономической деятельности, в том числе развития транзитного потенциала страны.

Стратегия и План мероприятий позволят добиться:

максимальной автоматизации таможенных операций и перейти на безбумажное декларирование, и как следствие – сократить время совершения таможенных операций;

развития эффективности системы таможенного администрирования на основе анализа внешнеэкономических показателей;

реализации наиболее эффективных форм государственно-частного партнерства в области развития таможенной инфраструктуры при гарантии полноценного присутствия государства в ключевых направлениях, обеспечивающих национальную экономическую безопасность и интересы страны;

организацию и реализацию эффективных мер по противодействию правонарушениям в сфере таможенного дела и проявлениям коррупции.

Реализация поставленных задач направлена на достижение цели Стратегии – устойчивое и эффективное функционирование путем создания цифровой таможни с развитой таможенной инфраструктурой для обеспечения эффективного администрирования таможенных платежей, прозрачности совершения таможенных операций.

Распоряжением Правительства Российской Федерации от 28 июля 2017 года N1632-р утверждена программа "Цифровая экономика Российской Федерации".

В части транспорта поставлена задача «Обеспечение покрытием всех федеральных автомобильных дорог сетями связи с возможностью беспроводной

передачи данных, необходимой для развития современных интеллектуальных логистических и транспортных технологий». Также предусматривается еще ряд мероприятий, основное содержание которых направлено на обеспечение сети транспортной инфраструктуры (в т. ч. федеральных автомобильных дорог и железнодорожной инфраструктуры) возможностью беспроводной передачи данных.

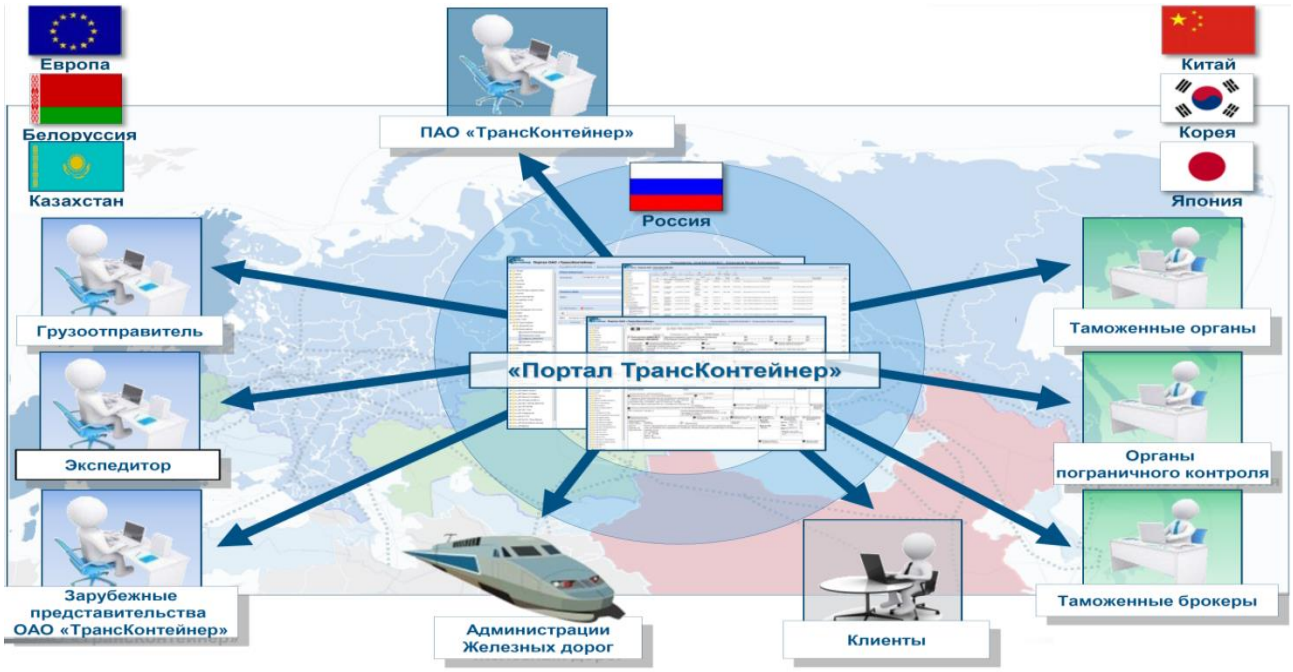
Учитывая вышеизложенное, можно отметить, что в целом в сфере транспорте главной задачей является обеспечение технологической связанности различных субъектов рынка при организации и осуществлении перевозок, а именно: прослеживаемость движения продукции, товаров, услуг, цифровых активов и цифровые транспортные коридоры.

Актуальным является вопрос повышения скорости доставки грузов, в том числе при трансграничных перевозках.

В настоящее время в ЕАЭС только начался переход к новым моделям управления, основанным на использовании баз данных как основного ресурса управления в ЕАЭС. Цифровые механизмы планирования и управления перевозками зачастую внедряются на уровне отдельных компаний или в проектном формате.

Одним из ключевых элементов при организации трансграничного документооборота является единая платформа, позволяющая формировать, обрабатывать и хранить набор сведений о перевозочном процессе и юридические значимые перевозочные и товаросопроводительные документы, обеспечивающие взаимодействие со всеми участниками перевозочного процесса как посредством предоставления доступа в систему, так и посредством организации интеграционных связей с информационными системами участников документооборота.

Примером создания такой платформы является портал ПАО «Трансконтейнер», который стал первым клиентским сервисом в России, позволяющим рассчитать полную стоимость перевозки груза в контейнере и оформить заказ немедленно. Его преимущества оценили уже более 10 000 зарегистрированных пользователей.



Практика демонстрирует, что цифровые технологии могут увеличить пропускную способность железных дорог на 40% и способствовать снижению стоимости железнодорожной перевозки на 30%.

Необходимо отметить интеллектуальную систему электронного пломбирования «Big Lock», разработчиком которой является российская компания АО «ИПК Страж».

Продукт предназначен для дистанционного мониторинга в режиме реального времени состояния запорно-пломбировочного устройства, перевозимого груза на всем пути следования, в том числе и при осуществлении интермодальных перевозок. Имеет три канала передачи: спутниковый, мобильный и канал ближней связи. Состоит из центрального сервера, программного обеспечения, мобильного рабочего места и электронного запорно-пломбировочного устройства. Продукт позволяет автоматизировать процесс пломбирования и исключить при этом человеческий фактор.

Также можно отметить проект Федеральной таможенной службы Российской Федерации – портал межведомственного взаимодействия «Морской портал».

При выполнении операций в морских портах по перегрузке контейнеров с судов на железнодорожные платформы можно выделить несколько этапов документального оформления грузов при ввозе на таможенную территорию ЕАЭС:

1) предоставление заинтересованными лицами (грузоотправителями и их преставителями, экспедиторами) предварительных уведомлений о прибытии товаров в морской пункт пропуска (порт) в информационную подсистему «Электронное предоставление сведений» ФТС России;

2) предоставление представителями перевозчика (капитаны судов, судовые агенты) пакета документов на судно и грузы в таможенные и иные государственные контролирующие органы, расположенные в морском пункте пропуска;

3) принятие решений таможенными и иными контролирующими органами в отношении выгрузки товаров с борта судна в зоны таможенного контроля;

4) оформление представителями грузовладельца ((экспедиторами) таможенных деклараций на прибывшие в порт товары или оформление таможенной процедуры таможенного транзита на перемещение товаров по таможенной территории ЕАЭС;

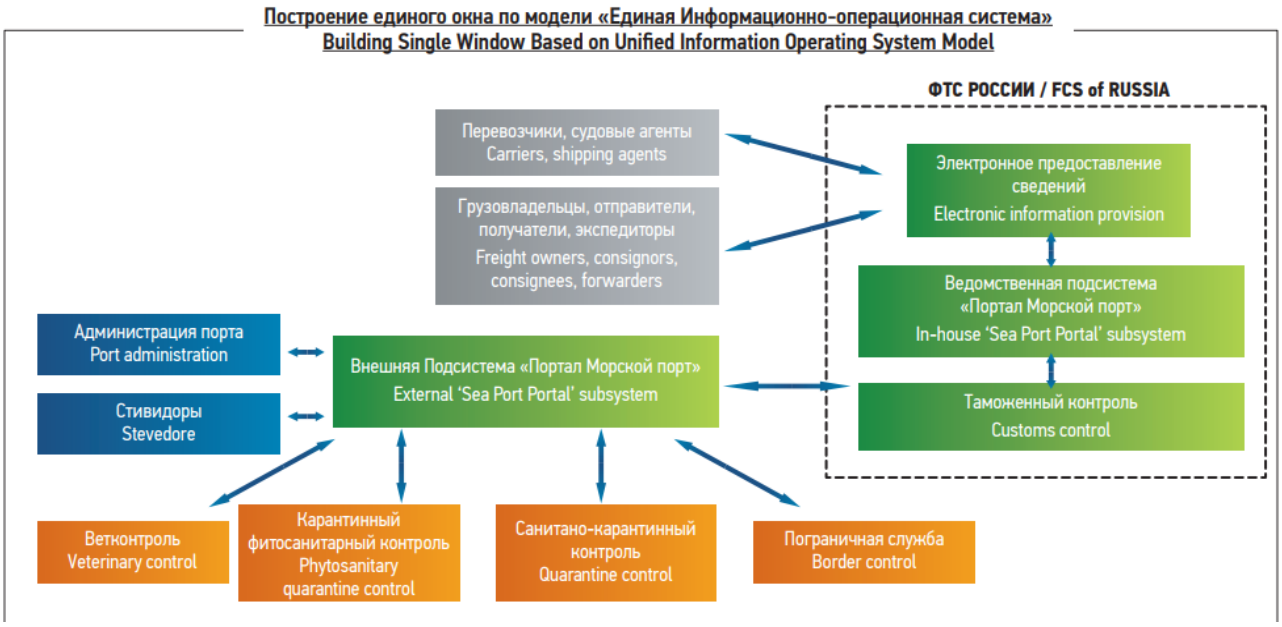
5) оформление представителями грузовладельца (экспедиторами) товаротранспортных документов для погрузки и перевозки товаров железнодорожным или автомобильным транспортом.

Совершение контрольных операций в морских портах означает неоднократное представление документов и сведений об одних и тех же объектах контроля (товарах и морских судах) должностным лицам государственных контролирующих органов и администрациям морских портов. При этом все документы представляются на бумажных носителях.

Для упрощения вышеуказанных процедур и сроков таможенного администрирования Федеральной таможенной службой Российской Федерации реализуется пилотный проект «Морской порт» в морских портах Владивосток, Находка, Новороссийск, Усть-Луга, Калининград, Керчь, Феодосия и Евпатория. Портал является, по сути, единой информационной платформой, которая обеспечивает информационное взаимодействие всех участников обработки грузов (товаров) в морских портах, в том числе с учетом общепринятого международного опыта и практики. Он предназначен для документального оформления транспортных средств и товаров, перевозимых водными судами через таможенную

границу ЕАЭС на основе электронного документооборота, и реализует технологию «единое окно».

Единая информационная платформа обеспечивает возможность одновременной работы с электронными документами представителей администраций морских портов, стивидорных компаний, морских перевозчиков и контролирующих органов. Получить возможность работы с Порталом может любой участник, имеющий доступ в Интернет, пройдя необходимые регистрационные процедуры, в том числе в «Личном кабинете». С помощью Портала можно представить в электронном виде предварительную информацию о прибывающих товарах и водных судах, которая анализируется одновременно должностными лицами таможенных и иных контролирующих органов. Такое решение позволяет заблаговременно, до прихода судна в порт, спланировать проведение необходимых контрольных мероприятий, а также ускорить движение товаров и грузов после завершения таможенных процедур.



С комплексом программных средств Портала «Морской порт» работают зарегистрированные пользователя, в числе которых федеральные органы исполнительной власти, администрации морских портов, участники внешнеэкономической деятельности и другие зарегистрированные пользователи.

В организации цифровой среды для перевозок по транспортным коридорам, проходящим по территории государств – членов ЕАЭС, имеются незрелость, сравнительно невысокая коммерческая привлекательность и конкурентоспособность сервисной среды для логистики, перевалки грузов, местных производств, разрозненность и отсутствие прозрачности процедур организации, осуществления и контроля перемещения продукции, грузов, товаров, которые необходимо устранять путем формирования нормативной правовой базы.

3. Международное право и опыт международных организаций по регламентации мультимодальных и транзитных перевозок

В первую очередь вопросы, связанные с транзитными перевозками товаров, транспортных средств, регламентированы Положениями статьи V Генерального соглашения по тарифам и торговле 1994 года (ГАТТ).

Статья определяет, что должна существовать свобода транзита через территорию каждой Договаривающейся Стороны по путям, наиболее подходящим для международного транзита, для транзитных перевозок на или из территорий других Договаривающихся Сторон. Не должно делаться никакого различия, основанного на флаге судов, месте происхождения, отправления, захода, выхода или назначения или каких-либо обстоятельств, относящихся к собственности на товар, суда или другие транспортные средства.

Перевозки, идущие из территорий других Договаривающихся Сторон или на их территорию, должны быть освобождены от таможенных пошлин и от всех транзитных или других сборов, установленных в отношении транзита, за исключением сборов за перевозку или сборов, соразмерных с административными расходами, вызываемыми транзитом, или со стоимостью предоставляемых услуг. При этом в отношении всех сборов, правил и формальностей, связанных с транзитом, каждая Договаривающаяся Сторона должна предоставить транзитным перевозкам, идущим на территорию любой другой Договаривающейся Стороны или из нее, режим не менее благоприятный, чем режим, предоставленный транзитным перевозкам в любую или из любой третьей страны.

Свободе транзита в интересах государств, не имеющих выхода к морю, посвящена Конвенция о транзитной торговле внутриконтинентальных государств от 8 июля 1965 года, Нью-Йорк.

Участниками Конвенции являются Республика Армения (24.05.2013), Республика Беларусь (11.07.1972), Республика Казахстан (20.03.2007), Российская Федерация (21.07.1972)

В Конвенции под "транзитным движением" понимается следование товаров, включая товаробагаж, через территорию какого-либо Договаривающегося государства между внутриконтинентальным государством и морем в тех случаях, когда это следование является частью полного пути, начинающегося или кончающегося в пределах территории этого внутриконтинентального государства и включающего перевозку морем, непосредственно предшествующую такому следованию или следующую за ним. Перегрузка, складирование, разделение грузовых партий на более мелкие партии и изменение в способе перевозки таких товаров, а также сборка, разборка или повторная сборка машин и громоздких предметов не ведут к исключению следования товаров из понятия "транзитное движение" при условии, что любые такие операции производятся исключительно в целях удобства перевозки. Ничто в настоящем пункте не должно рассматриваться как положение, обязывающее любое Договаривающееся государство создавать на его территории постоянные установки для такой сборки, разборки или повторной сборки либо разрешать создание этих установок.

Под "транзитным государством" понимается любое Договаривающееся государство, как имеющее морское побережье, так и не имеющее его, расположенное между внутриконтинентальным государством и морем, через территорию которого осуществляется "транзитное движение".

Конвенция устанавливает принципы, на основе которых государства-участники согласовали развитие транзита.

Принцип IV. С целью всемерного содействия экономическому развитию государств, не имеющих выхода к морю, все государства предоставляют не имеющим выхода к морю государствам, на основе взаимности, право свободного и

неограниченного транзита, с тем, чтобы они могли свободно участвовать в региональной и международной торговле при всех обстоятельствах и в отношении всех видов товаров.

Транзитные товары не должны облагаться таможенными пошлинами. С транзитных транспортных средств не должно взиматься специальных налогов или сборов, превышающих налоги или сборы, взимаемые с транспортных средств страны транзита.

Принцип V. Государство транзита, сохраняя полный суверенитет над своей территорией, имеет право принимать все необходимые меры для обеспечения того, чтобы пользование правом свободного и неограниченного транзита никоим образом не нарушало его законные интересы любого рода.

Статья 2 Конвенции устанавливает условия, при которых государствами-участницами обеспечивается свобода транзита.

В соответствии с положениями Конвенции транзитному движению и транспортным средствам обеспечивается свобода транзита. При условии соблюдения других положений настоящей Конвенции, меры, принимаемые Договаривающимися государствами для регулирования и осуществления перевозок через их территорию, будут способствовать транзитному движению по используемым маршрутам, взаимно приемлемым в отношении транзита для заинтересованных Договаривающихся государств. В соответствии с положениями настоящей Конвенции не проводится никакой дискриминации по признаку места происхождения, отправки, ввоза, вывоза или назначения товаров либо в связи с любыми обстоятельствами, относящимися к праву собственности на товары или к праву собственности на суда, средства наземного транспорта или иные используемые транспортные средства, месту регистрации или флагу указанных транспортных средств.

Правила, регулирующие использование транспортных средств, проходящих через часть территории или всю территорию другого Договаривающегося государства, устанавливаются по взаимному соглашению между

заинтересованными Договаривающимися государствами с учетом многосторонних международных конвенций, участниками которых они являются.

Каждое Договаривающееся государство, в соответствии со своими законами, правилами и постановлениями, выдает разрешение на следование через свою территорию или доступ на такую территорию лицам, передвижение которых необходимо для транзитного движения.

Договаривающиеся государства разрешают транзитное движение через свои территориальные воды в соответствии с принципами обычного международного права или подлежащими применению международными конвенциями, а также в соответствии со своими внутренними правилами.

Конвенция определяет методы и документацию, касающиеся таможенных, транспортных и других формальностей (статья 5).

Договаривающиеся государства применяют административные и таможенные меры, разрешающие свободное, непрерывное и постоянное транзитное движение. В случае необходимости они должны вступать в переговоры для достижения соглашения относительно мер по обеспечению и облегчению упомянутого транзитного движения.

Договаривающиеся государства обязуются использовать упрощенную документацию и быстрые методы выполнения таможенных, транспортных и других административных формальностей в отношении транзитного движения в течение всего транзитного следования по их территории, включая всякую перегрузку, складирование, разделение грузовых партий на более мелкие партии и изменения в способе перевозки, которые могут произойти в течение такого следования.

В настоящее время участниками Конвенции являются немногим более 40 государств и увеличение количества участников позволит расширить географию транзита и возможности государств для выхода к открытому морю.

Внутриконтинентальные государства считают, что данная Конвенция имеет важное значение, потому что благодаря ей решаются транзитные вопросы, внешнеторговые проблемы, преодолеваются трудности, которые возникают на пути государств, не имеющих прямого выхода открытому морю.

Общеизвестно, чем больше государств участвуют в той или иной конвенции, тем быстрее и успешнее достигаются цели, закрепленные в ней.

28-29 августа 2003 года в Алматы проходила Международная конференция министров развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита и стран-доноров и представителей международных учреждений, занимающихся вопросами финансирования и развития, по вопросу о сотрудничестве в области транзитных перевозок с участием более 80 государств. По итогам Конференции были приняты Алматинская программа действий и Алматинская декларация, в которой признается, что одной из главных причин маргинализации развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в рамках международной торговой системы является высокая стоимость торговых операций. В связи с этим в Декларации признается необходимость создания эффективных систем транзитных перевозок и подтверждается право внутриконтинентальных стран на доступ к морю и от него и на свободу транзита через территории транзитных государств всеми транспортными средствами в соответствии с действующими нормами международного права. Вместе с тем, в Декларации подтверждается, что страны транзита, обладая полным суверенитетом над своей территорией, имеют право на принятие всех необходимых мер для обеспечения того, чтобы предоставление определенных прав и объектов внутриконтинентальным государствам никоим образом не ущемляло их собственных законных интересов. Участники Конференции призвали ООН и другие международные организации, включая Всемирный банк, региональные комиссии, ЮНКТАД, Всемирную таможенную организацию и региональные организации экономической интеграции и впредь оказывать развивающимся внутриконтинентальным странам и странам транзита необходимую помощь.

Для целей развития мультимодальных и транзитных перевозок первостепенное значение имеют международные договоры и конвенции, положения которых устанавливают применение унифицированных документов при перевозках грузов и правила осуществления таких перевозок.

В целях развития транзита путем упрощения таможенных процедур в международных сообщениях в 1975 году открыта для присоединения Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки международной дорожной перевозки (Конвенция МДП).

Участниками Конвенции МДП являются все государства-члены ЕАЭС: Республика Армения (08.12.1993), Республика Беларусь (05.04.1993), Республика Казахстан (17.07.1995), Кыргызская Республика (02.04.1998), Российская Федерация (08.06.1982).

В рамках Конвенции МДП Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ/IRU) является органом, ответственным за функционирование системы МДП на транспорте. Конвенция МДП формирует таможенную транзитную систему, облегчающую перевозчикам прохождение таможенных формальностей в государствах транзита, когда перевозчик являлся единственным лицом в стране транзита, обязанным представить товары к оформлению и гарантии уплаты таможенных платежей

Конвенцией установлена единая форма документа – книжка МДП, используемого в качестве транзитной декларации.

Книжка МДП – документ, следующий вместе с грузом в качестве контрольного документа в странах отправления, транзита и назначения. Обычно одна книжка МДП выдается на транспортное средство или контейнер. К книжке МДП может прилагаться специальный лист, предназначенный для мультимодальных (смешанных) перевозок (когда транспортная операция производится с использованием нескольких видов транспорта).

Книжка МДП действительна до завершения операции МДП в таможне места назначения. После использования она возвращается перевозчиком в национальное гарантийное объединение, которое отправляет ее в МСАТ.

Образец книжки МДП приводится в Приложении № 1 к Конвенции МДП. Все книжки МДП выпускает МСАТ и передает их национальным гарантийным объединениям. Последние выдают книжки МДП национальным перевозчикам своей страны на условиях, закрепленных в договорных обязательствах.

Система МДП предполагает:

упрощение торговли: товары пересекают государственные границы с минимальными задержками и без проверок на границах;

гарантированную оплату таможенных налогов и пошлин с централизованным порядком управления претензиями и гарантиями;

интермодальность;

надежность цепи поставок благодаря перевозке грузов в транспортных средствах с таможенными пломбами;

полную прозрачность и доступность статистических данных;

снижение простоев и затрат на международный транзит грузов;

использование бесплатных инструментов предварительного информирования и управления рисками, доступных через Интернет.

В ЕАЭС, где нет внутренних таможенных границ, урегулированы особенности практического применения Конвенции МДП при перевозках между государствами-членами. Появились актуальные для ЕАЭС институты таможенного перевозчика, уполномоченного экономического оператора, гарантии национальных логистических и таможенных операторов, которые зафиксированы в новой редакции Таможенного кодекса ЕАЭС и актах органов ЕАЭС по вопросам таможенного администрирования.

Количество стран, использующих сегодня систему МДП, растет.

Благодаря использованию системы МДП в Афганистане, Иране, Пакистане, Китае международные транспортные потоки стран участников Конвенции МДП направились по новым направлениям международной торговли.

В рамках процессов цифровизации и информатизации транспортной деятельности в глобальных международных масштабах продолжают развиваться уже известные инструменты, облегчающие функционирование системы МДП. Новыми направлениями развития системы МДП являются проекты электронная книжка МДП (e-TIR), TIR-EPD, iCarnet, ваучер повышенной гарантии TIR+.

Электронная книжка МДП (e-TIR). Электронная система МДП (eTIR) – это безбумажная система МДП с полностью компьютеризированными процедурами.

В случае полной компьютеризации процесса МДП гарантийные объединения по запросу через Интернет выпускают электронные книжки для своих авторизованных держателей книжек МДП, предоставляя им возможность осуществлять предварительное информирование с помощью приложения TIR-EPD.

Переход к системе eTIR позволит получать доступ к данным в режиме реального времени, проводить онлайн-мониторинг, повысить надежность совершаемых процедур и гибкость предоставляемых гарантий.

Таможенные органы, ассоциации, держатели книжек МДП, а также IRU могут обмениваться электронными сообщениями и информацией о перевозках МДП. Все заинтересованные получают индивидуальный доступ к обновляемой в режиме реального времени информации, уведомлениям, данным по отслеживанию и контролю, сообщениям посредством существующих систем.

Работа над пилотным проектом e-TIR ведется IRU совместно с Европейской экономической комиссией ООН. Власти Турции и Ирана протестировали систему e-TIR на одном из транспортных коридоров, который пересекает турецко-иранскую границу, при участии четырех таможен, с успехом продемонстрировав свою абсолютную надежность.

В ходе пилотного проекта системой были использованы инструменты, основанные исключительно на электронном взаимодействии и обмене данными между IRU, перевозчиками и представителями таможенных органов. Как только введены сведения о грузе, таможни могут обмениваться данными по декларациям. Это обеспечивает точность в управлении рисками, а заинтересованные стороны могут следить за осуществлением перевозки с возможностью получения обновлений, уведомлений, отслеживания местонахождения груза, контроля и мгновенной передачи сообщений. Таким образом, снижается риск мошенничества, и уменьшается административная нагрузка. Одновременно, ускоряется выполнение процедуры МДП и становится доступна предварительная информация о грузе.

Основные преимущества системы e-TIR для таможенных органов:

снижение объема работы с документами упрощает и ускоряет осуществление таможенного контроля;

надежные веб-сервисы для проверки действительности выданной электронной гарантии и получения всех данных по перевозке, на которую распространяется электронная гарантия;

мгновенный доступ к данным МДП, предоставляемым всеми предыдущими таможенными пунктами, включая декларацию, принятую в таможенном пункте отправления, номер пломбы.

Для перевозчиков и держателей книжек МДП предоставляются возможности:

приобретение книжки МДП в режиме онлайн, нет необходимости в запасе незаполненных книжек МДП. В случае утери, электронную книжку МДП можно распечатать снова;

в электронные книжки МДП автоматически вносятся данные перед распечаткой перевозчиком, что значительно ускоряет процедуру и снижает риск ошибки.

Зеленая полоса TIR-EPD – это выделенные по обе стороны границы полосы, по которым проезжают только те транспортные средства, которые направили предварительную электронную декларацию посредством TIR-EPD. Концепция зеленого окна преследует цель оптимизации транспортных потоков на границах посредством предоставления упрощенных и ускоренных процедур для транспорта с помощью TIR-EPD.

Инновационной составляющей решений e-TIR, применяемых на глобальном уровне, в том числе и для интермодальных перевозок, являются полное устранение бумажного документооборота МДП и снижение потребности в персонале с одновременным предоставлением усовершенствованных функций электронного управления рисками для повышения безопасности и обеспечения исполнения обязательств.

Книжка iCarnet – это внутренняя книжка, применяемая исключительно для внутренних перевозок грузов под таможенным контролем в пределах страны. Она используется, когда иностранные товары нуждаются в гарантии на последнем

отрезке пути, перевозка осуществляется между двумя таможенными пунктами внутри одной страны, т. е. является средством обеспечения уплаты таможенных платежей во время упомянутой перевозки. Для использования книжек iCarnet, национальная ассоциация должна подписать с МСАТ дополнительное соглашение.

Ваучер повышенной гарантии TIR+ – это защищенный гарантийный документ, который предоставляет дополнительную финансовую гарантию в размере 100 тыс. евро или долларов США в зависимости от первоначального гарантийного лимита, установленного для книжки МДП в каждой стране.

О целесообразности внедрения новых инструментов данных направлений системы МДП неоднократно рекомендовано международными организациями ЭСКАТО и ЕЭК ООН, IRU, ШОС, СПЕКА и другими.

Соглашение о транзите через территории государств-участников Содружества Независимых Государств от 4 июня 1999 года.

Участниками соглашения являются все государства-члены ЕАЭС.

31 мая 2019 года в Ашхабаде (Туркменистан) главами правительств государств-участников СНГ подписан Протокол.

Соглашение определяет порядок транзита товаров и транспортных средств через таможенные территории Сторон». Услуги по обеспечению транзита товаров предоставляются экспортерам, импортерам или перевозчикам в государстве транзита на условиях, не худших, чем те, на которых те же средства и услуги предоставляются национальным экспортерам, импортерам или перевозчикам. К транзитным перевозкам товаров и грузов в СНГ предъявляются следующие предписания: «Товары, перемещаемые транзитом через территории Сторон, должны: оставаться в неизменном состоянии, кроме изменений вследствие естественного износа либо убыли при нормальных условиях транспортировки и хранения; не использоваться в каких-либо иных целях, кроме транзита; доставляться в таможенный орган назначения в сроки, установленные таможенным органом отправления».

В соответствии с Соглашением Стороны не облагают таможенными пошлинами и налогами, и не применяют меры экономической политики

(ограничения на ввоз и вывоз товаров, включающие квотирование, лицензирование, установление максимальных и минимальных цен, а также другие меры регулирования взаимодействия национальной экономики с мировым хозяйством) в отношении транспортных средств и товаров:

ввозимых из государств, не участвующих в Соглашении, на таможенную территорию Стороны транзитом через таможенные территории других Сторон;

вывозимых с таможенной территории Стороны в государства, не участвующие в Соглашении, транзитом через таможенные территории других Сторон;

перемещаемые между Сторонами транзитом через таможенные территории других Сторон.

Исключение составляют отдельные виды товаров, включаемые в соответствии с национальным законодательством Сторон в перечни товаров, транзит которых запрещен, а также товаров, для транзита которых требуется получение специальных разрешений уполномоченных органов Сторон.

В Европе начало системной реализации мультимодальных перевозок на государственном уровне было определено в 2001 г. в Белой книге транспортной политики ЕС до 2010 г. "Время решать" и продолжено в Белой книге – Транспорт 2011 года.

Эти документы провозгласили общую ориентацию европейской транспортной стратегии на предотвращение коллапса автомобильных дорог путем всемерного сокращения доли автомобильного транспорта в транспортном балансе и развития интермодальных перевозок.

Белые книги определили ряд мер по их экономическому стимулированию, разработке новых технологических решений, а также по переориентации перспективных европейских программ и проектов развития транспортной инфраструктуры на принципы интермодальности.

Развитие интермодальных перевозок остается одной из центральных идей и в ныне действующем документе транспортной политики Европейского союза. Серьезной задачей ЕС сегодня является создание единой транспортной сети с задействованием железнодорожных магистралей и морских портов

Юго-Восточной Европы, их модернизация, создание единого управления и контроля за трафиком, максимально эффективно использовать уже созданную инфраструктуру и обеспечить справедливую конкуренцию при её использовании.

В европейской транспортной политике и транспортной практике получил распространение термин "комбинированная перевозка" (combined transport).

Международная торговая палата (МТП) издает с 1936 г. правила для толкования торговых терминов – сборник ИНКОТЕРМС, которые хотя не имеют законодательной силы, но терминологию ИНКОТЕРМС повсеместно используют при смешанных перевозках.

Международными организациями ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН проводится большая работа по развитию евроазиатских транспортных связей, в частности, по запуску железнодорожных перевозок грузов на направлении Китай – Европейский союз. В ЕЭК ООН создан Комитет по внутреннему транспорту в структуру которого входят рабочие и экспертные группы по видам транспортам, категорий перевозимых грузов, безопасности и Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике, деятельность которой связана с решением экономических, технических, административных и правовых вопросов, возникающих в процессе осуществления перевозок с использованием различных видов транспорта.

С 2012 года экспертная группа при Комитете по внутреннему транспорту ЕЭК ООН ведет работу по созданию единого железнодорожного права, в том числе ведется работа по созданию единого перевозочного документа в соответствии с Совместной декларацией о развитии евроазиатских железнодорожных перевозок и деятельности по созданию Единого железнодорожного права, принятых Комитетом по внутреннему транспорту ЕЭК ООН в феврале 2013 года.

На своей 60-й сессии в ноябре 2017 года Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике обсудила важные вопросы интермодальных перевозок, отметила главенствующую роль железнодорожных перевозок в системе интермодальных перевозок, переход на компьтеризацию перевозок. В рамках сессии был проведен семинар для обмена опытом о состоянии интермодальных перевозок и инструменты и механизмы перехода к электронным документам.

На сессии было объявлено о начале подготовки справочника о национальных генеральных планах в области интермодальных перевозок и логистики. Справочник должен будет отразить особенности проводимой отельными государствами политики по развитию интермодальных перевозок и содержать меры, которые будут иметь ключевое значение в дальнейших действиях государств европейского региона.

Также на Рабочей группе обсуждена информация о текущей деятельности Еврокомиссии и планируемых изменениях в директиву 92/206/ЕС о комбинированных перевозках, которые позволят:

расширить сферу охвата всех операций, связанных с комбинированными перевозками, как внутренних, таких трансграничных, с привлечением железнодорожного, внутреннего водного и/или морского транспорта;

уточнить определение «комбинированных перевозок» в целях четкого исполнения законодательства ЕС;

стимулировать внедрение цифровых технологий, повышающих производительность;

предусмотреть положения об упрощенном режиме строительства недостающих перевалочных терминалов и модернизации уже существующих терминалов;

обеспечить меры государственной поддержки для устранения разрыва в конкурентоспособности между различными видами транспорта, обусловленного диспропорциями в сфере регулирования;

создать для компетентных органов государств-членов ЕС надежные механизмы по сбору данных, предоставлению отчетности и налаживанию сотрудничества.

В рамках Региональной программы действий по развитию транспорта в Азиатско-тихоокеанском регионе ЭСКАТО ООН ведет проект технического содействия «Развитие бесперебойных интермодальных перевозок

с железнодорожным элементом в Северо-Восточной и Центральной Азии в целях укрепления евроазиатских транспортных связей».

Отделом транспорта секретариата ЭСКАТО ООН в период 2016 – 2017 годы проведены совещания и консультации по тематике вышеназванного проекта. Исследования по проекту проведены на направлениях, по которым осуществляются контейнерные перевозки между Россией, Казахстаном, Китаем, Монголией, Кореей с участием морского и железнодорожного транспорта. Была исследована документация, сопровождающая такие перевозки, порядок пересечения границ, имеющиеся барьеры и статистика перевозок.

7 декабря 2017 года в Москве проведен семинар по вопросам развития интермодальных перевозок с железнодорожным элементом для укрепления транспортных связей между Азией и Европой, который был организован совместно Министерством транспорта Российской Федерации, Российским университетом транспорта (РУТ) и Координационным советом по транссибирским перевозкам (КСТП) в рамках XI Международного форума «Транспортная неделя – 2017».

Для целей развития интермодальных перевозок важное значение имеют международные договоры и конвенции, положения которых устанавливают применение унифицированных транспортных и таможенных документов при перевозках грузов и правила осуществления таких перевозок.

24 мая 1980 г. в Женеве под эгидой ЮНКТАД конференцией ООН была принята Конвенция о международных смешанных перевозках грузов (Женевская конвенция). Ее положения распространяются на все виды транспорта, участвующего в смешанных перевозках, если место приема или доставки груза находится в стране – участнице Конвенции.

Конвенция не вступила в силу, однако является правовым источником международного уровня.

Указанная Конвенция вступает в силу по истечении двенадцати месяцев после того, как правительства 30 государств либо подпишут ее без оговорки о ратификации, принятии или утверждении, либо сдадут депозитарию документы о ратификации, принятии, утверждении или присоединении. В настоящее время

договаривающимися сторонами данной Конвенции являются 11 государств. Представляется целесообразным выработка государствами - членами ЕАЭС консолидированной позиции по присоединению стран-участниц к Конвенции ООН о международных смешанных перевозках грузов от 24 мая 1980 г.

Согласно Конвенции смешанная перевозка определена как международная перевозка, осуществляемая двумя или более видами транспорта, организованная оператором, принимающим на себя ответственность за перевозку груза в целом, который выдает отправителю документ на мультимодальную перевозку, покрывающий весь путь следования груза.

Развитие таких перевозок объективно способствовало обособлению оператора мультимодальной (смешанной) перевозки – лица, которое принимает на себя полную ответственность за перевозку несколькими видами транспорта и выдает отправителю соответствующий документ. Поэтому Конвенция закрепила правовой статус «оператора смешанных перевозок». Им может быть любое лицо, которое от собственного имени или через другое действующее от его имени лицо заключает договор смешанной перевозки и выступает как сторона договора, а не как агент, или от имени грузоотправителя или перевозчиков, участвующих в операциях смешанной перевозки, и принимает на себя ответственность за исполнение договора.

Он разрабатывает оптимальный маршрут, принимая решение о выборе видов транспорта и перевозчиков, обеспечивает получение или оформление всех необходимых документов, организует все необходимые операции на стыках видов транспорта и при пересечении границ. Во взаимодействии с другими участниками перевозки он разрабатывает конкурентоспособный тариф. Кроме того, оператор может собственными силами выполнять отдельные транспортные или терминальные операции, связанные с интермодальной перевозкой.

Оператор заключает договор смешанной перевозки с грузовладельцем. Этот договор охватывает весь процесс перевозки – от приема груза оператором для отправки до его выдачи получателю. По нему транспортные операции может выполнять как сам оператор, так и привлекаемый им перевозчик.

Договор считается заключенным в момент передачи груза к перевозке, факт сдачи-приемки груза удостоверяется в документах подписями отправителя и представителя транспортной организации, а также календарным штемпелем последней. Срок перевозки грузов рассчитывается как сумма сроков его доставки каждым перевозчиком в соответствии с правилами, действующими на каждом виде транспорта. Каждый перевозчик несет ответственность перед первым перевозчиком за груз с момента принятия его у грузоотправителя или у предыдущего перевозчика до момента передачи его следующему перевозчику или выдачи получателю.

Таким образом, по договору смешанной перевозки грузовладелец состоит в правоотношениях с оператором, а не с конкретным перевозчиком.

Договор смешанной перевозки груза оформляется при помощи письменных документов: накладной или коносамента, которые могут быть как оборотными, так и необоротными.

Документ смешанной перевозки должен содержать следующие данные:

общий характер груза, маркировочные знаки, масса груза брутто и его количество, тип упаковки, внешнее состояние груза;

наименование и основное место деятельности оператора смешанной перевозки;

наименование грузоотправителя или грузополучателя (если он назван грузоотправителем);

место и дата принятия оператором груза, место и дата доставки груза;

указание, что документ является оборотным или необоротным, количество оригиналов документа смешанной перевозки;

место и дата выдачи документа смешанной перевозки;

провозные платежи, подлежащие уплате грузополучателем, провозные платежи каждого вида транспорта;

указание валют, в которых производится уплата провозных плат;

условия перевозки, маршрут перевозки, используемые виды транспорта и места перегрузки груза;

условия страхования и любые другие данные, о которых стороны могут договориться и включить в документ, если они не противоречат законам страны, в которой он выдается.

Конвенция определяет, что оператор смешанной перевозки несет ответственность за груз (с момента принятия его к перевозке до момента выдачи), за задержку в его доставке (кроме форс-мажорных обстоятельств), за причиненный ущерб, в случае утраты или повреждения груза, в том числе за действия и упущения его служащих или агентов, а также третьих лиц и лиц, привлеченных к осуществлению перевозки.

В Конвенции устанавливается предел ответственности оператора смешанной перевозки, а также случаи, когда грузоотправитель несет ответственность за ущерб, понесенный оператором смешанной перевозки, если такой ущерб был причинен по вине или небрежности грузоотправителя или его служащих или агентов.

Основная работа по разработке документов, применяемых в смешанной перевозке, ведется Международной ассоциацией экспедиторских ассоциаций (ФИАТА) и Балтийским и международным морским советом (БИМКО).

Организациями разработаны оборотный мультимодальный транспортный коносамент ФИАТА (FBL), экспедиторская расписка ФИАТА (FCR), экспедиторский сертификат перевозки ФИАТА (FCT), складская расписка ФИАТА (FWR), необоротная мультимодальная транспортная накладная ФИАТА (FWB), декларация отправителя ФИАТА о перевозке опасных грузов (FIATA SDT), интермодальное весовое свидетельство отправителя ФИАТА (FIATA SIC), поручение экспедитору ФИАТА (FFI).

Коносамент смешанной (мультимодальной) перевозки ФИАТА предназначен для использования экспедиторами, выступающими в роли оператора смешанной перевозки. Он признается банковским сообществом для использования при взаиморасчетах по документарному аккредитиву.

Разрешение на применение коносамента выдаётся секретариатом ФИАТА. Право на выпуск этого документа имеют только уполномоченные на это члены ассоциаций экспедиторов или организации, которые входят в FIATA напрямую.

Термин «мультимодальная перевозка» установлен Конференцией ООН по торговле и развитию/Международной торговой палатой в Правилах в отношении документов смешанных перевозок 1992 года, опубликованных в 1995 году.

В 1973 г. Международная торговая палата опубликовала «Унифицированные правила в отношении комбинированного транспортного документа», которые объединили сложившиеся на практике нормы и правила.

ЕКМТ определило мультимодальные перевозки как «перевозки грузов по меньшей мере двумя разными видами транспорта», а интермодальные перевозки как «перевозки грузов (в одной и той же грузовой единице или на одном и том же транспортном средстве) последовательно используемыми видами транспорта без обработки самих грузов при изменении вида транспорта».

В «Терминологии комбинированных перевозок», разработанной в 2001 году Европейским союзом, ЕКМТ и ЕЭК ООН, выделены понятия «мультимодальная перевозка», «интермодальная перевозка» и «комбинированная перевозка».

Их отличия заключаются в том, что мультимодальной называется перевозка грузов двумя или более видами транспорта, интермодальной считается последовательная перевозка грузов двумя или более видами транспорта в одной и той же грузовой единице или в автотранспортном средстве без перегрузки самого груза при смене вида транспорта.

Необходимо отметить договоренности, которые были выработаны в рамках Евразийского экономического сообщества (ЕврАзЭС).

Основным нормативным правовым актом по данному вопросу в рамках ЕврАзЭС является межправительственное Соглашение о проведении согласованной политики по формированию и развитию транспортных коридоров Евразийского экономического сообщества, подписанное 24 марта 2005 года (далее – Соглашение). Соглашение вступило в силу 26 октября 2005 года, а его участниками являются: Беларусь, Казахстан, Киргизия, Россия, Таджикистан и Узбекистан.

В соответствии с пунктом 2 статьи 3 Договора о прекращении деятельности Евразийского экономического сообщества, подписанного 10 октября 2014 года в Минске (Беларусь), Соглашение продолжает действовать между его участниками в

той части, в какой оно может быть исполнено в отсутствие упоминаемых в нем органов ЕврАзЭС. В отношениях между государствами-членами Евразийского экономического союза, являющимися участниками Соглашения, оно применяется в части, не противоречащей Договору о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года. Соглашением регламентированы совместные действия сторон по:

координации действий по формированию и развитию транспортных коридоров, соединяющих территории европейских и азиатских государств;

согласованному развитию транспортной инфраструктуры и унификации технических и технологических параметров по направлениям транспортных коридоров;

согласованной политике привлечения иностранных инвестиций для формирования и развития транспортных коридоров;

созданию условий для организации и деятельности совместных предприятий по международным перевозкам пассажиров и грузов и экспедированию;

созданию рациональных схем размещения международных логистических центров.

Соглашением предусмотрено взаимодействие с международными организациями и участие в международных договорах.

Решением Межгосударственного совета ЕврАзЭС (на уровне глав правительств) от 28 сентября 2012 года № 605 был утвержден Перечень транспортных маршрутов Евразийского экономического сообщества.

Кроме того, представляется целесообразным использовать имеющиеся наработки в рамках ЕврАзЭС по данному вопросу:

Комплексный план развития инфраструктуры автомобильных и железных дорог, включенных в Перечень транспортных маршрутов ЕврАзЭС (далее – комплексный план);

Стратегию создания и развития системы международных логистических центров Евразийского экономического сообщества (на период с 2009 по 2020 годы).

Комплексный план включает первоочередные меры:

формирование перечня приоритетных транспортных маршрутов;

согласование на межгосударственном уровне национальных программ развития транспортных коммуникаций, включенных в перечень транспортных маршрутов;

последовательное устранение «узких мест» и других недостатков транспортной инфраструктуры, имея в виду, в конечном счете, обеспечение в каждом государстве-члене всех пунктов зарождения и погашения грузо- и пассажиропотоков инфраструктурными объектами тех видов транспорта и такого технического уровня, которые целесообразны для этих пунктов по экономическим и другим соображениям;

модернизацию имеющихся инфраструктурных объектов международных транспортных коридоров и постепенное приведение их в полное соответствие с требованиями Европейского соглашения о международных автомагистралях 1975 года (СМА), Европейского Соглашения о международных магистральных железнодорожных линиях 1985 года (СМЖЛ), Европейского соглашения о линиях международных комбинированных перевозок 1991 года (СЛКП), Межправительственного соглашения об Азиатских шоссейных дорогах 2004 года и Межправительственного соглашения о Трансазиатской железной дороге 2006 года, Конвенцией о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах 1968 года.

4. Вопросы таможенного администрирования транзита и контроля в ЕАЭС

Принципы функционирования таможенного союза государств-членов ЕАЭС зафиксированы в статье 25 Договора о ЕАЭС, и они имеют ключевое значение для создания унифицированных правил перемещения товаров различными видами транспорта и упрощения их продвижения внутри ЕАЭС:

1) функционирует внутренний рынок товаров;

2) применяются Единый таможенный тариф ЕАЭС и иные единые меры регулирования внешней торговли товаров с третьими сторонами;

3) действует единый режим торговли товаров в отношениях с третьими странами;

4) осуществляется единое таможенное регулирование;

5) осуществляется свободное перемещение товаров между территориями государств-членов без применения таможенного декларирования и государственного контроля (транспортного, санитарного, ветеринарно-санитарного, карантинного фитосанитарного) за исключением, случаев, предусмотренных Договором о ЕАЭС.

С 1 января 2018 г. вступил в силу Таможенный кодекс ЕАЭС в новой редакции. Его нормы обязывают всю систему таможенных органов государств-членов ЕАЭС перейти на качественно новый уровень обеспечения своей деятельности, в первую очередь на основе международных стандартов Всемирной таможенной организации, Всемирной торговой организации, касающихся практики оформления внешнеторговых грузов таможенными органами с тем, чтобы обеспечить дальнейшую интеграцию государств-членов в мировое торговое сообщество, улучшить инвестиционный климат и извлечь выгоду из притока иностранных и внутренних инвестиций в экономику стран ЕАЭС.

Планируется, что таможенный союз ЕАЭС обеспечит унифицированный режим администрирования товаров без изъятий и ограничений в пределах таможенных границ с учетом Договора о ЕАЭС, а в целях информационного обеспечения интеграционных процессов во всех сферах, затрагивающих функционирование ЕАЭС обеспечит такую цель с использованием информационно-коммуникационных технологий и трансграничного пространства доверия в рамках ЕАЭС (статьи 3 и 23 Договора о ЕАЭС).

Глобальным и ключевым в таможенной сфере для целей транспортной деятельности является упрощение процедур таможенных формальностей и переход к безбумажным технологиям.

«Первое, что будет реализовано после вступления в силу Таможенного кодекса ЕАЭС – это полномасштабный переход на электронное декларирование без каких-либо товаросопроводительных документов на бумаге. Следующий шаг –

переход от обмена электронными документами к обмену юридически значимыми данными в электронном виде. Это базовое условие реализации всех цифровых проектов Союза, в том числе механизма «единого окна» в системе регулирования внешнеэкономической деятельности и механизма прослеживаемости товаров в рамках ЕАЭС» – сказал член Коллегии (Министр) по таможенному сотрудничеству на Международной конференции по трансграничной безбумажной торговле, состоявшейся 7 декабря 2017 года Москве.

На конференции также был обсужден опыт индустриально развитых государств по упрощению таможенных формальностей, в частности связанных с таможенным декларированием и необходимостью формирования единого понимания термина «электронное декларирование». Следуя стандартам Киотской конвенции, таможенный союз ЕАЭС реализует возможность представления таможенной декларации (а в некоторых случаях и подтверждающих документов) при помощи электронных средств связи.

Электронная таможня – это совокупность комплексных мер, которые включают в себя совершенствование организационных процессов в таможенных органах и внедрение новых взаимосвязанных таможенных информационных систем во всех странах ЕАЭС.

Новые таможенные информационные системы обеспечат электронный обмен данных между предпринимателями и таможенными органами стран ЕС, а также остальными государственными учреждениями, задействованными в процессе контроля по передвижению товаров через границы ЕАЭС, таким образом, создавая безбумажную таможенную среду во всём ЕАЭС.

Институт обязательного предварительного информирования о товарах, ввозимых на единую таможенную территорию таможенного союза, введен в ЕАЭС в целях упрощения таможенного декларирования, создания системы управления рисками и сокращения сроков пересечения границ.

Решения предусматривают сроки подачи предварительной до прибытия на границу, лиц, в обязанность которых входит направление информации, перечень

сведений обязательного характера, случаи при которых такая информация может быть использована таможенным органом.

В связи с новой редакцией Таможенного кодекса ЕАЭС были приняты решения Коллегии об утверждении соответствующих порядков представления предварительной информации о товарах, предполагаемых к ввозу на таможенную территорию ЕАЭС воздушным, автомобильным, водным, железнодорожным транспортом.

Помимо этого приняты Порядок регистрации предварительной информации о товарах, предполагаемых к ввозу на таможенную территорию Евразийского экономического союза, относящийся ко всем видам транспорта, Порядок использования предварительной информации представленной в виде электронного документа, о товарах, предполагаемых к ввозу на таможенную территорию ЕАЭС, Порядок формирования предварительной информации, поданной в виде электронного документа о товарах, предполагаемых к ввозу товаров на таможенную территорию ЕАЭС, Решение Коллегии ЕЭК «Об утверждении структур и формата предварительной информации».

Принята также Методика описания требований к электронному виду документов, которая предназначена для использования при разработке требований к электронному виду документов и заинтересованными лицами при формировании документов в электронном виде.

Указанный пакет документов позволит в полной мере реализовать отсылочные нормы Кодекса в части предварительного информирования и обеспечит единообразный подход государственных контролирующих органов ЕАЭС, что в свою очередь окажет позитивное воздействие и приведет к минимизации временных и финансовых издержек субъектов внешнеэкономической деятельности при пересечении границ.

В Интегрированную информационную систему внешней и внутренней торговли ЕАЭС включено 75 процессов, поддерживающих операции и процедуры, регламентированные (установленные) международными договорами и актами, составляющими право ЕАЭС, и законодательством государств-членов, которые

начинаются на территории одного из государств-членов, а заканчиваются (изменяются) на территории другого государства-члена.

Более 20 из общих процессов ИИСВВТ созданы для ведения деятельности таможенными органами государств — членов ЕАЭС и обеспечения информационного взаимодействия в целях мониторинга и контроля таможенных процессов, в том числе обеспечение обмена электронными документами и (или) сведениями между таможенными органами государств – членов ЕАЭС в процессе контроля перевозок товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита.

Особо актуальной тематика правового регулирования мультимодальных и интермодальных перевозок является с точки зрения таможенного администрирования, а именно обеспечения регламентации таможенного транзита товаров и транспортных средств.

Статья 142 Таможенного кодекса ЕАЭС устанавливает, что таможенная процедура таможенного транзита – это таможенная процедура, в соответствии с которой товары перевозятся (транспортируются) от таможенного органа отправления до таможенного органа назначения без уплаты таможенных пошлин.

Таможенная процедура таможенного транзита применяется для перевозки по таможенной территории Союза иностранных товаров, не помещенных под иные таможенные процедуры, а также товаров Союза (наряду с ее применением для товаров, помещенных под процедуру экспорта или свободной таможенной зоны).

В этом случае таможенная процедура таможенного транзита применяется, как правило, при перевозке товаров от таможенного органа в месте прибытия до таможенного органа в месте убытия. При этом иностранные товары, помещенные под таможенную процедуру таможенного транзита, сохраняют статус иностранных товаров.

Решением Межправительственного совета от 18 апреля 2007 г. N 333 «Об использовании транспортного документа единого образца (накладной СМГС) в качестве таможенного документа при транзитных перевозках грузов» таможенным и транспортным органам рекомендовано использовать накладную СМГС в качестве

таможенного документа при транзитных перевозках грузов по территориям государств - участников ОСЖД.

Решением Коллегии ЕЭК от 13 декабря 2017 г. N 170 «О некоторых вопросах применения таможенной процедуры таможенного транзита», устанавливается порядок совершения перевозчиками операций в рамках указанной таможенной процедуры, определяя при этом, по существу, что перевозка товаров является для государства транзитной, если товары перевозятся через её территорию.

Понятие транзитной перевозки в нормативно-правовой базе ЕАЭС также соответствует понятию «транзитное движение», содержащемуся в Конвенции о транзитной торговле внутри континентальных государств от 08 июля 1965 года.

Согласно Конвенции транзитное движение, как следование товаров через территорию какого-либо Договаривающегося государства, предусматривает, что «перегрузка, складирование, разделение грузовых партий на более мелкие партии и изменение в способе перевозки таких товаров, а также сборка, разборка или повторная сборка машин и громоздких предметов не ведут к исключению следования товаров из понятия "транзитное движение" при условии, что любые такие операции производятся исключительно в целях удобства перевозки». При этом статьей 3 Конвенции запрещается обложение транзитного движения таможенными пошлинами или особыми сборами в связи с транзитом.

Таким образом, транзитная перевозка, осуществляемая через территорию государства-члена, изначально предполагает:

следование перевозимого груза через территорию государства, т.е. от таможенного органа в месте прибытия до таможенного органа в месте убытия;

перевозку товаров без обложения таможенными пошлинами или особыми сборами в связи с транзитом;

помещение перевозимых товаров на всем пути их следования через территорию государства под таможенную процедуру таможенного транзита;

использование для таможенных и транспортных целей при железнодорожной перевозке следующего транзитов груза единого документа – накладной СМГС.

Следует отметить, что понятие «транзит» в нормативно-правовой базе ЕАЭС используется применительно к таможенной процедуре, и не является тождественным транспортному понятию «транзитная перевозка». Товар, не помещённый под таможенную процедуру таможенного транзита, для целей международной перевозки не может быть признан транзитным.

К числу совершаемых при перевозках грузов транзитом операций относятся, в том числе, перегрузка, складирование, переформирование груза или его передача с одного вида транспорта на другой. Такие операции могут проводиться при перевозке грузов, помещенных под таможенную процедуру таможенного транзита.

В случае передачи груза с железнодорожного на автомобильный транспорт на территории транзитного государства, перевозка грузов железнодорожным транспортом будет завершена ранее завершения таможенной процедуры таможенного транзита. Не исключены ситуации, когда по причине проведения таможенной очистки товара в месте передачи груза с одного вида транспорта на другой будет завершена и таможенная процедура таможенного транзита, а товар в месте такой передачи может приобрести статус товара ЕАЭС.

Отраслевая регламентация транзита различных видов транспорта имеет существенные различия, ввиду особенностей регулирования каждого из них.

В Евразийскую экономическую комиссию инициатива о необходимости регламентации и совершенствования смешанных, мультимодальных, интермодальных, транзитных перевозок была внесена бизнес-сообществом и таможенными органами государств-членов ЕАЭС, в которых обращается внимание на необходимость в разработке соответствующих документов в рамках компетенции Евразийской экономической комиссии.

В связи с отсутствием в таможенном законодательстве ЕАЭС норм, регламентирующих порядок проведения таможенного контроля при смешанных перевозках, таможенное администрирование грузовых перевозок по территории государств-членов ЕАЭС, осуществляется по видам транспорта раздельно.

Поэтому предложено в форме транзитной декларации установить отличительный признак, указывающий на мультимодальный характер перевозки

товаров, установить особенности заполнения граф транзитной декларации, содержащих сведения о транспортном средстве международной перевозки и используемом виде транспорта.

При установлении особенностей мультимодального транзита необходимо уделить внимание документам, на основании которых таможенным органом отправления будет определяться место доставки товаров, внести изменения в нормативные акты ЕАЭС в сфере таможенного регулирования, регламентирующие возможность осуществления смешанных перевозок по одному таможенному документу (транзитной декларации), в том числе в виде электронного документа` в течение всего пути следования.

Бизнес отмечает, что характерной особенностью мультимодальной перевозки является совокупность взаимосвязанных действий участников перевозочного процесса по планированию и управлению транспортировкой (перевозкой) грузов от грузоотправителя до грузополучателя по оптимальному маршруту, с использованием различных видов транспорта (железнодорожного, автомобильного, морского, внутреннего, водного, воздушного).

Для перевозчика, осуществляющего перевозку груза только по отдельному участку маршрута, идентификация «мультимодальности» не всегда представляется возможной, поскольку ограничена точками начала и завершения перевозки одним видом транспорта и не предполагает наличие у перевозчика договора поставки или иного договора, заключенного между отправителем и получателем груза, содержащего в себе условия использования двух и более видов транспорта при перевозке. Изменение вида транспорта, и соответственно перевозчика, если он выступает декларантом, влечет за собой оформление новой транзитной декларации. В этой связи, наличие положений таможенного законодательства ЕАЭС, не предполагающих возможность использования одного таможенного документа (например, одной транзитной декларации) при перевозке груза несколькими видами транспорта, не дают оснований для рассмотрения перевозки как «мультимодальной». При этом, обращается внимание, что доказать признак «мультимодальности» может только заинтересованное лицо, в распоряжении

которого находятся подтверждающие документы или лицо, выступающее декларантом на всем протяжении маршрута с использованием различных видов транспорта.

Авиаперевозчики выделяют некоторые проблемные вопросы в отношении применяемой процедуры таможенного транзита, исходя из имеющегося опыта организации и выполнения авиационных перевозок под процедурой таможенного транзита, в том числе включая перегрузку или перевалку грузов, поступивших от сторонних перевозчиков: бумажный документооборот, применение мер нетарифного регулирования и связанные с этим административные процедуры (платные для перевозчиков), а также обособленность таможенных органов от технологических процессов авиационного производства: авиакомпаний и аэропорта; и недостаток знаний об особенностях применения процедур по видам транспорта у работников таможенных органов. Поэтому авиакомпании вынуждены в каждом аэропорту организовывать процедуру завершения таможенного транзита с учетом особенностей местной технологии, что значительно усложняет работу авиаперевозчика и не способствует упрощению формальностей.

Любые усложнения отрицательно сказываются на стабильности грузопотоков, оформления транзитных грузов сводят на «нет» преимущества авиационного транспорта при перевозке грузов, не позволяют авиакомпаниям ЕАЭС активно участвовать в международных цепях авиационных перевозок с использованием интерлайн-соглашений.

Вследствие такого положения авиакомпаний, не развиваются как международные грузовые хабы и аэропорты, зато появляются значительные преимущества у иностранных авиакомпаний и аэропортов, расположенных на незначительном удалении от границ ЕАЭС.

Например, груз, следующий из Берлина в Ереван или Астану, может быть доставлен до Национального аэропорта «Минск» в составе консолидированной отправки автомобильным транспортом, и далее авиационным транспортом до пункта назначения. Однако, из-за необходимости совершения таможенных операций по окончанию автомобильной доставки, новых операций по авиационной перевозке,

переноса отметок таможенных органов с одних бумажных документов на другие, помещение товара под процедуру таможенного транзита с применением мер нетарифного регулирования и тому подобных действий, экспедиторские компании отдают предпочтение иностранным авиакомпаниям, которые через свои хабы в Украине, Турции, Литве, Латвии привезут груз с минимальными задержками из-за упрощенных транзитных процедур.

Для создания единой системы транзита товаров ЕАЭС проводит интеграцию информационных систем таможенных органов, как на национальном уровне, так и межгосударственном.

В целях развития транзита в рамках ЕАЭС и исключения барьеров при перемещении товаров и транспортных средств, разработан и подписан ряд международных договоров.

6 июня в Санкт-Петербурге на полях Петербургского международного экономического форума подписано Соглашение об обмене информацией о товарах и транспортных средствах международной перевозки, перемещаемых через таможенные границы Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и Китайской Народной Республики (КНР).

Соглашение об информационном обмене между таможенными службами стран ЕАЭС и Китая упростит процедуры международной торговли и будет способствовать развитию более глубоких экономических отношений между странами ЕАЭС и КНР, ускорит процедуры таможенного оформления товаров, ввозимых на таможенные территории Сторон, а также повысит транзитную привлекательность стран-участниц Соглашения.

Обмен информацией будет реализовываться поэтапно, по мере достижения сторонами технической готовности. Для этого между центральными таможенными органами государств-членов Союза и Главным таможенным управлением КНР будут заключаться отдельные протоколы. Протокол на первый этап реализации обмена информацией должен быть подписан не позднее 18 месяцев с даты вступления Соглашения в силу.

В настоящее время Стороны приступили к подготовке протокола, который определит объем и состав сведений, в отношении которых будет осуществляться обмен информацией, а также технические условия обмена (структура и формат сведений, используемые классификаторы и справочники, порядок, регламент и способы обмена, схема организации взаимодействия, требования к обеспечению безопасности).

Активно ведутся консультации по формированию комплекса мер, направленных на устранение препятствий, возникших вследствие принятия одним из государств-членов специальных экономических мер, вопрос так называемых «санкционных» товаров, от которого в первую очередь страдают автомобильные перевозки.

29 мая 2019 года главами государств подписано Соглашение о механизме прослеживаемости товаров, ввезенных на таможенную территорию ЕАЭС, которое определяет порядок и условия подтверждения законности оборота товаров при их перемещении с территории одного государства-члена на территорию другого и предотвращения уклонения от уплаты таможенных и налоговых платежей.

В основе механизма прослеживаемости лежит документальный учет товаров путем создания в каждой из стран Союза информационной системы.

При этом сведения, необходимые для прослеживаемости, будут аккумулироваться системой из товаросопроводительных документов. Перечень товаров, подлежащих прослеживаемости, будет определяться Советом Евразийской экономической комиссии.

Соглашение в настоящее время проходит процедуры вступления в силу.

С 20 сентября по 1 ноября прошлого года состоялся пилотный проект по обеспечению транзита с использованием системы навигационных пломб.

В эксперименте участвовали таможенные органы Казахстана и России, российские и зарубежные транспортные компании.

В качестве системы отслеживания перемещения товаров использовался электронный замок, работающий в системе ГЛОНАСС. Система отслеживания, которая является, по сути, замком и одновременно бортовым компьютером, хранит

юридически значимые данные о содержимом груза, отправителе и получателе, маршруте движения перевозчика, позволяет в онлайн-режиме осуществлять мониторинг движения и контроль сохранности. Электронный замок открывается при прибытии перевозчика в пункт назначения.

В результате использования системы слежения предоставляется возможности для контролирующих органов оперативно принимать необходимые решения, снизить объем и количество физических проверок, а заинтересованным лицам – реализовывать решения, направленные на оптимизацию логистики.

Результаты эксперимента были подведены на заседании Совета ЕЭК 28 мая 2019 года. В соответствии с Распоряжением от 28 мая 2019 года №19:

правительства Республики Армения, Республики Казахстан, Кыргызской Республики и Российской Федерации определят национальных операторов систем отслеживания транзитных перевозок товаров с использованием навигационных пломб и проинформируют Евразийскую экономическую комиссию о результатах проведенных мероприятий в срок до 1 сентября 2019 года;

государства-члены совместно с ЕЭК подготовят проект плана мероприятий «дорожной карты» по созданию единой системы транзита товаров по таможенной территории Союза на основе единой системы отслеживания транзитных перевозок товаров с использованием навигационных пломб и представят его до 1 сентября 2019 года для рассмотрения Советом ЕЭК.

В течение III квартала 2019 года планируется проведение многостороннего эксперимента по мониторингу автомобильных транзитных перевозок товаров с использованием навигационных пломб.

Вопрос о результатах реализации эксперимента будет рассмотрен на заседании Совета Комиссии в IV квартале 2019 года.

Таким образом, транспортно-технологическая система организации перевозок, с организационной точки зрения представляет собой сложный процесс, в который вовлечены перевозчики различных видов транспорта и терминальные операторы, действующие в различных правовых условиях.

Требуется формирование достаточной нормативной правовой базы, позволяющей в рамках рынка услуг ЕАЭС обеспечивать координацию действий хозяйствующих субъектов, интересы которых часто не совпадают, выполнение пограничных и таможенных процедур, оформление большого количества документов, ведение интенсивного информационного обмена.

Выводы

Транзитный потенциал является важной интегрированной характеристикой состояния и уровня развития транспортной системы. Транзит отражает транспортную привлекательность стран ЕАЭС и уровень интеграции транспортных систем союзных стран с международной.

Во всем мире транзит товаров, грузов пребывает в режиме острой конкуренции. Размер территорий, степень развитости регионов, доступ к транспортной инфраструктуре и логистическая специализация в странах ЕАЭС очень различаются. Эти факторы, наравне со спецификой функционирования различных видов транспорта, оказывают влияние на национальные особенности правового регулирования транзита и мультимодальности.

Проблемы отрасли лежат в нескольких измерениях и касаются внутреннего и внешнего контуров:

недостаточный контроль транзитных и импортных грузов;

отсутствие возможности мониторинга, анализа и прогнозирования всех видов перевозок для принятия решений;

слаборазвитая логистическая инфраструктура,

несогласованные меры инфраструктурного развития.

Это приводит как к неиспользованию транзитного потенциала, так и созданию барьеров к развитию внутреннего рынка ЕАЭС.

Неоднократно отмечалось в документах ЕЭК и ЭСКАТО ООН по транспорту, что государства должны создать информационно-технологическую платформу для взаимодействия между железной дорогой, терминалами, паромами и

государственными контрольными органами. Только таким образом евразийские сухопутные коридоры и система логистики смогут в перспективе эффективно конкурировать с морскими маршрутами за транзитные грузопотоки, а их интеграция будет содействовать дальнейшему социально-экономическому развитию союзного образования и улучшению условий и качества жизни населения.

Наличие транзита, и меры по его обеспечению на основе мультимодальности, – это показатели совместимости транспортных систем, эффективности всех видов перевозок (внутренних, экспортных и импортных) и состоятельности транспортной системы в целом, что особенно важно для внутреннего рынка и обеспечения четырех свободы движения в ЕАЭС.

Для получения максимального эффекта от реализации транзитного потенциала и мультимодальности транспорта требуется согласованное развитие транспортной связности территорий, как за счет развития всех видов транспортного сообщения и удешевления его стоимости, так и за счет развития инфраструктуры пересылки и доставки грузов.

Для повышения эффективности транзитного потенциала необходимо создание опорной сети евразийской инфраструктуры ЕАЭС, как единой системы, состоящей из международных транспортных коридоров (маршрутов) и объектов их сервисного обслуживания, логистических центров, пунктов пропуска и других составляющих, которые функционируют на основе единые требований и параметров развития.

Суть инфраструктурного развития в целях развития транзита и мультимодальности должна быть не в наборе конкретных инфраструктурных проектов. Международные транспортные коридоры не должны развиваться в технологическом и экономическом отрыве от других элементов транспортной системы. В отношении транзита на пространстве ЕАЭС должны быть возможности бесшовного транзита, т.е. единая (определяемая союзными странами) технологическая, таможенная, тарифная и инвестиционная политика, а также ясные правила взаимоотношений государств-членов ЕАЭС с третьими странами и упрощенные правила взаимного доступа на территории.

Функционирование транспортных систем стран Союза, обладая значительным потенциалом, должно быть ориентировано на минимизацию каких-либо ограничений в использовании транспортной инфраструктуры стран-транзитёров.

Национальные стратегии развития транспортных систем ЕАЭС должны быть ориентированы не на конкуренцию, а на рациональное взаимодействие, которое обеспечит эффективное перераспределение внутрисоюзных и транзитных грузопотоков между транспортными коридорами ЕАЭС, повысит уровень использования провозных возможностей всех видов транспорта при несбалансированных объёмах перевозок по направлениям, приведёт к сокращению непроизводительной работы подвижного состава и, как следствие, реальному снижению себестоимости транспортной работы.

Для обеспечения вопросов транзита и мультимодальности транспортной деятельности представляется целесообразным уже в настоящее время приступить к выработке мероприятий «дорожной карты» на предстоящий трехлетний период и заложить в неё формирование всеобъемлющего пакета договорно-правовой базы (международных договоров), регламентирующей вопросы транзита и мультимодальности как на национальном уровне, так и в интегрированном формате, а также документов, регламентирующих взаимоотношения государств-членов ЕАЭС с третьими странами в интегрированном формате.

Работу по совершенствованию правового регулирования интермодальных перевозок в ЕАЭС целесообразно начинать с установления терминологии.

Отсутствие в праве ЕАЭС терминологии, конкретизирующей транзитные и мультимодальные перевозки в разрезах транспортного регулирования (включая вопросы тарификации перевозок в отдельных отраслях транспорта) и таможенного администрирования является сдерживающим фактором развития регламентации транзитных и мультимодальных перевозок.

Понятия «транзитная перевозка» и «транзит» не должны смешиваться, так как относятся к различным областям регулирования (транспортной и таможенной), что может привести к некорректному их применению.

Выработка определения термина «транзитные перевозки» необходима исходя из сущности транзита как процедуры перемещения товаров и груза с использованием определенного вида транспорта, а не формальной процедуры пересечения границ транспортными средствами.

В отношении термина «мультимодальная перевозка» необходим учет признаков интермодальной перевозки, сложившихся при практическом осуществлении таких перевозок:

присутствие оператора, осуществляющего перевозку от начального до конечного пункта пути следования;

единый сквозной тариф за перевозку;

единый транспортный документ;

единая ответственность за груз и исполнение договора перевозки.

В рамках дальнейшего взаимодействия по развитию транзитных и мультимодальных перевозок целесообразно рассмотреть возможность формирования общих (скоординированных) подходов по ряду вопросов, которые должны способствовать развитию транзитных перевозок:

упрощение таможенной процедуры таможенного транзита при перевозках грузов транзитом через территорию ЕАЭС;

перевод таможенной процедуры временного ввоза/вывоза транспортных средств международной перевозки исключительно в электронную форму;

проведение работы, направленной на переход к использованию электронной таможенной процедуры таможенного транзита;

координация совместных мероприятий государств-членов ЕАЭС в части применения электронных средств идентификации (электронных пломб и т.п.).

унификация подходов и гармонизация нормативно-правового регулирования;

нормативно-правовое регулирование мультимодальных перевозок (внесение в СМГС норм, позволяющих осуществлять морскую и/или автомобильную часть перевозки по накладной СМГС (по аналогии с накладной ЦИМ);

разработка нормативно-правовой базы, регулирующей вопросы организации контрейлерных перевозок;

установление на уровне ЕАЭС понятий «контейнерный поезд» и «оператор контейнерного поезда».

Возможно, что решение вопросов регламентации интегрированных процессов обеспечения транзита и мультимодальности транспорта в ЕАЭС необходимо осуществлять путем заключения многосторонних договоров в рамках ЕАЭС и принятия модельных законов.

При проработке вопроса о целесообразности подготовки модельных законов в качестве опыта могут рассматриваться модельные законы Межпарламентской ассамблеи СНГ. К примеру, модельные законы «О транспортной деятельности» (принят на 29-ом пленарном заседании постановлением от 31.10.2007 № 29-8), «О железнодорожном транспорте» (принят на 38-ом пленарном заседании постановлением от 23.11.2012 № 38-15), «Об автомобильном транспорте» (принят на 46-ом пленарном заседании постановлением от 27.03.2017 № 46-20).

Содействие формированию законодательной базы для развития перевозок грузов и создания благоприятных условий для их упрощения могут оказать сформировавшийся опыт и наработки различных международных организаций (компаний), а также присоединение государств-членов к международным конвенциям и соглашениям.

Присоединение наибольшего количества участников к международным договорам и конвенциям создаст абсолютную возможность унификации правил и процедур перемещения грузов в наиболее упрощенных условиях контроля перемещения транспортных средств и перевозимых ими товаров.