НАЦИОНАЛЬНАЯ АКАДЕМИЯ НАУК БЕЛАРУСИ
ГНУ «Институт экономики Национальной академии наук Беларуси»
(ИЭ НАН Беларуси)

УДК [656.13.072/.073 + 338.47 + 347.763](1-67ЕАЭС)

УТВЕРЖДАЮ:
Директор Института экономики
НАН Беларуси
к.э.н., доцент
_____В.И. Бельский
« 26 » октября 2018 г.

ОТЧЕТ
О НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОЙ РАБОТЕ
по теме:

«Анализ условий хозяйственной деятельности автомобильных перевозчиков государств – членов ЕАЭС и выработка рекомендаций по гармонизации законодательства указанных государств в целях обеспечения справедливой конкуренции и повышения эффективности использования автомобильного транспорта»

Этап 1

Том 1

Договор с Департаментом транспорта и инфраструктуры Евразийской экономической комиссии № Н – 20/199 от 08 ноября 2017 г.

Научный руководитель
проекта,
к.э.н., доцент _____ О.С. Булко
« 26 » октября 2018 г.

Минск, 2018

СПИСОК ИСПОЛНИТЕЛЕЙ

Руководитель НИР, зав. отделом экономики сферы услуг Института экономики НАН Беларуси, к.э.н., доцент	_____ Подпись, дата	Булко О.С. (введение, аналитический доклад, заключение)
Зав. сектором развития внешней торговли услугами Института экономики НАН Беларуси, к.э.н.	_____ Подпись, дата	Якубук Ю. П. (1.1, 2.1, 3.3)
Зав. сектором исследований сферы услуг Института экономики НАН Беларуси, к.э.н.	_____ Подпись, дата	Кузьменок В.И. (2.7)
Зав. сектором денежно-кредитной политики Института экономики НАН Беларуси, к.э.н., доцент	_____ Подпись, дата	Попкова А.С. (3.2)
Ведущий научный сотрудник Института экономики НАН Беларуси, к.э.н.	_____ Подпись, дата	Иванов Г.В. (3.1, 4.1)
Старший научный сотрудник Института экономики НАН Беларуси	_____ Подпись, дата	Иванов Ф.Ф. (2.2)
Старший научный сотрудник Института экономики НАН Беларуси	_____ Подпись, дата	Милашевич Е.А. (2.4, 2.5)
Научный сотрудник Института экономики НАН Беларуси	_____ Подпись, дата	Макущенко Л.В. (4.2, 4.3)
Научный сотрудник Института экономики НАН Беларуси	_____ Подпись, дата	Веремейчик Т.В. (2.3, 2.6)
Младший научный сотрудник Института экономики НАН Беларуси	_____ Подпись, дата	Жуковская О.В. (1.1, 1.2)

РЕФЕРАТ

Отчет: стр. 477, рис. 16, табл. 16, источников 145, приложений 12.

Ключевые слова: АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ, МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ, ГРУЗЫ, ПАССАЖИРЫ, ТРАНЗИТ, ЕВРОПЕЙСКИЙ СОЮЗ, СЕВЕРОАМЕРИКАНСКАЯ АССОЦИАЦИЯ СВОБОДНОЙ ТОРГОВЛИ, ЕАЭС, ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ

Объект исследования: деятельность автоперевозчиков государств – членов Евразийского экономического союза (ЕАЭС), изучение опыта Европейского союза и Североамериканской ассоциации свободной торговли в части формирования и регулирования условий выполнения автомобильных перевозок в рамках Союзов государств.

Целью работы является выработка рекомендаций по гармонизации законодательства государств – членов ЕАЭС в целях обеспечения справедливой конкуренции в оказании качественных и безопасных автотранспортных услуг на пространстве ЕАЭС, повышения эффективности использования потенциала автомобильного транспорта и конкурентоспособности национальных экономик государств – членов ЕАЭС на основании анализа состояния и совершенствования условий хозяйственной деятельности автомобильных перевозчиков.

Задачи работы:

представить историографию по исследуемой проблематике, включающую исследование исторических аспектов развития автомобильного транспорта, в том числе и автомобильных транзитных перевозок;

выявить особенности государственного регулирования в сфере грузового и пассажирского транспорта и международных транзитных автомобильных перевозок, включая профессиональную подготовку водителей и специалистов, ответственных за организацию международных автомобильных перевозок в государствах – членах ЕАЭС;

изучить опыт Европейского союза и Североамериканской ассоциации свободной торговли в части формирования и регулирования условий в сфере грузового и пассажирского автомобильного транспорта и международных транзитных автомобильных перевозок;

подготовить аналитический доклад по оценке возможности и целесообразности использования зарубежного опыта регулирования грузовых и пассажирских перевозок при формировании общего рынка услуг автомобильного транспорта в ЕАЭС и реализации Основных направлений скоординированной (согласованной) транспортной политики государств – членов ЕАЭС.

Область применения: Результаты проведенных исследований будут использованы Евразийской экономической комиссией при реализации плана мероприятий («дорожная карта») по реализации Основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики на 2018 – 2020 годы.

Методология исследования: базируется на выявлении различий в механизмах регулирования рынка услуг автомобильного транспорта в ЕАЭС. Будут разработаны варианты адаптации национальных механизмов регулирования к взаимно согласованным методам и инструментам, принятым для Евразийского экономического союза.

При решении поставленных в исследовании задач будут применяться методы математического, экономического анализа, систематизации и обобщения статистических данных, сравнение и прогнозирование.

Результаты исследования:

–представлена историография по исследуемой проблематике, включающая исследование исторических аспектов развития автомобильного транспорта, в том числе и автомобильных транзитных перевозок;

–выявлены особенности государственного регулирования в сфере грузового и пассажирского автомобильного транспорта и международных транзитных автомобильных перевозок, включая профессиональную подготовку водителей и специалистов, ответственных за организацию международных автомобильных перевозок в государствах – членах ЕАЭС;

–изучен опыт Европейского союза и Североамериканской ассоциации свободной торговли в части формирования и регулирования условий в сфере грузового и пассажирского автомобильного транспорта и международных транзитных автомобильных перевозок;

–подготовлен аналитический доклад по оценке возможности и целесообразности использования зарубежного опыта регулирования грузовых и пассажирских перевозок при формировании общего рынка услуг автомобильного транспорта в ЕАЭС и реализации Основных направлений скоординированной (согласованной) транспортной политики государств – членов ЕАЭС.

СОДЕРЖАНИЕ

Введение **7**

1. Исторические аспекты развития автомобильного транспорта **9**

1.1. Важнейшие этапы развития автомобильного транспорта 9

1.2. Анализ развития транзитных перевозок автомобильным транспортом 27

2. Государственное регулирование в сфере грузового и пассажирского автомобильного транспорта в странах ЕАЭС **42**

2.1. Анализ общих требований и правил к организации грузовых и пассажирских перевозок автомобильным транспортом в контексте международных соглашений 42

2.2. Анализ законодательного и нормативно-правового регулирования автомобильного транспорта, осуществляющего международные перевозки грузов и пассажиров, транзитные перевозки, включая требования к профессиональной подготовке водителей Республики Беларусь 69

2.3. Анализ законодательного и нормативно-правового регулирования автомобильного транспорта, осуществляющего международные перевозки грузов и пассажиров, транзитные перевозки, включая требования к профессиональной подготовке водителей и специалистов в Российской Федерации 92

2.4. Анализ законодательного и нормативно-правового регулирования автомобильного транспорта, осуществляющего международные перевозки грузов и пассажиров, транзитные перевозки, включая требования к профессиональной подготовке водителей и специалистов в Республике Казахстан 114

2.5. Анализ законодательного и нормативно-правового регулирования автомобильного транспорта, осуществляющего международные перевозки грузов и пассажиров, транзитные перевозки, включая требования к профессиональной подготовке водителей и специалистов в Республике Кыргызстан 149

2.6. Анализ законодательного и нормативно-правового регулирования автомобильного транспорта, осуществляющего международные перевозки грузов и пассажиров, транзитные перевозки, включая требования к профессиональной подготовке водителей и специалистов в Республике Армения 178

2.7. Анализ требований к профессиональной подготовке специалистов, ответственных за организацию международных автомобильных перевозок в странах ЕАЭС 193

3. Опыт Европейского союза по формированию и регулированию условий в сфере грузового и пассажирского автомобильного транспорта и международных транзитных автомобильных перевозок **228**

3.1. Формирование и регулирование условий в сфере грузового автомобильного транспорта в ЕС 228
3.2. Формирование и регулирование условий в сфере пассажирского автомобильного транспорта в ЕС 264
3.3. Формирование и регулирование условий в сфере международных транзитных автомобильных перевозок в ЕС 278
4. Опыт Североамериканской ассоциации свободной торговли в части формирования и регулирования условий в сфере грузового и пассажирского автомобильного транспорта и международных транзитных автомобильных перевозок 301
4.1. Формирование и регулирование условий в сфере грузового автомобильного транспорта в НАФТА 301
4.2. Формирование и регулирование условий в сфере пассажирского автомобильного транспорта в НАФТА. 320
4.3. Формирование и регулирование условий в сфере международных транзитных автомобильных перевозок в НАФТА. 346
5. Аналитический доклад по оценке возможности и целесообразности использования зарубежного опыта регулирования грузовых и пассажирских перевозок при формировании общего рынка услуг автомобильного транспорта в ЕАЭС и реализации Основных направлений скоординированной (согласованной) транспортной политики государств-членов ЕАЭС 360
Заключение 381
Список использованных источников 383
Приложения (Аналитические материалы) 398

Введение

Основной тенденцией развития мировой экономики в настоящее время является глобализация, ставшая на современном этапе одной из наиболее влиятельных сил, определяющих особенности производства и сбыта товаров. Современная глобализация воспринимается мировым сообществом как естественный, закономерный и неизбежный исторический процесс, который весьма неоднозначен и противоречив в своих проявлениях.

Роль различных видов транспорта обусловлена не только интенсивным развитием торгово-экономических отношений между странами, увеличением объемов внешнеторговых и транзитных перевозок, техническим уровнем транспортной системы и качеством предоставленных услуг, но и состоянием мировой экономической конъюнктуры, изменением цен на основные виды экспортно-импортной продукции и повышением жизненного уровня населения.

Спрос на перевозки грузов и пассажиров на различных видах транспорта изменяется под воздействием внутренних и внешних факторов. Он является функцией экономического развития стран и регионов, природно-географических условий, размещения природных ресурсов, рынков труда и сбыта, а также уровня покупательской способности населения.

Автомобильный транспорт играет все более значимую роль в жизни людей и в мировой экономике вследствие роста перевалки грузов, роста пассажиропотоков вследствие увеличения транспортной подвижности населения, мобильности рабочей силы. Повышается роль международных автомобильных перевозок как наиболее доступного вида передвижения в международном сообщении, способного конкурировать с другими видами транспорта как по цене доставки, так и по безопасности передвижения грузов и пассажиров.

В связи с началом функционирования Евразийского экономического союза, с 2015 года произошло углубление и расширение экономической интеграции, в результате чего национальные транспортные системы стали функционировать в качественно иных, интеграционных условиях. Создание в Евразии нового транспортного пространства предполагает сокращение транспортно-логистических затрат в ЕАЭС, что, по оценке российских экспертов, позволит к 2030 году обеспечить прирост совокупного ВВП государств – членов ЕАЭС примерно на 900 млрд. долларов США.

Программные документы ЕАЭС в области транспорта направлены на совершенствование и либерализацию перевозок различными видами транспорта. На

основе комплексного научного анализа различных аспектов транспортной деятельности и факторов, оказывающих влияние на конкурентоспособность автомобильных перевозчиков, должна проводиться Согласованная транспортная политика в ЕАЭС.

С целью синхронного развития транспортных систем государств – членов ЕАЭС после их объединения в единое транспортное пространство, необходим научный подход в изучении и прогнозировании экономических последствий.

На данном этапе научно-исследовательской работы представлена историография по исследуемой проблематике, включающая исследование исторических аспектов развития транспорта, в том числе и автомобильных транзитных перевозок; выявлены особенности государственного регулирования в сфере грузового и пассажирского транспорта и международных транзитных автомобильных перевозок, включая профессиональную подготовку водителей и специалистов, ответственных за организацию международных автомобильных перевозок в государствах – членах ЕАЭС; изучен опыт Европейского союза и Североамериканской ассоциации свободной торговли в части формирования и регулирования условий в сфере грузового и пассажирского транспорта и международных транзитных автомобильных перевозок; подготовлен аналитический доклад по оценке возможности и целесообразности использования зарубежного опыта регулирования грузовых и пассажирских перевозок при формировании общего рынка услуг автомобильного транспорта в ЕАЭС и реализации Основных направлений скоординированной (согласованной) транспортной политики государств – членов ЕАЭС.

1. Исторические аспекты развития автомобильного транспорта

1.1. Важнейшие этапы развития автомобильного транспорта

Современный этап развития общества предполагает определенный уровень социально-экономического, политического, технологического и информационного развития государств. Возрастающая в этих условиях роль транспорта обусловливается процессами мировой хозяйственной глобализации и усилением международного разделения труда, что сопровождается переносом ряда производств из развитых стран в страны Юго-Восточной Азии. Данные процессы требуют государственного регулирования транспортной деятельности, как через законодательное регулирование, так и через стимулирование развития транспортной инфраструктуры в каждой отдельной стране.

Динамичное развитие отрасли – объективная закономерность рыночного хозяйства, отражающая его потребности в адекватном транспортном обеспечении. Роль транспорта в социально-производственной инфраструктуре важна, так как без стабильно работающей транспортной системы невозможно нормальное функционирование рынков товаров и услуг, развитие городов и регионов, расширение международных связей.

Насущная потребность в максимальном ускорении обращения товаров и снижении общественных издержек на транспорт определяет то особое внимание, с которым государственные и деловые круги стран с развитой экономикой относятся к эффективности национальных транспортных систем своих стран, а в эпоху глобализации – континентальной и мировой транспортной системы.

Принято считать, что транспорт выступает сектором экономики, обеспечивающим международную торговлю и туризм. Эффективный и конкурентоспособный транспорт является стимулом для торговли и, наоборот, ограничения в этой сфере создают торговые барьеры. Транспортные издержки влияют не только на величину и географию торговых потоков, но и на размещение промышленности, выпускающей экспортные товары. Показателен пример Китая, в котором бум развития экспортно-ориентированных предприятий начался на Востоке страны вблизи морских портов, что решало задачу беспрепятственной доставки китайских товаров в зарубежные страны и, одновременно, сводило к минимуму транспортные издержки.

Важное значение в общей транспортной системе экономики любой страны имеет автомобильный транспорт. Он широко применяется во всех отраслях народного хозяйства и влияет на все сферы деятельности человека и развитие общества в целом.

Автомобильный транспорт играет фундаментальную роль в эффективных цепях поставки грузов. Преимущества грузового автотранспорта видны и при необходимости перемещения груза на небольшие расстояния. Если в населенном пункте нет железной дороги, то автомобильный транспорт становится единственным способом доставки, что и делает его незаменимым. Не менее значимым преимуществом автоперевозок является оперативность. Разветвленная сеть дорог позволяет доставлять груз максимально быстро. Грузовой транспорт одновременно может доставлять груз нескольким клиентам. При этом не всегда доставка предполагает одновременное нахождение заказчика в одном населенном пункте. На пути следования по составленному маршруту может осуществляться поэтапная выгрузка товара заказчику. Ни один из других видов транспорта такими возможностями не располагает.

В большинстве государств мира автомобильному транспорту принадлежит второе (после морского) место по объемам импортных перевозок грузов, он находится также в числе лидеров по объемам и стоимости перевозимых экспортных грузов. Наиболее значительна роль автомобильного транспорта в обеспечении внешней торговли государств, не имеющих выхода к открытому морю.

В настоящее время грузовые автомобили перевозят около 80 % всех грузов в промышленно развитых странах, ежегодно они доставляют 70 кг грузов на каждого человека, живущего в этих странах [1].

По результатам 2017г. на долю автомобильного транспорта приходится 82% общего объема перевозок грузов и 94% пассажирских перевозок государств-членов Союза [2].

За период 2011-2016 гг. для всех государств-членов ЕАЭС была характерна общая тенденция увеличения грузооборота транспорта. В наибольшей степени грузооборот автомобильного транспорта вырос в Республике Армения (в 2,6 раза), Республике Казахстан (в 1,3 раза) и Кыргызстане (в 1,4 раза).

Важнейшие этапы развития парка автотранспортных средств для перевозок пассажиров.

К первому этапу развития парка автотранспортных средств относится создание первого русского автомобиля в 1882 году Яковлевым и П.А. Фрезе.

В основе конструкции двигателя и трансмиссии, которые изготовил для будущего автомобиля Яковлев, лежали идеи Бенца. Машина имела массу около 300 килограммов, развивала скорость до 20 километров в час.

Второй этап – первый серийный легковой автомобиль в России, который был создан в 1886 году Акционерным обществом постройки и эксплуатации экипажей и автомобилей.

К третьему этапу развития автотранспортных средств относится построение первого в России автобуса вместимостью 8 пассажиров с двигателем «Де-Дион-Бутой» мощностью 8 л. (1902г.)

XX век характеризуется значительным распространением в мире автомобильного транспорта. До Первой мировой войны в мире насчитывалось около 350 тыс. автомобилей. В 1986 году их было уже более 500 млн, а в 2010 году мир перешагнул рубеж в 1 млрд. автомобилей [3]. Данные темпы роста обусловлены тем, что автомобильный транспорт по праву можно считать наиболее удобным видом транспорта. Манёвренность автомобилей, способность доставлять пассажиров и грузы «от двери до двери», относительно невысокая себестоимость перевозок сыграли ключевую роль для его развития.

Условно, историю развития пассажирских перевозок в Советском Союзе можно разделить на 4 периода.

Первый период (1918-1929 гг.) В начале 1918 года в стране насчитывалось около 35 тысяч автомобилей. В 1922 г. решением Советского Правительства было разрешено государственным учреждениям и частным лицам приобретать за границей и ввозить автомобили и автомобильное имущество («Рено», «Фиат», «Лей ланд», «Манн» и т.д.)

В 1925 – 1928 гг. на улицах крупных городов появились легковые автомобили и автобусы иностранных марок, что позволило организовать (хотя и в небольших объемах) регулярные пассажирские перевозки.

Второй период (1929-1940 гг.) характеризуется строительством отечественных автомобильных заводов. В 1929-1930 гг. началось серийное производство автотранспортных средств. Ярославский и Московский автомобильные заводы выпустили 19-местный автобус ЗИС-8 (на базе грузового автомобиля ЗИС-5). В 1931-1932 гг. вступил в действие завод АМО (ныне ЗИЛ) и завод в г. Горьком – автобус ГАЗ-03-30 (17 пассажиров). В 1932 г. приступили к выпуску автобусов АМО-4, в 1938г. – ЗИС-8, в 1938г. – ЗИС-16 (вместимость 21 и 26 пассажиров). В 1936 г. в таксомоторные парки страны начали поступать легковые автомобили ЗИС-101 (7 человек), ГАЗ-М1 (5 человек).

В 1940 г. пассажирские автомобильные перевозки были организованы более чем в 300 городах. Автобусный парк насчитывал 15,6 тыс. автобусов, 40% которых были общего пользования. В годы Великой Отечественной войны перевозки пассажиров

фактически во многих городах и областях прекратились, т.к. подвижной состав был мобилизован.

Третий период (1947-1960 гг.) К началу 1947 года автобусные перевозки были восстановлены во всех городах, в которых они существовали до войны. В 1950 г. автобусное сообщение было организовано в 459 городах, а таксомоторное – в 420 городах страны. За период с 1946 по 1950 гг. парк автобусов увеличился до 22 тыс. ед. В 1946 г. появился ЗИС-154 (дизелегенераторный автобус), в 1949 г. - ЗИС-155. С 1950 г. началось производство автобусов Павловского автозавода ПАЗ-651, с 1956 г. – М-402, с 1958 г. – М-407, ГАЗ-20 («Победа»), ЗИС-110, ГАЗ-12, с 1960г. – ЗАЗ-965 («Запорожец»), с 1965г. – ГАЗ-21 («Волга»).

Четвертый период (1960-1990 гг.) ознаменовался высокими темпами развития пассажирских автомобильных перевозок. В 1972 г. СССР по выпуску автомобилей перешагнул миллионный рубеж. В России за период с 1970 по 1990 гг. объем перевозок пассажирским автомобильным транспортом увеличился в 1,7 раза, а пассажирооборот – в 2,6 раза. Производство автобусов в стране с 1960 г. по 1980 г. возросло более чем в 3,7 раза, а легковых автомобилей – в 9,6 раза. В этот период начался выпуск автобусов ЛиАЗ-677, ПАЗ-672, КАВЗ-685, ЛАЗ-695 и т.д., легковых автомобилей ВАЗ-2101 [4].

В настоящее время по данным аналитического агентства «Автостат», мировой рынок автотранспортных средств динамично развивается. При этом мировой рынок автотранспортных средств можно условно разделить на две части. С одной стороны находятся рынки Китая и США, которые из года в год значительно увеличивают объемы реализации, с другой стороны - рынки всех остальных стран мира, которые в последние годы демонстрировали незначительный «рост» либо не менялись.

США, являясь четвертой страной в мире по площади и второй в рейтинге мировых автомобильных рынков, занимает вторую позицию по количеству автомобилей, приходящихся на 1 000 жителей. Канада, занимающая второе место по площади, находится на 14 месте. Таким образом, почти каждый житель США имеет автомобиль, в Германии и Канаде автомобилем владеет каждый второй житель.

Страны ЕАЭС характеризуются меньшим уровнем автомобилизации: лучшие позиции по обеспеченности ТС имеют Беларусь (368 автомобильных ТС на 1000 населения) и Россия (353); в меньшей мере автомобилями обеспечены Кыргызстан ((188) и Казахстан (247 автомобилей)[1].

[1] Рассчитано на основе данных национальной статистики стран ЕАЭС

Лидером на рынке ЕАЭС по продажам легковых автомобилей является Россия, доля которой составляет 94,5% от всего рынка ЕАЭС, Казахстан и Беларусь занимает только 3% и 1,6% соответственно, а Армении и Кыргызстана 0,3% и 0,2% соответственно [5].

Важнейшие этапы развития парка автотранспортных средств для перевозок грузов.

К значимому этапу развития автомобильного транспорта относится построение в 1896 году предприятием Готлиба Даймлера первого в мире грузового автомобиля с двигателем внутреннего сгорания.

Первые советские грузовые автомобили – полуторатонные АМО-Ф-15 были выпущены в 1924 г. заводом АМО (Автомобильное Московское общество). Производство этих автомобилей было весьма небольшим по количеству и не могло удовлетворить потребности в автомобилях бурно развивавшегося народного хозяйства Советского Союза. В 1929 году было принято правительственное решение о постройке автомобильных заводов: в Горьком производительностью 100 000 автомобилей в год (полуторатонных и легковых) и в Москве производительностью 25 000 автомобилей в год (грузоподъемностью 2,5-3 т). Это решение положило начало автомобилизации Советского Союза.

В результате успешного строительства автомобильных заводов и быстрого освоения технологии массового производства автомобильные заводы Советского Союза уже в 1932 году выпустили более 25 000 автомобилей. В 1937 году уже было выпущено более 200 000 автомобилей, и по выпуску грузовых автомобилей СССР вышел на второе место в мире и на первое место в Европе, обогнав Англию, Францию и Германию.

После окончания Великой Отечественной войны произошло полное обновление продукции, выпускаемой автомобильными заводами страны. Заводы реконструировались, оснащались новой техникой и наладили производство новых моделей автомобилей. На базе основных моделей выпускалось большое количество специализированных грузовых автомобилей. Вступили в строй Минский, Павловский, Кутаисский, Кременчугский и Львовский заводы.

В 1950-1990 гг. значительно увеличились пассажирооборот, грузооборот, объем перевозки грузов и пассажиров автомобильного транспорта СССР (рисунок 1.1, 1.2).

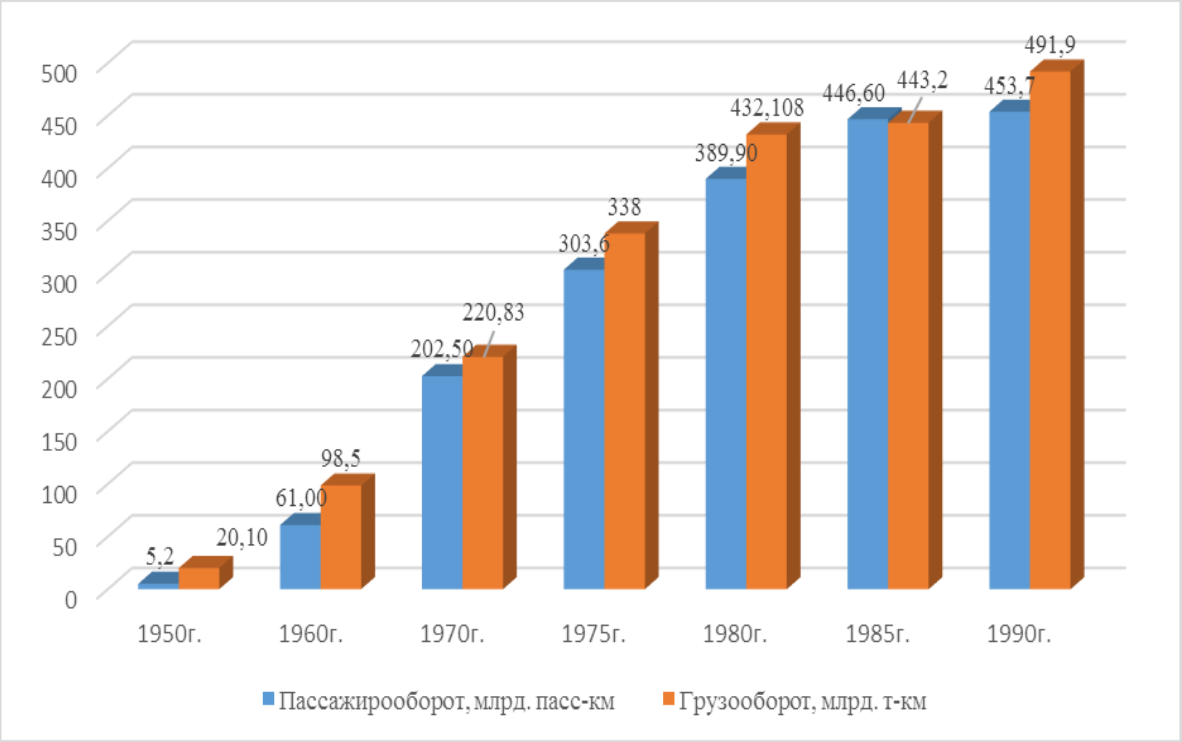

Рисунок 1.1 – Пассажирооборот и грузооборот автомобильного транспорта в СССР за 1950-1990гг.

Источник: [6]

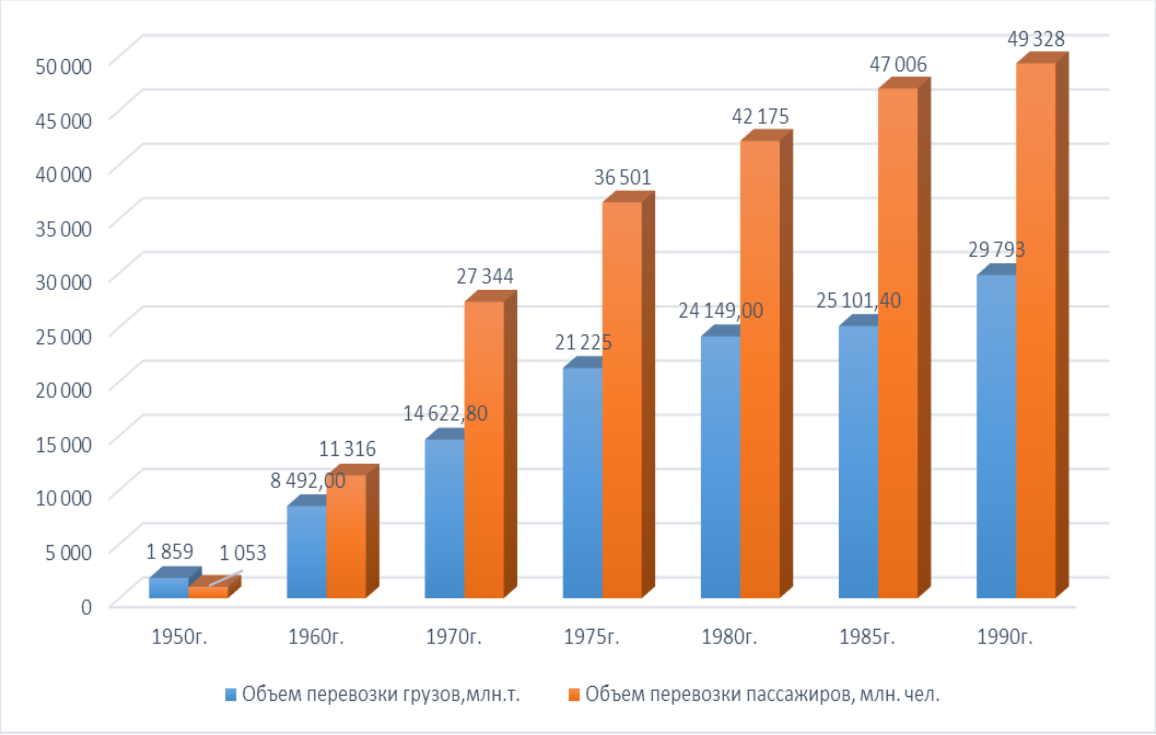

Рисунок 1.2 – Объем перевозки грузов и пассажиров в СССР за 1950-1990гг.

Источник: [6]

Общий парк транспортных средств (ТС) в государствах-членах ЕАЭС насчитывает 7,3 млн. грузовиков и 1,1 млн. автобусов [5]. В 2016 г. наблюдается снижение объемов производства грузовых ТС в государствах-членах ЕАЭС. Причиной снижения объемов производства и, как следствие, их перемещения в рамках взаимной торговли является снижение инвестиционного спроса на автобусы и грузовые автомобили со стороны транспортных организаций, не желающих инвестировать средства в обновление своего парка, а также снижение спроса на легковые автомобили в связи со снижением покупательской способности населения в государствах-членах.

Мировыми лидерами в парке грузовых автомобилей выступают Китай и США. Суммарный выпуск грузовиков этими государствами составляет около половины всех производимых в мире транспортных средств данной категории. Значительным недостатком перевозок грузов автомобильным транспортом во многих странах является использование автомобилей малой и средней грузоподъемности, в то время как в развитых странах наблюдается тенденция роста грузоподъемности используемых ТС.

История развития международного автомобильного сообщения в СССР. До конца Первой мировой войны автомобильный транспорт оставался главным образом местным видом транспорта, дополнявшим и постепенно заменявшим гужевой транспорт во всех областях его применения: в городских (уличных) сообщениях, в доставке пассажиров и грузов железнодорожным станциям и пристаням (и от них к месту назначения), а кое-где и в самостоятельных перевозках в районах, лишенных железных дорог и речных путей. Начиная с 20-х годов XX века автомобильный транспорт начал конкурировать с железными дорогами и внутренним водным транспортом.

Первым международным автомобильным маршрутом в СССР стал Чуйский тракт, по которому осуществлялись перевозки в Монголию.

Основы советско-монгольского торгово-экономического сотрудничества были заложены в ходе исторической встречи председателя Совета Народных Комиссаров РСФСР В.И. Ленина и главкома монгольских революционных войск Дамдина Сухэ-Батора в Кремле, которая состоялась 5 ноября 1921 г. В результате Постановлением ВЦИК РСФСР от 26 мая 1922 г. Чуйский тракт был признан трактом государственного значения. Весной 1928 г. было создано Всесоюзное объединение складского и транспортно-экспедиционного дела «Союзтранс» при Народном Комиссариате путей сообщения СССР, которое купило у американцев автомобили «Форд», расплатившись золотом. Летом 1928 г. машины прибыли в Бийск, после чего их перегнали в село Иня. Это была первая большая колонна грузовиков, проследовавшая из Бийска в Иню. В период с 1929-го по 1932 г. число автомашин на Чуйском тракте возросло с 13 до 75.

Однако главная причина, сдерживающая рост грузовых перевозок, оставалась нерешенной: плохое техническое состояние проезжей части Чуйского тракта. Поэтому в декабре 1930 г. специальным Постановлением Совета Народных Комиссаров РСФСР для строительства Чуйского тракта создается управление «Удорстрой». На эти цели были выделены значительные средства – более 25 млн рублей. 21 января 1933 г. приказом по Управлению Чуйским трактом была создана Бийская автобаза УЧТ, задачей которой стала перевозка экспортно-импортных грузов на участке Бийск – Онгудай. Перевозки экспортных грузов в сторону Цаган-Нуура (юго-запад Монголии) осуществляли 20 машин Ининской автобазы, столько же автомобилей импортировало товары в сторону Бийска. В июне 1933 г. из Ининской автобазы было передано в Бийскую 10 автомобилей «Форд-АА» и 41 машина АМО-2.

С 28 июня 1933 г. Управление Чуйским трактом было передано в систему Народного Комиссариата внешней торговли СССР, во Всесоюзное объединение по торговле с Монгольской Народной Республикой и Тувино-Аратской Республикой – «Совмонгтувторг». В июле того же года проведен первый (сквозной) пробный рейс по перевозке экспортных нефтепродуктов по маршруту Бийск – Цаган-Нуур – Бийск. С начала июля 1934 г. на нем стали работать 5 новых автоцистерн-бензовозов ЗИС-6. Ежемесячно они перевозили из Бийска в Цаган-Нуур 45 – 50 т бензина. Бортовые автомашины ходили такими рейсами очень редко, в случае крайней необходимости. Первая попытка пройти сквозными рейсами от Бийска до Ташанты была осуществлена в конце октября 1939 г.

К октябрьским торжествам 1934 г. работы по строительству Чуйского тракта были досрочно закончены. Через реку Катунь в районе Ини строился первый в СССР навесной мост.

Перевозки на Монголию осуществлялись в смешанном автомобильно-водном сообщении по маршруту Култук – Жемчуг-Кырен – Туран – п/п Монды (Иркутская обл.) – п/п Ханх (МНР) – г. Хатгал (МНР). Груз доставлялся автомобилями Култукского автопредприятия (в будущем – АТП МП «Совавто-Култук») до северного побережья озера Хубсугул (МНР). Таможенная обработка грузов производилась на погранпереходе «Монды-Ханх», а далее – пароходом.

В 1939 г. на Чуйском тракте внедряется новая технология перевозки: приезжая в Иню, бийские шоферы передавали свои автомобили для дальнейшего следования местным спарщикам, а сами отдыхали, пока те находились в рейсе. Такая система перевозок привела к тому, что Ининская автобаза как таковая потеряла свое

первоначальное значение, и 5 октября она была реорганизована в Ининское отделение Бийской автобазы.

В связи с мобилизацией шоферов в армию в начале Великой Отечественной войны Приказом по Наркомату Внешней торговли СССР № 167 от 1 сентября 1941 г. Чуйский тракт как торгово-транспортная организация был ликвидирован, на нем осталось только 7 машин. Большинство шоферов Чуйского тракта ушло на фронт в составе 5-го и 71-го дорожно-эксплуатационных полков (ДЭП).

В первую военную зиму на тракте работало около 5 тыс. верблюдов, которые перевозили шерсть и мясо. И поскольку им были необходимы сено и фураж, то зимой 1942 г. на тракте появились 2 новых ЗИС-5 из Монголии. Два монгольских водителя из г. Кобдо (Замбриль и Пунцен) вместе с шоферами Чуйского тракта возили фураж по тракту. Это были первые пробные рейсы шоферов из Монголии по Чуйскому тракту до Бийска. С 22 апреля 1944 г. были установлены постоянные экспортно-импортные перевозки на 30 монгольских автомашинах по Чуйскому тракту; водительскому персоналу были созданы все условия для выполнения перевозок и отдыха на трассе. В конце войны демобилизованные шоферы стали возвращаться, объемы перевозок на Чуйском тракте с каждым днем увеличивались.

В марте 1951 г. Чуйский тракт был передан в ведение Всесоюзного объединения «Востокинторг», образованного вместо «Совмонголторга», а в конце марта 1952 г. УЧТ «Востокинторга» было передано внешнеторговому объединению «Автовнештранс». Его автопарк пополнился новыми машинами ЗИС-150. С марта 1966 г. на предприятие стали поступать автомобили ЗИЛ-130.

В 1959 г. все автопредприятия «Автовнештранса» Министерства внешней торговли СССР были переданы автотранспорту общего пользования союзных республик. Год спустя Бийское грузовое автотранспортное предприятие переходит в ведение Главного управления международных и междугородных автомобильных сообщений «Совтрансавто» и в соответствии с Приказом Главка от 6 сентября 1968 г. № 157-К переименовывается в автотранспортное предприятие международных перевозок «Совавто-Бийск». В 1969 г. автомобили «Совавто-Бийск» стали доходить до г. Улангома (Монголия) и г. Арганджи (Китай).

В декабре 1971 г. была выполнена уникальная перевозка экскаватора весом 23 т в Монголию. Никогда раньше таких грузов по Чуйскому тракту, который сегодня является федеральной трассой М-52 (Новосибирск – Бийск – Ташанта), не перевозилось. Если в 1932 г. время в пути от Бийска до Ташанты на автомобилях АМО и «Форд» составляло 14 – 16 суток, то с 1972 г. – лишь 21 час.

С 1963 года начались единичные автоперевозки из СССР в страны социалистического лагеря, чуть позже - в другие страны Западной Европы.

6 апреля 1963 г. Совет министров СССР издал Постановление № 417, которым обязал Министерство автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР реорганизовать Управление междугородных автомобильных сообщений в Главное управление международных и междугородных автомобильных сообщений («Главмежавтотранс»).

Были утверждены положение и структура Главного управления. Среди возложенных на него функций – организация международных перевозок грузов автомобильным транспортом между СССР и другими странами, в том числе организация перевозок скоропортящихся грузов автомобилями-рефрижераторами и транспортировка опасных грузов. Автохозяйства, переданные на баланс «Главмежавтотранса», переименованы в автохозяйства междугородных сообщений с упоминанием места их расположения. Так, предприятия, которые в дальнейшем стали использовать на международных перевозках, получили следующие названия: Кунцевское автохозяйство междугородных сообщений, Ленинградское автохозяйство междугородных сообщений и Люблинское пассажирское автохозяйство междугородных сообщений. В 1967 г. Кунцевское автохозяйство Приказом министра автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР от 12 апреля 1967 г. № 153 переименовано в Московское автотранспортное предприятие международных и междугородных перевозок грузов.

Первая пробная перевозка в Болгарию с продукцией внешнеторгового объединения «Продинторг» была выполнена двумя автопоездами Ленинградского автохозяйства в январе 1963 г. Первые международные автоперевозки на европейские социалистические страны были выполнены в августе 1963 г. в Прагу и Варшаву Кунцевским автохозяйством. Рейсы были осуществлены на автопоездах в составе тягачей МАЗ-200 М и полуприцепа-фургона МО-72-36 по заказу внешнеторгового объединения «Книгоэкспорт».

В том же году Ленинградское автохозяйство выполнило 12 рейсов в Финляндию на автотягачах МАЗ-200 и ЗИЛ-164 с полуприцепами отечественного производства.

Постановлением Совета Министров СССР от 1 июля 1968 г. «О мерах по дальнейшему развитию международных перевозок грузов и пассажиров автомобильным транспортом СССР» ответственность за организацию и осуществление перевозок между Советским Союзом и зарубежными странами была возложена на Минавтошосдор РСФСР. В развитии этого постановления отраслевым министерством в своем составе было

сформировано Главное управление международных автомобильных сообщений «Совтрансавто».

Постепенно потребность в международных автомобильных перевозках возрастала, соответственно получала свое развитие и система «Совтрансавто». За короткое время были созданы автопредприятия в Брянске, Минеральных Водах и Ростове-на-Дону. В дальнейшем - в Бресте, Кишиневе, Ворошиловграде, Минске и Термезе.

Наряду с подведомственными предприятиями, Главное управление «Совтрансавто» формирует широкую специализированную сеть из привлеченных транспортных организаций на территории РСФСР и других союзных республик (Украина, Белоруссия, Молдавия, Латвия, Литва, Эстония, Азербайджан). К концу 70-х годов парк «Совтрансавто» составлял уже 2 000 единиц. Пик развития системы «Совтрансавто» пришелся на середину 80-х, насчитывалось 3 500 автопоездов, 15 000 работающих.

География перевозок грузов «Совтрансавто» охватывала 25 стран в Европе и Азии. Были освоены направления не только во все страны Западной Европы, но и на восток: Монголия, Турция, Иран, Ирак, Афганистан, Сирия. В 1983 году начались приграничные перевозки с Китаем.

Система «Совтрансавто» в рамках Главного управления Минавтотранса РСФСР просуществовала до 1988 года. В течение 20-ти лет «Совтрансавто» являлось фактически монопольной структурой, осуществлявшей в СССР все коммерческие автомобильные перевозки в международном сообщении, включая выполнение многочисленных государственных заказов.

Во исполнение Постановления Совета министров СССР от 1 июля 1968 г. № 497-184 были утверждены «Единые тарифы на оплату советскими предприятиями, организациями и учреждениями перевозок автомобилями советских автотранспортных предприятий грузов в международном сообщении», которые действовали с 1 января 1969 г. Впоследствии они были пересмотрены, и с 1 июля 1977 г. введены новые тарифы.

В начальный период развития международных автомобильных перевозок социалистические страны оказывали помощь советскому автоперевозчику на своих территориях и не препятствовали их выполнению.

В начале 70-х годов началось активное развитие автомобильных перевозок между социалистическими странами. Пятого декабря 1970 г. в Берлине правительства Венгерской Народной Республики (ВНР), Германской Демократической Республики (ГДР), Польской Народной Республики (ПНР), Чехословацкой Социалистической Республики (ЧССР) и Союза Советских Социалистических Республик (СССР) подписали «Соглашение об общих условиях выполнения международных пассажирских перевозок

автобусами». Год спустя в Будапеште заключено «Соглашение о внедрении единой контейнерной транспортной системы» между правительствами этих государств, а также Народной Республики Болгария (НРБ) и Монгольской Народной Республики (МНР).

По мере наращивания объемов перевозок автомобильным транспортом у иностранных партнеров возникла необходимость защитить интересы своих перевозчиков путем введения разрешительной системы. Она дала возможность ограничивать в количественном отношении въезд иностранных транспортных средств на территорию страны, тем самым создавая предпосылки для увеличения или более равномерного участия перевозчиков своей страны в международных перевозках грузов на основе взаимной выгоды.

К источникам правового регулирования разрешительной системы международных автоперевозчиков относятся двусторонние межправительственные соглашения о международном автомобильном сообщении, а также многосторонние международные соглашения.

25 января 1964 г. между Министерством транспорта и шоссейных дорог РСФСР и Министерством транспорта и связи Народной Республики Болгарии в г. Софии было заключено Соглашение о советско-болгарском грузовом автомобильном сообщении. Указанным документом выполнение международных автомобильных перевозок грузов между СССР и НРБ возлагалось на Главное управление международных и междугородных автомобильных сообщений «Главмежавтотранс» Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР и Управление автомобильного транспорта «АУТ» Министерства транспорта и связи НРБ. В 1966 г. были заключены соглашения о международном автомобильном сообщении между правительствами СССР и Венгрии, Польши, Германской Демократической Республики, Румынии. Впоследствии подобные договоры были подписаны с правительствами Чехословакии (1967 г.), Болгарии (1969 г.), Социалистической Федеративной Республики Югославия (1970 г.).

В 1972 г. была открыта регулярная грузовая линия Москва – София. В дальнейшем были открыты регулярные линии Москва – Варшава, Москва – Прага, Москва – Берлин, Москва – Париж, Москва – Берн и другие.

21 июня 1973 г. транспортные министерства стран – членов Совета экономической взаимопомощи (СЭВ) (НРБ, ВНР, ГДР, ПНР, СРР, ЧССР) и Министерство автомобильного транспорта РСФСР в Москве подписали многостороннее Соглашение о технической и другой помощи подвижному составу, используемому в международном сообщении. А 14 сентября 1973 г. Главное управление «Совтрансавто» и Центр по международному автомобильному транспорту при Хозяйственной палате Югославии

(ЦМА) заключили договор, определяющий порядок и условия оказания технической помощи и других услуг ТС, осуществляющим международные перевозки между СССР и Социалистической Федеративной Республикой Югославия (СФРЮ).

Однако, несмотря на принимаемые меры, темпы развития международных перевозок оставались низкими. Сказывалось отсутствие профессионально подготовленных водителей и управленческого персонала, в том числе со знанием иностранных языков, не было надлежащей производственной базы, конкурентоспособного и отвечающего требованиям международных перевозок подвижного состава. Поэтому в Главное управление стали приглашать на работу специалистов из объединений Министерства внешней торговли СССР, организовали курсы по изучению иностранных языков при главке и на автопредприятиях, проводили семинары для работников, на которых читали лекции и проводили занятия специалисты из Минфина СССР, Госплана СССР, Минвнешторга СССР. Для водителей были подготовлены разговорники на различных европейских языках.

Одновременно с этим начали готовить специалистов автомобильного профиля с уклоном для междугородных перевозок в Московском автомобильно-дорожном институте. Студенты, желающие работать в подразделениях и предприятиях «Совтрансавто», на шестом курсе дополнительно изучали предметы «Специфика международных автомобильных перевозок», «Действующие конвенции» и углубленно занимались иностранными языками.

В конце 70-х годов сложилась негативная тенденция в отношении перевозок грузов на Нидерланды. Дело в том, что голландские перевозчики совершали не более двух-трех поездок в Советский Союз, тогда как у советских перевозчиков потребность в нидерландских разрешениях составляла около 500 штук. Со своей стороны, голландцы отказались проводить переговоры на межправительственном уровне, в соответствии с действующим Соглашением о международном автомобильном сообщении для установления контингента на перевозки.

Для решения этой проблемы в Нидерланды был направлен генеральный секретарь Ассоциации международных автомобильных перевозчиков (АСМАП) В.Г. Малыхин, который предложил голландцам организовать регулярную грузовую линию Роттердам – Москва через голландскую Ассоциацию «НИВО». Голландская сторона предложение приняла. На переговорах в Ассоциации «НИВО» была достигнута договоренность о том, что «Совтрансавто» будет сотрудничать с одним нидерландским перевозчиком. . Его должна была определить Ассоциация «НИВО» и санкционировать Министерство транспорта Нидерландов. Существовал и другой вариант: для эксплуатации регулярной

линии Роттердам – Москва необходимо было объединить несколько голландских перевозчиков в одну компанию. Голландцы выбрали второй вариант и создали управляющую компанию «Несотра», в которую вошло пять перевозчиков. После достигнутой договоренности состоялись переговоры на уровне министерств транспорта.

В 1978 г. вышло Постановление Совета Министров СССР об организации сервиса иностранному подвижному составу и его экипажам на территории СССР. В составе Министерства автомобильного транспорта РСФСР было создано Производственное объединение «Совинтеравтосервис».

Организацию и осуществление перевозок крупногабаритного и тяжеловесного груза с комплексным использованием специализированного автомобильного, морского, речного, воздушного и железнодорожного транспорта Правительство СССР в 1978 г. возложило на созданное в составе Минавтотранса РСФСР специализированное научно-производственное объединение «Спецтяжавтотранс». В течение девяти лет на всех видах транспорта были осуществлены мероприятия в области научного, организационного, правового, технологического и технического обеспечения перевозок крупногабаритных и тяжеловесных грузов. Это позволило полностью удовлетворить потребности народного хозяйства в подобных перевозках. В результате была создана эффективная комплексная технология транспортирования таких товаров с использованием всех имеющихся в стране видов транспорта.

До начала 90-х годов СССР были подписаны несколько межправительственных соглашений о международном автомобильном сообщении, в частности с такими государствами, как Республика Италия (1984 г.), Греческая Республика (1985 г.), Испания (1986 г.), Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии (1988 г.), Турецкая Республика (1988 г.), Швейцария (1989 г.).

С распадом СССР в 1991 г. произошел разрыв экономических связей между бывшими советскими республиками, который привел к резкому сокращению объемов перевозок грузов и пассажиров между ними.

Разрушалась централизованная система управления автотранспортом и технического обслуживания автомобилей. Во многом этому способствовал процесс приватизации и разукрупнения национальных автотранспортных предприятий. «Совтрансавто» перестало быть монополией в сфере международных автомобильных перевозок, а право осуществлять такие рейсы получили любые зарегистрированные предприятия, которые занимались внешнеэкономической деятельностью.

Начиная с 1992 г. произошло значительное снижение объемов грузовых перевозок по всем видам транспорта, грузооборот снизился на 33 %. Так, если в 1992 г.

автомобильным транспортом общего пользования было перевезено 1 962 млн т грузов, то к 1999-му – лишь 556 млн т.

В 1990-х гг. в странах бывшего СССР была сформирована новая законодательная база, на основе которой осуществлялось дальнейшее развитие отрасли международных автомобильных перевозок [7].

Изменение технических требований к автотранспортным средствам при осуществлении международных перевозок. В 1958 году было достигнуто и введено в действие соглашение о принятии единообразных условий официального утверждения и о взаимном признании официального утверждения предметов оборудования и частей механических ТС, известное как «Женевское Соглашение 1958 года». На основании данного соглашения, к которому присоединились к настоящему времени 50 стран [8], были разработаны процедуры аттестации ТС, которые уже многие годы являются средством контроля деталей и систем новых ТС перед их регистрацией. Известные сегодня «Правила ЕЭК ООН» являются дополнением к «Соглашению 1958 года», постоянно пересматриваются и дополняются в соответствии с новыми требованиями, но применяются европейскими странами добровольно.

В мае 1992 года в Российской Федерации была введена в действие Система сертификации механических ТС и прицепов, а летом того же года были проведены первые сертификационные испытания отечественной техники по европейским требованиям.

В целях ограничения эксплуатации подвижного состава, не соответствующего требованиям «зеленого грузовика», некоторые страны Западной Европы (Австрия, Венгрия, Германия, Дания, Франция) ввели «зеленые» разрешения и начали постепенно увеличивать их удельный вес в общей квоте за счет снижения количества выдаваемых «обычных» разрешений. С 2001 года Германия ввела «зеленые и безопасные» разрешения для подвижного состава, соответствующего требованиям ЕВРО-II/III и имеющего отличительный знак — белые символы «S» или «3» в круге зеленого цвета.

С 2009 года в Евросоюзе введён в действие стандарт ЕВРО-V, а с 2013 года - стандарт ЕВРО-VI.

Данные разрешения распространяются лишь на автомобили и, при необходимости, транспортируемые прицепы, которые соответствуют требованиям по уровню шума и выхлопам газа, безопасности и контролю технического состояния, предъявляемым к ТС категории ЕВРО -V и ЕВРО-VI.

Многие современные грузовые автомобили, движущиеся по дорогам Европы, имеют на кабине или на бампере круглые знаки: латинская буква на зеленом фоне. Эти знаки свидетельствуют о том, что грузовик полностью соответствует тем иным

экологическим правилам и нормам.

Понятие «Green Lorry» включает в себя следующие требования: нормы выброса загрязняющих веществ «ЕВРО-1»; нормы шума 78-80 дБ (А). На такой грузовик заполняют сертификат соответствия и устанавливают табличку "U" или "E". Одним из преимуществ соответствия грузового автомобиля данным требованиям является дополнительное число разрешений на проезд по территории иностранных государств

На такой грузовик заполняется сертификат соответствия и устанавливается табличка с буквой U или 6 G (U – Umwelt –природа, G – Green Lorry – зеленый грузовик).

Для автомобилей, соответствующих ограничениям выброса загрязняющих веществ «ЕВРО-IV», «ЕВРО-V» и «ЕВРО-VI», введено обозначение знаками зеленого цвета с белой окантовкой и цифрами IV, V, VI.

В таблице 1.1 приведены сроки введения норм ЕВРО.

Таблица 1.1 – Сроки введения норм Евро в Евросоюзе.

	Евро-I	Евро-II	Евро-III	Евро-IV	Евро-V	Евро-VI
Грузовые автомобили с полной массой до 3,5 т	Октябрь 1994	Январь 1998	Январь 2000	Январь 2005	Сентябрь 2010	Сентябрь 2015 (для дизеля)
Грузовые автомобили с полной массой от 3,5 т до 12 т	Октябрь 1994	Январь 1998	Январь 2001	Январь 2006	Сентябрь 2010	Сентябрь 2015 (для дизеля)
Грузовые автомобили с полной массой свыше 12 т и автобусы	1992	1995	1999	2005	2008	2013

Источник: [9]

В мае 1996 г. было введено новое определение — «Greener and Safe Lorry», которое утверждено в январе 1997 г. Такой грузовик должен соответствовать следующим нормам: по выхлопу — «ЕВРО-2, по шуму— 78-80 дБ (А). Знак, подтверждающий соответствие грузовика этим нормам, был недавно разработан и представляет собой букву S (S – Super green – «очень зеленый»), «Greener and Safe Lorry» (более зеленый и безопасный грузовик).

С 2001 года было введено новое определение автотранспортного средства – «ЕВРО-III безопасный», которое утверждено с 2002 г. Такой грузовик должен соответствовать по выхлопу нормам «ЕВРО-III», а по шуму – 78-80 дБ (А). Знак зеленого цвета с белой окантовкой и цифрой III белого цвета: «ЕВРО- III».

Выбросы загрязняющих веществ регулируются отдельно для легковых и легких коммерческих автомобилей, для грузовых автомобилей и автобусов.

Развитие инфраструктуры автомобильного транспорта. Темпы развития автомобильного транспорта напрямую зависят от уровня развития автомобильной инфраструктуры, к которой в первую очередь относится протяженность и качество автомобильных дорог. Первые автомобильные дороги с твердым покрытием появились еще в XVI веке во Франции. К середине XX веке их доля в мире составляла около 50% от общей протяженности автодорог. Развитие автомобильного хозяйства зависит от государственных приоритетов и государственного регулирования транспортной системы каждой отдельной страны. Развитие автодорог в стране-лидере – США напрямую связана с приоритетами, выдвинутыми в 50-х годах XX века президентом Д. Эйзенхауэром, среди которых разработана и внедрена программа, посвященная сооружению сети национальных автострад США. Особенностью строительства автострад Америки, являлось то, что строящиеся автострады составляли не менее двух полос движения в каждом направлении, при этом они дополнительно сопровождались запасными дорогами. Кроме того, полосы встречного движения были изолированы или вообще удалены друг от друга. Такое масштабное строительство позволило улучшить связь между населенными пунктами, значительная масса которых не имеет других путей сообщения, и заложить основу масштабного развития автотранспортной отрасли страны. Сегодня более 90% всех дорог в мире имеют твердое покрытие, при этом более половины из них относится к категории усовершенствованных.

Основной характеристикой дорог является их протяженность. К странам, в которых протяженность дорог составляет более 1 млн. км относятся: США, Индия, Китай, Бразилия, Россия, Канада, Япония и Франция. К странам с протяженностью дорог от 500 тыс. до 1 млн. км относятся: Австралия, Южноафриканская республика, Испания, Италия, Германия и Швеция. Страной лидером по протяженности автодорог в 6 594 тыс. км сегодня является США [10]. По данным Росавтодора и Росстата, в России этот показатель равен 1 499 тыс. км. (2016г.) [11].

Транспортная инфраструктура в странах мира развита не равномерно. К примеру, в Европе в 10 раз выше плотность сети автомобильных дорог, чем в Азии. Так, плотность сети автомобильных дорог в 2014 г. в Республике Армении составила 262 км на 1000 км2, Республике Беларусь – 417 км на 1000 км2, Казахстане – 31,7 км на 1000 км2, Кыргызстане – 94,5 км на 1000 км2, России – 85 км на 1000 км2. Плотность сети автомобильных дорог государств-членов ЕАЭС составляет в среднем около 80 км на 1000 км2, что в 4 раза меньше плотности автомобильных дорог в ЕС (321 км2 на 1000 км2) [12].

Тем не менее, благодаря национальным программам развития автодорожного сектора, а также международной финансовой помощи со стороны крупнейших многосторонних институтов и программ, к концу первого десятилетия XXI века на постсоветском пространстве сформирована сеть автомобильных дорог, достаточная для начала масштабных перевозок на дальние расстояния. Тем самым созданы предпосылки для возрождения исторического Великого шелкового пути, по которому много столетий назад шли караваны из Китая в Европу.

Значимое влияние на регулирование международных перевозок во всех регионах мира оказывает **Всемирная торговая организация.**

За почти двадцатилетний период многие страны стали членами ВТО: Болгария (1996), Монголия (1997), Киргизия (1998), Латвия (1999), Эстония (1999), Грузия (2000), Хорватия (2000), Литва (2000), Молдавия(2001), Армения (2002), Македония (2003), Украина(2008), Черногория (2012), Россия (2012), Таджикистан (2013).

Вступление стран в ВТО предполагает принятие специфических обязательств, в том числе в области оказания транспортных услуг, доля которых в мировом экспорте составляет около 21%.

Прежде всего, это касается гарантированного уровня доступа иностранных услуг и поставщиков услуг на свой рынок и изъятий из режима наибольшего благоприятствования и возможность применения преференциального режима в отношении услуг и поставщиков услуг отдельной страны.

Из 157 членов ВТО обязательства в области транспортных услуг приняла только 91 страна. Из этого следует, что только 57% членов ВТО гарантируют какой-либо уровень доступа иностранных услуг и поставщиков услуг на свой рынок. Все остальные члены ВТО оставляют за собой возможность вводить любые ограничения на доступ иностранных услуг и поставщиков на свой рынок, включая установление запрета на такой доступ.

На основе этих данных можно сделать вывод, что во многих случаях присоединение страны или отдельной таможенной территории к ВТО не гарантирует возможность доступа на рынки других членов ВТО. Как и до присоединения к ВТО, для многих стран условия доступа продолжают регулироваться на основании двусторонних и многосторонних соглашений между заинтересованными торговыми партнерами.

В секторе «услуги автодорожного транспорта», который в свою очередь включает в себя 10 подсекторов услуг, лишь 55 стран (то есть всего 35% членов ВТО) гарантируют возможность определенного в обязательствах уровня доступа на свой рынок во всех или в одном из подсекторов.

Особый интерес представляют обязательства в области международных грузовых перевозок, которые, как известно, регулируются двусторонними соглашениями. Следует отметить, что только 13 членов ТО (то есть 8,3% членов организации) гарантируют возможность осуществления международных грузовых перевозок иностранными поставщиками услуг без каких-либо ограничений, как количественных, так и по «глубине проезда». Причем только шесть из них находятся в Евразии: Армения, Грузия, Кыргызстан, Китай, Молдова и Исландия.

По имеющимся данным, 47 стран, то есть около 30% членов ВТО, сделали изъятия из своих обязательств и таким образом предусмотрели возможность предоставления преференциального режима услугам и поставщикам услуг отдельных стран, не распространяя его на услуги и поставщиков услуг других стран. Возможность предоставления преференциального режима, как правило, касается установления отдельного режима при выдаче разрешений, взимании различных налогов и сборов, в частности, за использование дорог общего пользования. В список членов ВТО, которые предусмотрели такие изъятия, вошли такие страны, как Албания, Армения, Болгария, Хорватия, Чехия, Эстония, страны-члены ЕС-12, Финляндия, Латвия, Литва, Польша, Украина.

Таким образом, присоединение к ВТО в большинстве случаев не привело к существенным изменениям в регулировании международных грузовых перевозок.

1.2. Анализ развития транзитных перевозок автомобильным транспортом

Согласно статье V «Свобода транзита» Генерального соглашения по тарифам и торговле (ГАТТ) ВТО товары (включая багаж), а также суда и другие транспортные средства считаются находящимися в транзите через территорию страны, когда провоз через такую территорию, при наличии или отсутствии перегрузки, складирования, дробления партий или перемены вида транспорта, является лишь частью полного маршрута, начинающегося и заканчивающегося за пределами границы страны, через территорию которой совершается движение груза. Транзитная перевозка может осуществляться в прямом автомобильном или в смешанном сообщении. В осуществлении транзитных перевозок могут участвовать как зарубежные автотранспортные компании, так и национальные транспортные компании (например, перевозка через территорию страны контейнера иностранных владельцев, погруженного на ТС, зарегистрированное в этой стране).

История развития международных автомобильных перевозок в масштабе мировой экономики или региона не выделяет отдельным аспектом развитие транзитных перевозок.

При осуществлении одной поездки через территории нескольких стран для двух стран эта поездка окажется двусторонней, а для всех остальных – транзитной. Это приводит к тому, что невозможно оценить глобальные масштабы транзитных перевозок.

Статистика объемов транзитных перевозок автомобильным транспортом собирается каждой страной и включает количество поездок, осуществленных иностранными и отечественными ТС по территории страны в транзитном сообщении, а также объем перевезенных ими грузов (в грузовых перевозках) и число пассажиров (в пассажирских перевозках).

Доходы страны от транзита автомобильным транспортом включают в себя сборы за проезд по дорогам иностранных ТС, доходы транспортно-логистических центров, связанные с обработкой транзитных грузов; объектов придорожного сервиса, гостиниц, станций технического обслуживания, автозаправочных станции.

Если рассматривать объемы транзитных перевозок в динамике, то в большинстве стран они имеют тенденцию к росту.

При обсуждении вопросов доступа иностранных транспортных операторов к рынку перевозок в/из третьих стран в наиболее явном виде проявляется традиционный спор между сторонниками принципа свободной торговли и сторонниками протекционизма.

Сторонники жесткого регулирования рынка международных автоперевозок требуют запрета или сведения к минимуму объемов перевозок в/из третьих стран, объясняя это угрозами для национальных рынков труда, экспортных доходов, престижа страны и т.д. и т.п. Главным инструментом регулирования выступают разрешения, выдача которых строго ограничена количественно.

Аргументом сторонников свободной торговли всегда выступают затраты общественных средств, а также интересы потребителя, который всегда выигрывает в условиях свободной конкуренции.

Следует отметить, что принцип свободы торговли, который полностью одержал вверх на морском транспорте (разрешения отсутствуют, количественные ограничения не применяются, рынок перевозок либерализован между третьими странами – в так называемом «кросс-трейде» и т.д.) способствовал превращению морского торгового судоходства в самый эффективный вид транспортного сообщения. От отсутствия этих выгод в настоящее время страдают государства, не имеющие выхода к морю.

Хроника и значение осуществления международных транзитных перевозок в СССР. История возникновения транзитных перевозок тесно связана с развитием международных автомобильных перевозок в целом.

В СССР в 1970-х годах одними из наиболее перспективных направлений международных перевозок грузов автомобильным транспортом считались транзитные перевозки через территорию страны. В 1975 г. правительство СССР, придавая большое значение валютным поступлениям, приняло постановление о развитии транзитных международных перевозок грузов между Востоком и Западом через территорию СССР. Первой такой перевозкой стала доставка крупнотоннажных контейнеров смешанными видами транспорта по так называемой системе «Траконс». Из японской Йокогамы контейнер транспортировался в Находку морем, затем по железной дороге до Высоко-Литовска (граница с Польшей), а далее – европейским грузополучателям – автотранспортом. Ежегодно по этой схеме перевозилось 140 – 145 тыс. контейнеров. Благодаря ее применению экономический эффект был значительным: срок доставки составлял 15-20 дней, тогда как морем – в два раза дольше.

Учитывая, что не каждая страна разрешала иностранному предприятию выполнять перевозки из так называемых третьих стран, а также интерес к транзитным транспортировкам, Минавтотранс РСФСР предложил коллегам из министерств Австрии и Финляндии организовать совместные перевозки между этими государствами через СССР с участием перевозчиков трех стран. В дальнейшем это предложение было реализовано: груженый в Австрии полуприцеп доставлялся австрийским перевозчиком на границу Австрии, где он передавался советскому коллеге для буксировки его до Выборга, далее полуприцеп принимался финским перевозчиком и груз доставлялся местному получателю. Аналогичным образом полуприцеп транспортировался и в обратном направлении.

Успешному выполнению валютного плана способствовали и перевозки из Европы в Иран. В составе Главного управления «Совтрансавто» был создан орган управления перевозочным процессом международных транзитных грузов автомобильным транспортом из стран Европы и Скандинавии в государства Ближнего и Среднего Востока. Им стало производственное объединение «Совавтотранзит» в городе Ростове-на-Дону.

На основной транзитной автомагистрали Брест – Ровно – Киев – Харьков – Ростов – Минводы – Махачкала – Баку – Астара (советская) в каждом из этих городов были организованы диспетчерско-технические пункты по оказанию помощи экипажам и подвижному составу, ведению учета и передаче по телетайпу информации о прохождении автопоездов. Необходимо было обеспечить среднесуточный 600-километровый пробег автопоезда, сохранность груза, соблюсти сроки доставки и температурный режим. Поэтому на пограничных переходах в Леушенах, Ужгороде, Чопе, Бресте, Торфяновке

появились контрольно-диспетчерские пункты. В Астаре (советской) построили автотранспортное предприятие «Совавто-Астара», которое оказывало техническую помощь всем автопоездам, следующим в Иран. Через Астару ежемесячно проходило до 800 автопоездов.

В поселке Ченадаево (Закарпатская область) «Совтрансавто» совместно с Минтрансом Украины был построен комплекс. В него вошли стоянка, гостиница для водителей, рассчитанная на 100 мест, зона ремонта и технического обслуживания.

В то время из Дании в Иран осуществлялись крупные поставки сыра и масла. Однако советским автомобилям не позволялось въезжать в Данию, а СССР разрешал проезд иностранных машин по своей территории согласно существующему перечню «открытых» дорог. Трассы от Орджоникидзе (ныне Владикавказ) до Баку и далее в этом списке не было. Поэтому между СССР и Данией была достигнута договоренность о том, что датские перевозчики будут доставлять груз в Брест и там перегружать товар на советские автопоезда. Не пускали советские автомобили на свою территорию и иранские власти, поэтому автопоезда с тягачами МАЗ с обычным грузом «Совтрансавто» передавало иранским водителям. Что же касается рефрижераторов, то иранская сторона вынуждена была разрешить их движение с советскими экипажами (в колонне и при сопровождении полиции) до Тегерана.

К выполнению транзитных перевозок были привлечены АТП МП «Совавто-Москва», «Совавто-Ленинград», «Совавто-Брянск», «Совавто-Брест», «Совавто-Ростов», «Совавто-Минводы», а в дальнейшем – «Совавто-Кишинев» и «Совавто-Ворошиловград» (ныне Луганск). В 1986 г. объем перевозок на Иран сократился, поэтому производственное объединение «Совавтотранзит» было ликвидировано.

Транзитная система МДП. Наиболее важной международной автомобильной транзитной системой, используемой в Европе, Азии и Северной Африке, является так называемая «система МДП». Это международная транзитная система, основанная на Таможенной конвенции по международной транспортировке товаров по книжкам МДП.

Работа над созданием такой транзитной системы началась под эгидой Европейской Экономической Комиссии ООН. Первый этап создания транзитной системы МДП – 1949 г. несколько европейских государств подписали первое Соглашение о международных дорожных перевозках (МДП). Это региональное Соглашение оказалось успешным, и в 1959 г. Комитетом по внутреннему транспорту ЕЭК ООН была подготовлена первая редакция Конвенции МДП, вступившей в силу в 1960 г.

Второй этап – Комитетом по внутреннему транспорту ЕЭК ООН подготовлена первая редакция Конвенции МДП, вступившей в силу в 1960 г. Тем не менее, бывшая

Конвенция все еще остается в силе, поскольку одна из Договаривающихся сторон Конвенции МДП 1959 года (Япония) до сих пор не присоединилась к Конвенции МДП, 1975 г. [13].

На третьем этапе была доработана первая Конвенция МДП в 1975 г. учетом накопленного в процессе её использования опыта, технических достижений, изменений таможенных и транспортных правил для того, чтобы сделать её ещё более эффективной, менее сложной и то же время более безопасной с таможенной точки зрения. Другой причиной модификации Конвенции послужило появление в начале 60-х годов новых видов транспортного оборудования: контейнеров для морских перевозок, чуть позднее – контейнеров для комбинированных перевозок автомобильным и железнодорожным видами ТС, предназначенных для повышения их эффективности.

В ноябре 1975 г. под эгидой Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) состоялась конференция по пересмотру Конвенции МДП. Новая редакция Конвенции МДП вступила в силу в 1978 году. С тех пор она остается одной из наиболее действенных международных транспортных конвенций и фактически единственной глобальной системой таможенного транзита.

Основные идеи и принципы Конвенции МДП 1975 г. и её транзитного режима были положены в основу многих других транзитных систем, и, таким образом, прямо или косвенно, Конвенция МДП 1975 г. способствовала упрощению международных перевозок вообще и автомобильных в частности, причем не только в Европе и на Ближнем Востоке, но также в таких регионах, как Африка и Латинская Америка.

На практике действие Конвенции может наблюдать любой путешествующий по дорогам Европы. Тысячи грузовиков и полуприцепов, использующих транзитную систему МДП, обозначены синей табличкой TIR, прикрепленной на кузове ТС. Аббревиатура TIR возникла в соответствии с названием Конвенции на французском языке «Transport international routier» (в переводе на русский «Международные дорожные перевозки», сокращённо - МДП). Для водителей, перевозчиков и грузоотправителей эта синяя табличка с белой надписью является своеобразным пропуском, упрощающим и ускоряющим международные дорожные перевозки.

С 1975 г. в Конвенцию МДП двадцать семь раз вносились изменения и дополнения. В 1995 г. рабочая группа ЕЭК ООН по таможенным вопросам, при поддержке нескольких специальных групп экспертов, начала работу по масштабному пересмотру системы МДП. После завершения в 1997 г. процесса пересмотра МДП с 17 февраля 1999 вступила в силу новая редакция Конвенции. Второй пакет поправок к Конвенции МДП, также разработанный Рабочей группой ЕЭК ООН, вступил в силу 12 мая 2002 г. Эти поправки

ясно и однозначно определяют юридические и административные обязанности таможенных органов, перевозчиков и международной организации, на которую была дополнительно возложена ответственность за эффективную организацию и функционирование международной системы гарантий.

Документ о присоединении СССР к Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенции МДП) от 14 ноября 1975 года был сдан на хранение Генеральному Секретарю ООН 8 июня 1982 года со следующими заявлениями и оговоркой:

а) заявление в связи с пунктом 1 статьи 52 Конвенции:

"Союз Советских Социалистических Республик считает, что положение пункта 1 статьи 52 Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенции МДП) 1975 года, ограничивающее участие в ней некоторых государств, противоречит общепризнанному принципу суверенного равенства государств";

б) заявление в связи с пунктом 3 статьи 52 Конвенции:

«Участие таможенных или экономических союзов в Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенции МДП) 1975 года не меняет позиции Советского Союза в отношении различных международных организаций»;

в) оговорка в связи с пунктами 2-6 статьи 57 Конвенции:

«Союз Советских Социалистических Республик не считает себя связанным положениями пунктов 2-6 статьи 57 Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенции МДП) 1975 года, предусматривающими передачу споров относительно толкования или применения Конвенции арбитражному суду по просьбе одной из спорящих Сторон, и заявляет, что для передачи такого спора арбитражному суду необходимо в каждом отдельном случае согласие всех Сторон, участвующих в споре». Конвенция в соответствии с пунктом 2 статьи 53 вступила в силу для СССР 8 декабря 1982 года.

Об успехе системы МДП можно судить и по количеству книжек МДП, выдаваемых ежегодно. Так, если в 1952 году было выдано чуть больше 3 тыс. книжек, то в 1960 г. их число увеличилось до 100 тыс., а в 1970 г. – до 800 тыс. В течении 70-х и 80-х годов спрос на книжки МДП колебался между 500 и 900 тыс. в год. Это может быть объяснено расширением ЕС, которое применяет на своей единой территории систему транзита Сообщества. Вследствие этого, книжки МДП не могут использоваться для транзитных операций между государствами ЕС. В связи с расширением экономических связей между

Восточной и Западной Европой, особенно после 1989 г., и последовавшим резким увеличением объема международных автомобильных перевозок число выданных книжек МДП превысило 1 млн. в 1992 году и достигло 3,25 млн.

На четвертом этапе развития транзитной системы МДП в 2000 г. началась работа над процессом пересмотра МДП. Среди его целей – внедрение в систему МДП современных электронных технологий обработки данных без изменения основных принципов и недавно обновленной юридической и административной структуры Конвенции. Последняя поправка, вступившая в силу 12 августа 2006 года, предусматривает создание международной системы контроля за использованием книжек МДП для хранения данных, передаваемых таможенными органами и доступных для объединений и таможенных администраций, о прекращении операций МДП в таможнях места назначения. Цель этой международной системы контроля – предоставить транспортной отрасли и гарантийной цепи МДП важнейший инструмент управления рисками при использовании режима МДП в коммерческих целях и упростить процедуры розыска, применяемые таможенными органами после прекращения операций МДП.

Присоединение в 2004 г. к ЕС ряда государств Центральной Европы не привело к существенному уменьшению числа перевозок МДП в этом регионе. Финансовый и экономический кризис, разразившийся в четвертом квартале 2008 года, затронул и автомобильные перевозки, что привело к резкому снижению активности в этом секторе. В результате, после десятилетий роста количество книжек МДП, выданных МСАТ в 2009 году, упало на 30%. Устойчивый успех транзитной системы МДП объясняется рядом особенностей режима МДП, который предоставляет в распоряжение перевозчиков и таможенных органов простую, гибкую, экономичную и безопасную процедуру таможенного транзита для международных перевозок товаров.

В ноябре 2015 года принята резолюция по устойчивому развитию, которая, в частности, предложила всем государствам, которые еще не сделали этого, рассмотреть возможность подписания и ратификации Конвенции МДП. В докладе «Экономические преимущества МДП для региона ЭСКАТО ООН», подготовленном в 2015 году Экономической и социальной комиссией для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО ООН - UNESCAP), содержится вывод, что в результате внедрения системы МДП в регионе страны ЭСКАТО за пять лет смогут сократить расходы на транзит товаров на 35 миллиардов долларов, а экономическая выгода от внедрения системы МДП оценивается в пределах 0,14-1,31 процента ВВП. Другое исследование, проведенное Oxford Economics в странах Латинской Америки, утверждает, что применение МДП только в Аргентине,

Бразилии и Мексике позволило бы увеличить экспорт из трех этих стран на 9 миллиардов долларов, а также сократить на 50 процентов время ожидания на границах [14].

Учитывая продолжающееся расширение и экономические выгоды от применения системы МДП в Евразии, заинтересованность в присоединении к данной транзитной системе проявляют еще более 20 государств, в числе которых страны из Африки, Азии, Ближнего Востока и Южной Америки. Конвенция МДП приобретает поистине глобальный характер.

Этапы развития разрешительной системы осуществления международных и транзитных автомобильных перевозок. На протяжении более чем полувека проводится работа по гармонизации национального законодательства, унификации требований к международным и транзитным автомобильным перевозкам.

Существует несколько причин заключения договоров на автомобильном транспорте – политические и экономические. К политическим причинам можно отнести – налаживание или развитие отношений между странами. К экономическим причинам относятся: создание условий для развития торговли и удовлетворение потребностей участников рынка в транспортных услугах.

Начало создания двусторонних моделей интеграции в разных сферах экономики относится к концу 40-х годов прошлого столетия. Одной из важнейших тенденций развития в послевоенные годы было стремление к экономической, политической и военной интеграции. Объединение усилий европейских стран, пострадавших от войны, давало возможность в кратчайшие сроки восстановить производство, сохранить старые и завоевать новые рынки.

Экономические предпосылки интеграции вызваны растущей в этот период интернационализацией производства, созданием крупных хозяйственных комплексов, деятельность которых выходила за пределы одной страны. Эффект при этом достигался за счет рационального международного разделения труда и специализации каждой страны на выпуске тех товаров, по которым она обладает сравнительным преимуществом.

Обеспечить процесс интеграции без транспорта было невозможно, поэтому этот период характеризуется бурным развитием ТС. Именно автомобильный транспорт обеспечивал связи производителей в Европе, позволял быстро доставлять продукцию в другие страны, в том числе с пересечением нескольких границ. В этих условиях потребовалась новая правовая база работы транспорта в международном сообщении. Локомотивом открытости рынка выступала торговля, а транспорт с определенным отставанием следовал за требованиями производителей.

В 1947 году создается Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) Европейской Экономической Комиссии (ЕЭК) ООН, целью которого является развитие сотрудничества в области всех видов ТС. В ЕЭК ООН были разработаны конвенции и соглашения, касающиеся работы ТС, включая автомобильные перевозки грузов и пассажиров.

Это позволило унифицировать национальные нормы и упростить процесс выполнения международных и транзитных перевозок.

В этот же период, в 1948 году, по инициативе 8 стран Западной Европы: Бельгии, Дании, Франции, Нидерландов, Норвегии, Швеции, Великобритании, Швейцарии, была создана международная организация - Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ), которая стала активным участником в создании правил работы международных автомобильных перевозчиков и активным участником рабочих групп КВТ ЕЭК ООН.

Развитие международной торговли требовало от участников рынка ликвидации барьеров: отмены таможенных пошлин, упрощения перемещения товаров и ТС. Однако, в условиях разного уровня развития экономики, открытость рынков может наносить экономике страны или отдельных отраслей ущерб, что побуждает государства вводить различные ограничения. Иногда эти ограничения диктуются и политикой протекционизма, направленной на защиту отечественных производителей от иностранных конкурентов в ущерб выгоде отечественных потребителей.

В области международных перевозок в этот период была разработана «разрешительная система», которая регулировала количество въезжающих иностранных грузовых автомобилей на территорию страны. Предложенная разрешительная система соответствовала тому этапу развития интеграции. Она предохраняла железнодорожный транспорт от оттока грузов, а также позволяла поддерживать определенный уровень тарифов, защитить государственные автотранспортные компании от конкуренции и т.д.

Такой подход привел к заключению в целом по всему миру нескольких тысяч двусторонних соглашений об автомобильном сообщении, из которых около 1400 соглашений регламентируют рынок автомобильных перевозок в странах-участницах Международного транспортного форума (МТФ). В настоящее время нет единой базы двусторонних соглашений, в отличие от воздушного ТС, где такая база данных собрана и используется для анализа и выработки механизмов по либерализации международных воздушных сообщений.

Большинство из двусторонних соглашений существенно отличаются друг от друга, как по структуре, так и по степени охвата мер регулирования. В 12 государствах евразийского региона за основу были взяты советские двусторонние соглашения, разработанные Д. Половинчиком, возглавлявшим Правовой департамент Министерства

транспорта СССР. В ряде европейских стран за основу были взяты двусторонние соглашения о воздушном сообщении.

Сложившаяся двухсторонняя разрешительная система предоставила следующие преимущества для национальных экономик различных стран мира:

- она является инструментом защиты национальных перевозчиков, когда эти перевозчики по разным причинам не могут конкурировать с более сильными «игроками». Она защищает отраслевые национальные интересы;

- двусторонние соглашения позволяют договаривающимся государствам обозначать количественные параметры, анализировать потребности торговли и соответственно потребности в перевозках, сопоставлять сильные и слабые стороны перевозчиков двух стран, устанавливать квоту и ее деление на доли (в большинстве случаев поровну) таким образом, чтобы любые различия в конкурентоспособности никак не влияли на обслуживание грузопотока;

- стороны могут договориться также о расширении сферы переговоров, не ограничиваясь впредь организацией автомобильных перевозок, но охватывая все транспортные проблемы между обеими странами, или даже осуществляя решение проблем;

- двусторонняя система позволяет государствам непосредственно заниматься проблемами, и в частности нарушениями, что всегда сложнее рассматривать проблемы в многостороннем контексте.

В то же время двусторонняя разрешительная система в определенной мере является препятствием для осуществления международных и транзитных перевозок. К ее недостаткам относится:

1. Двусторонние соглашения исключают создание единого рынка международных перевозок, образуя замкнутые рынки, ограниченные, прежде всего, услугами между каждой парой государств.

2. Двусторонние соглашения практически не затрагивают качественные требования в области технической безопасности или охраны окружающей среды.

3. Двусторонняя система предоставляет минимальные возможности гармонизации требований к перевозчикам и условиям перевозок.

4. Несбалансированность экспортных, импортных и транзитных потоков приводит к неэффективному использованию ТС.

5. Недостаток (или избыток) двусторонних разрешений отрицательно влияет на внешнюю торговлю, предлагая на рынок не всегда лучшие условия по качеству и цене.

6. Высокие затраты на администрирование разрешительной системы (ежегодное заключение протоколов соглашений, ведение переговоров, выпуск большого количества разрешений и др.).

7. Существенные затраты перевозчиков на получение разрешений, так как на одну поездку необходимо получить от 1 до 5 разрешений разных стран, что отрицательно сказывается на себестоимости перевозок и, следовательно, на конечной цене товара.

Анализ, проведенный Всемирной торговой организацией (ВТО) показал, что в большинстве регионов мира, в первую очередь в развитых странах, разрешительная система как механизм паритета и ограничитель экспансии автотранспортной индустрии, не дала ожидаемых результатов. В США Актом 1980 года об автомобильных перевозчиках, были сокращены полномочия Комитета по межштатной торговле и транспорту и ликвидировано государственное регулирование тарифов и конкуренции автомобильного транспорта с железными дорогами. Североамериканское соглашение о свободной торговле (НАФТА) свело на нет положения двусторонних соглашений об автомобильном сообщении на Северо-Американском континенте. Аналогичные меры по дерегулированию международных автомобильных перевозок и отмене двусторонних разрешительных систем произошли вскоре и в ЕС [15]

В то же время, за либерализацией торговли и туризма не последовала адекватная волна либерализации доступа на рынок в сфере международных автомобильных перевозок. Двусторонние соглашения остаются основным инструментом регулирования международных автомобильных перевозок, а количественные ограничения также широко применяются, не только при перевозках в/из третьих стран, но и в сфере двусторонних перевозок и транзита.

Впоследствии, на автомобильном транспорте появились новые модели взаимодействия стран: многосторонние разрешения и отказ от разрешений. Одновременно с этим в Евросоюзе продолжают действовать двусторонние соглашения со странами, не входящими в ЕС.

В целях преодоления недостатков двухсторонней разрешительной системы были созданы многосторонние разрешительные системы, которые могут заменять двусторонние разрешительные системы, а могут дополнять их. Однако и в том и в другом случае они являются переходным механизмом от разрешительной системы перевозок к безразрешительной системе.

Основными задачами многосторонних разрешительных систем являются:

- стимулирование двусторонних и транзитных перевозок, а также перевозок в/из третьих стран в отдельном географическом регионе, группе стран или на определенном направлении;

- упрощение работы транспортных операторов и снижение административных барьеров, связанных с необходимостью получать множество различных двусторонних разрешений;

- стимулирование экономической интеграции, торговли и туризма за счет повышения конкуренции на рынке перевозок и снижения транспортных издержек в торговле;

- внедрение прозрачного и недискриминационного механизма выдачи и использования разрешений;

- гармонизация требований к транспортным операторам, участвующим в осуществлении международных автомобильных перевозок.

Количество многосторонних разрешительных систем в области международных автомобильных перевозок в мире невелико. Наиболее успешным среди них является система многосторонних квот ЕКМТ.

Для упрощения перевозок грузов автомобильным транспортом была разработана многосторонняя система разрешений ЕКМТ (Европейская конференция министров транспорта), созданная в 1953 году 17 европейскими странами. Главной задачей, стоящей перед организацией, стала либерализация перевозок грузов в странах-участницах и интеграция рынков.

Система ЕКМТ прошла несколько этапов развития.

На первом этапе главной задачей организации являлась разработка нового (упрощенного по сравнению с двусторонней системой) механизма регулирования автомобильными перевозками в странах-участницах. Для этого в 1965 году был разработан инструмент регулирования - многосторонние, многоразовые разрешения ЕКМТ или СЕМТ, позволявшие упростить перевозки грузов в международном и транзитном сообщении и повысить их эффективность. Предложенная система позволяла сократить затраты на администрирование международных перевозок по сравнению с двусторонними разрешениями.

Главным отличием многосторонних разрешений от двусторонних заключается в том, что многосторонние разрешения позволяют автомобильным перевозчикам осуществлять неограниченное число поездок в течение года между пунктами загрузки и выгрузки, расположенными в разных странах ЕКМТ.

В 1974 году, после трехлетнего эксперимента, разрешения были распространены на все виды перевозок. Одновременно продолжалась работа по гармонизации условий работы перевозчиков разных стран. Работа проводилась по трем основным направлениям: время вождения и отдыха водителей, разрешенный вес и габариты ТС, налоговое бремя. Особенно сложной оказалась проблема гармонизации налогов - эта работа продолжается и в настоящее время.

Второй этап развития системы – это 90-е годы прошлого века. Начиная с 1991 года европейские страны с переходной экономикой стали активно присоединяться к этой организации и спрос на многосторонние разрешения значительно вырос. Так, в 1990 году количество базовых разрешений составляло 1219 для 19 стран-участниц, а в 2004 году оно увеличилось в 5 раз и составило 6060 разрешений, а число стран возросло до 42.

В дополнение к этому, стимулирование экологически чистых и безопасных ТС, позволило значительно увеличить количество разрешений, в 2004 году было выдано 31 664 разрешения всем странам-членам ЕКМТ, участвующим в системе, что в 5 раз превышало базовую квоту. Тем не менее, доля многосторонней квоты в международных автомобильных перевозках по территории ЕКМТ оставалась относительно небольшой.

Третий этап - расширение ЕС, отмена разрешительной системы внутри Евросоюза внесло кардинальные изменения в функционирование рынка международных перевозок.

Спрос на разрешения ЕКМТ со стороны стран ЕС резко сократился, в то же время, Германия, Франция, Нидерланды обладатели значительной долей базовой квоты, отказались сократить базовую квоту сообразно своим потребностям. Это привело к тому, что выделяемые этим странам квоты превышали потребности этих стран и не использовались в полном объеме. В то же время страны, не состоящие в Европейском Союзе, испытывали дефицит разрешений. В результате, сложилась ситуация, когда распределение разрешений в рамках ЕКМТ перестало соответствовать реальным потребностям стран и эффективному их использованию.

Это явилось предпосылками для полного реформирования системы ЕКМТ, которое заключалось в перераспределении квоты, введении ТС Евро-4,5, ограничении количества поездок и совершенствовании управления системой.

Основой функционирования многосторонней системы разрешений является Методика определения базовой квоты и общего количества разрешений, которая постоянно совершенствовалась за период существования системы ЕКМТ.

На первом этапе базовая квота разрешений устанавливалась на подвижной состав, соответствующий требованиям Евро-0 (европейские стандарты по экологии и безопасности), путем определения средневзвешенного значения выбранных критериев.

В качестве критериев применялись следующие показатели:

- численность населения;

- транспортная работа;

- взнос в ЕКМТ;

- ВВП.

Для этих целей в рамках ЕКМТ за период с 1991 по 2002 год были введены три программы, стимулирующие эксплуатацию ТС Евро-1, Евро-2 и Евро-3 - более безопасных и менее загрязняющих окружающую среду, позднее в 2006-2009 гг. были введены стандарты Евро-4 и Евро-5, а с 2015 года -Евро-6.

Наряду с введением прогрессивной системы использования экологического и безопасного ТС, принимались «несистемные решения», которые противоречили главным принципам организации, такие как:

-ведение ограничений со стороны Италии, Австрии; Греции, Венгрии;

- создание «специальной» квоты для стран, пострадавших от военных действий (Молдавия, Босния и Герцеговина, Югославия);

- перераспределение квоты среди стран-членов.

Снижение потребностей в разрешениях для стран ЕС, расширение состава организации, несистемные решения ЕКМТ привели к необходимости совершенствования системы и в том числе методики определения разрешений.

Работа носила комплексный характер: были разработаны дополнительные критерии, установлены весовые значения и введены новые требования к ТС, а также ограничения количества поездок.

В 2005 году были пересмотрены критерии и определены десять показателей и их весовые значения, которые представлены в таблице 1.3.

Как видно, новая методика стала более сложной, увеличилось количество критериев, введены весовые параметры критериев. Анализируя предложенную методику – выбор критериев, их весовые параметры, можно отметить, что показатели имеют количественную оценку, что дает возможность объективно оценить результаты.

Таблица 1.2 – Критерии для определения базовой квоты ЕКМТ и их весовые значения

Номер	Критерий	Вес
1.	Грузооборот ТС	2,0
2.	Взнос в бюджет ЕКМТ	1,7
3.	Внутренний валовой продукт	1,2

4.	Прирост внутреннего валового продукта	1,2
5.	Численность населения	1,1
6.	Площадь территории	1,2
7.	Использование разрешений ЕКМТ странами	1,2
8.	Использование книжек МДП	1,8
9.	Торговля товарами по странам ЕКМТ	2,0
10.	Торговля (товарами) между странами ЕКМТ, за исключением внутренней торговли ЕС/ЕЭП/Швейцария	2,0

Источник: [15]

Вторым направлением реформирования явилось введение ТС категории «ЕВРО-4 безопасный», и в последующем «ЕВРО-5 безопасный», и пересмотр коэффициентов обмена.

Следующим шагом реформы по инициативе стран Евросоюза стало введение ограничения количества поездок. Перевозчики стран, не входящих в Евросоюз, уже не могли выполнять перевозки на рынке Евросоюза, длительно не возвращаясь в свою страну.

Было установлено максимальное количество поездок с грузом, которые может совершить перевозчик по разрешению ЕКМТ на территориях стран ЕКМТ без вовлечения страны своей регистрации, после завершения этих поездок перевозчик должен возвращаться в страну своей регистрации.

Введя такие ограничения, которые не могли не сказаться на эффективности перевозок и увеличили долю пробегов без груза – страны ЕС защитили свой рынок, и это привело к тому, что система в определенной степени потеряла привлекательность.

Либерализация международной торговли и туризма, развитие евроазиатских транспортных связей, а также в других регионах мира, требуют совершенствования механизмов регулирования международных автомобильных перевозок, приведения их к реалиям второго десятилетия XXI века и предоставления перевозчикам больших степеней свобод при оказании трансграничных услуг по доставке товаров.

2. Государственное регулирование в сфере грузового и пассажирского автомобильного транспорта в странах ЕАЭС

2.1. Анализ общих требований и правил к организации грузовых и пассажирских перевозок автомобильным транспортом в контексте международных соглашений

Международные организации в области автомобильного транспорта. На сегодняшний момент в мире существует более 45 как правительственных, так и неправительственных организаций, занимающихся вопросами автомобильного транспорта. В развитии международных автомобильных перевозок важная роль принадлежит следующим специализированным международным организациям:

- Международной организации по предотвращению дорожных происшествий (МОПДП), созданной в 1901 году;

- Международной автодорожной федерации (МАФ), основанной в 1904 году;

- Постоянной международной ассоциации дорожных конгрессов (ПМАДК), учрежденной в 1909 году;

- Международной федерации экспедиторских ассоциаций (ФИАТА), созданной в 1926 году;

- Комитету по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (КВТ ЕЭК ООН), созданному в 1948 году;

- Международной автотранспортной федерации (МАФ), основанной в 1948 году;

- Международному союзу автомобильного транспорта (МСАТ/ИРУ), созданному в 1948 году;

- Международной организации по перевозке скоропортящихся продуктов в условиях контролируемых температур (ТРАНСФИГОРУТ/Европа), учрежденной в 1955 году;

- Международному союзу водителей грузовиков дальнего следования, созданному в 1957 году.

Важнейшее значение для развития международных автомобильных перевозок играет работа **Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (КВТ ЕЭК ООН),** созданного в 1948 году.

Данный комитет на сегодняшний день является одним из наиболее эффективных органов Европейской экономической комиссии. Комитет осуществляет не только

консультационную деятельность, но и является органом, в рамках которого вырабатываются международные рекомендации и заключаются международные соглашения.

Практически в деятельности КВТ ЕЭК ООН нашли отражение все вопросы, необходимые для организации международного автомобильного движения и перевозок грузов и пассажиров. Работа комитета осуществляется по следующим основным направлениям:

- разработка рекомендаций, способствующих устранению в области европейского внутреннего международного транспорта дискриминационных мероприятий и излишних ограничений;

- анализ и разработка унифицированной документации;

- разработка рекомендаций по пересмотру существующих в Европе конвенций и соглашений в области европейского внутреннего транспорта и заключению новых;

- разработка рекомендаций по координации работы различных видов международного внутреннего транспорта;

- изучение проблем международного внутреннего европейского транспорта и разработка конкретных мероприятий, направленных на решение этих проблем;

- обобщение мнений международных транспортных организаций по вопросам, входящим в их компетенцию, и установление сотрудничества с этими организациями [16].

На работу Комитета оказывают влияние многие правительственные и неправительственные международные организации. Наиболее значимой организацией в области автомобильного транспорта является Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ).

Международные конвенции, регулирующие сферу международных автомобильных перевозок. Особенности международных транспортных сообщений требуют наличия между странами специальных единообразных правил, которые не могут быть выработаны в порядке дополнения и совершенствования внутреннего законодательства, а должны стать предметом межгосударственных соглашений. Характерной особенностью регулирования в этой сфере является то, что основные вопросы перевозок решаются в международных соглашениях (транспортных конвенциях), содержащих унифицированные нормы, единообразно определяющие условия международных перевозок грузов и пассажиров. Обычно такие соглашения содержат требования к перевозочной документации, определяют порядок приема груза к перевозке и выдаче его в пункте назначения, условия ответственности перевозчика, процедуру предъявления к перевозчику претензий и исков, которые оговариваются заранее в заявке

на перевозку груза. В настоящее время основным источником регламентации международного сообщения на всех видах транспорта является не внутреннее законодательство, а международные соглашения и договора.

Источниками правового регулирования международных автомобильных перевозок являются:

- двусторонние межправительственные соглашения о международном автомобильном сообщении;
- многосторонние конвенции и соглашения, разработанные в рамках ООН;
- нормы внутреннего законодательства.

Они распространяются на такие сферы, как:

- развитие сети автомобильных дорог;
- регулирование и безопасность дорожного движения;
- технические правила для ТС и взаимное признание их предметов и оборудования;
- правила периодических технических осмотров ТС;
- стандарты труда и отдыха водителей;
- налогообложение ТС, участвующих в международных перевозках;
- порядок пересечения границы;
- разрешительная система для международных перевозок;
- порядок осуществления перевозок грузов и пассажиров;
- запрещение или ограничения на осуществление внутренних перевозок иностранным транспортом (каботаж);
- вопросы транзита и перевозок в третьи страны и из этих стран;
- страхование гражданской ответственности;
- положения, касающиеся таможенных, пограничных, санитарных и других правил;
- порядок перевозок опасных, скоропортящихся, тяжеловесных и крупногабаритных грузов;
- обязанности перевозчиков по соблюдению внутреннего законодательства стран-участниц соглашения по вопросам, не регулируемым двусторонним соглашением и другие аспекты.

В настоящее время действует 57 соглашений и конвенций ЕЭК ООН в области транспорта. Из них 26 соглашений напрямую относятся к автомобильному транспорту. В приложении А отражены конвенции и соглашения, регулирующие сферу автомобильного транспорта, а также основные и дополнительные конвенции и соглашения, рекомендованные ЕЭК ООН.

Основным международным документом, регулирующим отношения, возникающие в процессе международной перевозки грузов автомобильным транспортом, является **Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ),** от 19 мая 1956 года.

Конвенция КДПГ применяется к договору дорожной перевозки грузов за вознаграждение посредством ТС (а также ТС с полуприцепом, прицепов и полуприцепов, когда указанные в договоре место принятия к перевозке груза и место, предусмотренное для сдачи груза, находятся на территории двух различных стран, из которых по крайней мере одна является участвующей в Конвенции КДПГ.

Основные положения Конвенции касаются оформления перевозки, приема груза к перевозке, сроков доставки груза, его выдачи, ответственности, претензий и исков.

В соответствии с Конвенцией при перевозке груза оформляется накладная CMR. Этот документ подтверждает факт заключения договора перевозки. Конвенция не содержит форму накладной, однако, в ней определены обязательные и дополнительные реквизиты этого документа. К обязательным относятся:

- дата и место составления накладной;
- наименование и адрес отправителя;
- наименование и адрес перевозчика;
- дата и место принятия груза к перевозке;
- место сдачи груза;
- наименование и адрес получателя;
- обозначение характера груза и род его упаковки;
- число грузовых мест, их маркировка и нумерация;
- масса груза брутто или количество груза, выраженное в других единицах измерения;
- платежи, связанные с перевозкой (провозные и дополнительные платежи, таможенные пошлины и сборы, взимаемые с момента заключения договора и до сдачи груза);
- инструкции перевозчику;
- указание, что перевозка осуществляется в соответствии с положениями Конвенции.

Дополнительными реквизитами могут быть:

- указание отправителя, что перегрузка не разрешается;
- виды и суммы платежей, оплаченных отправителем;
- сумма наложенного на груз платежа, подлежащего возмещению при сдаче груза;

- объявленная отправителем стоимость груза;

- договорный срок выполнения перевозки;

- перечень документов, переданных перевозчику;

- инструкция перевозчику относительно страхования груза.

Форма накладной разработана Международным союзом автомобильного транспорта. Она носит рекомендательный характер, поэтому стороны могут использовать свою форму накладной.

Перевозчик несет ответственность за полную или частичную потерю груза, за просрочку в доставке груза, а также за повреждение груза, происшедшее в период времени между принятием груза к перевозке и его сдачей. В соответствии с Конвенцией по любым спорам, возникающим из договора перевозки, истец имеет право обращаться как в компетентный суд государства - участника Конвенции, а также при наличии согласия сторон в суд страны места нахождения ответчика либо в суд страны места принятия груза к перевозке или места доставки. Срок исковой давности составляет один год.

В **Конвенции о дорожном движении** 1949 года закрепляются положения, предъявляемые к техническому состоянию ТС, правилам получения водительских прав, а также требования, предъявляемые к водителям ТС.

Конвенция о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа 1973 года и Протокол к ней 1978 года применяются для случаев перевозки пассажиров по территории по крайней мере двух государств, когда пункт отправления или пункт назначения находятся на территории одного из государств - участников Конвенции. Согласно Конвенции, перевозчиком пассажиру выдается индивидуальный или коллективный билет, а также (не обязательно) багажная квитанция. Перевозчик несет ответственность за причинение вреда пассажиру, за исключением обстоятельств, которых, несмотря на принятие необходимых мер, невозможно было избежать и последствия которых невозможно предотвратить. Установлена также ответственность перевозчика за ущерб, связанный с полной или частичной утратой багажа или с его повреждением.

Особое место в системе международных автомобильных перевозок занимает **Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств (ЕСТР/AETR)**, заключенное в 1976 г. под эгидой ЕЭК ООН.

Во всех странах, присоединившихся к AETR (более 50 стран) действуют единые правила времени вождения и периодов отдыха водителей в период совершения международных рейсов. За основу правил принято два момента: длительность режима однотонного движения и величина периода между двумя циклами монотонного движения.

Прописаны требования по максимальному периоду нахождения в состоянии монотонного передвижения и минимальный допустимый перерыв между ними.

Соблюдение требований времени вождения и периодов отдыха, а также необходимость использования тахографа являются обязательными при управлении ТС, использующимися для грузовых перевозок, чья допустимая полная масса с прицепом либо без него превышает 3,5 тонны; а также ТС, использующимися для пассажирских перевозок. Кроме того, водитель должен по требованию контролера предъявить последнему обзор своих действий за предыдущие 28 календарных дней.

Еще одним из основных международных документов в области международных автомобильных перевозок является **Соглашение ДОПОГ**, которое было подписано договаривающимися сторонами с целью повысить безопасность международных дорожных перевозок.

В 1956 году Комитетом экспертов по перевозке опасных грузов при ООН были разработаны классификация и знаки опасности, а также составлена номенклатура опасных грузов. Позднее в соответствии с рекомендациями Комитета экспертов было разработано Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов - ДОПОГ (в латинской аббревиатуре - ADR), вступившее в силу в 1971 году. В настоящее время оно действует на территории 38 европейских стран. Это Соглашение является документом, в котором учтены рекомендации по стандартизации и унификации норм и правил, действующих в различных странах и на различных видах транспорта.

ДОПОГ состоит из четырех основных частей: текста Соглашения и двух технических приложений (А и В). Приложение А содержит предписания, касающиеся опасных веществ и предметов, классификацию и номенклатуру опасных веществ, требования к упаковке и маркировке, а также правила, касающиеся испытания опасных веществ. Приложение В содержит предписания, касающиеся отдельных видов транспорта и организации перевозок.

Соглашение ДОПОГ устанавливает, что опасные грузы, которые не допускаются к перевозке согласно требованию приложения А, не должны быть предметом международной перевозки грузов. Однако страны сохраняют за собой право договариваться о том, что некоторые опасные грузы, международная перевозка которых Соглашением запрещена, могут при определенных условиях допускаться к перевозке через их территорию.

Страны могут устанавливать менее строгие требования к перевозке опасных грузов, чем те, которые предписаны Соглашением. Соглашение определяет, что каждая сторона сохраняет за собой право регламентировать или воспрещать по причинам иным,

чем безопасность в пути, ввоз на свою территорию опасных грузов. Из этого следует вывод, что присоединение той или иной страны к Соглашению не обязывает строго соблюдать его положения в отношении допуска опасных грузов к международной перевозке. Решающее значение имеет наличие договоренности между заинтересованными сторонами.

На перевозку опасных грузов перевозчик обязан получить предварительное разрешение от компетентных органов тех стран, через территорию которых будет производиться транспортировка. В своей просьбе о выдаче разрешения перевозчик должен сообщить намечаемые график и маршрут движения ТС с опасными грузами. Компетентные органы при выдаче разрешения могут изменить маршрут следования, а также потребовать, чтобы помимо предусмотренного правилами служебного персонала или охраны на ТС находился представитель транспортного предприятия. В разрешении может быть указана предельная скорость, которую должен соблюдать перевозчик, а также ограничения или запрещения, касающиеся движения ночью и при ограниченной видимости.

Состав ТС, перевозящих опасные грузы, не должен включать более одного прицепа или полуприцепа.

ТС, перевозящие опасные грузы, должны подвергаться в странах их регистрации техническому осмотру с целью проверки их состояния. На прошедшее технический осмотр ТС должно быть выдано компетентным органом страны регистрации специальное свидетельство о допущении его к перевозкам опасных грузов. Срок действия свидетельства не более одного года.

Во избежание несчастного случая, транспортное средство, используемое для перевозки опасных грузов, должно иметь специальные предупреждающие и информирующие знаки.

К управлению ТС, на которых перевозятся опасные грузы, допускаются водители, имеющие стаж непрерывной работы не менее трех лет, удостоверение на право управления ТС соответствующей категории и прошедшие обучение, инструктаж и медицинский контроль.

Шанхайская организация сотрудничества (ШОС) - региональная международная организация, основанная в 2001 году лидерами Китая, России, Казахстана, Таджикистана, Киргизии и Узбекистана, в 2016 г. к ней присоединилась Индия и Пакистан. В сентябре 2014 года в Душанбе было подписано Соглашение между правительствами государств-членов ШОС, о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок. Ожидается, что вслед за этим соглашением

последуют аналогичные или схожие документы по сотрудничеству в других видах транспорта, потому что именно через страны ШОС проходит большинство евроазиатских транспортных маршрутов.

Соглашение направлено на развитие международных перевозок в регионе на основе упрощения и гармонизации документации, процедур перевозок и пересечения границ.

В рамках подписанного соглашения были согласованы шесть международных маршрутов, для перевозок по которым для каждой из стран будут определены квоты**:**

1) Барнаул — Веселоярск (Россия) / Ауыл (Казахстан) — Семей — Вахты (Казахстан) / Бахту (Китай) — Тачэн — Куйтунь — Урумчи (открытие не позднее 2020 года);

2) Санкт-Петербург — Оренбург — Сагарчин (Россия) / Жайсан (Казахстан) — Актюбинск — Кызылорда — Чимкент — Тараз — Алма-Ата — Коргас (Казахстан) / Хоргос (Китай) — Урумчи — Ляньюньган (открытие не позднее 2020 года);

3) Урумчи — Кашгар — Карасу (Китай) / Кульма (Таджикистан) — Мургаб — Хорог — Душанбе (Вахдат) (открытие участка Хорог — Душанбе (Вахдат) не позднее 2018 года);

4) Урумчи — Хоргос (Китай) / Коргас (Казахстан) — Алма-Ата — Тараз — Чимкент — Конысбаева (Казахстан) / Яллама (Узбекистан) — Чиназ (открытие не позднее 2020 года);

5) Кант — АПП «Ак-Тилек» (Киргизия) / Карасу (Казахстан) — Тараз — Чимкент — Кызылорда — Актюбинск — Жайсан (Казахстан) / Сагарчин (Россия) — Оренбург — Санкт-Петербург (открытие не позднее 2020 года);

6) Ат-Башы — Торугарт (Киргизия) / Туругарт (Китай) — Кашгар — Урумчи — Ляньюньган (открытие не позднее 2020 года).

В 2017 г. российская и китайская стороны согласованно выступили в вопросе открытия в 2018 г. маршрутов № 1 и 4, и выделения бланков разрешительных квот для международных перевозчиков стран — членов ШОС (по 200 разрешений на 2018 год для каждого государства — члена ШОС).

Для выполнения перевозок по установленным маршрутам требуется разрешение, которое предоставляет возможность осуществить одну перевозку туда и обратно и срок его действия составляет один год.

Для облегчения перевозок Стороны упрощают формальности и процедуры в вопросах выдачи виз, пограничного, таможенного, транспортного, фитосанитарного и ветеринарного контроля при осуществлении международных автомобильных перевозок.

Стороны оказывают взаимное содействие в присоединении к международным конвенциям, направленным на создание благоприятных условий для международных автомобильных перевозок, а также в применении указанных конвенций.

Координационное транспортное Совещание Министров транспорта государств - участников СНГ (КТС). В рамках СНГ в 1991 году для решения вопросов взаимодействия и выработки общей политики в области транспорта было создано Координационное транспортное Совещание Министров транспорта государств - участников СНГ.

КТС предоставлены полномочия по решению текущих вопросов транспортной политики, основными из которых являются:

- разработка положений по оказанию технической помощи, сервисному обслуживанию, заправке топливом подвижного состава;

- подготовка предложений, связанных с упорядочением процедур пересечения границ и сокращением простоев;

- информационное обеспечение органов управления автомобильным транспортом в странах СНГ;

- научно-техническое и деловое сотрудничество в области автотранспорта;

- согласование тарифной политики на автомобильном транспорте [17].

КТС СНГ были разработаны и приняты следующие нормативные документы:

- Межправительственное Соглашение о принципах формирования общего транспортного пространства и взаимодействия государств-участников СНГ в области транспортной политики;

- Межправительственное Соглашение о проведении согласованной политики в области определения транспортных тарифов;

- Конвенция о международных автомобильных перевозках пассажиров и багажа;

- Соглашение об обязательном страховании при международных автомобильных перевозках;

- Межправительственное Соглашение о порядке транзита через территории государств-участников СНГ;

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

- Соглашение о сотрудничестве государств СНГ в борьбе с преступностью на транспорте.

Первым шагом по унификации процедуры перевозки товаров под таможенным контролем стало *Соглашение стран СНГ от 08.07.1994 «Об упрощении и унификации*

процедур таможенного оформления на таможенных границах». Данное соглашение определило структуру унифицированного Документа контроля доставки (ДКД), который должен использоваться таможенными службами стран СНГ для контроля за перевозками таможенных грузов между двумя таможенными органами.

В соответствии со статьей 5 Соглашения, ДКД, оформленный таможенным органом государства отправления в соответствии с национальным законодательством, следует вместе с товаросопроводительными документами. Контроль за доставкой товаров до таможенных органов назначения осуществляется в соответствии с национальным законодательством государств - Сторон Соглашения. Такой подход к регулированию перевозки товаров под таможенным контролем нормами национального таможенного права не позволил обеспечить единые стандарты использования на территории всех стран Содружества. Более того, отсутствие единой системы финансовых гарантий и предоставленное Сторонам Соглашения право устанавливать особые порядки перемещения грузов через свои таможенные границы ограничили применение процедуры ДКД пределами национальных таможенных территорий [18].

Согласно *Соглашению о взаимодействии государств – участников СНГ в области международных автомобильных грузовых перевозок от 18 сентября 2003 г.*, стороны на взаимной основе освобождают перевозчиков, осуществляющих международные автомобильные перевозки, от государственных и местных сборов, связанных с использованием или содержанием дорог и иных путей сообщения, владением или использованием ТС, за исключением сбора за проезд по платным дорогам, мостам, тоннелям и другим искусственным сооружениям.

Стороны принимают меры по выявлению, оперативному рассмотрению и устранению всякого рода барьеров, оказывающих негативное влияние на осуществление международных автомобильных грузовых перевозок.

Стороны стремятся к либерализации международных автомобильных перевозок, имея в виду отмену разрешительной системы в рамках государств – участников СНГ [19].

В *Решении об Основных направлениях развития рынка международных автотранспортных услуг от 14 ноября 2008 года* отмечено, что в формировании международных транспортных коридоров на территории СНГ значительная роль отводится четырем направлениям евро-азиатских транспортных связей:

– первое направление (Транссибирское) проходит по территории России, Казахстана, Украины и Беларуси с выходом во Владивосток и ответвлениями на Монголию и Китай;

– второе направление проходит по территории Украины, Молдовы, Грузии, Азербайджана, Армении, Казахстана, Туркменистана, Таджикистана, Узбекистана и Кыргызстана;

– третье направление (Южное) проходит по территории Туркменистана, Кыргызстана и Казахстана;

– четвертое направление (Север –Юг) проходит по территории России, Азербайджана и Туркменистана (от границы с Финляндией через Санкт-Петербург, Москву, Волгоград, Астрахань, Ростов-на-Дону, Новороссийск, Ставрополь, Владикавказ с выходом на Грузию, Азербайджан, Иран и Туркменистан).

Решение предусматривает требования по обеспечению безопасности функционирования рынка международных автотранспортных услуг, требования по лицензированию и сертификации международных перевозок, а также систему мероприятий по реализации основных направлений развития рынка международных автотранспортных услуг стран СНГ [20].

Несмотря на ряд подписанных между странами СНГ соглашений о транзите, упрощении и унификации таможенного оформления на таможенных границах, попытки создания общей процедуры перевозки товаров под таможенным контролем стран СНГ не увенчались успехом. Наиболее значительных результатов в деле создания региональных правил перевозки грузов под таможенным контролем добились таможенные органы Республики Беларусь и Российской Федерации, которые согласовали условия общей системы контроля за транзитными перевозками грузов по таможенным территориям своих стран. Белорусско-российская система транзитных перевозок грузов под таможенным контролем известна как процедура внутреннего таможенного транзита. Она основана на обмене информацией, формируемой в автоматизированных системах контроля доставки товаров (АСКДТ).

С 1 января 2011 года на территории Таможенного союза Беларуси, России и Казахстана действует единый документ, гармонизированный с европейским документом SAD - транзитная декларация (ТД).

Перевозки между государствами ЕАЭС товаров, происходящих из стран ЕАЭС, а также иностранных товаров, выпущенных в соответствии с таможенными процедурами (за исключением таможенной процедуры таможенного транзита), осуществляются без таможенного контроля и необходимости предоставления обеспечения уплаты таможенных пошлин, сборов при условии подтверждения такого статуса товаров (коммерческие документы, сертификаты схождения формы СТ1 при их наличии, копии ДТ и т.д.) [18, с. 237].

Системы таможенного транзита и принципы их функционирования. Перевозка грузов в международном автомобильном сообщении осуществляется с пересечением государственных границ и связана с выполнением определенных пограничных и таможенных формальностей. Наиболее важное место среди них занимает таможенный контроль перевозимых товаров и самих ТС.

По признаку охвата стран и использования специальных таможенных документов процедуры перевозки грузов под таможенным контролем подразделяются на национальные и международные. Национальные процедуры применяются в пределах таможенной территории одной страны, международные — на таможенных территориях нескольких стран и их таможенных союзов. Международные процедуры перевозку грузов под таможенным контролем устанавливаются международными конвенциями на глобальном и региональном уровнях.

Можно выделить две конвенции, имеющие глобальный характер и основанные на применении международных финансовых гарантий и унифицированных таможенных документов:

- Таможенная конвенция ООН о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП, 1975 года);

- Таможенная конвенция о карнете А.Т.А. для временного ввоза товара (Конвенция АТА, 1961 года).

Наиболее популярной среди международных автомобильных перевозчиков стран ЕАЭС является **Таможенная конвенция ООН о международной перевозке грузов с применением книжки МДП** (Конвенция МДП, 1975 года).

В настоящее время система МДП объединяет 70 стран мира (рисунок 2.1).

Китай стал 70-й страной, которая ратифицировала Конвенцию МДП, ознаменовав важный шаг в улучшении наземных и интермодальных перевозок между Азией и Европой. Система МДП способствует реализации инициативы Китая «Один пояс и один путь», призванной стимулировать торговлю и развитие связей с соседними государствами, такими как Казахстан, Кыргызстан, Монголия, Россия и Таджикистан.

Учитывая продолжающееся расширение и экономические выгоды от применения системы МДП в Евразии, многие страны из Африки, Азии, Ближнего Востока и Южной Америки тоже планируют присоединиться к данной транзитной системе.

Главная цель таможенных транзитных систем - максимально облегчить и ускорить международные перевозки грузов под таможенными печатями и пломбами, обеспечить надежность таможенного контроля и соответствующие гарантии для транзитных стран.

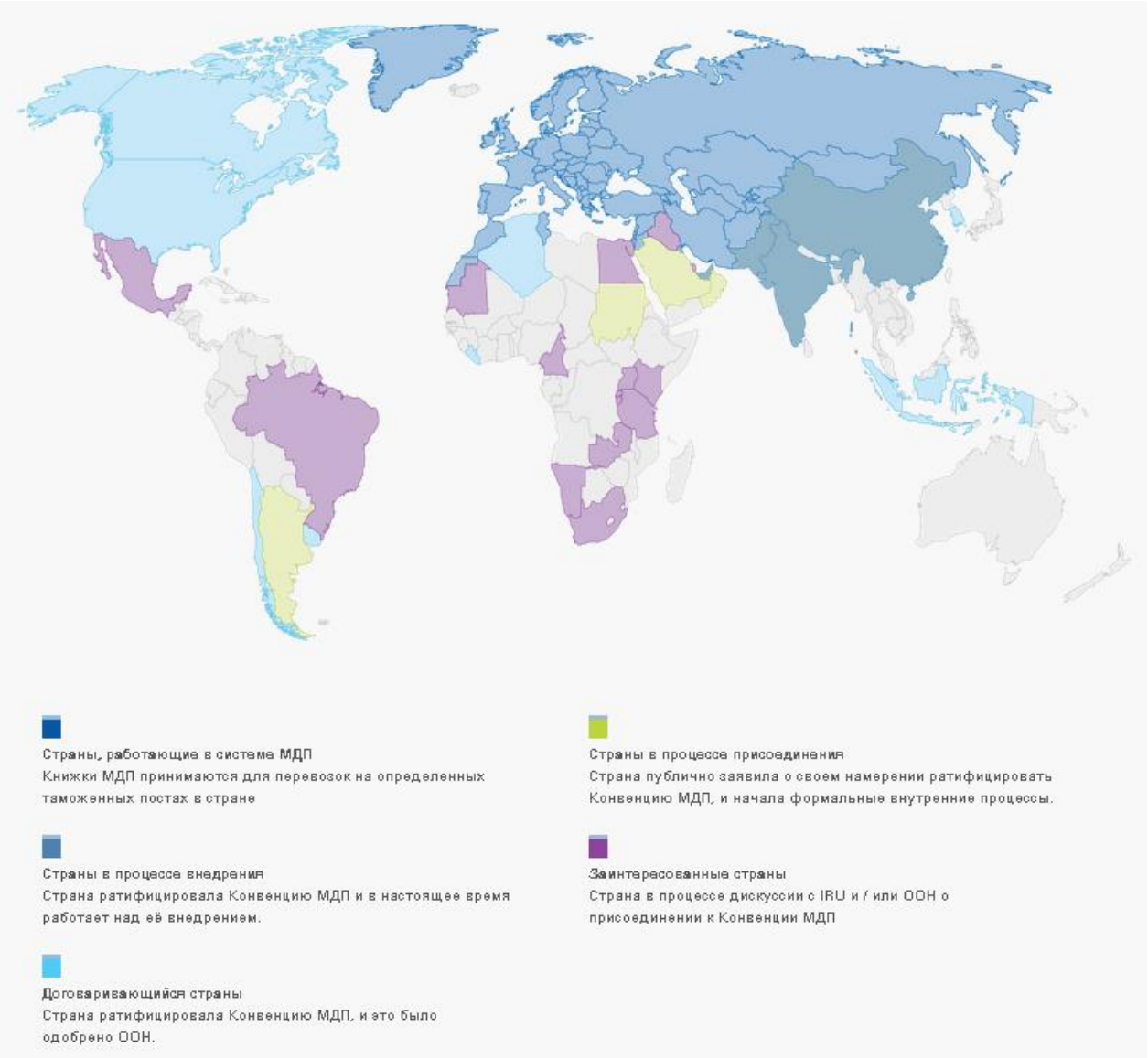

Рисунок 2.1 – Участники Таможенной конвенции ООН о международной перевозке грузов с применением книжки МДП

Источник: [21]

Система МДП предусматривает четыре основных принципа:

1) грузы перевозятся в надежных ТС или контейнерах, которые полностью исключают возможность доступа к перевозимому грузу без видимого нарушения или повреждения таможенных обеспечении (пломб, печатей), наложенных в стране «первого отправления»;

2) пошлины и сборы, в отношении которых существует риск неуплаты, должны обеспечиваться международной гарантией на весь период перевозки. Международная система гарантий имеет простой принцип функционирования. Каждое объединение, представляющее перевозчиков в той или иной стране и признанное национальными таможенными органами, гарантирует уплату в этой стране всех пошлин и налогов,

которые могут подлежать оплате в случае какого-либо нарушения, возникшего в ходе выполнения транспортной операции с применением книжки МДП. Такое объединение гарантирует уплату пошлин и налогов национальными и иностранными перевозчиками, осуществляющими перевозки с использованием книжек МДП, выданных не только им самим, но и аналогичными объединениями других стран. Следовательно, каждая страна пользуется гарантией, предоставляемой на ее территории в отношении всех транспортных операций с использованием книжек МДП на ее территории;

3) с грузом должна следовать международно-признанная книжка, выданная в стране отправления и действительная в качестве контрольного документа в странах отправления, транзита и назначения. В настоящее время все книжки МДП выпускает Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ) и выдает их национальным гарантийным объединениям в соответствии с условиями, определенными в их договорных обязательствах. В свою очередь гарантийное объединение выдает книжки МДП национальным перевозчикам своей страны на условиях, определенных в договорных обязательствах, подписанных перевозчиком. После использования все книжки МДП возвращаются перевозчиками в национальное гарантийное объединение, которое отправляет их в МСАТ.

Предъявление действительной книжки МДП, содержащей название, печати и подписи МСАТ и выдавшего его гарантийного объединения и должным образом заполненной перевозчиком, уже само по себе является доказательством существования и действительности гарантий.

4) меры таможенного контроля, осуществляемые в стране отправления, должны признаваться странами транзита и назначения. Согласно этому принципу, грузы, перевозимые в соответствии с процедурой МДП опломбированными дорожными ТС или контейнерами, обычно не досматриваются на промежуточных таможнях, в чем как раз для перевозчика и заключается главное преимущество системы МДП.

Система МДП использует целый ряд инструментов и программных средств, позволяющих обеспечить доставку груза из страны-отправления до пункта назначения:

1. *Система электронного предварительного декларирования (TIR-EPD)* - веб-приложение, доступное на 18 языках и позволяющее транспортным операторам отправлять в таможенные органы предварительную информацию о перевозимых товарах в рамках системы МДП.

Перевозчики, посредством данной цифровой платформы, заблаговременно предоставляют электронную информацию о перевозимых товарах всем таможенным органам по указанному маршруту одновременно.

Предоставление предварительной информации является обязательным требованием для всех видов перевозок в рамках Европейского союза, а также работает в обязательном порядке внутри ЕАЭС, Ирана и Украины.

Заблаговременно полученная информация позволяет таможенным органам проводить предварительный анализ рисков перевозимых грузов до их прибытия на границу.

2. *ASKTIRweb* - это веб-приложение, предназначенное для транспортных ассоциаций, целью которого является управление книжками МДП на протяжении всего их жизненного цикла: с момента их заказа в IRU до момента возврата.

Данное приложение также может использоваться при работе с претензиями, признанием книжек МДП недействительными, или организации работы транспортных операторов МДП, их ТС и разрешений.

3. *Система RTS (SafeTIR в реальном времени).* При завершении перевозки по процедуре МДП, система RTS автоматически отправляет сообщение в МСАТ. Более 70% данных о завершённых транзитах передаются таможенными органами через данную систему в тот же день.

Кроме того, в эту систему встроен «Модуль запросов о книжках МДП», который позволяет таможенным органам в любой момент времени получать информацию о статусе книжки МДП.

4. *Таможенный портал МДП* позволяет таможенным органам и другим заинтересованными сторонам, работающим с системой МДП, получить информацию о книжках МДП в случае предполагаемых нарушений, или же для проверки действия гарантии, а также просмотра иных сведений о книжках МДП. Он также может быть использован для отправки данных SafeTIR после завершения перевозки МДП.

5. *Проект электронной процедуры МДП (eTIR).* МСАТ, совместно с Европейской экономической комиссией ООН, разрабатывает пилотный проект электронной процедуры МДП - eTIR. Эта система заменяет все бумажные процедуры на электронный обмен данными между транспортными операторами, таможенными органами, гарантийными организациями системы МДП и ООН.

eTIR позволяет таможенным органам заблаговременно получать декларируемую информацию от перевозчика, провести предварительный анализ рисков и, в конечном итоге, ускорить процесс пересечения границ, минимизируя при этом затраты.

Безопасность системы МДП значительно повышается, так как все ее пользователи могут следить за осуществлением перевозок в режиме он-лайн.

В настоящее время успешно реализуется пилотный проект eTIR между Ираном и Турцией.

Преимущества использования системы eTIR для таможенных органов:

- сотрудники таможни имеют прямой доступ к данным МДП, предоставляемым всеми предыдущими таможенными пунктами, включая декларацию, принятую в таможенном пункте отправления, номер пломбы. Система eTIR также обеспечивает абсолютную безопасность процесса, снижая риск мошенничества;

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

- внедрение и техническое обслуживание системы eTIR не требуют больших затрат, при этом, доработка существующей инфраструктуры таможенной службы совсем незначительна;

- eTIR может быть адаптирована к специфике и требованиям законодательства конкретной страны.

- данные МДП передаются из таможенных систем непосредственно в базу данных МСАТ, затем – в ЕЭК ООН. Таким образом, можно выполнить независимую перепроверку данных, так как и система МСАТ, и система ЕЭК ООН предлагают таможенным службам веб-сервисы для проверки действительности выданной электронной гарантии и получения всех данных по перевозке, на которую распространяется электронная гарантия.

Преимущества использования системы eTIR для держателей книжек МДП:

- экономия времени и денег, затрачиваемых при покупке бумажной версии книжки МДП. Теперь книжку МДП можно приобрести по заявке в режиме онлайн, поэтому отпадает необходимость иметь запас незаполненных книжек МДП;

- в электронные книжки МДП автоматически вносятся данные из предварительно полученной информации по грузу (TIR-EPD), что значительно ускоряет процедуру и снижает риск ошибки;

- в случае утери электронную книжку МДП всегда можно распечатать снова;

- держатель в любое время имеет доступ ко всем сообщениям о подтверждении таможенными органами. Это помогает при работе с запросами, а также при проведении мониторинга перевозок МДП в режиме реального времени.

Преимущества использования системы eTIR для национальных ассоциаций:

- гарантии МДП выдаются в режиме онлайн;

- нет необходимости в реальном запасе бумажных книжек МДП, что приводит к экономии пространства и финансовых средств;

- имеются все сообщения таможенных органов о подтверждении, что обеспечивает эффективное управление рисками и облегчает выполнение запросов, поступающих от таможни;

- Ассоциации могут проводить мониторинг перевозок МДП в режиме онлайн, что позволяет отслеживать любые сбои и незамедлительно оказывать помощь держателям книжек МДП;

- осуществление платежей держателями в режиме онлайн упрощает процедуры учета;

- нет необходимости возвращать в МСАТ бумажные книжки МДП.

6. Зеленые Полосы TIR-EPD

IRU разрабатывает новый проект Зеленых Полос TIR-EPD, для его применения в пунктах пересечения границ транспортными операторами, использующими TIR-EPD.

Зеленые полосы TIR-EPD оптимизируют транспортный поток на границах и уменьшат время их прохождения.

Таможенные служащие получат возможность заблаговременно определить, какое ТС подлежит особому контролю.

Транспортным операторам, предоставившим таможенным органам электронную предварительную информацию посредством TIR-EPD, будет разрешено использование Зеленых полос, где нужно будет лишь предъявить книжку МДП для проставления соответствующих отметок. Это позволит существенно сократить время ожидания на границах и связанные с этим транспортные расходы [22].

В 2016 году в государствах-членах ЕАЭС было выдано 231,3 тыс. книжек МДП, что в 3,4 раза меньше по сравнению с 2011 годом (таблица 2.1).

Таблица 2.1 - Количество выданных книжек МДП в странах ЕАЭС, тыс. шт.

Страна	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Республика Армения	2,0	3,8	2,2	0,1	0,1	0
Республика Беларусь	173,2	215,0	170,8	113,4	95,2	65,2
Республика Казахстан	24,5	19,0	25,0	24,2	18,5	23,5
Кыргызская Республика	20,7	17,1	22,2	20,9	9,3	4,8
Российская Федерация	568,2	598,0	529,7	300,4	163,9	137,8
ЕАЭС	**788,6**	**852,9**	**749,9**	**459,0**	**286,9**	**231,3**

Источник: [23, с. 12]

По данным МСАТ, резкое снижение данного показателя произошло по причине ситуации, сложившейся с применением Конвенции МДП в Российской Федерации.

С 2014 г. Россия отказалась от использования данной процедуры транзита, причиной этого стала задолженность АСМАП перед федеральным бюджетом в связи с

выплатой сумм страхования за утрату груза. Как следствие, это привело к потерям перевозчиков из стран ЕАЭС, связанных с оптимизацией маршрутов.

Альтернативами использования книжки МДП в международных перевозках автомобильным транспортом на территории стран ЕАЭС являются:

- предоставление гарантии от получателя, что означает уплату таможенных платежей до перевозки;

- поручительство со стороны страховой компании;

- осуществление перевозки силами таможенного перевозчика, который имеет поручительство банка, небанковской кредитно-финансовой организации либо иного лица об исполнении налоговых обязательств;

- перевозка товаров под таможенным сопровождением.

Совместные усилия Международных и национальных бизнес-ассоциаций, АСМАП и МСАТ, направленные на урегулирование ситуации с применением Конвенции МДП на территории России, привели к изданию Приказа ФТС России от 14.12.2015 N 2568 «О перемещении товаров в соответствии с Таможенной конвенцией о международной перевозке грузов с применением книжки МДП», в котором определены 45 пунктов пропуска через государственную границу России для ввоза товаров на территорию Евразийского экономического союза с применением книжек МДП.

Несмотря на некоторые сохраняющиеся сложности с использованием системы МДП в странах ЕАЭС, данная система имеет значительные перспективы дальнейшего развития. Так, с июня 2017 года при перевозках в странах ЕС уровень гарантий по одной книжке вырос с 60 до 100 тысяч евро [24].

Страны, не входящие в ЕС, но пользующиеся увеличенной гарантией по системе МДП (до 100 тысяч евро), включают Армению, Азербайджан, Боснию и Герцеговину, Иран, Кыргызстан, Сербию, Турцию и Украину [25].

Процедура АТА. Правовой основой этой процедуры являются Таможенная конвенция о карнете А.Т.А. для временного ввоза товаров (Конвенция АТА) и Конвенция о временном ввозе, известная также как Стамбульская конвенция. Конвенция АТА (АТА - Admission Temporaire - Temporary Admission)1961 года подписана 61 страной мира и продолжает действовать в настоящее время. Стамбульская конвенция, которая первоначально готовилась Всемирной таможенной организацией (ранее СТС — Совет таможенного сотрудничества) с целью замены Конвенции АТА, была заключена 26 июня 1990 года. По состоянию на начало 2017 года ее подписали 75 стран.

Процедура АТА является общей для двух указанных выше конвенций и предусматривает применение специального международного таможенного документа,

который называется «Карнет АТА». Карнеты АТА используются для контроля за временным вывозом, ввозом и возвращением товаров на таможенную территорию страны отправления. Их использование при международных перевозках выставочного имущества, профессионального оборудования и коммерческих образцов освобождает перевозчика от предоставления финансовых гарантий и использования иных таможенных процедур транзита. Международная торговая палата представляет право выдачи Карнетов АТА национальным гарантийным ассоциациям стран, подписавших Конвенцию. Как правило, такими ассоциациями являются национальные торговые или торгово-промышленные палаты. Например, в Республике Беларусь функции национального гаранта возложены законодательством на Торгово-промышленную палату. Каждый Карнет покрыт международной гарантией уплаты таможенных платежей и может использоваться для целей перевозки товаров под таможенным контролем.

Основными преимуществами процедуры АТА являются:

- возможность временного ввоза некоторых категорий товаров, не являющихся предметом коммерческих операций, с применением льгот;

- возможность многократного использования унифированного в нескольких страх документов в течение одного года;

- использование международной гарантирующей системы обеспечение уплаты таможенных платежей.

Процедура АТА начинается открытием Карнета в стране вывода товаров. Карнет, оформленный в установленном порядке, является таможенным разрешением временный вывоз товаров и дает право на транзитную перевозку груза под гарантии Международной торговой палаты по тем странам, которые подписали Конвенцию АТА. Срок действия Карнета один год, и после его использования он возвращаете в торгово-промышленную палату [18].

Разрешительная система международных автомобильных перевозок. Одним из основных требований, применяемых почти каждой страной, является необходимость получения от компетентных органов страны **разрешения на въезд на ее территорию или проезд транзитом иностранного ТС.** Порядок получения этих разрешений оговаривается обычно в двусторонних соглашениях, заключаемых между государствами на уровне правительств.

При отсутствии указанного соглашения с какой-либо страной заинтересованные иностранные перевозчики могут в ряде случаев приобрести разрешение непосредственно при въезде в страну на пограничном переходе. Для получения разрешения на въезд или

проезд транзитом в ряде стран необходимо заблаговременно запросить соответствующие органы.

В соответствии с принципами, в двусторонних соглашениях оговариваются виды перевозок, для которых разрешений не требуется.

Как правило, не требуется разрешение на следующие виды перевозок:

- экспонатов, оборудования и материалов, предназначенных для ярмарок и выставок;

- аварийного подвижного состава и технической помощи;

- животных, ТС и спортивного инвентаря, предназначенных для конкретных спортивных мероприятий;

- театральных декораций и бутафории, музыкальных инструментов, аппаратуры для киносъемок, видео- и аудиозаписи;

- домашней обстановки при переездах;

- почты;

- медицинского оборудования и материалов для предоставления экстренной помощи при стихийных бедствиях;

- перевозка тел и праха умерших;

- доставка новых ТС без груза на место их назначения.

Приведенный список далеко неполный и определяется с каждой страной отдельно в ходе заключения межправительственных соглашений. Однако на практике использовать это положение удается довольно редко, так как одно и то же разрешение используется для въезда и выезда, а подобрать грузы, для которых не нужно разрешений при следовании туда и обратно, очень сложно.

В разрешении в обязательном порядке должна содержаться следующая информация:

- отличительный знак страны, состоящий из одной-трех заглавных букв латинского алфавита;

- наименование компетентного органа страны, выдавшего разрешение;

- порядковый номер;

- количество разрешенных поездок по данному документу (как правило, одна);

- наименование государства, где зарегистрировано ТС перевозчика;

- название перевозчика, получившего разрешение, и номер регистрации ТС;

- срок действия разрешения;

- дата, подписи и печати органа, выдавшего разрешение;

- отметки таможенных органов при въезде и выезде из страны.

Разрешения подразделяются на:

- двухсторонние;
- трехсторонние;
- транзитные;
- универсальные;
- многоразовые;
- многосторонние разрешения ЕКМТ (или СЕМТ).

Кроме того, при перевозке крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов перевозчик должен получить специальное разрешение компетентных органов государства, по территории которого будет осуществляться перевозка.

В разные страны применяются свои особенности использования разрешений. Большинство стран выдает разрешения, разрешающие выгрузку, погрузку и транзит в обоих направлениях (Польша, Германия, Нидерланды, Италия, Франция и др.). Некоторые страны разрешают только транзит, или только погрузку и выгрузку, как, например, Венгрия, Словения, Чехия. Есть страны, в которых на каждое действие, такое как погрузка, выгрузка, транзит в одну сторону, нужно отдельное разрешение (Австрия).

Двухсторонние разрешения дают право перевозить груз перевозчикам из первой страны во вторую, силами перевозчиков страны отправителя или получателя.

Трехсторонние разрешения дают право на перевозку грузов из первой страны во вторую силами перевозчика третьей страны. К примеру, если у молдавского перевозчика есть украинское трехстороннее разрешение, он может перевозить грузы из Украины в третьи страны.

Разрешение СЕМТ или ЕКМТ — многостороннее разрешение, выдаваемое перевозчику, и позволяющее ему работать среди стран-участниц Европейской Конференции Министров Транспорта (Conférence Européenne des Ministres des Transports). Разрешение действительно в течение периода времени, указанного в нем и позволяет осуществлять неограниченное количество грузоперевозок между странами-участницами ЕКМТ и транзитом через территорию одной или нескольких стран — участниц ЕКМТ ТС, зарегистрированными в стране-участника ЕКМТ.

Европейская Конференция Министров Транспорта (ЕКМТ) была основана в 1953г.; в 2006 г. ее правопреемником стал Международный транспортный форум (МТФ). Одним из основных направлений деятельности МТФ является управление системой квотирования перевозок, осуществляемых всеми видами транспорта, между государствами Евросоюза и другими странами, входящими в систему квотирования, но не имеющими свободного доступа на европейский рынок транспортных услуг.

В круг вопросов, в общем изучаемых МТФ, входят:

- общие направления транспортной политики;

- инвестиции в данный сектор;

- потребности инфраструктуры;

- специфические аспекты развития железнодорожного, автомобильного и водного транспорта;

- вопросы смешанных перевозок;

- правила дорожного движения и дорожной безопасности, знаки и сигналы;

- доступ к транспорту людей с ограниченной подвижностью;

- будущие возможности применения новых технологий;

- защита окружающей среды;

- интеграция стран Центральной и Восточной Европы в европейский транспортный рынок.

Система многосторонних квот на транспортные разрешения была введена 1 января 1974 после испытательного периода в три года. Совет министров рассматривал это как практический шаг на пути к постепенной либерализации автомобильных грузоперевозок в связи с приведением в соответствие условий конкуренции как между автомобильными перевозчиками из различных стран, так и между видами транспорта. Многосторонний характер разрешений также служит рационализации использования ТС путем сокращения количества порожних пробегов.

Страны-члены разрешительной системы ЕКМТ: Албания, Армения, Австрия, Азербайджан, Беларусь, Бельгия, Босния и Герцеговина, Болгария, Хорватия, Чешская Республика, Дания, Эстония, Финляндия, Франция, бывшая Югославская Республика Македония, Грузия, Германия, Греция, Венгрия, Ирландия, Италия, Латвия, Лихтенштейн, Литва, Люксембург, Мальта, Молдова, Нидерланды, Норвегия, Польша, Португалия, Румыния, Российская Федерация, Сербия, Черногория, Республика Словакия, Словения, Испания, Швеция, Швейцария, Турция, Великобритания и Украина. На сегодняшний день ЕКМТ (СЕМТ) включает в себя 43 европейских страны [26].

Разрешения ЕКМТ бывают годовые зеленого цвета, которые действительны в течение календарного года (1 января - 31 декабря), и краткосрочные разрешения желтого цвета, действительные в течение 30 дней.

Существуют определенные ограничения использования разрешения ЕКМТ:

- технические ограничения. Разрешения ЕКМТ могут быть использованы для перевозки грузов только ТС с сертификатами Евро-5 и Евро-6. ТС более высокой

категории (Евро-6) могут использовать разрешения более низкой категории (Евро-5), обратное действие невозможно.

- территориальные ограничения. Некоторые разрешения не могут быть использованы на территории отдельных стран-членов. В частности, разрешения с нанесенным красным штампом с кодом страны Австрии, Греции, Венгрии или Италии недействительны на территории соответствующих стран членов. С 2011 года Минтрансом России были введены ограничения по использованию многосторонних разрешений ЕКМТ на перевозки по территории Российской Федерации для всех стран. На таких разрешениях ставится красный штамп, свидетельствующий о данной особенности. Кроме этого краткосрочные разрешения недействительны на территории Австрии;

- ограничение по количеству поездок. Разрешения ЕКМТ позволяют выполнять транспортные операции на следующих условиях:

1) после первого груженого или порожнего рейса между страной регистрации и другой страной-членом (с оговоркой от Италии и Греции);

2) перевозчик может выполнить максимум три груженых рейса без участия страны регистрации;

3) после максимум трех груженых рейсов ТС, груженое или порожнее, должно вернуться в страну регистрации.

Порожние рейсы за пределами страны регистрации не учитываются, поскольку они не считаются транспортной операцией. Транзитный рейс по территории страны регистрации не считается как возвращение в страну регистрации.

В мае 2015 г. на саммите Международного транспортного форума была принята *Хартия качества международных автомобильных грузовых перевозок в системе многосторонней квоты ЕКМТ*. Она охватывает социальные, правовые, технические, экологические и практические аспекты, устанавливает самые высокие стандарты к осуществлению международных автомобильных перевозок в Европе. Документ вступил в силу с 2016 г., при этом был определен переходный период до 1 января 2018 г., когда применение всех его положений становится обязательным для стран-членов.

Хартия качества предусматривает единые требования по финансовой устойчивости, соблюдению режимов вождения и отдыха, профессиональной подготовке водителей и менеджеров, системе контроля, санкциям за допущенные нарушения. В соответствии с документом предприятия, желающие осуществлять международные автомобильные грузовые перевозки с разрешениями по многосторонней квоте ЕКМТ, должны соответствовать установленным требованиям допуска на рынок, иметь хорошую

деловую репутацию и надлежащее финансовое положение, обладать профессиональной компетентностью.

Условиями допуска на рынок международных перевозок являются:

– регистрация на постоянной основе в стране-члене ЕКМТ;

– наличие в собственности, лизинге или аренде ТС, которые допущены к эксплуатации в соответствии с национальным законодательством;

– эффективная эксплуатация подвижного состава;

– хранение надлежащим образом основной деловой документации по бухгалтерскому учету, персоналу, периодам вождения и отдыха водителей.

Хорошей деловой репутацией должно обладать не только непосредственно предприятие, но и управляющее им лицо, которое обязано проживать в стране регистрации субъекта хозяйствования. Условие считается выполненным, если компания и управляющий ею не были объявлены непригодными для занятия этим видом деятельности, не имеют судимости за уголовные преступления, а также нарушений, связанных с допуском на рынок международных автомобильных перевозок, эксплуатацией ТС, режимом труда и отдыха водителей, соблюдением весогабаритных параметров.

Под профессиональной компетентностью понимается обладание достаточными знаниями для надлежащего и эффективного осуществления деятельности оператора международных грузовых перевозок с использованием многосторонних разрешений ЕКМТ. Эти требования относятся к ответственным за эффективное и постоянное управление транспортными процессами доставки лицам, и касаются следующих областей знаний: торговое и финансовое администрирование бизнеса; технические стандарты и операции; безопасность дорожного движения; доступ на рынки; торговое и частное право; налоговое, социальное и трудовое законодательство. Для подтверждения профессиональной компетентности необходима сдача обязательного письменного экзамена, который может быть дополнен устным собеседованием. При этом может быть определено предварительное прохождение подготовительного обучения в аккредитованной по программам обучения, уровню квалификации преподавателей и учебным материалам организации. По итогам сдачи экзамена выдается сертификат профессиональной компетентности.

Финансовая состоятельность подразумевает наличие материальных ресурсов для управления предприятием и выполнения обязательств в течение отчетного года. Предприятие должно продемонстрировать, что оно располагает капиталом и резервами на сумму, эквивалентную не менее 9000 евро на одно ТС и более 5000 евро на каждое

дополнительное. При оценке финансового положения учитываются также оборотный капитал или доступные средства, в том числе банковские депозиты, возможности овердрафта и получение ссуды. Могут рассматриваться такие формы обеспечения как банковская гарантия, страхование профессиональной ответственности.

Хартией определены требования к подготовке водителей ТС. Предусматриваются обязательная начальная подготовка и обязательная переподготовка, удостоверяемые выдачей сертификата профессиональной компетентности (СПК). С этой целью в стране регистрации предприятия должна быть организована:

– система первичного обучения по двум возможным вариантам – курс и экзамен или только экзамен с выдачей СПК. Содержание теоретических и практических курсов, экзаменов должно охватывать повышенный уровень обучения рациональному вождению, безопасность дорожного движения, логистику и др. Первичная подготовка не относится к водителям, получившим национальные права до 1 января 2016 г.;

– система периодической (каждые пять лет) переподготовки с обязательным посещением курсов (35 часов).

В подтверждение того, что владелец водительского удостоверения имеет СПК, компетентные органы должны наносить на них соответствующий отличительный знак или же выдавать специальную карточку квалификации водителя.

Для предотвращения нарушений и повышения безопасности дорожного движения разработаны нормативы проведения контрольных мероприятий, а для идентификации нарушений определена классификация нарушений с учетом степени тяжести последствий.

В соответствии с Хартией качества ЕКМТ к очень серьезным нарушениям относятся:

- превышение ежедневного 9-часового периода вождения, если его возможное продление не было разрешено, до более чем 11 часов;

- превышение ежедневного периода вождения сверх разрешенного продления до 10 часов, до более чем 12 часов;

- превышение еженедельного периода вождения до более чем 70 часов;

- превышение совокупного времени вождения за 2 недели подряд до более чем 112,5 часов;

- установка и использование записывающего оборудования неутвержденного типа;

- неправильное функционирование записывающего оборудования (например, не откалибровано, не опечатано надлежащим образом);

- предприятие не сохраняет регистрационные листы, распечатки и выгружаемые данные;

- наличие у водителя больше одной действительной карты;

- использование чужой, бракованной или просроченной карты водителя;

- отсутствие записываемых и сохраняемых данных за период, как минимум, в течение 365 дней;

- отказ пройти проверку.

Как мошенничество квалифицируются и относятся к категории очень серьезных следующие нарушения: подделка, сокрытие или уничтожение данных, записанных в регистрационных листах, хранящихся в записывающем устройстве или на карте водителя; манипуляции с записывающим оборудованием, регистрационными листами и картой водителя. Власти страны-регистрации вправе отозвать разрешение ЕКМТ на перевозки и распорядиться о временном или постоянном запрещении выдавать его компании-нарушителю.

В течение переходного периода государства-участники Международного транспортного форума должны были внести необходимые поправки в национальные нормативные правовые акты, подтвердив тем самым, что на территории страны требования Хартии качества соблюдены на законодательном уровне. В Беларуси 23.01.2018 г. вступит в силу закон от 17.07.2017 № 50-З «О внесении дополнений и изменений в Закон Республики Беларусь «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках». В нем имплементированы положения, обусловленные Хартией качества ЕКМТ, касающиеся подтверждения международными автоперевозчиками своей профессиональной компетентности, деловой репутации и финансового состояния, а также привлечения к выполнению международных грузовых автоперевозок водителей, уровень подготовки которых соответствует установленным требованиям [27].

Разрешительная система перевозок является классическим барьером по доступу к рынку международных автомобильных перевозок, характерным для многих стран мира. Экономическое влияние разрешительной системы, как барьера, может быть оценено количественно. По данным исследований, проведенных Международным союзом автомобильного транспорта, в среднем за год затраты, связанные с получением разрешений для среднестатистического перевозчика в регионе Евразии составляют 1286 долл. США, при этом ущерб от длительной процедуры выдачи разрешений оценивается в 967,5 долл. США [15, с. 78].

В эпоху глобализации к транспорту предъявляются новые требования. Он должен беспрепятственно, надежно, безопасно и эффективно обеспечивать торговлю и туризм. Два ключевых фактора в наибольшей степени влияют на открытость товарных рынков -

конкуренция перевозчиков и процедуры пересечения границ. Механизм разрешительной системы отрицательно влияет на оба указанных фактора.

Экономический смысл использования разрешений в международных перевозках грузов зачастую отсутствует. Во-первых, транспортные операторы, получая национальную лицензию, должны удовлетворять требованиям, связанным с опытом работы, безопасностью, профессиональными навыками и др. Во-вторых, система МДП покрывает все аспекты таможенной безопасности и облегчения процедур пересечения границ. В третьих, механизмы дорожных сборов, действующие в ряде стран, регулируют доступ международных перевозчиков к инфраструктуре.

Опыт других видов транспорта, а также региональных безразрешительных систем в области автомобильных перевозок (ЕС) указывает на необходимость либерализации использования разрешительных систем на автомобильном транспорте: активное развитие многосторонних разрешительных систем в отношении перевозок с третьими странами (промежуточный этап) и отмена всех видов разрешений.

Организация международных автомобильных пассажирских перевозок. Международные перевозки пассажиров выполняются по дорогам, автобусами через пограничные переходы, автомобильные пункты пропуска, открытые для международного автомобильного сообщения, перевозчиками, зарегистрированными на территории одной их договаривающихся стран.

Для открытия маршрута перевозок пассажиров в международном сообщении перевозчику необходимо согласовать с иностранным партнером намерения об открытии маршрута.

В двусторонних межправительственных соглашениях об установлении автомобильных сообщений обычно имеется раздел о пассажирском сообщении. В нем находят регламентацию некоторые вопросы пассажирских перевозок. Выделяются регулярные и нерегулярные пассажирские перевозки.

На регулярные перевозки пассажиров распространяется разрешительный принцип. В соответствии с ним устанавливается определенный порядок выдачи разрешений, их форма, срок действия, возможность передачи разрешения другому перевозчику.

Для нерегулярных перевозок пассажиров, как правило, не устанавливается разрешительная система.

В двусторонних соглашениях обычно конкретизируются отдельные положения, касающиеся порядка выполнения пассажирских перевозок, в том числе условия продажи билетов, предоставления льгот отдельным категориям пассажиров, тарифы.

Устанавливаются требования к перевозчикам в отношении опубликования условий перевозки на автобусных линиях, применяемых тарифов, расписания движения.

Получив разрешение компетентного органа своей страны на открытие обусловленного маршрута международной автобусной перевозки, перевозчик как минимум за две недели обязан опубликовать условия перевозки, тариф и расписание движения автобусов во всех государствах, на территории которых находятся остановки для посадки и высадки пассажиров. Информация должна быть опубликована в каждом государстве, по территории которого проходит автобусная линия, на его языке и в соответствии с порядком, принятым в этом государстве.

Водитель автобуса, осуществляющий международные регулярные перевозки, должен иметь международное удостоверение водителя, заверенные оригиналы разрешений стран, по территории которых проходит маршрут, билетно-учетный лист, путевой лист, копию лицензии и лицензионную карточку. Все документы, необходимые для осуществления международных перевозок пассажиров, должны находиться у экипажа автобуса и предъявляться по требованию должностных лиц, осуществляющих контроль.

Пассажир должен иметь с собой документы, позволяющие ему пересекать государственные границы во время перевозки, а также должен подчиняться таможенным, валютным и другим административным правилам, которые относятся к нему и его багажу. За провоз багажа в багажном отсеке с пассажира взимается плата в соответствии с тарифом, и через кассу автовокзала выдается багажный билет. При помещении багажа в багажный отсек автобуса пассажиру взамен билета выдается багажная квитанция. Бесплатно с собой в салоне автобуса разрешается провозить ручную кладь.

2.2. Анализ законодательного и нормативно-правового регулирования автомобильного транспорта, осуществляющего международные перевозки грузов и пассажиров, транзитные перевозки, включая требования к профессиональной подготовке водителей Республики Беларусь

Регулирование развития автомобильного транспорта[2]. Основу законодательства в сфере транспорта в Республике Беларусь составляют:

- Гражданский кодекс Республики Беларусь;

[2] Здесь и далее используются законодательные и нормативно-правовые акты из Национального центра правовой информации (http://ncpi.gov.by/), Информационно-правовой системы по законодательству Республики Беларусь «Эксперт» (http://www.expert.by/)

- законы «О местном управлении и самоуправлении в Республике Беларусь», «Об основах транспортной деятельности», «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках», другие транспортные уставы и кодексы;

- правовые предписания из смежных отраслей права, в том числе административного, трудового и антимонопольного;

- иные законодательные акты, регулирующие отношения в области транспорта общего пользования;

- нормы международных договоров, подписанных Республикой Беларусь;

- подзаконные нормативные правовые акты (республиканских и местных органов власти);

- технические нормативные правовые акты, в том числе нормы, нормативы и технические условия.

Принятие Закона Республики Беларусь от 5 мая 1998г. №140-З «Об основах транспортной деятельности» послужило началом отсчета процесса формирования национального транспортного законодательства. Именно этот закон стал не только фундаментом, но и установил единые принципы и подходы к его формированию, сквозную терминологию и механизмы реализации основных правовых предписаний. В последующие годы на его основе был принят целый пакет транспортных законов и кодексов отраслевого и общетранспортного характера.

Главное достоинство Закона «Об основах транспортной деятельности» в том, что впервые на законодательном уровне определен спектр работ и услуг, относящихся к транспортной деятельности, что изменило отношение к транспорту исключительно как к перевозчику. Закон «Об основах транспортной деятельности» направлен на определение правовых, экономических и организационных основ транспортной деятельности и принципов ее осуществления, установление основных прав и обязанностей субъектов транспортной деятельности.

Статьей 1 Закона «Об основах транспортной деятельности» определено, что транспортная деятельность – совокупность организационных и технологических операций по перемещению грузов, пассажиров и багажа автомобильным, воздушным, железнодорожным, морским, внутренним водным, городским электрическим транспортом, метро и иным транспортом, а также транспортно-экспедиционная деятельность, другие связанные с перевозкой транспортные работы и услуги, выполняемые (оказываемые) на договорной основе или иных законных основаниях.

Осуществление транспортной деятельности основывается на принципах, определенных статьей 4 Закона «Об основах транспортной деятельности»:

- равенства субъектов транспортной деятельности;

- сочетания интересов государства с интересами субъектов транспортной деятельности и их взаимной ответственности;

- безопасности транспортной деятельности.

Также, Законом «Об основах транспортной деятельности» определены основные права и обязанности производителей (статья 7) и потребителей (статья 8) транспортных работ и услуг.

Государственное регулирование транспортной деятельности осуществляется Президентом Республики Беларусь, Советом Министров Республики Беларусь, Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, другими республиканскими органами государственного управления и иными государственными организациями, подчиненными Правительству Республики Беларусь, в пределах их компетенции (статья 10).

Государственное регулирование транспортной деятельности включает:

- проведение единой государственной политики в области транспортной деятельности;

- формирование нормативно-правовой базы, регламентирующей транспортную деятельность;

- формирование системы информационного обеспечения в области транспортной деятельности;

- разработку и реализацию направлений и программ развития транспортной деятельности, а также ее государственную поддержку;

- обеспечение условий для развития рынка транспортных работ и услуг, конкурентной среды в области транспортной деятельности через подтверждение соответствия объектов транспортной деятельности, транспортных работ и услуг требованиям технических нормативных правовых актов в области технического нормирования и стандартизации, лицензирование, приватизацию;

- разработку требований по обеспечению безопасности транспортной деятельности, а также норм охраны окружающей среды;

- организацию международного сотрудничества в области транспортной деятельности;

- иное государственное регулирование в соответствии с актами законодательства Республики Беларусь.

В развитие Закона «Об основах транспортной деятельности» в сфере автомобильного транспорта принят Закон Республики Беларусь от 14 августа 2007г. №

278-З «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках». Этот Закон регулирует отношения, возникающие при организации и выполнении автомобильных перевозок, а также при выполнении (оказании) работ (услуг), связанных с такими перевозками, за исключением: внутриреспубликанских автомобильных перевозок для собственных нужд; автомобильных перевозок транспортными средствами специального назначения, оперативного назначения и специальными легковыми автомобилями; воинских автомобильных перевозок и ряда других перевозок.

В соответствии со статьей 5 Закона государственное регулирование и управление в области автомобильного транспорта и автомобильных перевозок включает:

формирование и проведение государственной политики;

создание условий для удовлетворения потребностей юридических и физических лиц в автомобильных перевозках, а также в работах (услугах), связанных с такими перевозками;

создание условий для развития международных автомобильных перевозок, в том числе для обновления парка транспортных средств, используемых для выполнения международных автомобильных перевозок грузов;

регулирование доступа автомобильных перевозчиков на внутренний и международный рынки автомобильных перевозок;

защиту внутреннего рынка автомобильных перевозок;

формирование тарифной политики при выполнении автомобильных перевозок;

создание условий для безопасного выполнения автомобильных перевозок, а также выполнения (оказания) работ (услуг), связанных с такими перевозками;

охрану окружающей среды при выполнении автомобильных перевозок;

иные формы и методы в соответствии с законодательством.

В соответствии со статьей 7 государственное регулирование и управление в области автомобильного транспорта и автомобильных перевозок осуществляются Президентом Республики Беларусь, Советом Министров Республики Беларусь, Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, другими республиканскими органами государственного управления, местными Советами депутатов, местными исполнительными и распорядительными органами в пределах их компетенции. В статьях 8,9,10,12 перечислены полномочия перечисленных органов управления.

К числу нормативных правовых актов, регулирующих автомобильные перевозки, относится Закон Республики Беларусь «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности» от 2 декабря 1994 г. №3434-XII. Настоящий Закон определяет правовые,

экономические и организационные основы регулирования отношений, связанных с осуществлением дорожной деятельности, обеспечением сохранности автомобильных дорог, улучшением их технического уровня и эксплуатационного состояния, пользованием автомобильными дорогами, в целях удовлетворения потребностей экономики и населения в транспортных услугах.

Также к ним относится Закон Республики Беларусь «О транспортно-экспедиционной деятельности» от 13 июня 2008 г. № 124-З. Закон определяет правовые и организационные основы осуществления транспортно-экспедиционной деятельности в Республике Беларусь в целях создания условий для обеспечения потребностей экономики и населения в транспортно-экспедиционных услугах.

Также к ним относится Закон Республики Беларусь «О перевозках опасных грузов» от 6 июня 2001 г. №32-З. Закон устанавливает правовые, экономические и организационные основы регулирования отношений в области перевозки опасных грузов в Республике Беларусь и направлен на повышение уровня безопасности перевозок опасных грузов, предупреждение аварий и инцидентов при осуществлении этих перевозок.

В Беларуси разработана Государственная программа развития транспортного комплекса Республики Беларусь на 2016 - 2020 годы (утверждена Постановлением Совета Министров Республики Беларусь 28.04.2016 № 345) (далее - Государственная программа) в соответствии с приоритетом социально-экономического развития Республики Беларусь - эффективные инвестиции и ускоренное развитие инновационных секторов экономики [28]. Целью Государственной программы является удовлетворение потребностей населения и экономики республики в транспортных услугах.

Государственной программой предусмотрено достижение следующих сводных целевых показателей работы транспорта при благоприятных внешних условиях:

увеличение грузооборота транспорта до 106,8 процента в 2020 году по отношению к 2015 году (без трубопроводного транспорта);

рост пассажирооборота транспорта до 102,4 процента в 2020 году по отношению к 2015 году.

Государственная программа включает:

подпрограмму 1 «Развитие железнодорожного транспорта Республики Беларусь»;

подпрограмму 2 «Развитие автомобильного, городского электрического транспорта и метрополитена Республики Беларусь»;

подпрограмму 3 «Развитие внутреннего водного и морского транспорта Республики Беларусь»;

подпрограмму 4 «Развитие гражданской авиации Республики Беларусь».

Кроме мероприятий, реализуемых в рамках подпрограмм Государственной программы, планируется проведение работ по ряду направлений, характерных для всех видов транспорта. И, в частности, обеспечение взаимодействия с международными транспортными организациями, членом которых является Республика Беларусь, и их рабочими органами, а также международными организациями, образованными в рамках Союзного государства, Содружества Независимых Государств, Евразийского экономического союза, по вопросам деятельности транспорта. Конкретных совместных проектов в рамках ЕАЭС не предусмотрено в отличие, например, от реализации подпрограммы 3 в рамках Европейского соглашения о важнейших внутренних водных путях. Так, в соответствии со взятыми Республикой Беларусь обязательствами в рамках Европейского соглашения о важнейших внутренних водных путях международного значения от 19 января 1996 года будет продолжена работа по ликвидации узких мест международного водного пути Е 40. Для этого будет проведена реконструкция гидроузлов № 3 «Рагодощ», № 2 Перерубˮ и № 4 «Овзичи» восточного склона Днепровско-Бугского канала [28].

В Беларуси также разработана Республиканская программа развития логистической системы и транзитного потенциала на 2016–2020 годы (утверждена Постановлением Совета Министров Республики Беларусь 18.07.2016 № 560) [29]. Эта программа разработана с учетом приоритетов социально-экономического развития Республики Беларусь, одним из которых является рост и диверсификация экспорта товаров и услуг, обеспечение сбалансированности внешней торговли. Ее целью является совершенствование условий логистической деятельности, повышение эффективности использования инфраструктуры, необходимой для оказания логистических услуг (далее – логистическая инфраструктура), и транзитного потенциала Республики Беларусь.

Республиканской программой предусмотрено достижение к 2020 году по отношению к 2015 году при благоприятных внешних условиях следующих значений целевых показателей:

рост объема логистических услуг в 1,5 раза;

увеличение общей складской площади логистических центров в 1,64 раза;

увеличение к 2020 году доходов от транзита, которые включают доходы от транзита нефти, природного газа и транзита в сфере транспорта (за исключением трубопроводного транспорта), до 1525,1 млн. долларов США.

Конкретных совместных проектов в рамках ЕАЭС в этой программе также не предусмотрено, но в мероприятиях данной программы намечены дальнейшие переговоры

в ЕАЭС в сфере транспорта. Например, предусматривается развитие гарантийных механизмов при транзите товаров автомобильным транспортом по таможенной территории ЕАЭС, продолжение работы по унификации весогабаритных параметров при проезде транспортных средств по автомобильным дорогам, расположенным по направлениям международных транспортных коридоров, связывающих государства – члены ЕАЭС и т.д.

Регулирование международных автомобильных перевозок. Международные перевозки грузов перевозчиками государств-членов ЕАЭС регулируются Договором о Евразийском экономическом союзе, подписанном 29 мая 2014 года и двусторонними соглашениями между государствами-членами о международном автомобильном сообщении.

Правовое регулирование международных грузовых перевозок осуществляется на основе норм международного права и внутреннего законодательства отдельных стран. В связи с тем, что каждый вид транспорта имеет свои особенности международные транспортные соглашения и конвенции разработаны для каждого вида транспорта в отдельности, хотя в последнее время активно разрабатываются и внедряются унифицированные нормативные акты для регулирования смешанных перевозок грузов.

К числу основных законов, регулирующих международные автомобильные перевозки в Беларуси относится Закон «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках. Так в статье 18 указаны особенности выполнения международных автомобильных перевозок. При выполнении транспортными средствами международных автомобильных перевозок по территории Республики Беларусь должны применяться тахографы, если иное не предусмотрено международными договорами Республики Беларусь.

Автомобильный перевозчик, выполняющий международные автомобильные перевозки грузов, должен отвечать критериям деловой репутации и финансового состояния, установленным Правилами автомобильных перевозок грузов, а также привлекать к выполнению международных автомобильных перевозок грузов водителей, уровень подготовки которых соответствует требованиям, установленным законодательством.

Международные договоры со странами, входящими в ЕАЭС

1.Соглашение между Правительством Республики Беларусь и Правительством Республики Армения о международном автомобильном сообщении от 20 сентября 1997 года (статья 9).

2. Соглашение между Правительством Республики Беларусь и Правительством Республики Казахстан о международном автомобильном сообщении от 19 января 2004 года (статья 7).

3. Соглашение между Министерством транспорта Российской Федерации и Министерством транспорта Республики Беларусь об автомобильном сообщении от 20 июля 1992 года.

Другие двусторонние международные соглашения, заключенные Республикой Беларусь с иностранными государствами в области автомобильного транспорта приведены в приложении Б.

В Республике Беларусь деятельность в области автомобильного транспорта - лицензируемый вид деятельности. Для осуществления международных автомобильных перевозок грузов субъекту хозяйствования, зарегистрированному в Республике Беларусь, необходимо получить специальное разрешение (лицензию) (подпункт 4.5 Перечня видов деятельности, на осуществление которых требуются специальные разрешения (лицензии), и уполномоченных на их выдачу государственных органов и государственных организаций (приложение 1 к Положению о лицензировании отдельных видов деятельности, утвержденному Указом Президента Республики Беларусь от 01.09.2010 N 450).

При этом специальное разрешение (лицензия) не требуется для выполнения международных автомобильных перевозок грузов с использованием автомобиля, предназначенного для перевозки грузов, разрешенный максимальный вес, которого, включая вес прицепа (полуприцепа), не превышает 3,5 тонны (абзац 3 часть 2 п 120 Положения о лицензировании).

В системе лицензирования автомобильные перевозки, осуществляемые за пределы Республики Беларусь, относятся к международным перевозкам.

Международными признаются автомобильные перевозки, выполняемые за пределы (за пределами) территории Республики Беларусь, из-за ее пределов, а также транзитные автомобильные перевозки, выполняемые через территорию Республики Беларусь между двумя пунктами пересечения Госграницы в местах, установленных законодательством (статья 1 Закона N 278-З).

Заключение договора автомобильной перевозки груза подтверждается составлением товарно-транспортной накладной или другого транспортного документа (часть 3 статьи 37 Закона Республики Беларусь от 14.08.2007 N 278-З «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках», в редакции от 04.01.2010 № 109-З), к которым относятся:

- путевой лист (Инструкция о порядке оформления транспортных документов, утвержденная Постановлением Министерства финансов Республики Беларусь от 26.11.2010 N 138 (далее - Инструкция N 138));

- заказ-поручение (при оказании услуг физическим лицам) (пункт 11 Инструкции N 138);

- ТТН (Инструкция по заполнению типовых форм первичных учетных документов ТТН-1 «Товарно-транспортная накладная» и ТН-2 «Товарная накладная», утвержденная Постановлением Министерства финансов Республики Беларусь от 18.12.2008 N 192);

- международная товарно-транспортная накладная CMR (Постановление Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 24.06.2004 N 23 «Об утверждении бланка международной товарно-транспортной накладной «CMR» и Инструкции по ее заполнению»);

- иные документы (статья 40 Закона N 278-З).

Необходимо иметь в виду, что к управлению составами транспортных средств с тягачами, участвующими в перевозке грузов в международном сообщении, допускаются водители, имеющие общий стаж работы не менее трех лет в качестве водителя категорий «С» и «Е», в т.ч. не менее одного года в качестве водителя категории «Е».

Контроль за юридическими и физическими лицами при осуществлении ими лицензируемой на автомобильном транспорте деятельности осуществляет Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь через Транспортную инспекцию Республиканского унитарного предприятия международных автомобильных сообщений «Интеравтотранс».

Непосредственно сама грузоперевозка должна осуществляться в соответствии с Постановлением Совета министров Республики Беларусь от 30 июня 2008 г. № 970 «Об утверждении правил автомобильных перевозок грузов (в ред. постановлений Совмина от 15.12.2008 N 1936, от 30.12.2010 N 1910, от 21.02.2011 N 222, от 13.04.2011 N 488, от 13.04.2011 N 493).

Перевозка опасных грузов должна осуществляться в соответствии с Правила по обеспечению безопасной перевозки опасных грузов автомобильным транспортом в Республики Беларусь, утвержденными Постановлением Министерства по чрезвычайным ситуациям Республики Беларусь от 8 декабря 2010 г. № 61.

Особенностью осуществления международных перевозок по сравнению с внутренними перевозками является то, что источниками их правового регулирования являются как национальное законодательство, так и международные правовые акты.

13.06.2017 г. был принят Закон №50-З, который вносит изменения в Закон «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках». В законе конкретизируется правовое регулирование организации и перевозки пассажиров автомобилями-такси. Документ дополнен определением «электронная информационная система», кроме того положениями, которые устанавливают особенности выполнения перевозок пассажиров автомобилями-такси, клиентам предоставляется широкий спектр услуг.

В ст. 40 Закона определен четкий перечень транспортных документов при выполнении автомобильных перевозок грузов. К ним относятся: путевой лист; ТТН; CMR-накладная, другие документы в соответствии с Правилами. Документ разграничил применение ТТН-1 для внутриреспубликанских и CMR-накладной для международных перевозок, исключается применение одновременно двух ТН.

Законом № 50-З Министерство транспорта и коммуникаций наделено полномочиями по установлению порядка оформления транспортных документов. Обеспечить передачу перевозчику или его представителю определенные документов, примерный перечень которых представлен в пункте 22 Правил автомобильных перевозок грузов, обязан грузоотправитель.

Устранено противоречие в Законе и КДПГ, принятой в г. Женеве 19 мая 1956 г., которая имеет приоритет перед национальным законодательством. В соответствии с новой редакцией ст. 44 Закона перевозчик обязан проверить только наличие транспортных документов (раньше, нужно было проверить правильность оформления).

Также грузоотправитель теперь ответственен перед авто перевозчиком и 3-ми лицами за убытки, которые возникли в связи с неправильностью сведений, указанных в документах, которые оформляются грузоотправителем, или если необходимые документы отсутствуют. Это позволяет исключить перевозчика из зоны ответственности по нарушениям, которые предусмотрены ч. 4 ст. 12.17 КоАП РБ.

С 1 января 2016 г. была введена в действие Хартия качества международных автомобильных грузовых перевозок в системе многосторонней квоты ЕКМТ, применение ее положений начнется с 01.01.2018 г. Она принята для развития рынка международных грузовых автоперевозок в Европе и распространяется на перевозки, которые выполняются с использованием разрешений ЕКМТ. Страна-участница ЕКМТ, которая претендует на получение разрешений ЕКМТ, на законодательном уровне должна подтвердить, что на территории страны соблюдаются требования Хартии качества, что будет проверяться в рамках специального аудита.

Также для того, чтобы реализовать договоренности, которые достигнуты главами государств-членов ЕАЭС, ст. 19 Закона предусматривается, что выполнение

внутриреспубликанских автомобильных перевозок автомобильными перевозчиками государств — членов ЕАЭС будет осуществляться на основании международных правовых актов, которые составляют право ЕАЭС, при соблюдении условий, установленных законодательством. Таким образом, закон позволит устранить пробелы в законодательстве, увеличит эффективность государственного управления в этой сфере, будет развивать транзитный потенциал.

Регулирование международных перевозок грузов. В Законе «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» установлены общие правила автомобильных перевозок грузов. Так, согласно Статьи 15, правилами автомобильных перевозок грузов устанавливаются:

общие условия выполнения автомобильных перевозок грузов;

условия выполнения автомобильных перевозок отдельных видов грузов;

условия выполнения автомобильных перевозок грузов физических лиц;

требования по обеспечению безопасного выполнения автомобильных перевозок грузов;

требования к автомобильным перевозчикам, водителям и транспортным средствам при выполнении внутриреспубликанских и международных автомобильных перевозок грузов;

критерии и порядок подтверждения деловой репутации и финансового состояния автомобильного перевозчика, выполняющего международные автомобильные перевозки грузов;

права, обязанности и ответственность автомобильного перевозчика и заказчика автомобильных перевозок грузов;

иные положения, предусмотренные настоящим Законом и иными законодательными актами.

Нормативные правовые акты и стандарты в области грузоперевозок. Нормативно правовая база грузоперевозок – включает в себя свод законов, распоряжений, постановлений, которые регулируют деятельность в сфере грузоперевозок:

1. Правила автомобильных перевозок грузов, утвержденные Постановлением Совета Министров Республики Беларусь 30 июня 2008 г. №970.

2. Постановление Совета Министров Республики Беларусь «Об утверждении наименований международных автомобильных дорог» от 12 марта 2005 г. №268.

3. Постановление Совета Министров Республики Беларусь «Об утверждении положения о пунктах пропуска через государственную границу Республики Беларусь» от 16 декабря 1997 г. №1664.

4. Постановление Совета Министров Республики Беларусь «Об утверждении положений о порядке регистрации транспортных средств, используемых для перевозки опасных грузов, порядке допуска транспортных средств к перевозке опасных грузов…» от 6 августа 2009 г. №1030.

5. Постановление Совета Министров Республики Беларусь «Об утверждении типовых форм первичных учетных документов ТТН-1 «Товарно-транспортная накладная» и ТН-2 «Товарная накладная» и Инструкции по заполнению типовых форм первичных учетных документов ТТН-1 «Товарно-транспортная накладная» и ТН-2 «Товарная накладная» от 18 декабря 2008 г. №192.

6. Постановление Совета Министров Республики Беларусь «Об утверждении Правил транспортно-экспедиционной деятельности» от 30 декабря 2006 г. №1766.

7. Постановление Совета Министров Республики Беларусь «О некоторых вопросах функционирования системы цифровых тахографов» от 11 июня 2010 г. 3903.

8.Постановление Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь «Об утверждении положения о рабочем времени и времени отдыха для водителей автомобильного транспорта» от 25 ноября 2010 г. №82.

Перечень нормативных правовых актов, регламентирующих вопросы транспортного (автомобильного) контроля на национальном уровне Республики Беларусь.

Контроль наличия разрешения на проезд автотранспортных средств иностранных государств по территории Республики Беларусь

1. Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 27 января 2014 г. № 71 «Об утверждении Положения о порядке осуществления автомобильного контроля таможенными органами и Транспортной инспекцией Министерства транспорта и коммуникаций»;

Целями осуществления автомобильного контроля являются:

- контроль соблюдения владельцами (пользователями) транспортных средств законодательства в области международных автомобильных перевозок;

- контроль и учет использования разрешений на проезд автомобильных транспортных средств иностранных государств по территории Республики Беларусь;

- предупреждение и пресечение административных правонарушений, совершаемых при выполнении международных автомобильных перевозок по территории Республики Беларусь;

- обеспечение полноты уплаты владельцами (пользователями) транспортных средств, осуществляющих международные автомобильные перевозки, сборов, иных обязательных платежей, а также штрафов в соответствии с законодательными актами.

2. Кодекс Республики Беларусь об административных правонарушениях от 21 апреля 2003 г. № 194-З (статья 18.42).

Кодекс Республики Беларусь об административных правонарушениях определяет, какие деяния являются административными правонарушениями, закрепляет основания и условия административной ответственности, устанавливает административные взыскания, которые могут быть применены к физическим лицам, совершившим административные правонарушения, а также к юридическим лицам, признанным виновными и подлежащими административной ответственности в соответствии с настоящим Кодексом.

Контроль за уплатой сбора за проезд автомобильных транспортных средств иностранных государств по автомобильным дорогам общего пользования Республики Беларусь

1.Налоговый Кодекс Республики Беларусь (Особенная часть, глава 22); Кодекс устанавливает систему налогов, сборов (пошлин), взимаемых в республиканский и (или) местные бюджеты, основные принципы налогообложения в Республике Беларусь, регулирует властные отношения по установлению, введению, изменению, прекращению действия налогов, сборов (пошлин) и отношения, возникающие в процессе исполнения налогового обязательства, осуществления налогового контроля, обжалования решений налоговых органов, действий (бездействия) их должностных лиц, а также устанавливает права и обязанности плательщиков, налоговых органов и других участников отношений, регулируемых налоговым законодательством.

2.Указ Президента Республики Беларусь от 15 июня 2006 г. № 395 «Об освобождении от уплаты сбора за проезд автомобильных транспортных средств иностранных государств по автомобильным дорогам общего пользования Республики Беларусь»;

3.Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 27 января 2014 г. № 71 «Об утверждении Положения о порядке осуществления автомобильного контроля таможенными органами и Транспортной инспекцией Министерства транспорта и коммуникаций.

Контроль за проездом тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств.

1. Кодекс Республики Беларусь «Об административных правонарушениях» от 21 апреля 2003 г. N 194-З;

2. Закон Республики Беларусь от 25 ноября 2004 г. N 342-з «О ратификации соглашения о введении международного сертификата взвешивания грузовых транспортных средств на территориях государств - участников содружества независимых государств»;

3. Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 16 августа 2005 г. N 907 «Об определении министерства транспорта и коммуникаций компетентным органом по исполнению соглашения о введении международного сертификата взвешивания грузовых транспортных средств на территориях государств - участников содружества независимых государств»;

4. «Соглашение о введении международного сертификата взвешивания грузовых транспортных средств на территориях государств - участников содружества независимых государств»;

5. Процессуально-исполнительный кодекс Республики Беларусь «Об административных правонарушениях» от 20 декабря 2006 г. № 194-З;

6. Постановление совета министров Республики Беларусь от 17 февраля 2012 г. N 156 «Об утверждении единого перечня административных процедур, осуществляемых государственными органами и иными организациями в отношении юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, внесении дополнения в постановление совета министров Республики Беларусь от 14 февраля 2009 г. N 193 и признании утратившими силу некоторых постановлений совета министров Республики Беларусь»;

7. Постановление Совета министров Республики Беларусь от 4 сентября 2002 г. N 1218 «О создании транспортной инспекции министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь»;

8. Закон Республики Беларусь от 5 января 2008 г. N 313-З «О дорожном движении»; 9. Закон Республики Беларусь от 2 декабря 1994 г. N 3434-xii «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности»;

10. Постановление совета министров Республики Беларусь от 27 января 2014 г. N 71 «Об утверждении положения о порядке осуществления автомобильного контроля таможенными органами и транспортной инспекцией министерства транспорта и коммуникаций, внесении изменений в постановления совета министров республики Беларусь от 4 сентября 2002 г. N 1218 и от 17 февраля 2012 г. N 156, признании утратившими силу постановления совета министров Республики Беларусь от 30 мая 2008 г. N 776 и отдельных структурных элементов постановлений совета министров Республики Беларусь»;

11. Постановление министерства транспорта и коммуникаций республики Беларусь от 25 августа 2011 г. N 50 «Об утверждении инструкции о порядке участия в дорожном движении тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств»;

12. Постановление министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 6 февраля 2014 г. N 2 «Об утверждении инструкции о порядке проведения транспортной инспекцией министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь мероприятий технического (технологического, поверочного) характера»;

13. Постановление совета министров Республики Беларусь от 30 июня 2008 г. N 970 «Об утверждении правил автомобильных перевозок грузов»;

14. Указ президента Республики Беларусь от 26 ноября 2010 г. N 613 «О проезде тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования Республики Беларусь».

Регулирование международных перевозок пассажиров. В Законе «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» Статьей 14 регламентируются правила автомобильных перевозок пассажиров.

Правилами автомобильных перевозок пассажиров устанавливаются:

общие условия выполнения автомобильных перевозок пассажиров;

условия выполнения автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении;

условия выполнения автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении;

условия выполнения автомобильных перевозок организованных групп детей;

порядок создания и деятельности контрольно-ревизорских служб на автомобильном транспорте;

порядок организации работы пассажирских терминалов;

порядок выполнения автомобильной перевозки багажа и ручной клади;

требования по обеспечению безопасного выполнения автомобильных перевозок пассажиров;

требования к автомобильным перевозчикам, водителям и транспортным средствам при выполнении внутриреспубликанских и международных автомобильных перевозок пассажиров;

права, обязанности и ответственность автомобильного перевозчика, заказчика автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении, заказчика автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении, оператора автомобильных перевозок пассажиров, диспетчера автомобильных перевозок пассажиров

в нерегулярном сообщении, оператора такси, диспетчера такси, владельца пассажирского терминала, пассажира;

требования, предъявляемые к электронным информационным системам;

иные положения, предусмотренные настоящим Законом и иными законодательными актами.

Международные автомобильные перевозки пассажиров в регулярном сообщении выполняются автомобильными перевозчиками, получившими разрешение на выполнение международных автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении.

Для получения указанного разрешения автомобильные перевозчики представляют в Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь заявление, схему маршрута (схемы маршрутов) международных автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении, расписание движения транспортных средств по этому маршруту, согласованное с владельцами пассажирских терминалов, расположенных на территории Республики Беларусь, таблицы стоимости проезда пассажиров и провоза багажа, график работы водителей, иные документы, предусмотренные Советом Министров Республики Беларусь.

В разрешении на выполнение международных автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении должны быть указаны маршрут международных автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении, пункты пересечения Государственной границы Республики Беларусь, сведения об автомобильных перевозчиках (наименование и место нахождения юридического лица, фамилия, собственное имя, отчество (если таковое имеется), адрес регистрации по месту жительства индивидуального предпринимателя), периодичность движения, срок действия разрешения. В разрешении на выполнение международных автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении могут быть указаны особые отметки, установленные Правилами автомобильных перевозок пассажиров.

Порядок составления расписания движения транспортных средств по маршруту международных автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении, внесения изменений и (или) дополнений в него устанавливается Правилами автомобильных перевозок пассажиров.

Начальный и конечный остановочные пункты маршрутов международной автомобильной перевозки пассажиров в регулярном сообщении должны находиться на автовокзале или автостанции.

Важным элементом организации перевозки пассажиров является Договор автомобильной перевозки пассажира. По договору автомобильной перевозки пассажира

автомобильный перевозчик обязуется перевезти пассажира в пункт назначения, а в случае сдачи пассажиром багажа также доставить багаж в пункт назначения и выдать его пассажиру или уполномоченному на получение багажа лицу. Пассажир, если иное не предусмотрено договором, законодательными актами или международными договорами Республики Беларусь, обязуется уплатить установленную плату за проезд, а при сдаче багажа – и за провоз багажа.

Договор автомобильной перевозки пассажира считается заключенным с момента посадки пассажира в транспортное средство.

Регулирование транзитных перевозок. Как известно, транзитными называются международные перевозки, когда грузы и пассажиры перемещаются через территорию промежуточных одного или нескольких государств. Так, перевозка грузов и пассажиров из Республики Беларусь в Калининградскую область Российской Федерации через территорию Литвы для последней будет транзитной международной перевозкой. Главная цель таможенных транзитных систем государства – максимально облегчить и ускорить международные перевозки под таможенными печатями и пломбами, обеспечить надежность таможенного контроля и соответствующие гарантии для транзитных стран.

При осуществлении транзитных перевозок автомобильным транспортом устанавливаются таможенные процедуры таможенного транзита в соответствии с Законом Республики Беларусь «О таможенном регулировании в Республике Беларусь» от 10 января 2014 г. № 129-З и Таможенном кодексе Таможенного союза. (С 1 января 2018 г. вступил в силу Договор о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза»).

В соответствии со статьей 186 указанного Закона содержание таможенной процедуры таможенного транзита и условия помещения товаров под таможенную процедуру таможенного транзита определены соответственно статьями 215 и 216 Таможенного кодекса Таможенного союза, а также международными договорами Республики Беларусь.

Для целей указанной статьи под внутренним таможенным органом понимается ведомственный пункт таможенного оформления, а под таможенным органом в месте прибытия и таможенным органом в месте убытия – республиканский пункт таможенного оформления.

Особенности таможенного транзита иностранных товаров по территории Республики Беларусь от одного внутреннего таможенного органа до другого внутреннего таможенного органа, от таможенного органа в месте прибытия до внутреннего таможенного органа, от внутреннего таможенного органа до таможенного органа в месте убытия, в том числе в отношении международных почтовых отправлений и товаров,

перемещаемых железнодорожным, внутренним водным транспортом и воздушными судами, устанавливаются Государственным таможенным комитетом Республики Беларусь.

Государственный таможенный комитет Республики Беларусь вправе принимать решения о лишении права пользования положениями Таможенной конвенции Организации Объединенных Наций о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП, 1975 г.) от 14 ноября 1975 года (далее в настоящей статье – Конвенция МДП) на территории Республики Беларусь перевозчика, виновного в нарушении таможенного законодательства Таможенного союза, законодательства Республики Беларусь о таможенном регулировании и иных правил, применяемых при международной перевозке грузов, а также давать разъяснения по применению Конвенции МДП и публиковать списки перевозчиков, лишенных права пользования положениями Конвенции МДП на территории Республики Беларусь.

Порядок и основания принятия решений о лишении перевозчика права пользования положениями Конвенции МДП на территории Республики Беларусь и о возобновлении такого права определяются Правительством Республики Беларусь.

Порядок заполнения и использования книжки МДП, а также реализации иных положений Конвенции МДП определяется Государственным таможенным комитетом Республики Беларусь.

При выпуске товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита два экземпляра транспортных (перевозочных) и коммерческих документов, если иное не установлено таможенным законодательством Таможенного союза, предназначенных для таможенных органов отправления и назначения, подлежат идентификации путем проставления на документах печатей и (или) штампов и (или) нанесения специальных марок, наклеек, специальных защитных приспособлений, в том числе путем использования иных средств, позволяющих однозначно идентифицировать документы.

Если это предусмотрено таможенным законодательством Таможенного союза, в целях подтверждения надлежащего исполнения обязанностей перевозчиком при перевозке товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита указанные отметки проставляются на третьем экземпляре транспортного (перевозочного) документа.

Одновременно с указанными способами идентификации документов могут применяться иные способы идентификации, определяемые Государственным таможенным комитетом Республики Беларусь.

Выпуск в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита товаров в

несобранном или разобранном виде, перемещаемых разными партиями одним или несколькими транспортными средствами, допускается с указанием единого кода по Товарной номенклатуре внешнеэкономической деятельности при наличии решения по классификации товара в несобранном или разобранном виде и (или) предварительного решения, выданных таможенными органами государств – членов Таможенного союза, либо экспортной декларации страны вывоза товаров, содержащей сведения о классификационном коде товара в собранном виде.

Место доставки товаров устанавливается в соответствии со статьей 220 Таможенного кодекса Таможенного союза. Таможенный орган отправления исходя из характера товара вправе устанавливать место доставки независимо от сведений, указанных в транспортных (перевозочных) документах.

Местом доставки товаров может являться зона таможенного контроля, созданная по заявлению получателя товаров таможенным органом, в регионе деятельности которого находится такой получатель, при ввозе в Республику Беларусь через таможенную границу Таможенного союза живых животных, а также товаров, поставляемых в адрес государственных органов и (или) государственных организаций, подчиненных Правительству Республики Беларусь, о чем Государственный таможенный комитет Республики Беларусь проинформирован соответствующим государственным органом или государственной организацией.

Местом доставки товаров также может являться зона таможенного контроля, созданная по заявлению получателя товаров таможенным органом, в регионе деятельности которого находится такой получатель.

Транзитные автомобильные перевозки в Беларуси осуществляются через международные транспортные коридоры. Территорию Республики Беларусь пересекают два трансъевропейских транспортных коридора, определенных по международной классификации под номером II «Берлин – Варшава – Минск – Москва – Нижний Новгород» и IX «Хельсинки – Санкт-Петербург/Москва – Киев – Кишинев» с ответвлением IXB «Калининград/Клайпеда – Вильнюс – Минск – Киев – Кишинев». Они связывают Западную Европу со многими промышленными центрами Беларуси, России, Украины, Литвы, Молдовы и другими странами. Их общая протяженность на территории Беларуси превышает 1500 км.

В направлении Запад-Восток республику пересекает Критский коридор II: Берлин (Германия) – Варшава (Польша) – Минск (Белоруссия) – Москва (Россия) – Нижний Новгород (Россия), соединяющий Западную Европу, Польшу, Беларусь и Россию. Европейским Союзом определен высший приоритет для данного транспортного коридора

в связи с важным значением перемещающихся по нему торговых потоков между Западом и Востоком. Транспортный коридор призван удешевить и ускорить передвижение пассажиров и грузов, стимулировать развитие торговли между Западом и Востоком.

По II и IX трансъевропейским транспортным коридорам проходят основные транзитные потоки иностранных автотранспортных средств. Через пограничные пункты таможенного оформления (ППТО) Козловичи и Редьки II трансъевропейского транспортного коридора и ППТО Каменный Лог, Езерище и Новая Гута IX трансъевропейского транспортного коридора пропускается 54,4% всего транзитного потока автотранспортных средств.

На территории Беларуси в состав II международного транспортного коридора входит автомобильная дорога М-1/Е30 Брест (Козловичи) – Минск – Орша – граница Российской Федерации (Редьки), протяженностью 606 км, которая в 1994 – 1998 годах модернизирована в целях доведения ее до международных стандартов в соответствии с требованиями Европейского соглашения о международных автомагистралях. Для модернизации дороги были привлечены средства кредита Европейского банка реконструкции и развития. В соответствии с условиями Соглашения о предоставлении займа, решением Правительства Республики Беларусь с 1 ноября 1996 года с владельцев и пользователей транспортных средств взимается плата за проезд по этой дороге.

Кроме того, в 2007 – 2008 годах выполнен комплекс работ по улучшению транспортно-эксплуатационного состояния автомобильной дороги М-1/Е30 Брест (Козловичи) – Минск – граница Российской Федерации (Редьки), что позволило осуществлять движение по ней транспортных средств с нагрузкой на одиночную ось 11,5 т, в соответствии с Директивой ЕС 96/53/СЕ по нагрузкам автодорожных транспортных средств.

По своим техническим параметрам автомобильная дорога М-1/Е30 отвечает международным стандартам. Ее технико-эксплуатационное состояние и пропускная способность, а также пропускная способность автодорожных пограничных пунктов пропуска расположенных на белорусско-польском участке государственной границы полностью соответствует как существующим, так и прогнозируемым в ближайшей перспективе пассажиро- и грузопотокам.

В настоящее время дополнительных масштабных работ по ремонту автомобильной дороги М-1/Е30 не требуется. Основное финансирование направляется на регламентные работы по постоянному содержанию дороги в состоянии, обеспечивающем бесперебойный транзит автомобильного транспорта через территорию Республики

Беларусь. Ведутся работы по развитию объектов придорожного сервиса. Интенсивность движения на отдельных участках дороги достигает 8500 – 10000 автомобилей в сутки.

IX международный транспортный коридор с ответвлением № IXB. Автомобильная дорога М-8/Е95 граница Российской Федерации (Езерище) – Витебск – Гомель – граница Украины (Новая Гута) является участком IX международного транспортного коридора, который соединяет Россию, Беларусь, Украину, Молдову, Румынию, Болгарию, Грецию и пересекает территорию республики с севера на юг. Дорога имеет протяженность по территории республики 456 км.

Протяженность белорусского участка ответвления IXB этого международного транспортного коридора – автомобильных дорог на маршруте Киев – Минск – Вильнюс – Каунас – Клайпеда/Калининград, который обеспечивает выход грузовладельцев из областей восточной Украины и центральной России к специализированным портам Клайпеды, Вентспилса и Калининграда, составляет 508 км. В состав этого маршрута входят участки следующих республиканских автомобильных дорог: М-7/Е28 Минск – Ошмяны – граница Литовской Республики (Каменный Лог), М-6/Е28 Минск – Гродно – граница Республики Польша (Брузги) (км 10 – км 58), М-9 Кольцевая дорога вокруг г. Минска (км 10 – км 35), М-4 Минск – Могилев (км 12 – км 21), М-5/Е271 Минск – Гомель, М-8/Е95 граница Российской Федерации (Езерище) – Витебск – Гомель – граница Украины (Новая Гута) (км 403 – км 457).

По своим геометрическим параметрам и транспортно-эксплуатационным показателям дороги, входящие в IXB международный транспортный коридор соответствуют нормативам, определенным в Европейском соглашении о международных автомагистралях и Протоколе о международных автомобильных дорогах СНГ.

По автомобильным и железным дорогам Республики Беларусь, входящим в международные транспортные коридоры проходит также ряд транспортных маршрутов Евразийского экономического союза, включенных в Перечень транспортных маршрутов Евразийского экономического союза новая редакция которого утверждена Решением Межгоссовета ЕврАзЭС (на уровне глав правительств).

Транспортные маршруты, включенные в данный Перечень, сгруппированы по четырем транспортным направлениям: «Север - Юг» (Граница России с Финляндией – Санкт - Петербург - Москва - Волгоград - порты России и Казахстана на Каспийском море), «Юг - Запад» (Нижний Пяндж - Курган-тюбе - Душанбе - Джиргиталь – Карамык Ош - Бишкек - Шымкент - порт Атырау - порт Астрахань - Волгоград - порты России на Черном море), «Запад - Восток» (Граница Беларуси с Польшей - Минск - Москва - Нижний Новгород - Екатеринбург - Омск - Новосибирск - Тайшет - Забайкальск/морские

порты Приморского края) и «Азия - Европа» **(**Граница с КНР - Хоргос/Достык/Торугарт - Алматы - Шымкент - Кызыл-Орда - Актобе - Самара - Москва - Минск - Брест (порт Калининград)**.** Автомобильные и железные дороги Республики Беларусь включены в транспортные маршруты, проходящие по трем направлениям из четырех: «Север - Юг», «Запад - Восток» и «Азия - Европа».

Профессиональная подготовка водителей. Подготовка водителей автотранспортных средств в Республике Беларусь регулируется Постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 23 октября 2012 г. № 47 «Об утверждении единых программ подготовки, переподготовки и повышения квалификации водителей механических транспортных средств, кроме колесных тракторов, и лиц, обучающих управлению ими», включающую Единые программы подготовки водителей механических транспортных средств категории A, B, C, I, F, D и др.

Дальнейшая подготовка, переподготовка и повышение квалификации водителей осуществляется согласно «Инструкции о порядке организации подготовки и повышения квалификации водителей механических транспортных средств», утвержденной Постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 06.12.2002г. №45, которая определяет правовые и организационные основы подготовки, переподготовки и повышения квалификации водителей механических транспортных средств. Типовые программы подготовки водителей механических транспортных средств (далее - типовые программы) утверждаются Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь по согласованию с Министерством образования Республики Беларусь и Государственной автомобильной инспекцией Министерства внутренних дел Республики Беларусь.

Специализированные программы переподготовки и повышения квалификации водителей механических транспортных средств разрабатываются соответствующими министерствами, иными республиканскими органами государственного управления и подлежат согласованию с Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, Министерством образования Республики Беларусь и Государственной автомобильной инспекцией Министерства внутренних дел Республики Беларусь.

Специальные требования к водительскому составу при перевозке грузов и пассажиров приведены.

Квалификационные требования для водителей, осуществляющих международную перевозку грузов, отличаются от требований для водителей, осуществляющих международную перевозку пассажиров.

Международные автомобильные перевозки грузов могут выполняться на: транспортных средствах категорий «В» и «С», разрешенный максимальный вес которых не превышает 7500 кг, водителями не моложе 18 лет, с общим стажем работы в качестве водителя транспортных средств категории «В» и «С» не менее двух лет и имеющими свидетельство о профессиональной компетентности, выданное в установленном порядке;

В составах транспортных средств категорий «ВЕ», «СЕ» водителями не моложе 21 года с общим стажем работы в качестве водителя составов транспортных средств категорий "ВЕ", "СЕ" не менее двух лет, имеющими свидетельство о профессиональной компетентности, выданное в установленном порядке (в ред. постановления Совмина от 13.04.2011 N 493).

Водители, осуществляющие международную перевозку пассажиров, должны иметь общий стаж работы не менее трех лет в качестве водителя транспортных средств категории «Д», а также удостоверение по профессиональной подготовке для осуществления международных перевозок пассажиров.

Форма свидетельства профессиональной компетентности международных автомобильных перевозчиков для них определена Соглашением о гармонизации требований к дополнительному обучению и профессиональной компетентности международных автомобильных перевозчиков государств-участников СНГ от 24 ноября 2006 г. Поскольку автомобильные перевозчики государств-членов ЕАЭС одновременно являются и государствами-участниками СНГ, то она действительна и в ЕАЭС. На сегодняшний момент разработан проект протокола о внесении изменений в данное Соглашение от 1 ноября 2017 г. № 2410-р [30].

Хартией качества международных автомобильных грузовых перевозок в системе многосторонней квоты ЕКМТ установлены общие требования к подготовке водителей, к профессии и классификации нарушений в сфере ЕКМТ. Например, вводятся единые для всех стран-участниц ЕКМТ требования к предприятиям, которые осуществляют данные перевозки: деловая репутация, гармонизированная система контроля и санкций за нарушения требований Хартии и другое. Все это будет установлено Правилами автомобильных перевозок грузов.

Устанавливается порядок подтверждения профкомпетентности лиц, ответственных за организацию и выполнение международных перевозок, а также водителей, выполняющих международные перевозки грузов, в случае, когда подтверждение профкомпетентности таких водителей предусмотрено международными обязательствами РБ, и выдачи свидетельств, которые подтверждают профкомпетентность.

В целях обеспечения эффективного использования трудовых и материальных ресурсов на отдельные виды автомобильных перевозок могут вводиться ограничения (квоты) по количеству используемых транспортных средств определенного типа.

2.3. Анализ законодательного и нормативно-правового регулирования автомобильного транспорта, осуществляющего международные перевозки грузов и пассажиров, транзитные перевозки, включая требования к профессиональной подготовке водителей и специалистов в Российской Федерации

Регулирование развития автомобильного транспорта[3]. Источниками, регулирующими деятельность автомобильного транспорта, являются ***нормативные правовые акты***. Они содержат правовые нормы, которые устанавливают, изменяют или прекращают правоотношения в области организации и осуществления перевозок данными видами транспорта.

Указанные источники образуют определенную систему, включающую две группы:

I) законы;

II) подзаконные нормативные правовые акты [31].

I Законы. Приоритетное место среди источников, регулирующих деятельность автомобильного транспорта, занимают ***законы***, которые обладают высшей юридической силой. В соответствии с п. «О» ст. 71 Конституции РФ и п. 1 ст. 3 ГК гражданское законодательство составляет предмет исключительной компетенции Российской Федерации. Поэтому транспортные отношения имущественного характера, обусловленные деятельностью автомобильного транспорта по перевозкам, регулируются федеральными законами. В целом же группа законов, составляющих источники, которые регулируют перевозки автомобильным транспортом, включает Конституция РФ, федеральные конституционные законы (например, «О Правительстве Российской Федерации», закрепляющим наряду с другими вопросами общие положения о министерствах, их задачах и функциях, которые относятся и к Министерству транспорта РФ), федеральные законы (ГК, Федеральный закон «Устав автомобильного транспорта и

[3] Здесь и далее используются законодательные и нормативно-правовые акты из Национального центра правовой информации (http://ncpi.gov.by/), Информационно-правовой системы по законодательству Республики Беларусь «Эксперт» (http://www.expert.by/)

городского наземного электрического транспорта» от 08 ноября 2007 г. N 259-ФЗ (далее - УАТТНЭТ), Закон о страховании и некоторые другие).

Среди законов выделяется ***Конституция РФ*** как правовой фундамент всего законодательства. Основной Закон государства является базой для нормативных источников, регулирующих перевозки автомобильным транспортом. Он закрепляет принципы свободного перемещения товаров и услуг, свободы передвижения граждан, а также важнейшие положения, касающиеся управления федеральным транспортом. Относящиеся к транспортной сфере конституционные положения находят конкретизацию в законах и иных нормативных правовых актах. В частности, общие вопросы системы и функционирования федеральных органов исполнительной власти (министерств, ведомств, в том числе Министерства транспорта России), осуществления Правительством РФ руководства ими и контроля за их деятельностью урегулированы ***Федеральным конституционным законом от 17 декабря 1997 г. №2-ФКЗ «О Правительстве Российской Федерации»***. В нем закреплены также полномочия Правительства РФ по формированию федеральных целевых программ в различных областях и организации их выполнения, обеспечению проведения единой политики в социально-экономической сфере, в том числе и транспортной. На уровне Правительства РФ разрабатываются и реализуются стратегии развития каждого вида транспорта.

Порядок организации и осуществления перевозок регулируется ***Гражданским кодексом РФ***. В гл. 40 «Перевозка» закреплены общие условия перевозки, установлены правила ее организации, урегулированы перевозки в прямом смешанном сообщении, перевозки транспортом общего пользования. В ней регламентируются вопросы провозной платы, определения ее размеров, порядка взимания, возмещения расходов, понесенных в связи со льготами и преимуществами, установленными по провозной плате. В этой главе ГК определены виды договоров, заключаемых в связи с перевозкой, в том числе долгосрочный договор об организации перевозок, договор перевозки груза, договор перевозки пассажира, договоры, заключаемые между транспортными организациями. И наконец, ГК устанавливает ответственность сторон за нарушение обязательств по организации и осуществлению перевозки. Нормы гл. 40 ГК распространяют свое действие на перевозки всеми видами транспорта, в том числе, автомобильным и городским электрическим транспортом [32].

Отдельная глава ГК посвящена вопросам организации и предоставления экспедиционных услуг, связанных с перевозкой груза. Это гл. 41 «Транспортная экспедиция», в которой определяются содержание и форма договора транспортной экспедиции, регулируются вопросы ответственности по этому договору, одностороннего

отказа от его исполнения. Ее положения распространяются и на оказания экспедиционных услуг при перевозке грузов автомобильным транспортом.

К специальным транспортным законам, регулирующим условия и порядок осуществления перевозок автомобильным и городским электрическим транспорта, в соответствии с п. 2 ст. 784 ГК относится Устав автомобильного транспорта и городского электрического транспорта, который имеет статус федерального закона.

Основное отличие федеральных законов УАТГНЭТ от транспортных кодексов (Воздушного кодекса РФ, Кодекса внутреннего водного транспорта РФ, Кодекса торгового мореплавания РФ) заключается в том, что в нем урегулированы частноправовые договорные отношения по организации и осуществлению перевозок пассажиров, багажа, грузов. В транспортных же кодексах помимо указанных частноправовых отношений нашли регулирование публично-правовые отношения, касающиеся административно-правовых аспектов контроля и надзора за деятельностью транспорта, его техническим состоянием, безопасности перевозок, использования транспортных артерий и т.п.

Структурно УАТГНЭТ состоит из 8 глав. Отдельные главы посвящены перевозкам грузов, регулярным перевозкам пассажиров и багажа, перевозкам пассажиров и багажа легковыми такси, ответственности перевозчиков, фрахтовщиков, грузоотправителей, грузополучателей, пассажиров, фрахтователей.

По сравнению с ранее действовавшим Уставом автомобильного транспорта РСФСР 1969 г. УАТГНЭТ содержит ряд нововведений. В частности, введены новые для автомобильного транспорта договоры, относящиеся к перевозкам как грузов, так и пассажиров. Применительно грузов – это договор фрахтования транспортного средства для перевозки груза. Что касается пассажиров, то речь идет о договоре фрахтования транспортного средства для перевозки пассажиров и багажа по заказу, а также о договоре фрахтования легкового такси для перевозки пассажиров и багажа.

Вполне понятно, что с появлением новых видов договоров автотранспортным законом установлена ответственной таких субъектов транспортных отношении, как фрахтовщика и фрахтователя, введены нормы, касающиеся порядка предъявления претензий к фрахтовщику и порядка рассмотрения им этих претензий, а также нормы, устанавливающие порядок предъявления исков к фрахтовщику.

Как следует из ст. 1 УАТГНЭТ он регулирует отношения, возникающие при оказании услуг автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, к которому относятся трамваи и троллейбусы. Это значит, что его нормы не распространяются на отношения при оказании услуг другими видами городского электрического транспорта, такими как метрополитен и монорельсовый транспорт.

К рассматриваемой группе источников относятся также федеральные законы «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 8 ноября 2007 г. N 257-ФЗ и «О безопасности дорожного движения» от 15 ноября 1995 г. (с изменениями на 26 июля 2017 г.). Как уже отмечалось, первый из них регулирует отношения, возникающие в связи с использованием автомобильных дорог и осуществлением дорожной деятельности. Второй – определяет правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения, его положения охватывают деятельность только автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта как участников дорожного движения и не распространяются на функционирование метрополитена и монорельсового транспорта. Закон выполняет задачи по охране жизни, здоровья и имущества граждан, защите их прав и законных интересов, а также защите интересов общества и государства путем предупреждения дорожно-транспортных происшествий, снижения их последствий. В нем закреплены принципы и основные направления обеспечения безопасности дорожного движения.

В группу законов, регулирующих деятельность автомобильного транспорта, входят и законы о страховании. Перевозки связаны с повышенным риском, который обусловлен использованием источника повышенной опасности, каким является транспорт, в том числе, и такие его виды, как автомобильный транспорт. Риск распространяется на всех участников транспортных правоотношений и касается их жизни, здоровья, имущества. Эффективным средством возмещения имущественных потерь указанных участников является страхование.

К законам о страховании в связи с использованием транспорта относятся ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» от 25 апреля 2002 г. N 40-ФЗ. Общие положения, относящиеся и к страхованию на транспорте, закреплены в ФЗ «Об организации страхового дела в Российской Федерации» от 27 ноября 1992 г. N 4015-1 (ред. от 31.12.2017).

II Подзаконные нормативные правовые акты, составляют вторую группу источников, регулирующих деятельность автомобильного транспорта. Она представлена указами Президента РФ, постановлениями Правительства РФ и нормативными правовыми актами федеральных органов исполнительной власти. Последние включают правила перевозок, положения, ГОСТы и другие нормативные акты министерств, ведомств и в первую очередь акты Министерства транспорта РФ.

Подзаконным нормативным правовым актам принадлежит важная роль в деле организации и осуществления перевозок. Они конкретизируют положения ГК, УАТГНЭТ,

других законов, относящихся к деятельности автомобильного и городского электрического транспорта, детализируют отдельные понятия и институты.

Издание указов Президента РФ направлено на совершенствование деятельности транспортных структур и использования отдельных видов транспорта, в том числе автомобильного транспорта, обеспечение безопасности на транспорте. Об этом свидетельствуют, в частности, указы Президента РФ: от 22.09.2006 г. № 1042 «О первоочередных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» (в ред. от 14.01.2011 г.), от 12.03.1996 г. № 371 «О совершенствовании порядка пересечения государственной границы Российской Федерации» (в ред. от 26.01.2007 г.) и др.

Вопросам совершенствования управления транспортом, его систем, транспортных артерий, безопасности дорожного движения, регулирования перевозок посвящены постановления Правительства РФ. В качестве примера можно привести постановление Правительства РСФСР от 24.12.1991 г. № 62 (в ред. от 11.08.2012 г. № 817) «Об утверждении перечней федеральных дорог в РСФСР». Правительство РФ разрабатывает отдельные федеральные программы, относящиеся к деятельности автомобильного транспорта. Кроме того, оно утверждает требования, в соответствии с которыми разрабатываются федеральные программы в области обеспечения безопасности дорожного движения (п.2 ст. 10 ФЗ «О безопасности дорожного движения»).

В ведении Правительства РФ находится утверждение правил перевозок автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом. Это «Правила перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом», которые регулируют порядок организации различных видов перевозок пассажиров и багажа, а также условия их перевозок и предоставления ТС для таких перевозок. В указанных правилах перевозок пассажиров и багажа устанавливаются порядок продажи билетов пассажирам, условия их перевозки, особенности перевозки определенных категорий пассажиров, перевозки багажа.

Что касается перевозок грузов, то Правительством РФ утверждаются «Правила перевозок грузов автомобильным транспортом». Ими регулируются порядок организации перевозок различных видов грузов, обеспечение их сохранности, а также сохранности транспортных средств, контейнером, условия перевозок грузов и предоставления транспортных средств для их перевозок. В Правилах перевозок грузов закрепляются требования к грузу, порядку его предъявления к перевозке, погрузке, оформлению перевозочных документов, оплате перевозки, условиям перевозки, особенностям перевозки отдельных видов грузов, порядку выдачи грузов.

Наибольшее количество подзаконных нормативных правовых актов, регулирующих деятельность автомобильного транспорта в связи с перевозками, составляют нормативные акты федерального органа исполнительной власти в области транспорта, каким является Министерство транспорта РФ и ряд других министерств и ведомств. Так, Министерство транспорта РФ принимает следующие нормативные правовые акт в установленной сфере деятельности:

правила перевозок пассажиров, багажа, груза на основании и во исполнение УАТГНЭТ;

- акты, устанавливающие формы бланков удостоверений и карточки допуска на ТС для осуществления международных автомобильных перевозок, а также форму заявления о допуске к осуществлению международных автомобильных перевозок,
- порядок выдачи специальных разрешений на осуществление международных автомобильных перевозок опасных грузов,
- нормативные правовые акты по перевозке опасных грузов в международном, междугородном, пригородном и городском сообщении, издаваемые в соответствии с Европейским соглашением о международной дорожной перевозке опасных грузов. При этом они ориентированы на требования данного соглашения устанавливающие:

1) порядок выдачи свидетельств о подготовке водителей автотранспортных средств, перевозящих опасные грузы, и утверждения курсов такой подготовки;

2) порядок проведения экзамена и выдачи свидетельств о профессиональной подготовке консультантов по вопросам безопасности перевозки опасных грузов автомобильным транспортом;

3) порядок выдачи свидетельств о допуске автотранспортных средств к перевозке опасных грузов;

4) порядок выдачи разрешений компетентного органа на перевозку опасных грузов, определения условий их перевозки, отнесения опасных веществ и изделий к номерам ООН и некоторые другие.

Министерство транспорта РФ принимает также правила перевозок грузов в прямом смешанном сообщении и ряд других нормативных правовых актов.

Что касается иных министерств и ведомств, то следует отметить, в частности, Министерство здравоохранения и социального развития РФ (утверждение Требований к комплектации изделий медицинского назначения для оказания первой медицинской помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях сотрудниками ГИБДД МВД РФ, Единого образца медицинской справки о допуске к управлению транспортными

средствами, Инструкции по ее заполнению – ст. 23 ФЗ «О безопасности дорожного движения»). К ним относится федеральный орган исполнительной власти в области государственного строительства (утверждение Строительных норм и правил «Автомобильные дороги» СНиП 2. 05.02-85; последнее изменение № 5 утверждено Постановлением Госстроя России от 30.06.2003 г. № 132). Это также Госстандарт России (утверждение и введение в действие ГОСТ Р 50597-93 «Автомобильные дороги и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения» Постановлением от 11.10.1993 г. № 221 (переиздание в июне 2007 г.)» и др.

Регулирование международных автомобильных перевозок. В соответствии с ч. 4 ст. 15 Конституции РФ и п. 1 ст. 7 ГК общепризнанные принципы и нормы международного права и международные договоры РФ являются составной частью правовой системы Российской Федерации. Следовательно, применительно к международным перевозкам автомобильным транспортом с участием российской стороны международные конвенции и соглашения об автотранспортной деятельности, к которым присоединилась Российская Федерация, также являются ее нормативными источниками. К основным из них относятся *Конвенция о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа (КАПП)* 1973 г. и *Конвенция о договоре международной перевозки грузов (КДПГ)* 1956 г. – по вопросам перевозок; *Конвенция о дорожных знаках и сигналах* 1968 г. – по вопросам дорожного движения, используемых знаках и сигналах; *Соглашение об обязательном страховании пассажиров при международных автомобильных перевозках* 1999 г. – по вопросам страхования. Также Российская Федерация заключила двусторонние межправительственные соглашения о международном автомобильном сообщении с 54 странами[33].

Определение понятия «Международные перевозки автомобильным транспортом» содержится и в Российском автотранспортном законодательств. В соответствии со ст. 1 Федерального закона «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» от 24 июля 1998 г. N 127-ФЗ (ред. от 14.12.2015 г.) таковой является перевозка грузов и пассажиров за пределы территории РФ или на ее территорию, а также перевозка грузов и пассажиров транзитом через территорию РФ [34].

Аналогичное определение международной автомобильной перевозки дается УАТГНЭТ. Как указано в ч. 5 ст. 4 перевозки в международном сообщении осуществляются за пределы территории Российской Федерации или на территорию

Российской Федерации с пересечением Государственной границы Российской Федерации, в том числе транзитом через территорию Российской Федерации.

Кроме того, Устав закрепляет важное положение о том, что перевозки пассажиров, багажа и грузов автомобильным транспортом в международном сообщении регулируются международными договорами (п. 3 ст. 1). В первую очередь это касается указанных в них условий перевозок.

Приведенные положения позволяют выделить основные признаки международной перевозки. Первый признак – пересечение государственной границы. Второй – осуществление перевозки на основании норм, закрепленных международными конвенциями и соглашениями. Третий признак международной перевозки заключается в наличии иностранного элемента, например, когда в качестве субъектов транспортного правоотношения выступают физические или юридические лица разных государств.

Международные перевозки автомобильным транспортом также имеют свою классификацию. В зависимости от регулярности осуществления они делятся на:

-регулярные;

-нерегулярные.

Ряд правовых источников, придавая особое значение этой классификации, содержат определения регулярных и нерегулярных перевозок и закрепляют некоторые их особенности. Так, в *Соглашении об обязательном страховании пассажиров при международных автомобильных перевозках*, регулярная перевозка пассажиров определяется как международная перевозка, выполняемая по согласованному расписанию и маршруту движения автобуса с указанием пункта отправления, пункта назначения и остановочных пунктов. В отличие от нее нерегулярная перевозка – это международная перевозка, при которой условия ее осуществления определяются в каждом отдельном случае по согласованию между заказчиком и перевозчик (ст. 1). А *Федеральный закон «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» от 24.07.1998 N 127-ФЗ (ред. от 14.12.2015)* выделяет признаки регулярных пассажирских перевозок, такие как, во-первых, закрепление заранее согласованных маршрутов, во- вторых, указание начального и конечного пункта перевозки, а также остановочных пунктов и, в-третьих, наличие расписания движения.

Практическое значение деления международных перевозок на регулярные и нерегулярные заключается, прежде всего в том, что на перевозчика регулярных перевозок возлагаются обязанности строго соблюдать расписание движения, а также иные заранее установленные условия сообщения. Это чрезвычайно важно и для второй стороны

договора – пассажира. Регулярные перевозки являются для пассажиров гарантией реального планирования не только деловых встреч, но и отдыха. Разделение международных автомобильных перевозок на регулярные и нерегулярные относится только к перевозкам пассажиров.

Следующая классификация международных перевозок автомобильным транспортом связана с местом их начала и окончания. Исходя из этого критерия, они подразделяются на:

1) перевозки, начатые в Российской Федерации;

2) перевозки, начатые в другой стране;

3) транзитные перевозки.

Для российской стороны договора международной перевозки значение этой классификации заключается, прежде всего, в решении вопросов, связанных с получением иностранного разрешения на перевозку и оформлением других необходимых документов или выдачей компетентными органами российского разрешения иностранным перевозчикам, а также с осуществлением контроля за выполнением таких перевозок на территории РФ. Указанные вопросы регулируются *Федеральным законом «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» от 24.07.1998 N 127-ФЗ (ред. от 14.12.2015)*.

Осуществление государственного контроля за международными автомобильными перевозками базируется прежде всего на государственном регулировании некоторых, главным образом технико-юридических, вопросов, относящихся к этим перевозкам, и проявляется в непосредственном участии государственных органов в организации их осуществления на территории РФ.

Регулирование касается как общих вопросов организации и контроля за осуществлением международных автомобильных перевозок на территории РФ, так и конкретных аспектов, связанных с закреплением разрешительной системы этих перевозок, порядка их осуществления, установления ответственности за его нарушение.

В осуществлении международных автомобильных перевозок важную роль играет государство. На него возложены контрольные функции, которые регулируются указанным Законом.

Настоящий Федеральный закон определяет правовые основы мер по усилению государственного контроля за соблюдением порядка осуществления международных автомобильных перевозок по территории Российской Федерации грузовыми ТС или автобусами, принадлежащими как российским, так и иностранным перевозчикам,

ответственность за нарушение установленного настоящим Федеральным законом порядка, а также права и ответственность органов и их должностных лиц, уполномоченных проводить контроль за соблюдением порядка осуществления международных автомобильных перевозок.

В Законе основное внимание уделено регламентации действия разрешительной системы в процессе международной перевозки по территории РФ, а также порядка осуществления государственного контроля за соблюдением условий выполнения международных автомобильных перевозок.

Закон закрепляет основополагающие понятия, связанные с международными автомобильными перевозкам, такие как: международная автомобильная перевозка, российский перевозчик, иностранный перевозчик, грузовое ТС, регулярные и нерегулярные пассажирские международные автомобильные перевозки, разрешение на проезд и некоторые другие.

Здесь же перечислены виды международных перевозок с учетом принадлежности ТС российскому или иностранному перевозчику, а также места начала и окончания перевозки. Для российского перевозчика – это проезд с территории РФ на территорию иностранного государства либо с территории одного иностранного государства на территорию другого иностранного государства через территорию РФ.

Что касается вопроса регламентации действия разрешительной системы при международной перевозке автомобильным транспортом, то необходимо отметить закрепление в Законе различных видов разрешений в зависимости от территории, по которой осуществляется перевозка, вида и характера груза, а также срока действия разрешения.

Разрешение, предоставляющее право на проезд ТС по территории иностранного государства, может быть российским и иностранным, разовым и многократным. Кроме того, выделяются специальные, а также многосторонние разрешения.

Российское разрешение выдается на проезд конкретного ТС, принадлежащего иностранному перевозчику, по территории РФ. Что касается иностранного разрешения, то оно выдается на проезд конкретного ТС, принадлежащего российскому перевозчику, по территории иностранного государства.

Российские и иностранные разрешения могут быть разовыми и многократными. Разовые разрешения выдаются на одну поездку, а многократные – на несколько поездок, при этом они действуют в течение указанного времени.

Международными договорами Российской Федерации в области международного автомобильного сообщения на принципах взаимности может предусматриваться

осуществление двусторонних и транзитных международных автомобильных перевозок без разрешений. Такие перевозки осуществляются на основании международной товарно-транспортной накладной, подтверждающей вид перевозки, при соблюдении условий их осуществления, которые установлены федеральным органом исполнительной власти в области транспорта и которые доводятся до компетентных органов иностранных государств.

Последний из видов разрешений на проезд по территории иностранного государства – это многостороннее разрешение. Оно обладает универсальным характером, так как действует в течение указанного времени без ограничения числа проездов, распространяется на любое ТС, принадлежащее владельцу такого разрешения, и действует на территории любого государства, являющегося членом *Европейской конференции министров транспорта*.

Конкретные вопросы допуска российских перевозчиков на мировой рынок автотранспортных услуг, действия разрешительной системы, пропуска ТС через Государственную границу урегулированы ***постановлениями*** *Правительства РФ, приказами федеральных органов исполнительной власти в области транспорта*.

В качестве примера можно привести *постановления Правительства РФ от 16.10.2001 г. № 730 «Об утверждении Положения о допуске российских перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок» и от 26.06.2008 г. № 482 «Об утверждении Правил установления, открытия, функционирования (эксплуатации), реконструкции и закрытия пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации».*

В действиях государства по осуществлению контрольных функций в сфере международных автомобильных перевозок можно выделить пять основных направлений.

Первое касается порядка выдачи российских разрешений на международную перевозку автомобильным транспортом иностранным перевозчикам.

Второе направление связано с организацией работы по обеспечению российских перевозчиков иностранными разрешениями и многосторонними разрешениями на осуществление международной автомобильной перевозки. Министерство транспорта Российской Федерации, являясь компетентным органом по реализации обязательств Российской Федерации, вытекающих из международных договоров в области международного автомобильного сообщения, а также определяемых членством Российской Федерации в Европейской конференции министров транспорта. Министерство транспорта Российской Федерации формирует данные о годовой потребности российских перевозчиков в иностранных и многосторонних разрешениях.

Для выполнения организационно-технической работы, связанной с выдачей иностранных и многосторонних разрешений российским перевозчикам, Министерство транспорта Российской Федерации вправе уполномочить некоммерческую организацию (далее - уполномоченная организация), удовлетворяющую следующим требованиям:

а) наличие филиалов или представительств в количестве, достаточном для обеспечения выдачи иностранных и многосторонних разрешений российским перевозчикам в сроки, установленные настоящими Правилами;

б) опыт работы в сфере оказания услуг в отношении международных автомобильных перевозчиков не менее 5 лет, наличие квалифицированного персонала;

в) членство в международных организациях в области автомобильного транспорта (Европейской конференции министров транспорта, Международном союзе автомобильного транспорта или Международном союзе общественного транспорта) либо участие в их работе;

г) наличие информационных ресурсов для оперативного учета выданных иностранных и многосторонних разрешений, а также наличие информационных баз нормативных правовых актов об условиях и порядке выполнения международных автомобильных перевозок по территории Российской Федерации и иностранных государств.

Выбор уполномоченной организации осуществляется Министерством транспорта Российской Федерации на конкурсной основе в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Для определения общей годовой потребности в иностранных разрешениях и многосторонних разрешениях российские перевозчики подают в пункты выдачи разрешений, определяемые Министерством транспорта Российской Федерации, заявки по форме, утверждаемой этим Министерством.

Министерство транспорта Российской Федерации на основании обобщенных данных о заявках формирует сводные данные об общей годовой потребности в иностранных разрешениях за 2 месяца и в многосторонних разрешениях - за 3 месяца до начала следующего года.

Иностранные и многосторонние разрешения выдаются российским перевозчикам, допущенным в установленном порядке к осуществлению международных автомобильных перевозок, на недискриминационной основе.

Выдача иностранных и многосторонних разрешений осуществляется на основании подаваемого российским перевозчиком в пункт выдачи разрешений заявления (далее - заявление) в пределах количества разрешений, полученных Министерством транспорта

Российской Федерации от компетентных органов иностранных государств и Секретариата Европейской конференции министров транспорта.

Формы бланков российских разрешений и специальных разовых разрешений на осуществление международной автомобильной перевозки с территории или на территорию третьего государства утверждаются Министерством транспорта Российской Федерации (в ред. Постановления Правительства РФ от 06.06.2015 N 558).

Третье направление реализации государством контрольных функций за осуществлением международных автомобильных перевозок состоит в допуске российских перевозчиков на международный рынок автотранспортных услуг. Вопросы допуска реализуются *постановлением Правительства РФ «Об утверждении Положения о допуске российских перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок» от 16 октября 2001 г. N 730 (ред. от 24.04.2018)*. В соответствии с этим нормативным документом к международным автомобильным перевозкам допускаются юридические лица независимо от организационно-правовой формы, а также индивидуальные предприниматели, осуществляющие коммерческие и некоммерческие перевозки грузов и пассажиров (далее именуются – российские перевозчики).

Любому предприятию, независимо от организационно-правовой формы, а также частным лицам, желающим заниматься перевозкой грузов либо пассажиров, нужно в обязательном порядке получить допуск, за исключением владельцев автомобилей, вмещающих менее восьми человек. Если деятельность компании подразумевает доставку продукции в третьи страны, то неукоснительным условием для этого является наличие международного разрешения [35].

Допуск российского перевозчика к осуществлению международных автомобильных перевозок производит Федеральная служба по надзору в сфере транспорта, а также ее территориальные органы (далее именуются - орган транспортного контроля и надзора).

О принятом решении орган транспортного контроля и надзора уведомляет российского перевозчика в 3-дневный срок с даты его принятия. В подтверждение решения о допуске российского перевозчика к международным автомобильным перевозкам ему выдается удостоверение допуска (далее именуется - удостоверение), а также карточка допуска на каждое транспортное средство, на котором будут осуществляться международные автомобильные перевозки.

Для получения допуска российского перевозчика к осуществлению международных автомобильных перевозок перевозчик представляет в орган транспортного контроля и надзора следующие документы:

1) заявление, в котором указываются:

наименование и местонахождение заявителя, идентификационный номер налогоплательщика и основной государственный регистрационный номер записи о государственной регистрации юридического лица в Едином государственном реестре юридических лиц - для юридического лица;

фамилия, имя, отчество, место жительства, данные документа, удостоверяющего личность, идентификационный номер налогоплательщика и основной государственный регистрационный номер записи о государственной регистрации индивидуального предпринимателя - для индивидуального предпринимателя;

сведения о транспортных средствах (тип, марка и модель, государственный регистрационный знак транспортного средства, дата изготовления, экологический класс (при наличии), номер и срок действия страхового полиса обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств);

сведения об ответственных специалистах (фамилия, имя и отчество, занимаемая должность);

срок, на который оформляется допуск;

перечень документов, подтверждающих соответствие финансового положения российского перевозчика требованиям настоящего Положения;

адрес электронной почты;

2) копии следующих документов:

документы, подтверждающие наличие на праве собственности или ином законном основании предполагаемых к использованию транспортных средств и их государственную регистрацию;

страховой полис обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств;

документы, подтверждающие профессиональную компетентность ответственного специалиста;

документы, подтверждающие соответствие финансового положения российского перевозчика требованиям подпункта 4 пункта 3 настоящего Положения (бухгалтерский баланс и отчет о финансовых результатах за последний отчетный период на день подачи заявления либо сведения о кадастровой стоимости объектов недвижимости и (или) рыночной стоимости имущества, находящегося в собственности перевозчика, определенной в соответствии с законодательством об оценочной деятельности).

При проведении проверки сведений, содержащихся в заявлении, орган транспортного контроля и надзора запрашивает необходимые для принятия решения о

допуске российского перевозчика к осуществлению международных автомобильных перевозок сведения, находящиеся в распоряжении органов, предоставляющих государственные услуги, органов, предоставляющих муниципальные услуги, иных государственных органов, органов местного самоуправления либо подведомственных государственным органам или органам местного самоуправления организаций, в порядке, установленном *Федеральным законом «Об организации предоставления государственных и муниципальных услуг»*.

Удостоверение выдается:

на 1 год - российским перевозчикам, впервые подавшим заявление;

на 5 лет (если в заявлении не указан меньший срок) - российским перевозчикам, подавшим заявление о выдаче нового удостоверения по окончании срока действия ранее выданного удостоверения.

Срок действия удостоверения по заявлению его владельца, представленному в орган транспортного контроля и надзора не позднее чем за 30 календарных дней до окончания срока действия этого удостоверения, продлевается на срок, указанный в заявлении, но не более чем на 5 лет. Такое продление осуществляется не более 2 раз.

Срок действия удостоверения, выданного на 1 год, не продлевается.

При увеличении парка транспортных средств, предполагаемых к использованию для международных автомобильных перевозок, владелец удостоверения может получить в органе транспортного контроля и надзора карточку допуска на каждое вновь приобретенное транспортное средство.

Для получения карточки допуска российский перевозчик представляет в орган транспортного контроля и надзора заявление о выдаче карточки допуска с указанием:

номера удостоверения;

сведений о каждом вновь приобретенном и предполагаемом к использованию для международных автомобильных перевозок транспортном средстве.

Выдача карточки допуска на вновь приобретенное и предполагаемое к использованию для осуществления международных автомобильных перевозок транспортное средство осуществляется органом транспортного контроля и надзора в течение 5 рабочих дней со дня подачи заявления о выдаче карточки допуска.

В выдаче или в продлении срока действия удостоверения может быть отказано в случае:

1) наличия в заявлении и документах, представленных российским перевозчиком, недостоверной или искаженной информации;

2) несоответствия российского перевозчика условиям допуска к международным автомобильным перевозкам;

3) аннулирования удостоверения, с момента которого прошло менее 1 года.

Орган транспортного контроля и надзора принимает решение об отказе в выдаче или отказе в продлении срока действия удостоверения, которое оформляется приказом, и уведомляет об этом российского перевозчика с соответствующим обоснованием.

Передача удостоверения другому российскому перевозчику, а также карточек допуска для использования транспортного средства, не принадлежащего владельцу указанного удостоверения либо переданного им во владение другому лицу, запрещается.

Орган транспортного контроля и надзора ведет реестр удостоверений и карточек допуска, в том числе с использованием федеральной государственной информационной системы «Единый портал государственных и муниципальных услуг (функций)».

Четвертое направление осуществления государством контрольных функций за соблюдением международной автомобильной перевозки реализуется путем непосредственного контроля за строгим соблюдением российскими перевозчиками и иностранными перевозчиками законодательства РФ, а также международных договоров РФ, регулирующих этот вид перевозки, при их нахождении на территории РФ.

Государственный контроль (надзор) за осуществлением международных автомобильных перевозок осуществляется уполномоченными федеральными органами исполнительной власти при осуществлении федерального государственного транспортного надзора в стационарных и передвижных контрольных пунктах на автомобильных дорогах общего пользования РФ, в передвижных контрольных пунктах на обозначенных дорожными знаками стоянках (парковках) транспортных средств и при осуществлении таможенного контроля в пунктах пропуска через Государственную границу Российской Федерации в пределах своей компетенции (далее - органы государственного контроля (надзора) в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

Государственный контроль (надзор) за осуществлением международных автомобильных перевозок осуществляется путем проведения проверок транспортных средств, в том числе проверок имеющихся у водителей транспортных средств разрешений с проставлением в них соответствующих отметок, международных товарно-транспортных накладных и других документов, подтверждающих их соответствие виду выполняемой перевозки, учетных талонов и других документов, предусмотренных в соответствии с международными договорами РФ и законодательством РФ.

В случае выявления при проверке нарушений требований, должностные лица органов государственного контроля (надзора) обязаны принять в отношении перевозчика или его представителя меры по пресечению выявленных нарушений и (или) устранению их последствий в соответствии с законодательством РФ.

Транспортное средство, принадлежащее иностранному перевозчику, в случае обнаружения в пункте пропуска через Государственную границу РФ транспортных средств нарушения данным средством правил международных договоров РФ в области международного автомобильного сообщения, требований настоящего Федерального закона, законодательства РФ о внесении платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн, и законодательства РФ в области транспорта может быть допущено для дальнейшего движения по территории РФ только после устранения такого нарушения.

В случае невозможности устранения указанного нарушения в течение трех часов с момента прибытия транспортного средства в пункт пропуска через Государственную границу РФ иностранным перевозчиком или лицом, действующим от его имени, принимаются меры по выезду транспортного средства с территории РФ.

В случае обнаружения указанного нарушения в стационарных и передвижных контрольных пунктах на автомобильных дорогах общего пользования РФ, в передвижных контрольных пунктах на обозначенных дорожными знаками стоянках (парковках) транспортных средств или в пунктах пропуска через Государственную границу РФ при выезде транспортного средства с территории РФ данное транспортное средство задерживается в соответствии с законодательством РФ об административных правонарушениях до устранения причин задержания. При выезде с территории РФ транспортного средства, на котором совершено административное правонарушение, указанное транспортное средство задерживается до устранения причин задержания и предъявления документа, подтверждающего уплату административного штрафа.

Таким образом, роль государственного контроля в осуществлении международных автомобильных перевозок достаточно значима. Он обеспечивает не только последовательное развитие международных автомобильных сообщений, но и их безопасность.

Регулирование международных перевозок грузов. Перевозки могут быть классифицированы также в зависимости от перевозимых объектов. Этот критерий позволяет выделить ***перевозки пассажиров, багажа и грузов***. Главными отличительными особенностями каждой из перечисленных групп являются условия перевозки, ее

организация и оформление. Что касается таких классификационных групп, как перевозки грузов и багажа, то основными условиями их выполнения являются сохранность и своевременность доставки перевозимых объектов в пункт назначения.

Отличаются указанные группы и видами документов, подтверждающими заключение договора перевозки. Так, при перевозке груза – транспортная накладная, к которой при необходимости прилагаются определенные законодательно дополнительные документы.

Наконец, существенно различаются между собой ответственность за нарушение обязательств при перевозке пассажира и ответственность за нарушение обязательств при перевозке груза, а также багажа.

Что касается перевозок грузов, то в зависимости от вида договора они подразделяются на перевозки по договору, заключение которого подтверждается транспортной накладной, и перевозки на основании договора фрахтования. Вторая разновидность перевозок грузов носит ограниченный характер. Она осуществляется лишь в двух случаях. Первый касается перевозок грузов в сопровождении представителей грузовладельцев. Второй относится к перевозкам грузов, в отношении которых не ведется учет движения товарно-материальных ценностей.

Что касается порядка таможенного оформления при транзите товаров через территорию Российской Федерации, то он зависит от того, в какой таможне производится оформление. Если оно осуществляется в таможне ввоза, применяется порядок, установленный для ввоза товаров на территорию Российской Федерации. В случае же таможенного оформления в таможне вывоза действует порядок, применяемый при вывозе товаров с территории Российской Федерации (раздел 8 Положения).

Особенности выполнения международной автомобильной перевозки грузов третьих государств, включающие необходимость представления перевозчиком документов, подтверждающих загрузку ТС в государстве, в котором оно зарегистрировано: международной товарно-транспортной накладной, счета-фактуры (инвойса), сертификата (сертификатов) происхождения товара (товаров), ветеринарного сертификата (сертификатов), фитосанитарного сертификата (сертификатов), документа (документов), подтверждающего безопасность продукции (товаров) в части ее соответствия санитарно-эпидемиологическим и гигиеническим требованиям, а также представления поручения отправителя или получателя груза перевозчику на перевозку груза, и иные особенности определяются федеральным органом исполнительной власти в области транспорта. Указанные особенности доводятся до компетентных органов иностранных государств.

Регулирование международных перевозок пассажиров. Для перевозок пассажиров наиболее существенными требованиями являются их безопасность, создание для пассажиров комфортных условий строгое соблюдение графика следования транспорта. Поскольку услуга по перевозке пассажиров оказывается гражданину-потребителю, ее законодательную базу составляют не только транспортные нормативные правовые акты, но и Закон РФ от 07.02.1992 г. № 2300-1 (ред. от 01.05.2017 г.) «О защите прав потребителей».

Международным источником, регулирующим автомобильные перевозки пассажиров и багажа, является Конвенция о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа (КАПП).

Основные положения КАПП касаются документационного оформления пассажирских перевозок, ответственности при неисполнении договорных обязательств, порядка предъявления претензий и исков. Согласно КАПП, договор перевозки пассажира оформляется билетом, причем может быть выдан индивидуальный или коллективный пассажирский билет.

При сдаче пассажиром багажа ему выдается багажная квитанция, если она не совмещена с билетом. Багаж выдается пассажиру при предъявлении багажной квитанции. Если квитанция не предъявлена, перевозчик должен выдать багаж только при условии, что претендующее лицо докажет свое право на него.

Достаточно подробно в Конвенции урегулированы вопросы ответственности перевозчика. В ней закреплено принципиальное положение о том, что условием наступления ответственности перевозчика является его вина. Исходя из этого, перевозчик освобождается от ответственности, если причинение вреда пассажиру обусловлено обстоятельствами, которые перевозчик, несмотря на принятые меры, не мог предотвратить.

Вторым основанием освобождения перевозчика от ответственности является причинение вреда по вине самого пассажира.

Особое внимание в Конвенции уделяется ответственности, связанной с причинением вреда здоровью пассажира. Также определены предельные суммы возмещения при повреждении здоровья пассажира, при несохранности багажа, а также личных вещей и предметов, которые пассажир имеет с собой.

Обязанности и права водителя касаются непосредственно организации и осуществления перевозок пассажиров в международном сообщении.

Последний раздел Правил посвящен контролю перевозок пассажиров и багажа, а также ответственности сторон договора перевозки. Контроль регулируется

двусторонними межправительственными соглашениями о международном автомобильном сообщении и национальным законодательством государств, по территории которых осуществляются перевозки.

Регулирование транзитных перевозок. Что касается транзитных перевозок, то их организация и осуществление обусловлены закреплением и реализацией принципов свободы транзита и освобождения транзитных товаров от каких-либо особых пошлин и сборов, установлением таможенного контроля за их перемещением, перевозкой транзитных товаров по транзитным и транспортным коридорам.

Транзитные перевозки регламентированы как в международных правовых источниках, так и во внутреннем законодательстве. К основным международным источникам относятся:

- *Конвенция о транзитной торговле внутриконтинентальных государств* 1965 г.;

- *Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП)* 1959 г.;

-*Таможенный кодекс ЕАЭС* 2018 г.

Внутреннее законодательство представляют:

-*Федеральный закон «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» от 24 июля 1998 г. N 127-ФЗ (ред. от 14.12.2015 г.);*

-*Федеральный закон «О таможенном регулировании в Российской Федерации» от 27.11.2010 N 311-ФЗ (ред. от 03.08.2018 N 289-ФЗ).*

Профессиональная подготовка водителей. Требования к водителям, осуществляющим перевозки в международном сообщении грузов и пассажиров в РФ, регулируются *Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 28 сентября 2015 г. № 287 «Об утверждении профессиональных и квалификационных требований к работникам юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом»*.

В частности, к водителю ТС, осуществляющего перевозку пассажиров и (или) грузов в международном сообщении, предъявляются следующие профессиональные и квалификационные требования:

1. В зависимости от типа управляемого ТС дополнительно к знаниям водителя ТС соответствующей категории, водитель ТС, осуществляющий перевозку пассажиров и (или) грузов в международном сообщении, должен знать:

-основы правовых норм, регламентирующих перевозки пассажиров и грузов автомобильными ТС в международном сообщении;

-основы регулирования и контроля транспортной деятельности, порядок лицензирования и допуска к осуществлению международных автомобильных перевозок;

-международные нормативные акты, регламентирующие технические и экологические требования к ТС, осуществляющим международные перевозки, режимы труда и отдыха водителей ТС, осуществляющих международные перевозки;

-особенности обеспечения безопасности международных автомобильных перевозок особых видов грузов, процедуры заполнения таможенной документации;

-порядок оформления документации при прохождении таможенного и других видов контроля;

-места, виды и методы проведения транспортного контроля.

2. В зависимости от типа управляемого ТС дополнительно к знаниям водителя ТС соответствующей категории, водитель ТС, осуществляющий перевозку пассажиров и (или) грузов в международном сообщении, должен уметь:

-применять правовые нормы, регламентирующие перевозки пассажиров и грузов автомобильным транспортом в международном сообщении;

-проходить таможенные процедуры при организации перевозки различных видов грузов.

3. В дополнение к требованиям, изложенным в пунктах 4.3, 5.3, 6.3 настоящих Требований, применительно к категории управляемых ТС предъявляется требование к наличию свидетельства профессиональной компетентности международного автомобильного перевозчика, выданного в соответствии со статьей 5 Соглашения о гармонизации требований к дополнительному обучению и профессиональной компетентности международных автомобильных перевозчиков государств - участников СНГ, и решением Экономического совета СНГ от 12 декабря 2008 г. «О Единых требованиях к дополнительному обучению на профессиональную компетентность международных автомобильных перевозчиков государств - участников СНГ».

К управлению ТС, осуществляющими перевозку пассажиров в международном сообщении, допускаются водители, имеющие непрерывный стаж работы в качестве водителя ТС соответствующей категории не менее одного года и не подвергавшиеся в течение последнего года административному наказанию в виде лишения права управления ТС либо административного ареста за совершение административного правонарушения в области дорожного движения. Требования к стажу (опыту) работы водителя, осуществляющего перевозки грузов в международном сообщении (за

исключением опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов), не предъявляются [36].

В соответствии с пунктом 4 статьи 20 Федерального Закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» юридические лица и индивидуальные предприниматели, осуществляющие перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, должны, кроме прочего:

обеспечивать соответствие работников профессиональным и квалификационным требованиям, предъявляемым при осуществлении перевозок и установленным федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, если иное не установлено федеральным законом. В этой связи Министерством транспорта Российской Федерации утверждены профессиональные и квалификационные требования к работникам юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом (далее - Требования, работники). При этом требования устанавливают необходимые уровень знаний, умений, профессионального образования, стаж (опыт) работы по специальности работников. Необходимый уровень знаний и умений работников достигается посредством прохождения обучения в организациях, осуществляющих образовательную деятельность по соответствующим образовательным программам. Требования предъявляются к следующим профессиям и должностям работников:

водитель ТС категорий «B», «BE» (включая водителя легкового такси);

водитель ТС категорий «C», «C1», «CE», «C1E»;

водитель ТС категорий «D», «D1», «DE», «D1E»;

водитель ТС категории «Tb»;

водитель ТС категории «Tm»;

водитель автомобиля, осуществляющий перевозку опасного груза;

водитель, управляющий крупногабаритным и (или) тяжеловесным ТС, или водитель автомобиля, сопровождающего такое ТС;

водитель, управляющий ТС, оборудованным устройством для подачи специальных световых и звуковых сигналов;

водитель автомобиля, осуществляющий перевозку пассажиров и (или) грузов в международном сообщении;

диспетчер автомобильного и городского наземного электрического транспорта;

контролер технического состояния автомобильных ТС;

контролер технического состояния ТС городского наземного электрического транспорта;

специалист, ответственный за обеспечение безопасности дорожного движения;

консультант по вопросам безопасности перевозки опасных грузов.

2.4. Анализ законодательного и нормативно-правового регулирования автомобильного транспорта, осуществляющего международные перевозки грузов и пассажиров, транзитные перевозки, включая требования к профессиональной подготовке водителей и специалистов в Республике Казахстан

Регулирование развития автомобильного транспорта в Казахстане[4]. Внутреннее транспортное законодательство в Казахстане состоит из соответствующих норм (разделов) Гражданского кодекса, законов «О транспорте в Республике Казахстан», «Об автомобильном транспорте», «О безопасности дорожного движения» и иных нормативных актов.

К числу общего законодательства относятся нормы гражданского, административного, финансового, налогового, процессуального права. Актами специального транспортного законодательства являются:

- Закон «О транспорте в Республике Казахстан» от 21 сентября 1994 г. № 156;

-Законодательные акты, регулирующие деятельность конкретных видов транспорта (в частности, Закон Республики Казахстан «Об автомобильном транспорте» от 4 июля 2003 года № 476;

-Законодательные акты, регулирующие вопросы, общие для всех видов транспорта, (например, Закон «О прямых смешанных перевозках», Закон «О транспортной экспедиторской деятельности» и др.);

- Подзаконные акты, обеспечивающие исполнение законов («Правила перевозок грузов», «Правила перевозок пассажиров и багажа», «Правила по охране труда», «Правила дорожного движения», «Инструкция по регулированию дорожного движения в городах» и др.).

[4] Здесь и далее используются законодательные и нормативно-правовые акты из Национального центра правовой информации (http://ncpi.gov.by/), Информационно-правовой системы по законодательству Республики Беларусь «Эксперт» (http://www.expert.by/)

Важным инструментом государственного регулирования транспортного рынка является транспортная статистика. Действующие нормы и правила в области транспортной статистики определены Законом «О государственной статистике» Республики Казахстан (принят 07.05.97 г.) и приказом Агентства Республики Казахстан по статистике (АРКстат) «Об утверждении Правил представления статистической отчетности в Республике Казахстан» (издан 26.06.00г.).

Закон «О государственной статистике» обязывает транспортные компании, имеющие статус юридического лица, представлять в АРКстат детальную информацию относительно своей перевозочной деятельности. Если эта деятельность для хозяйствующего субъекта не является профилирующей, то он может представлять в АРКстат упрощенную информацию по ТС, находящимся в его собственности, и финансовым результатам от их эксплуатации. Физические лица - владельцы транспортных средств должны представлять отчеты в статистические органы в случаях, установленных действующим законодательством.

Обеспечение контроля за соблюдением и выполнением предписаний действующего в Казахстане законодательства, имеющего непосредственное отношение к вопросам деятельности автомобильного транспорта, осуществляется на основании и в рамках следующих нормативно-правовых актов:

- «Кодекса об административных правонарушениях» (принят 30.01.01 г.);

- Постановления Правительства «Вопросы Комитета транспортного контроля Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан» от 08.09.99 г.;

- Приказа Министра внутренних дел «О мерах по совершенствованию контроля за автоперевозками и искоренению фактов поборов и вымогательства на автомобильных дорогах Республики Казахстан» от 27.09.2000 г.;

- Постановления Правительства Республики Казахстан «О создании единой государственной системы контроля за автомобильными перевозками на территории Республики Казахстан», 08.09.2000 г.;

- Инструкции «О порядке взаимодействия и размещения контролирующих органов при осуществлении контроля в пунктах пропуска через государственную границу Республики Казахстан» (утверждена совместным приказам Председателя Агентства таможенного контроля Республики Казахстан от 10.10.02 г., Председателя Комитета национальной безопасности Республики Казахстан от 09.12.02 г., Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 23.10.02 г., Министра здравоохранения Республики Казахстан от 14.01.02 г., Министра сельского хозяйства Республики Казахстан от 07.01.03 г.).

Регулирование международных автомобильных перевозок. Нормативно-правовое регулирование транспортной деятельности в Республике Казахстан осуществляется следующими законодательными актами [37].

1) Законы и кодексы

Кодекс Республики Казахстан от 29 октября 2015 года № 375-V «Предпринимательский кодекс Республики Казахстан»;

Кодекс Республики Казахстан от 30 июня 2010 года № 296-IV О таможенном деле в Республике Казахстан;

Кодекс Республики Казахстан от 10 декабря 2008 года № 99-IV О налогах и других обязательных платежах в бюджет (Налоговый кодекс) ;

Кодекс Республики Казахстан от 5 июля 2014 года № 235-V Об административных правонарушениях;

Закон Республики Казахстан от 17 апреля 2014 года №194-V О дорожном движении;

Закон Республики Казахстан от 16 мая 2014 года № 202-V О разрешениях и уведомлениях;

Закон Республики Казахстан от 1 июля 2003 года № 446-II Об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств;

Закон Республики Казахстан от 17 июля 2001 года № 245-II Об автомобильных дорогах;

Закон Республики Казахстан от 4 июля 2003 года № 476-II Об автомобильном транспорте;

Закон Республики Казахстан от 21 сентября 1994 года № 156-XIII О транспорте в Республике Казахстан;

2) Постановления

Постановление Правительства Республики Казахстан от 9 июля 2013 года № 697 Об утверждении перечня пунктов пропуска через Государственную границу Республики Казахстан и стационарных постов транспортного контроля на территории Республики Казахстан;

Постановление Правительства Республики Казахстан от 11 августа 2009 года № 1210 Об утверждении норм расходов горюче-смазочных материалов и расходов на содержание автотранспорта;

Постановление Правительства Республики Казахстан от 19 февраля 2015 года № 74 Об утверждении Правил прекращения или временного ограничения движения транспортных средств по дорогам;

Постановление Правительства Республики Казахстан от 19 сентября 2014 года № 995 «Некоторые вопросы Министерства по инвестициям и развитию» ;

Постановление Правительства Республики Казахстан от 8 сентября 2000 года №1358 О создании единой государственной системы контроля за автомобильными перевозками на территории Республики Казахстан;

3) Приказы

Приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 30 апреля 2015 года № 546 Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом Об организации специализированных курсов по подготовке водителей автотранспортных средств, перевозящих опасные грузы в международном сообщении и по территории Республики Казахстан, консультантов по вопросам безопасности перевозки опасных грузов;

Приказ и.о. Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 16 июня 2005 года № 210-I Об организации освидетельствования специальных транспортных средств, предназначенных для международных перевозок скоропортящихся пищевых продуктов;

Приказ и.о. Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 13 августа 2010 года № 362 Об утверждении правил организации работы постов транспортного контроля на территории Республики Казахстан;

Приказ Министра внутренних дел Республики Казахстан от 8 декабря 2014 года № 874 Об утверждении форм и образцов бланков водительского удостоверения и свидетельства о регистрации транспортного средства;

Приказ № 460 от 17 апреля 2015 года Об утверждении Правил перевозки опасных грузов автомобильным транспортом и перечня опасных грузов, допускаемых к перевозке автотранспортными средствами на территории РК;

Приказ Минздрава РК от 24 сентября 2010 года № 755 Об утверждении санитарных правил "Санитарно-эпидемиологические требования к условиям хранения и срокам реализации скоропортящихся пищевых продуктов";

Приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 26 марта 2015 года № 329 Об утверждении Правил организации и проведения обязательного технического осмотра механических транспортных средств и прицепов к ним;

Приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 31 декабря 2015 года № 1288 Об утверждении Правил организации труда и отдыха водителей, а также применения тахографов;

Приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 30 апреля 2015 года № 557 Об утверждении стандартов государственных услуг в сфере автомобильного транспорта;

Приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 28 января 2016 года № 90 Об утверждении Правил проезда автотранспортных средств при осуществлении перевозок по территории Республики Казахстан;

Приказ Министра энергетики Республики Казахстан от 25 декабря 2015 года № 762 Об утверждении Методики расчета платы за организацию сбора, транспортировки, переработки, обезвреживания, использования и (или) утилизации отходов;

Приказ № 170 Об утверждении Правил по утверждению и регистрации одобрений типа транспортного средства, одобрений типа шасси и Правил по проверке правильности и обоснованности оформления одобрений типа транспортного средства, одобрений типа шасси;

Приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 26 ноября 2014 года № 197 Об утверждении Технического регламента «Требования к безопасности автотранспортных средств»;

Приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 27 марта 2015 года № 353 Об утверждении Правил применения разрешительной системы автомобильных перевозок в Республике Казахстан в международном сообщении;

Приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 26 марта 2015 года № 342 Об утверждении допустимых параметров автотранспортных средств, предназначенных для передвижения по автомобильным дорогам Республики Казахстан;

Приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 24 августа 2011 года № 523 Об утверждении Правил допуска автомобильных перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок грузов;

Приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 31 мая 2016 года № 451 Об утверждении Правил ведения реестра операторов технического осмотра.

4 июля 2013 года принят Закон Республики Казахстан № 132-V «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Республики Казахстан по вопросам транспорта», согласно которым изменены условия проезда международных автотранспортных средств по территории Республики Казахстан, а также штрафные санкции за несоблюдение требований законодательства этой страны. В частности, в Казахстане был введен автоматизированный контроль по измерению весо-габаритных

параметров автотранспортных средств в движении. Также увеличены штрафные санкции за нарушение правил применения разрешительной системы автомобильных перевозок в Республике Казахстан в международном сообщении (за отсутствие разрешения или специального разрешения, за незаполненное разрешение) около 6000 долл. США. При допущении иностранным перевозчиком нарушения на территории Республики Казахстан штраф взимается на месте нарушения. В случае отказа от добровольного исполнения постановления о наложении административного взыскания, органы транспортного контроля Казахстана вправе задерживать, доставлять и запрещать эксплуатацию данных средств.

С 1 января 2014 года была отменена продажа казахстанских разрешений на транзитный проезд по территории республики иностранным перевозчикам, с государствами которых произведен паритетный обмен бланками разрешительных документов; исключена продажа разрешений на попутную загрузку грузов из Республики Казахстан – данные перевозки разрешаются только при наличии дополнительного разрешения на проезд по территории Республики Казахстан, из числа ранее обменянных разрешений в рамках установленных квот. Стоимость транзитного разрешения для иностранных перевозчиков, с государствами которых не произведен паритетный обмен бланками разрешений с 1 января 2014 года составит около 250 долл. США.

С 1 января 2015 года запрещена эксплуатация на автодорогах общего пользования самосвалов, максимальная разрешенная масса которых превышает установленную законодательством Республики Казахстан допустимую общую массу ТС. Специальное разрешение на перевозку крупногабаритных и тяжеловесных грузов можно получить в территориальных инспекциях транспортного контроля, а также в таможенных органах в пунктах пропуска Республики Казахстан на внешней границе Таможенного союза.

В Республике Казахстан утверждена Транспортная стратегия Казахстана до 2020 года. Среди задач разрабатываемой стратегии можно выделить:

- интеграция транспортной системы Казахстана в мировую транспортную систему путем повышения уровня развития транспортной инфраструктуры, конкурентоспособности отечественных перевозчиков на внутреннем и внешнем рынках транспортных услуг, а также эффективности использования транзитного потенциала;

- гармонизация национального транспортного законодательства с международным законодательством в рамках региональных и международных организаций (ЕАЭС, ЕЭП, ЦАС, ВТО), присоединение к международным конвенциям и соглашениям в области транспорта. Одной из стратегических целей развития транспортной системы Казахстана является интеграция транспортной системы Республики Казахстан в мировую

транспортную систему путем повышения транспортной инфраструктуры, конкурентоспособности отечественных перевозчиков на внешнем рынке услуг, а также эффективности использования транзитного потенциала.

Предусмотрена государственная поддержка отдельных видов деятельности транспорта. Государственная поддержка субъектов рынка транспортных услуг или пользователей будет осуществляться в случаях, когда достаточный уровень предложения или социально приемлемый уровень тарифов не будет обеспечиваться за счет рыночных механизмов. При этом государственная поддержка будет выражаться в частности в защите интересов отечественных операторов на международном рынке транспортных услуг.

В Казахстане действует Государственная программа развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года, утверждена Указом Президента Республики Казахстан от 13 января 2014 года № 725. В соответствии с ней, для интеграции Казахстана в международную транспортную систему был поставлен ряд задач.

Задача 1. Привлечение транзитных грузов, в том числе между Китаем и странами ЕС, уходящих в обход Казахстана.

В программе определено, что для становления Казахстана торгово-логистическим и деловым хабом Евразийского региона будет проведена активная работа по налаживанию сотрудничества с мировыми лидерами в области логистики.

Предлагается сотрудничество с компанией «DP World» в области развития морского порта Актау и сухих терминальных мощностей (Хоргос). Данное сотрудничество будет способствовать взаимной увязке Восточных ворот Казахстана на Хоргосе и Западных ворот в порту Актау, а также мультимодальных перевозок, что даст мощный толчок развитию транспортно-логистической системы и расширению транзитного потенциала нашей страны.

Для привлечения дополнительных грузопотоков на маршруты Казахстана и продажи транспортно-логистических продуктов за рубежом в рамках проекта «Глобальный партнер» будут заключены стратегические соглашения по сопровождению проектов совместно с глобальными транспортно-логистическими партнерами, потенциальными грузоотправителями и крупными производителями Восточной Азии, России, Европы и других стран.

Кроме того, будут приняты меры по популяризации казахстанских транзитных коридоров в зарубежных странах путем направления информативных записок и рекламных брошюр о казахстанских транспортных коридорах через дипломатические

каналы и проведения роуд-шоу мероприятий. Все это будет способствовать привлечению транзита и развитию хабовой дистрибуции через территорию Казахстана.

Задача 2. Развитие транспортных коридоров внутри страны и обеспечение их интеграции в систему транспортной инфраструктуры за пределами Казахстана.

Основной объем транзитных грузов в Казахстане перевозится по следующим коридорам: Среднеазиатский коридор; Север – Юг; Южный ТАЖМ; Северный ТАЖМ. Учитывая, что вышеуказанные коридоры уже зарекомендовали себя в качестве основных транзитных коридоров по территории Республики Казахстан, в рамках Программы основной упор будет направлен на создание других транспортных коридоров, а также на улучшение инфраструктуры действующих коридоров.

Автомобильный коридор «Западная Европа – Западный Китай», общая протяженность которого по территории Республики Казахстан составляет 2 787 км, от Хоргоса на границе с КНР, до Мартука на границе с Российской Федерации с выходом на Оренбург к 2020 году обеспечит пропуск не менее 3 млн. тонн транзитных грузов.

В целях превращения специальной экономической зоны «Хоргос – Восточные ворота» в грузоперевалочный узел для продвижения грузов между Китаем, странами Таможенного союза и Центральной Азии, обеспечения эффективного осуществления деятельности на территории Международного центра приграничного сотрудничества «Хоргос» будет проработан вопрос по созданию индустриально-логистического хаба в специальной экономической зоне «Хоргос – Восточные ворота», предусматривающего технологическую увязку специальной экономической зоны, железнодорожной линии «Коргас – Жетыген» и автомагистрали «Западная Европа – Западный Китай».

Задача 3. Оптимизация экспортных, импортных и транзитных операций на территории Казахстана.

Развитие таможенного дела, основанного на комплексном подходе к модернизации таможенной службы, сегодня направлено на повышение эффективности таможенного контроля и таможенного оформления, ускорение и транспарентность таможенных процедур, упрощение таможенных формальностей для бизнеса, улучшение инвестиционного климата, развитие внешнеторговых отношений, транспортной и коммуникационной инфраструктуры.

При этом необходимо интегрировать весь комплекс транспортно-логистических услуг в сервис автоматической системы управления всеми видами транспорта «АСУ Логистика».

Создание условий для развития инфраструктуры транспортно-логистических центров потребует:

создания многополосных пограничных пунктов пропуска в целях устранения эффекта «узкого горлышка», связанного с ограниченным количеством полос перемещения транспортных средств;

модернизации пограничных пунктов пропуска и перегрузочных мест с целью увеличения пропускной способности приграничных станций;

поэтапного строительства транспортно-логистических центров на принципах государственно-частного партнерства в приграничных автомобильных пунктах пропуска, расположенных на внешней границе Таможенного союза, с целью обеспечения потребности растущего объема перевалки грузов, подлежащих обработке на транспортно-логистических центрах.

Задача 4. Улучшение эффективности логистики Казахстана.

Целевым индикатором реализации планов по улучшению логистического климата в Казахстане к 2020 году является 40-е место в рейтинге логистической эффективности LPI Всемирного Банка.

В свою очередь для выполнения этой задачи будут приняты меры по:

упрощению таможенных процедур при внешнеэкономической деятельности;

сокращению разрешительных документов на экспортно-импортные операции при перевозочном процессе;

привлечению мировых компаний или создание конкурентоспособной компании, способной предоставить транспортно-экспедиторские услуги высокого уровня;

предоставлению возможности отслеживания грузов; запуску регулярных контейнерных поездов по основным направлениям

грузопотоков с целью достижения сроков доставки.

Задача 5. Создание внутренней и внешней терминальной сети Республики Казахстан.

Создание внутренней терминальной сети. Для удовлетворения потребностей казахстанских экспортеров и реализации транзитного потенциала предлагается создать мощную сеть транспортно-логистических центров как внутри страны, так и за рубежом, чтобы иметь возможность влиять на формирование грузовой базы и вести прямой диалог с грузоотправителями, продвигая преимущества сухопутных маршрутов через Казахстан. При этом для обеспечения экономической эффективности трансконтинентальных коридоров крайне важно присутствие как в местах зарождения и погашения торговых потоков, так и в формировании обратного грузопотока через прямое владение объектами транспортно-логистической инфраструктуры, партнерства и альянсы.

Формирование общеевропейской системы товародвижения предусматривает наличие нескольких опорных европейских логистических центров и взаимодействующих с ними региональных логистических транспортно-распределительных центров. Такое решение призвано обеспечить спрямление маршрутов и ускорить продвижение товароматериальных потоков, обеспечить непрерывность процесса товародвижения.

Обязательные условия при образовании хабов – мультимодальность и развитая сервисная инфраструктура.

Создание внешней терминальной сети и сети агентских пунктов. В стратегии определено, что в условиях глобализации для дальнейшего продвижения на внешние рынки Казахстану необходимо выстроить стратегию международного присутствия путем развития терминально-сервисной инфраструктуры не только внутри страны, но и за ее пределами, преимущественно на существующих торговых направлениях между Азией и Европой.

Сеть транспортно-логистических центров, связанная централизованной системой управления и единым технологическим процессом, обеспечит связь Казахстана и стран-участниц международными транспортными коридорами, а также выход на ключевые морские торговые пути в направлении Юго-Восточной Азии и Европы.

Основная транзитная ось данной системы Ляньюньган/Чунцин/Урумчи – Достык/ Алтынколь (Хоргос) и далее в Россию/Беларусь/Украину/Прибалтику страны Европы будет работать на притяжение через Казахстан грузопотоков преимущественно из Китая и стран ЮВА в Европу и Россию.

Присутствие в китайских центрах Урумчи, Чунцин и Ляньюньган даст возможность влиять на формирование грузовой базы и вести прямой диалог с грузоотправителями, продвигая преимущества сухопутных маршрутов через Казахстан.

Ключевым проектом в данном направлении является строительство собственной терминальной инфраструктуры в порту Ляньюньган для консолидации грузопотоков по направлению в/из Юго-Восточной Азии, одним из перспективных направлении развития торговли Казахстана.

В свою очередь присутствие в местах погашения потоков крайне важно как с точки зрения услуг «последней мили», так и в части формирования обратного грузопотока, без чего невозможна экономическая эффективность данного трансконтинентального коридора.

Задача 6. Обеспечение единой системы перемещения транзитных грузов по территории Республики Казахстан.

Обеспечение конкурентоспособности транспортно-логистической системы Казахстана требует формирования благоприятной институциональной среды. По оценкам Всемирного Банка, основные издержки и, соответственно, низкий показатель в международной торговле формируются за счет высокозатратной логистики, куда входят, в том числе и процедуры оформления разрешительных документов и их большой перечень.

Также, важным аспектом являются проработка вопроса необходимости организации мультимодальных перевозок с учетом оптимальных схем взаимодействия структур, участвующих в организации мультимодальных перевозок, распределение функций и ответственности, разработка регламента договорных производственно-структурных взаимоотношений между участниками мультимодальных перевозок – перевозчиком, оператором смешанных перевозок, грузоотправителями и грузополучателями.

Анализ лучшей международной практики и опыт функционирования глобальных лидеров на рынке транспортно-логистических услуг показывают, что достижение наивысших стандартов качества сервиса и финансовых показателей бизнеса достигнут ими в условиях максимального благоприятствования и поддержки со стороны государства, особенно на этапе их становления в национальном масштабе.

В этой связи будут проработаны следующие вопросы: создание единой системы отношений и взаимодействия в области перемещения транзитных грузов по территории Республики Казахстан между транспортными организациями, пользователями их услуг и представителями местных и центральных государственных органов; проведение единой тарифной политики при осуществлении смешанных транзитных перевозок.

Задача 7. Институциональное реформирование транспортно-логистической отрасли.

Логистический оператор, АО «НК «КТЖ», объединяя в себе все транспортные активы (аэропорты, морской порт Актау, Хоргос) и являясь единым центром транспортно-логистических услуг, станет координатором грузопотоков, обеспечивающим загрузку транспортной инфраструктуры и предоставляющим качественный сервис (скорость, сервис, стоимость, стабильность, сохранность), тем самым повышая эффективность и конкурентоспособность казахстанских транспортных коридоров.

Сбалансированное управление активами позволит оптимизировать инвестиционные расходы, а комплексная увязка транспортного сервиса между ними обеспечит прогнозирование и предсказуемость перевозки, что в сочетании с комплексными услугами единого оператора позволит предложить клиенту эффективный транспортно-логистический продукт.

Используя доступ ко всем транспортным активам, мультимодальный оператор будет осуществлять транспортно-логистические функции, имея в арсенале расширенную сеть продаж логистических услуг за рубежом, а также возможность создавать альянсы и предприятия с глобальными игроками.

Национальный мультимодальный оператор обеспечит объединение сквозного единого тарифа на все виды транспорта и оптимизацию затрат при прохождении грузов на территории страны, упростит прохождение грузов и оформление таможенных документов.

В программе предлагается в рамках интеграционных процессов Единого экономического пространства Казахстаном совместно с Российской Федерацией и Белоруссией создать Объединенную транспортно-логистическую компанию для реализации транзитного потенциала, единой транспортно-логистической системы трех стран исходя из единых принципов ценовой политики, взаимного использования парка подвижного состава, внедрения единой технологии транспортных услуг на территории стран Таможенного союза и ЕЭП.

Международные перевозки грузов. В соответствии с Законом Республики Казахстан от 4 июля 2003 года № 476-II «Об автомобильном транспорте» (с изменениями и дополнениями по состоянию на 01.01.2018 г.), международные автомобильные перевозки осуществляются в соответствии с законодательством Республики Казахстан об автомобильном транспорте, международными договорами, ратифицированными Республикой Казахстан (статья 42 Закона).

Выдача разрешений на проезд по территории Республики Казахстан перевозчикам иностранного государства и разрешений на проезд по территории иностранного государства перевозчикам Республики Казахстан производится должностными лицами государственных органов в соответствии со статьей 19-7 Закона и с международными договорами, ратифицированными Республикой Казахстан, в том числе с использованием системы автоматического распределения иностранных бланков разрешений в порядке, установленном Правилами применения разрешительной системы автомобильных перевозок в Республике Казахстан в международном сообщении.

Если спрос на разрешения в отношении стран, с которыми действует разрешительная система выполнения международных автомобильных перевозок, превышает количество разрешений, предназначенных к выдаче перевозчикам Республики Казахстан, то разрешения выдаются в первую очередь для:

1) автомобильных перевозок гуманитарных грузов;

2) экспортных автомобильных перевозок грузов, производимых в Республике Казахстан;

3) автомобильных перевозок, выполняемых совместно с перевозчиками других видов транспорта;

4) автомобильных перевозок скоропортящихся продуктов;

5) автомобильных перевозок, выполняемых в попутном направлении.

Контроль за соблюдением перевозчиками Республики Казахстан и перевозчиками иностранного государства законодательства Республики Казахстан об автомобильном транспорте при выполнении международных автомобильных перевозок осуществляется должностными лицами государственных органов в соответствии со статьей 19-7 Закона.

Международные автомобильные перевозки грузов осуществляются на основании удостоверения о допуске к осуществлению международных автомобильных перевозок и карточки допуска на автотранспортные средства, выдаваемых уполномоченным органом. Требования к перевозчику устанавливаются Правилами допуска автомобильных перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок грузов.

Автотранспортные средства, зарегистрированные в Республике Казахстан, предназначенные для перевозки скоропортящихся грузов, при осуществлении международных автомобильных перевозок должны иметь свидетельство, выдаваемое уполномоченным органом, об их соответствии требованиям, установленным в Правилах перевозок грузов автомобильным транспортом.

В Статье 19-8 Закона определен порядок выдачи разрешительных документов на проезд по территории Республики Казахстан, в соответствии с которым въезд (выезд) на территорию (с территории) Республики Казахстан, транзит по территории Республики Казахстан иностранных автотранспортных средств, осуществляющих перевозку пассажиров и грузов в международном сообщении, производятся на основании разрешительного документа - разрешения на поездку.

Если с государством регистрации иностранного автотранспортного средства действует безразрешительная система в области международных автомобильных перевозок в соответствии с международными договорами, ратифицированными Республикой Казахстан, проезд данного иностранного автотранспортного средства по территории Республики Казахстан осуществляется на основании талона регистрации въезда иностранного автотранспортного средства на территорию Республики Казахстан, выдаваемого на постах автотранспортного контроля при въезде на территорию Республики Казахстан.

Проезд иностранных автотранспортных средств по территории Республики Казахстан, осуществляющих перевозку пассажиров и (или) грузов от пункта отправления, находящегося на территории третьего государства, до пункта назначения на территории Республики Казахстан или от пункта отправления на территории Республики Казахстан до пункта назначения на территории третьего государства допускается на основании разрешительного документа - разрешения на выполнение перевозок иностранными перевозчиками из третьих стран на территорию Республики Казахстан или с территории Республики Казахстан в третьи страны.

Уполномоченным органом может быть произведен паритетный обмен с компетентными органами иностранных государств бланками разрешительных документов.

При попутной загрузке на территории Республики Казахстан иностранного грузового автотранспортного средства, следующего в обратном направлении из транзитного рейса по территории Республики Казахстан, необходимо наличие дополнительного разрешения на поездку для удостоверения права на выезд с территории Республики Казахстан, которое выдается уполномоченным органом после уплаты суммы сбора за проезд автотранспортных средств по территории Республики Казахстан по ставкам, установленным Налоговым кодексом Республики Казахстан.

В случаях выезда ТС в иностранные государства, с которыми произведен обмен бланками разрешительных документов, перевозчик на основании ранее представленных заявок может получить соответствующие иностранные разрешительные документы, выдаваемые уполномоченным органом после уплаты суммы сбора за проезд автотранспортных средств по территории Республики Казахстан по ставкам, установленным Налоговым кодексом Республики Казахстан. На каждое автотранспортное средство выдается отдельный разрешительный документ.

В случае, если количество выделенных иностранных разрешительных документов меньше общего количества поданных перевозчиками заявок, распределение бланков иностранных разрешительных документов между перевозчиками производится в соответствии с законодательством Республики Казахстан.

Выдача отечественным перевозчикам сверх заявленных иностранных разрешительных документов может быть произведена в случае отказа других отечественных перевозчиков от заявленных ими иностранных разрешительных документов данного вида.

Проезд крупногабаритных и (или) тяжеловесных ТС по территории Республики Казахстан осуществляется на основании разрешительного документа - специального

разрешения на проезд тяжеловесных и (или) крупногабаритных ТС, которое выдается уполномоченным органом после установления маршрута движения и уплаты суммы сбора за проезд автотранспортных средств по территории Республики Казахстан по ставкам, установленным Налоговым кодексом Республики Казахстан.

Если автотранспортное средство с грузом или без груза имеет превышение по габаритам, массе и (или) осевым нагрузкам над установленными Правительством Республики Казахстан допустимыми параметрами автотранспортных средств, предназначенных для передвижения по автомобильным дорогам Республики Казахстан, специальное разрешение выдается только в случае перевозки данным автотранспортным средством неделимых грузов, которые при перевозке не могут быть разделены на две или более части без изменения их назначения, чрезмерных затрат или риска их порчи.

При выявлении проезда крупногабаритного и (или) тяжеловесного автотранспортного средства с делимым грузом перевозка может быть возобновлена без выдачи специального разрешения, когда перевозчик произведет разгрузку автотранспортного средства, чтобы привести его в соответствие с установленными Правительством Республики Казахстан допустимыми параметрами автотранспортных средств, предназначенных для передвижения по автомобильным дорогам Республики Казахстан, и оплатит сумму сбора за проезд крупногабаритного и тяжеловесного транспортного средства за фактически пройденную часть маршрута.

Международными перевозками считаются перевозки грузов и пассажиров на всех видах транспорта между Республикой Казахстан и иностранными государствами и (или) транзитом через Республику Казахстан. В налоговом учете, в соответствии с пунктом 2 статьи 224 Налогового кодекса РК, перевозка считается международной, если оформление перевозки осуществляется едиными международными перевозочными документами, а в случае перевозки экспортируемых товаров по системе магистральных трубопроводов - документами, подтверждающими передачу экспортируемых товаров покупателю либо другим лицам, осуществляющим дальнейшую доставку указанных товаров, с предоставлением грузовой таможенной декларации, оформленной в таможенном режиме экспорта.

В случае осуществления перевозки пассажиров или экспортируемых товаров по территории РК несколькими транспортными организациями началом международной перевозки признается место начала перевозки или транспортировки товаров (почты, багажа) транспортной организацией, осуществляющей перевозку до границы Казахстана.

В случае осуществления перевозки пассажиров или импортируемых товаров (почты, багажа) несколькими транспортными организациями к международной относится

перевозка, осуществляемая транспортной организацией, посредством транспорта которой пассажиры, товары (почта, багаж) были ввезены на территорию Казахстана.

Кодекс Республики Казахстан «О налогах и других обязательных платежах в бюджет» (Налоговый кодекс) от 12 июня 2001 г. N 209-II вступил в силу с 1 января 2002 года, до этого времени применялся Закон «О налогах и других обязательных платежах в бюджет» от 24 апреля 1995 года. В Налоговом кодексе предусматривается, что выполнение работ, оказание услуг в связи с международными перевозками облагается НДС по нулевой ставке. К работам и услугам, осуществляемым в связи с международными перевозками, относятся:

- работы, услуги по транспортированию, погрузке, разгрузке, перегрузке, экспедированию товаров, экспортируемых с территории Республики Казахстан, а также товаров, следующих по территории Республики Казахстан транзитом;
- работы, услуги, связанные с транспортированием почты, пассажиров, багажа за пределы Республики Казахстан;
- техническое, коммерческое, аэронавигационное, аэропортовое обслуживание международных рейсов.

Отдельно Налоговым кодексом определяются условия, при которых работы, услуги по транспортированию, погрузке, разгрузке, перегрузке, экспедированию товаров, экспортируемых с территории Республики Казахстан, а также товаров, следующих по территории Республики Казахстан транзитом, облагаются по нулевой ставке НДС:

- наличие договора (контракта) на оказание услуг, выполнение работ, заключенного непосредственно с поставщиком экспортируемых товаров;
- оформление перевозки едиными международными перевозочными документами, а в случае экспорта товаров по системе магистральных трубопроводов - документов, подтверждающих передачу экспортируемых товаров покупателю либо другим лицам, осуществляющим дальнейшую доставку указанных товаров до покупателя;
- в случае транзитных грузов - грузовой таможенной декларации товаров, ввезенных на территорию Республики Казахстан оформленной в режиме транзита.

Статья 199 Налогового кодекса отражает порядок применения международного договора в отношении налогообложения доходов от оказания транспортных услуг в международных перевозках:

1. Доходы от оказания транспортных услуг в международных перевозках, одной из сторон которых является Республика Казахстан, получаемые юридическим лицом-нерезидентом, имеющим право на применение положений международного договора, подлежат освобождению от налогообложения без подачи заявления на применение

положений международного договора на основании документа, подтверждающего резидентство, если оно имеет постоянное учреждение в Республике Казахстан, связанное с такой деятельностью.

При этом юридическое лицо-нерезидент обязано вести раздельный учет сумм доходов от оказания транспортных услуг в международных перевозках (не подлежащих налогообложению согласно международному договору) и от оказания транспортных услуг на территории Республики Казахстан (подлежащих налогообложению), а также отразить указанные доходы в декларации по корпоративному подоходному налогу.

Общая сумма налогооблагаемого дохода в декларации по корпоративному подоходному налогу уменьшается на сумму налогооблагаемого дохода, подлежащего освобождению от налогообложения согласно международному договору, рассчитанную на основании раздельного учета. При неправомерном применении положений международного договора, повлекшем неуплату или неполную уплату налога в государственный бюджет, налогоплательщик несет ответственность в соответствии с законами Республики Казахстан.

2. Налоговый агент в момент выплаты доходов нерезиденту от эксплуатации транспортных средств в международных перевозках, одной из сторон которых является Республика Казахстан, не связанных с постоянным учреждением нерезидента, вправе применить положения соответствующего международного договора при наличии документа, подтверждающего резидентство, если такой нерезидент является окончательным получателем доходов и имеет право на применение положений международного договора.

Налоговый агент обязан указать в расчете по подоходному налогу у источника выплаты, представляемом в налоговый орган, суммы выплаченных (начисленных) доходов и удержанных (освобожденных от удержания) налогов в соответствии с положениями международных договоров, ставки подоходного налога и названия международных договоров. При неправомерном применении положений международного договора, повлекшем неуплату или неполную уплату налога в государственный бюджет, налоговый агент несет ответственность в соответствии с законами Республики Казахстан.

Перевозчиком, согласно статье 1 Закона РК от 21 сентября 1994г. «О транспорте в Республике Казахстан», является юридическое или физическое лицо, владеющее транспортным средством на праве собственности или на иных законных основаниях, предоставляющее услуги по перевозке пассажиров, багажа, грузов и почтовых отправлений за плату или по найму и имеющее на это лицензию или соответствующее разрешение, выданное в установленном порядке. Транспортные средства в соответствии

со статьей 15 этого Закона должны иметь сертификат, определяющий соответствие требованиям безопасности, медико-санитарным нормам, нормам охраны труда и экологии, международным и государственным стандартам и техническим условиям, а также быть зарегистрированными в установленном законодательством порядке.

Закон о транспорте в Республике Казахстан обладает высшей юридической силой в системе действующего транспортного законодательства. Одной из главных задач, решенной этим Законом является ликвидация монополии на транспорте, провозглашается разнообразие форм собственности на транспорте. Вместе с тем в статье 3 Закона перечисляются виды транспорта, которые не могут быть приватизированы.

На перевозку грузов, пассажиров, багажа и услуги, связанные с перевозками, устанавливаются свободные (договорные) тарифы, обеспечивающие деятельность хозяйствующих субъектов, занимающихся транспортной деятельностью. По отдельным видам транспортных услуг как средство проведения социальной политики государства либо как средство преодоления монополистической деятельности в сфере транспорта могут устанавливаться регулируемые тарифы (единые в пределах государства) в порядке, определяемом законодательством Республики Казахстан.

Предусматриваются нормы об охране грузов и объектов на транспорте, организация работы транспорта при чрезвычайных обстоятельствах, обеспечение безопасности экологических норм на транспорте.

Общие правила и условия при заключении договоров перевозки регламентируются статьями 688 - 707 ГК РК, нормами транспортного права, международными соглашениями и конвенциями, а также определяются соглашением сторон. В зависимости от условий перевозки грузов заключаются следующие виды договоров [38]:

1. Договор перевозки груза (заключается на разовую перевозку конкретного груза).

2. Договор фрахтования или чартера (порядок заключения, форма договора и его виды устанавливаются законодательными актам о транспорте и частично регулируются статьями 585 и 591 ГК РК).

3. Договор транспортной экспедиции (предоставления транспортно - экспедиторских услуг).

4. Договор прямой смешанной (комбинированной) перевозки (перевозка осуществляется по единому транспортному документу, но при отсутствии единого перевозчика или экспедитора). Специфика таких перевозок состоит в том, что договор перевозки заключается с оператором перевозки, который сам выбирает остальных участников и выдает на перевозку груза мультимодальный транспортный коносамент.

5. Договор транзитной перевозки (с применением и без применения мер нетарифного регулирования).

6. Линейный коносамент.

7. Договор об организации работы по обеспечению перевозок грузов (узловое соглашение, договор на централизованный завоз (вывоз) грузов и другие.

При осуществлении международных перевозок необходимо учитывать требования и условия следующих основных нормативных актов:

- Конвенция ООН о международных смешанных перевозках грузов (Женева, 24 мая 1980 г.)

- Основное многостороннее соглашение о международном транспорте по развитию коридора Европа - Кавказ - Азия (г. Баку, 8 сентября 1998 г.);

- Международные стандартные правила ФИАТА перевозки груза в смешанном сообщении (1992 г.);

- Рамочное соглашение ЭКО по транзитным перевозкам (г. Алматы, 9 мая 1998 г.);

- Двусторонние Соглашения между Правительством РК и Правительствами зарубежных стран о международных перевозках грузов;

- Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (г. Монреаль, 28 мая 1999 г.)

- Закон РК от 21 сентября 1994 г. «О транспорте в Республике Казахстан»;

- Закон РК от 17 июля 2001 г. «Об автомобильных дорогах»;

- Закон РК от 12 апреля 2004 г. «О регулировании торговой деятельности»;

- Таможенный Кодекс РК от 5 апреля 2003 г.

- Налоговый Кодекс РК от 12 июня 2001 г.

- Правила применения таможенной конвенции о международной перевозке грузов с использованием книжек МДП, утвержденные приказом Таможенного комитета МГД РК от 15.02.2001г. № 51;

- Правила по применению разрешительной системы при осуществлении международных автомобильных перевозок в РК, утвержденные приказом министерства транспорта и коммуникаций от 13 декабря 1999г. № 904 - 1;

- Международные правила толкования торговых терминов «ИНКОТЕРМС 2000»;

- Европейское Соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (Женева, 1 февраля 1991 года). Казахстан присоединился к нему 31 января 2002 года.

- Принципы международных коммерческих контрактов, принятые в 1994 году Международным институтом унификации частного права (УНИДРУА).

- Соглашение о партнерстве и сотрудничестве между Республикой Казахстан, с одной стороны, Европейскими сообществами и их государствами - членами, с другой стороны (Брюссель, 23 января 1995 года). Казахстан ратифицировал его Законом от 26.05.1997 г.

- Постановление Правительства РК от 10 июля 2003г. № 681 «Об утверждении запретов на ввоз в РК и вывоз из РК товаров и транспортных средств, перечней товаров, запрещенных к помещению под некоторые таможенные режимы, а также запретов и ограничений на проведение операций с товарами, помещенными под отдельные таможенные режимы».

- Инструкция по осуществлению государственного контроля при применении трансфертных цен в международных деловых операциях, утвержденная совместным приказом Налогового комитета МФ РК и Агентства таможенного контроля РК от 11/13 августа 2003 г. № 325/386.

- Постановление Правительства РК от 20 сентября 2004 г. № 974 «О заключении Протокола о единых правилах лицензирования импорта и экспорта товаров, а также связанных с этим отдельных видов деятельности государства - членов Евразийского экономического сообщества».

- Приказ министра транспорта и коммуникаций РК от 17.02.06г. № 48 «Об утверждении Правил перевозки опасных отходов, в том числе выполнения погрузочно-разгрузочных работ».

В соответствии со статьей 11 Закона «О транспорте в Республике Казахстан» в договоре перевозки должно быть в соответствующих разделах отражено, что:

- перевозчик имеет лицензию на право перевозки грузов;

- транспортное средство имеет сертификат соответствия;

- перевозчик обязан получить документы, подтверждающие соответствие отправляемого груза его сертификату, и возместить ущерб от потери или порчи груза, причиненный по его вине.

В договорах на перевозку груза обязательно, помимо общих для всех гражданско-правовых договоров разделов, должны быть такие разделы, как:

- базис поставки в соответствии с «ИНКОТЕРМС 2000»;

- количество и качество груза (приемка груза по качеству может осуществляться на основе документа (сертификата) или путем проверки качества фактически поставленного товара в месте приемки). В этом разделе должны быть учтены и требования статьи 32 Закона РК «О регулировании торговой деятельности»;

- условия перевозки груза, его маркировки и упаковки;

- страхование груза в соответствии с «ИНКОТЕРМС 2000» и гарантии;

- документация и извещения;

- место фактической сдачи-приемки и порядок приемки груза в пункте доставки;

- порядок предъявления претензий в случае недопоставки груза или поставки испорченного груза;

- вознаграждение экспедитора и порядок расчетов (фрахт и расчеты);

- порядок замены транспорта в случае его поломки;

- право по распоряжению грузом;

- право удержания груза в связи с невыплатой вознаграждения;

- применимое право при разрешении споров по договору (при изложении этого раздела следует руководствоваться статьями 1112 - 1115 ГК РК).

При определении приоритета норм международных договоров (соглашений, конвенций) перед нормами национального законодательства следует руководствоваться постановлением Конституционного Совета РК от 11 октября 2000 г. № 18/2 «Об официальном толковании пункта 3 статьи 4 Конституции Республики Казахстан». В этом акте, который подлежит обязательному исполнению, говорится следующее: «1. Пункт 3 статьи 4 Конституции Республики Казахстан следует понимать так, что преимущественную юридическую силу перед законодательством Республики имеют международные договоры, заключенные ею в соответствии с Конституцией Республики, в установленном законодательством порядке и ратифицированные Парламентом Республики путем принятия соответствующего закона.

Международные договоры, не предусматривавшие ратификации как условия вступления в силу, заключенные до принятия Конституции 1995 года, являются действующими и сохраняют приоритет перед законодательством Республики, если такой приоритет для этих международных договоров прямо предусмотрен законами Республики, регулирующими соответствующие сферы правоотношений».

Кроме того, при заключении международных договоров перевозки грузов следует учитывать и особенности законодательства страны перевозчика (экспедитора), а также нормы валютного, налогового и специального законодательства. В частности, в соответствии с пунктом 12-2 статьи 225 Налогового кодекса РК обороты реализации работ и услуг, связанных с перевозками, являющимися международными в соответствии с вышеупомянутой статьей 224 этого же кодекса, а именно: работ, услуг по погрузке, разгрузке, перегрузке (сливу-наливу), экспедированию товаров, в том числе почты, экспортируемых с территории РК или импортируемых на нее, а также транзитных грузов; технического, аэронавигационного и аэропортовского обслуживания; услуг морских

портов по обслуживанию международных рейсов, освобождаются от налога на добавленную стоимость.

Большое внимание на современном этапе развития экономики уделяется вопросам совершенствования межрегиональных и международных транспортно-экономических связей Казахстана, проблемам развития казахстанской части международных транспортных коридоров и крупных общесетевых транспортных узлов, повышения конкурентоспособности казахстанских предприятий транспорта, вхождения Казахстана в мировую транспортную систему на основе осуществления политики международной интеграции.

Международные перевозки пассажиров. В соответствии с Законом Республики Казахстан от 4 июля 2003 года № 476-II «Об автомобильном транспорте» (с изменениями и дополнениями по состоянию на 01.01.2018 г.), регулярные международные автомобильные перевозки пассажиров и багажа организуются по согласованным между уполномоченным органом и соответствующим компетентным органом иностранного государства маршрутам (с указанием начальных, конечных и остановочных пунктов) и расписанию движения автобусов, микроавтобусов (статья 43 Закона).

При выполнении перевозчиками Республики Казахстан международных нерегулярных автомобильных перевозок пассажиров и багажа водители автобусов должны иметь списки пассажиров, удостоверенные должностными лицами уполномоченного органа.

Международные автомобильные перевозки между Республикой Казахстан и иностранными государствами осуществляются только через пункты пропуска.

Запрещается при осуществлении регулярных перевозок пассажиров и багажа в международном сообщении перевозка пассажиров между пунктами на территории Республики Казахстан.

На пунктах пропуска через Государственную границу Республики Казахстан оформление документов и пропуск автобусов, осуществляющих международные перевозки пассажиров по регулярным маршрутам, производится вне очереди.

Перевозчики, осуществляющие международные автомобильные перевозки, должны использовать автотранспортные средства, соответствующие международным требованиям, имеющие регистрационные и отличительные знаки своего государства (статья 45), установленное требование не распространяется на прицепы и полуприцепы.

При осуществлении международных автомобильных перевозок водители автотранспортных средств обязаны соблюдать установленный законодательством Республики Казахстан об автомобильном транспорте режим труда и отдыха водителей.

Выдача разрешительных документов на регулярные международные перевозки пассажиров и багажа отечественными перевозчиками осуществляется согласно условиям международных договоров Республики Казахстан.

Международные автомобильные перевозки грузов, пассажиров и багажа между Республикой Казахстан и иностранными государствами должны осуществляться через международные автомобильные пункты пропуска.

Разрешительные и другие документы должны находиться у водителей автотранспортных средств и предъявляться по требованию должностных лиц уполномоченных государственных органов.

Иностранным автотранспортным средствам, осуществляющим транзитные перевозки пассажиров по территории Республики Казахстан, запрещается производить посадку и (или) высадку пассажиров на территории Республики Казахстан.

Перевозчики, осуществляющие международные автомобильные перевозки, должны использовать автотранспортные средства, имеющие регистрационные и отличительные знаки своего государства. При этом прицепы или полуприцепы могут иметь регистрационные и отличительные знаки другого государства.

В Постановлении Правительства Республики Казахстан от 2 июля 2011 года № 767 Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом с последующими дополнениями в Главе 8 отражены основные положения осуществления регулярных международных автомобильных перевозок пассажиров и багажа.

Для организации регулярных международных автомобильных перевозок пассажиров и багажа перевозчик согласовывает свое решение осуществлять автомобильные перевозки пассажиров и багажа в международном сообщении с партнером (перевозчиком) из другого государства, в которое предполагается осуществление перевозок, и заключает с ним соответствующий договор.

Для получения заверенных уполномоченным органом в области автомобильного транспорта схем движения по маршруту и расписания движения по нему, тарифов на перевозку пассажиров и багажа и разрешения на осуществление регулярных международных автомобильных перевозок пассажиров и багажа, продления срока действия разрешительных документов на международные перевозки перевозчик представляет в уполномоченный орган в области автомобильного транспорта заявку с приложением следующих документов, оформленных в отдельную папку:

1) договора о совместной деятельности с иностранным перевозчиком;

2) копию свидетельства или справку о государственной регистрации юридического лица или предпринимателя, осуществляющего свою деятельность без образования юридического лица;

3) нотариально засвидетельствованную копию лицензии на право осуществления международных автомобильных перевозок пассажиров и багажа;

4) копии страховых полисов или договоров обязательного страхования гражданско-правовой ответственности владельцев автотранспортных средств и договоров обязательного страхования гражданско-правовой ответственности перевозчика перед пассажирами;

5) сведений о подвижном составе (количество и тип (класс) автобусов), предусматриваемом к использованию на маршруте с приложением копий технических паспортов и свидетельств о прохождении обязательного технического осмотра на текущий период на каждую единицу;

6) копии документов на производственно-техническую базу (собственную или арендованную), расположенную в населенном пункте или пригородной зоне, но в радиусе не более 50 километров от начального пункта маршрута, с подтверждением проведения необходимого комплекса работ по поддержанию подвижного состава в технически исправном состоянии, и копии договора с медицинским работником на осуществление профилактического медицинского освидетельствования;

7) расписания движения автобусов по маршруту с указанием места и времени отправления, прибытия и стоянки автобусов, а также расстояний по всем остановочным пунктам и пунктам пропуска через границы государств;

8) схемы маршрута с указанием автовокзалов, автостанций, пунктов обслуживания пассажиров и технических остановок, автомобильных пунктов пропуска через государственную границу, опасных участков, а также скоростного режима движения автобусов;

9) предлагаемые тарифы на перевозку пассажиров и багажа по остановочным пунктам регулярного международного маршрута в национальной валюте государств регистрации перевозчиков, обслуживающих этот маршрут;

10) графика режима труда и отдыха водителей на протяжении всего регулярного маршрута с указанием времени и места смены водителей автобусов.

Документы, указанные в подпунктах 7)-9) настоящего пункта, подписанные казахстанским и иностранным перевозчиками, заключившими договор об обслуживании регулярного маршрута, и заверенные их печатями, представляются в 4-х экземплярах.

Заявка на продление срока действия разрешительных документов на международные перевозки с необходимыми документами предоставляется в уполномоченный орган в области автомобильного транспорта не позднее, чем за 3 месяца до окончания установленного срока действия разрешительных документов на международные перевозки.

Уполномоченный орган в области автомобильного транспорта в течение 15 рабочих дней с момента регистрации заявки, при условии наличия полного пакета прилагаемых к заявке документов, направляет компетентным органам государств, по территории которых пролегает маршрут, ходатайство о получении разрешения на открытие маршрута. После получения соответствующих разрешений от компетентных органов иностранных государств, по территории которых пролегает маршрут, перевозчику выдаются разрешительные документы на международные перевозки.

В течение 30 календарных дней со дня выдачи разрешения перевозчик представляет в уполномоченный орган в области автомобильного транспорта копии договоров, заключаемых перевозчиками и администрацией автовокзалов, автостанций, пунктов обслуживания пассажиров в соответствии с настоящими Правилами.

Перевозчики обеспечивают наличие в каждом автобусе на маршруте оригиналов или нотариально засвидетельствованные копии разрешительных документов на международные перевозки.

Изменение маршрута, остановочных пунктов, расписания движения, а также закрытие маршрута производится уполномоченным органом в области автомобильного транспорта на основании заявления перевозчика или местных исполнительных органов по согласованию с компетентными органами государств, по территории которых пролегает маршрут.

При рассмотрении заявок и подготовке предложений по оформлению документов на осуществление перевозок пассажиров по регулярному маршруту, выполнение дополнительных рейсов, изменение расписания движения автобусов и тарифов на перевозки пассажиров учитывается сложившаяся сеть международных автобусных маршрутов, наличие у перевозчика необходимого для выполнения перевозок количества автобусов, а при продлении сроков действия также отсутствие (наличие) у него и его иностранного партнера (перевозчика) нарушений правил перевозок, жалоб пассажиров на качество обслуживания и соблюдение периодичности выполнения рейсов.

В документе отражены также причины отказа в выдаче разрешений, а также условия приостановления действия разрешительных документов.

Установлено, что порядок приобретения проездных документов (билетов) для проезда в международном сообщении должен соответствовать порядку приобретения билетов в междугородном межобластном сообщении, установленному настоящими Правилами. При этом реализация проездных документов (билетов) в международном сообщении осуществляется с указанием в билете фамилии, имени и отчества пассажира.

Посадка пассажира на рейс осуществляется на основании документа, удостоверяющего личность пассажира, со сверкой фамилии, имени и отчества, указанных в билете.

Оплата проезда и провоза багажа в международном сообщении производится в валюте государства, где приобретаются проездные документы (билеты).

Порядок хранения и выдачи багажа регулируется законодательством государства, на территории которого производятся его хранение и выдача.

Регулирование транзитных перевозок. В условиях глобализации экономики, создания крупных транснациональных корпораций и интеграции транспорта ряда государств в мировую транспортную систему идет интенсивный процесс формирования международных транспортных коридоров, обеспечивающих ускоренное продвижение крупных товарноматериальных потоков между различными странами и континентами на основе внедрения современных логистических технологий доставки грузов, таких как организация интермодальных перевозок грузов, основанных на реализации интегральной концепции логистики и создании интегрированных транспортно-технологических систем.

В настоящее время в Казахстане сформированы и функционируют 5 международных транспортных коридоров:

1) Северный коридор Трансазиатской железнодорожной магистрали (ТАЖМ). Связывает Западную Европу с Китаем, Корейским полуостровом и Японией через Россию (на участке Достык/Хоргос – Актогай – Саяк – Моинты – Астана – Петропавловск (Пресногорьковская);

2) Южный коридор ТАЖМ. Данный коридор проходит по следующим маршрутам: Юго-Восточная Европа – Китай и Юго-Восточная Азия через Турцию, Иран, страны Центральной Азии (на участке Достык/Хоргос – Актогай – Алматы – Шу – Арысь – Сарыагаш);

3) Связывает Восточную Европу с Центральной Азией через Черное море, Кавказ и Каспийское море (на участке Достык/Хоргос – Алматы – Актау, в том числе через перспективный спрямляющий железнодорожный маршрут Жезказган – Бейнеу, а также Ахалкалаки (Грузия) – Карс (Турция);

4) Север – Юг. Пролегает в Северную Европу из стран Персидского залива через Россию и Иран с участием Казахстана на участках: морской порт Актау – регионы Урала России и Актау – Атырау, а также через новую железнодорожную линию Узень – Берекет (Туркменистан) – Горган (Иран);

5) Центральный коридор ТАЖМ. Имеет важное значение для региональных транзитных перевозок по направлению Центральная Азия-Северо-Западная Европа (на участке Сарыагаш – Арысь – Кандагач – Озинки).

На автомобильных дорогах Республики Казахстан сложились шесть основных направлений – автотранспортных коридоров:

1)Ташкент – Шымкент – Тараз – Бишкек – Алматы – Хоргос;

2)Шымкент – Кызылорда – Актобе – Уральск – Самара;

3)Алматы – Караганды – Астана – Петропавловск;

4)Астрахань – Атырау – Актау – гр. Туркменистана;

5)Омск – Павлодар – Семей – Майкапшагай;

6)Астана – Костанай – Челябинск – Екатеринбург.

Организация международных транспортных коридоров (МТК) ставит своей целью унификацию национальных законодательств, гармонизацию транспортных систем Востока и Запада, создание международной транспортной инфраструктуры, имеющей единые технические параметры и обеспечивающей применение единой технологии перевозок как основы создания глобальных логистических систем и интеграции национальных транспортных систем в мировую транспортную систему.

Целью формирования и развития международных транспортных коридоров (МТК) на территории Казахстана является обеспечение условий для повышения надежности и эффективности казахстанских внешнеторговых перевозок, вовлечения дополнительных транзитных грузопотоков на транспортные коммуникации страны, привлечения отечественных и иностранных инвестиций на развитие транспортной инфраструктуры, создания условий для ускорения развития отдельных регионовстраны, расположенных в зоне тяготения к трассам международных транспортных коридоров, интеграции казахстанского транспорта в мировую транспортную систему.

Казахстан в настоящее время вплотную подошел к созданию интермодальных систем. От уровня развития в Казахстане системы интермодальных перевозок грузов по проходящим через его территорию транснациональным транспортным коридорам в решающей степени зависит увеличение внешнеторгового и внутри казахстанского грузооборота, рост экспортно-импортных перевозок грузов, повышение конкурентоспособности общегосударственной и региональной транспортных систем,

вхождение транспортного комплекса Казахстана в мировую транспортную систему в качестве равноправного партнера.

Развитие интермодальных перевозок грузов по международным транспортным коридорам требует координации работы различных видов транспорта и интеграции их в единую организационную систему, функционирующую на основе формирования сквозных логистических транспортно-технологических систем.

Интермодальные перевозки являются разновидностью смешанных (мультимодальных) перевозок, осуществляемых с участием нескольких видов транспорта на основе единого технологического процесса, по единому транспортному документу, единому сквозному тарифу, с полной ответственностью одного оператора за всю логистическую цепочку – от грузоотправителя до грузополучателя, с использованием при перевозке грузов укрупненных грузовых мест, в частности, унифицированных контейнеров. Интермодальная перевозка грузов, осуществляемая по международным транспортным коридорам, предполагает наиболее тесную интеграцию, основанную на единстве всех звеньев транспортно-распределительной цепи в организационно-технологическом аспекте, на единой форме взаимодействия, координации и кооперации всех участников транспортного процесса, комплексном развитии инфраструктуры различных видов транспорта, создании в узлах транспортной сети мультимодальных терминальных комплексов, других объектов транспортной инфраструктуры, информатизации всего процесса грузо- и товародвижения.

Казахстан является участником таких международных транспортных коридоров, как Север-Юг, Северный коридор Трансазиатской железнодорожной магистрали (ТАЖМ), Южный коридор ТАЖМ и ведет активную работу по интеграции в трансевропейские и азиатские транспортные сети.

С углублением процесса глобализации международных экономических связей на Евразийском континенте и ростом грузопотоков между Юго-Восточной Азией и Европой актуальной становится идея возрождения Великого Шелкового Пути – создание комплексного евразийского трансконтинентального моста. Оно открывает новые экономические возможности в связи с глобализацией экономики и кардинальным увеличением объемов товарообмена между государствами и континентами. Находясь в центре международной торговли, Казахстан является естественным сухопутным мостом между Европой и Китаем. Основными направлениями транзита автотранспортом являются грузы из Китая в Европу, Азию и страны Евразийского экономического союза.

Согласно индексу эффективности логистики, по которому Всемирный банк оценивает динамику развития логистического комплекса, за последние два года позиции

Казахстана улучшились по качеству инфраструктуры (на 41 позицию); эффективности таможни (на 35 позиций); простоте организации международных перевозок (на 18 позиций) и возможности отслеживания грузов (на 10 позиций) [39].

12 октября 2016 года между Казахстаном и Китаем был подписан Протокол о создании системы разрешений на международные автомобильные перевозки. Протоколом предусматривается полная регламентация пассажирских и грузовых перевозок между двумя сторонами на взаимовыгодной основе.

В Соглашении между правительствами государств-членов Шанхайской организации сотрудничества от 12 сентября 2014 года предусмотрено развитие международного автомобильного сообщения между участниками ШОС: Казахстаном, Китаем, Кыргызстаном, Россией, Таджикистаном и Узбекистаном, а также формирование взаимовыгодного рынка перевозок. Соглашение предусматривает осуществление грузовых автомобильных перевозок по согласованным маршрутам между странами ШОС на основе квотируемой разрешительной системы. Соглашением определены 6 маршрутов, 4 из которых проходят по территории Казахстана, сроки открытия для этих маршрутов – до 2020 года. После вступления Соглашения в силу перевозчики государств-членов ШОС получат возможность осуществлять перевозки по утвержденным маршрутам, в том числе из восточной части Китая, в том числе порта Ляньюньган, в Западную Европу.

Транспортная политика Евразийского экономического союза направлена на создание равноправных и паритетных условий оказания транспортных услуг с установлением единых стартовых возможностей в развитии транспортных перевозок между государствами-членами посредством гармонизации законодательств и сопряжения транспортных стратегий. Для реализации транспортной политики разработаны соответствующие планы мероприятий, конечный результат реализации транспортной политики – снятие существующих ограничений при осуществлении перевозок всеми видами транспорта в Союзе к 2025 году.

Документ, регламентирующий основные направления и этапы реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств-членов Евразийского экономического союза, позволит развивать автотранспортные перевозки между КНР и государствами-членами Евразийского экономического союза.

Проект СЭЗ «Хоргос — Восточные ворота» дает мощный импульс развитию транзитного потенциала Казахстана и позволяет в полной мере содействовать формированию экономического пояса Нового Шелкового пути. На сегодняшний день функционируют все пункты пропуска на границе Казахстана с Китаем, и Хоргос —

наиболее востребованный из них, полностью сформирована инфраструктура сухого порта в свободной экономической зоне «Хоргос — Восточные ворота».

В рамках программы «Нұрлы жол» проект СЭЗ «Хоргос — Восточные ворота» дает мощный импульс развитию транзитного потенциала Казахстана и позволяет в полной мере содействовать формированию экономического пояса Нового Шелкового пути.

В июле 2014 года глава государства Нурсултан Назарбаев дал старт строительству сухого порта СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота», в июле 2015 года был обработан первый грузовой состав из Китая по направлению в страны Центральной Азии [39]. Главной целью сухого порта является развитие и укрепление железнодорожных и автомобильных сообщений с большинством направлений в Центральной Азии, Европе и Китае при помощи передовых технологий и новейшего оборудования.

Международные организации и заинтересованные европейские и азиатские страны приступили к формированию системы международных транспортных коридоров, под которыми понимаются совокупности наиболее технически оснащенных магистральных транспортных коммуникаций, как правило, различных видов транспорта, обеспечивающих перевозки пассажиров и грузов в международном сообщении, на направлениях их наибольшей концентрации.

В контексте интеграции главными задачами являются:

- в региональном масштабе – объединить все виды транспорта и соответствующую инфраструктуру в единую сообщающуюся и интегрированную транспортную систему;
- с учетом темпов и перспектив развития промышленных отраслей и общего уровня экономического развития необходимо выстроить программу сотрудничества, осуществить трансгосударственные меры по развитию транспортной инфраструктуры;
- обеспечить взаимовыгодность и разумный баланс интересов всех вовлеченных сторон.

Согласно большинству оценок, в начале XXI в. наиболее интенсивное развитие торговли ожидается между рынками Юго-Восточной Азии и Европы.

Создание инфраструктуры, обеспечивающей транспортировку энергоносителей и грузов в обход Казахстана, стремление лишить его важнейшего геополитического преимущества – коридора, соединяющего Восток и Запад, – может нанести непосредственный ущерб национальным интересам Казахстана, сократить объемы перевозок транзитных грузов по Транссибу в условиях продолжающегося развития мирохозяйственных связей.

Развитие интеграционных процессов на транспорте в условиях глобализации мировой экономики создает организационно-экономические предпосылки для формирования и развития интегрированных транспортно-распределительных систем на региональном, межрегиональном и международном уровнях. Для решения рассматриваемой проблемы необходимо усилить регулирующую роль государства в формировании международных транспортных коридоров, проходящих по территории Казахстана. Указанная задача обозначена в качестве одного из приоритетов в Транспортной стратегии Казахстана до 2020 г. и ряде других программных документов Правительства РК, развитие сети ТЛЦ сегодня стало объектом пристального внимания как со стороны государственного аппарата, так и частного бизнеса.

Республика Казахстан присоединилась к основным международным конвенциям и европейским соглашениям, регламентирующим порядок выполнения международных автомобильных перевозок. В стране создан Союз международных автомобильных перевозчиков Казахстана (КазАТО). Принятый в Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ), Союз казахстанских автоперевозчиков в 1996 году был допущен к системе МДП (Таможенная конвенция о международной перевозке с применением соответствующей книжки).

На рынке международных автотранспортных услуг одним из важных аспектов в увеличении доли казахских перевозчиков является развитость экспедиторского процесса на рынке международных автотранспортных услуг, дальнейшие меры по увеличению конкурентоспособности перевозчиков позволят увеличить долю отечественных перевозчиков на международном рынке грузоперевозок до 50 % к 2020 году.

В рамках международного сотрудничества в области международных автомобильных перевозок 26 января 2015 года вступил в силу Протокол о внесении изменений в Соглашение между Правительством Республики Казахстан и Правительством Республики Беларусь о международном автомобильном сообщении от 19 января 2004 года предусматривающий введение безразрешительной системы на транзитные перевозки.

28 августа 2015 года подписано Соглашение между Правительством Республики Казахстаном и Правительством Республики Сербия о международном автомобильном сообщении.

2 марта 2016 года вступил в силу Протокол о внесении изменений в Соглашение между Казахстаном и Кыргызстаном о международном автомобильном сообщении от 25 декабря 2003 года предусматривающий введение разрешительной системы на перевозки грузов в/из третьих стран между Казахстаном и Кыргызстаном.

Подписаны Соглашения в области международных автоперевозок с Азербайджаном, Боснией и Герцеговиной.

Евразийский межправительственный совет утвердил план мероприятий («дорожную карту») на 2018-2020 годы, позволяющий приступить к реализации скоординированной транспортной политике стран союза. При поддержке национальных ассоциаций государств-членов ЕАЭС IRU инициировал включение в дорожную карту важных положений, касающихся проведения консультаций по вопросу присоединения стран союза к Дополнительному протоколу к Конвенции КДПГ об электронной накладной (e-CMR), повышения профессионализма в отрасли на основе международных стандартов и аттестации, гармонизации международных пассажирских автоперевозок.

Документ направлен на выявление и устранение препятствий для развития международного автомобильного транспорта, повышение качества услуг, укрепление связей между Европой и Азией, внедрение инновационных решений и содействие цифровой трансформации отрасли, в том числе применение «зеленых» технологий и использование беспилотных транспортных средств.

IRU и национальные ассоциации государств-членов ЕАЭС, а именно, AIRCA (Армения), АМАП КР (Кыргызстан), АСМАП (Россия), БАМАП (Беларусь) и КазАТО (Казахстан) окажут поддержку в реализации дорожной карты в тесном взаимодействии с Евразийской экономической комиссией.

В Республике Казахстан данная инициатива поддерживается экспертами в области транспорта и логистики, отмечается сокращение издержек, повышение прозрачности и надежности операций, является первым шагом на пути к цифровизации перевозок в стране [40]. Предстоящее начало перевозок с Китаем по процедуре МДП и выгодное географическое положение на пересечении евроазиатских маршрутов стимулирует Казахстан к оцифровке своих транспортных систем для обеспечения полной интеграции национальных таможенных и транспортных операций с китайской инициативой «Один пояс и один путь». IRU также обратился к казахстанским экспертам, представляющим государственный и частный сектор, с предложением о сотрудничестве в организации пилотных проектов с применением цифровой процедуры МДП и электронных накладных (e-CMR), которое было поддержано.

Профессиональная подготовка водителей. Учебный центр КазАТО проводит обучение на курсах в области международных автомобильных перевозок:

1) курс «Международные автомобильные перевозки грузов», целевая аудитория – руководители и менеджеры транспортных и транспортно-экспедиторских компаний,

специалисты отделов перевозок и логистики предприятий бизнес-структур, индивидуальные предприниматели.

По окончании курса и успешной сдаче экзамена слушатели получают Свидетельство профессиональной компетентности (СПК) и диплом Академии IRU, а также выдаются учебные, практические и учебно-методические пособия.

2) курс «Логистика международных автомобильных перевозок», целевая аудитория – руководители и менеджеры транспортно-экспедиторских компаний, специалисты отделов перевозок и логистики предприятий бизнес-структур.

По окончании курса слушателям выдается Свидетельство профессиональной компетентности, а также учебные пособия и раздаточные материалы.

3) курс «Обучение консультантов по технике безопасности при перевозке опасных грузов», целевая аудитория – менеджеры транспортно-экспедиторских компаний, специалисты отделов перевозок и логистики предприятий бизнес-структур.

По окончании курса слушателям выдается Свидетельство профессиональной компетентности, а также учебные пособия и раздаточные материалы.

4) курс специальной подготовки водителей, осуществляющих перевозки грузов с применением книжки МДП.

По окончании курса водителям выдаются Сертификат водителя-международника, а также учебные пособия.

5) курс специальной подготовки водителей автотранспортных средств, осуществляющих перевозки опасных грузов.

По окончании курса и сдачи письменного экзамена выдается ДОПОГ-свидетельство (ADR-sertifikat) международного образца.

26 июля 2011 года утвержден Приказ № 457 «Об утверждении курсов по подготовке водителей автотранспортных средств, перевозящих опасные грузы в международном сообщении и по территории Республики Казахстан, консультантов по вопросам безопасности перевозки опасных грузов», в соответствии с которым утверждены курсы по подготовке водителей автотранспортных средств, перевозящих опасные грузы в международном сообщении и по территории Республики Казахстан, консультантов по вопросам безопасности перевозки опасных грузов по следующим программам:

1) специализированного курса подготовки водителей автотранспортных средств, перевозящих опасные грузы в международном сообщении и по территории Республики Казахстан (базовый курс), специализированного курса подготовки водителей автотранспортных средств, перевозящих опасные грузы в цистернах в международном сообщении и по территории Республики Казахстан, специализированного курса

подготовки водителей автотранспортных средств, перевозящих взрывчатые вещества и изделия класса 1 в международном сообщении и по территории Республики Казахстан, специализированного курса подготовки водителей автотранспортных средств, перевозящих радиоактивные материалы класса 7 в международном сообщении и по территории Республики Казахстан; подготовки консультантов по вопросам безопасности перевозки опасных грузов в международном сообщении и по территории Республики Казахстан;

2) специализированного курса подготовки водителей автотранспортных средств, перевозящих опасные грузы в международном сообщении и по территории Республики Казахстан (базовый курс), специализированного курса подготовки водителей автотранспортных средств, перевозящих опасные грузы в цистернах в международном сообщении и по территории Республики Казахстан, специализированного курса подготовки водителей автотранспортных средств, перевозящих взрывчатые вещества и изделия класса 1 в международном сообщении и по территории Республики Казахстан, специализированного курса подготовки водителей автотранспортных средств, перевозящих радиоактивные материалы класса 7 в международном сообщении и по территории Республики Казахстан;

3) специализированного курса подготовки водителей автотранспортных средств, перевозящих опасные грузы в международном сообщении и по территории Республики Казахстан (базовый курс), специализированного курса подготовки водителей автотранспортных средств, перевозящих опасные грузы в цистернах в международном сообщении и по территории Республики Казахстан, подготовки консультантов по вопросам безопасности перевозки опасных грузов в международном сообщении и по территории Республики Казахстан;

4) специализированного курса подготовки водителей автотранспортных средств, перевозящих радиоактивные материалы класса 7 в международном сообщении и по территории Республики Казахстан.

В соответствии с положениями Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов, Закона Республики Казахстан «Об автомобильном транспорте», постановлений Правительства Республики Казахстан от 14 июня 2002 года №651 «О назначении компетентного органа Республики Казахстан по применению Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов», от 12 марта 2004 года №316 «О некоторых вопросах по перевозке опасных грузов автомобильным транспортом» приказом Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 14 мая 2009 г. №228 [41] утвержден порядок организации

специализированных курсов по подготовке водителей автомобильных ТС, перевозящих опасные грузы в международном сообщении и по территории Республики Казахстан, консультантов по вопросам безопасности перевозки опасных грузов.

Специальную подготовку водителей автомобильных ТС, перевозящих опасные грузы в международном сообщении и по территории Республики Казахстан, а также подготовку консультантов по вопросам безопасности перевозки опасных грузов, осуществлять в организациях и учебных центрах в соответствии с курсами, утверждаемыми приказом Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан, согласно положениям Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ).

Организации и учебные центры осуществляющие специальную подготовку водителей автомобильных ТС в соответствии с утвержденными программами курсов, по окончании курсов, с участием представителей Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан в регионах, принимают экзамены и выдают свидетельства о подготовке водителя к перевозке опасного груза установленного образца.

Экзамен у консультантов по вопросам безопасности по окончанию курсов, согласно положений ДОПОГ, организуют территориальные органы Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан, путем создания независимой экзаменационной комиссии. Следует принимать во внимание, что 6 августа 2014 в ходе реорганизации Правительства Республики Казахстан Министерство транспорта и коммуникаций упразднено, функции министерства переданы новому Министерству по инвестициям и развитию Республики Казахстан.

В соответствии с данными Союза международных автомобильных перевозчиков Республики Казахстан, страна активно участвует в двух- многосторонних соглашениях в области автомобильного транспорта (подробнее в приложениях В, Г, Д).

2.5. Анализ законодательного и нормативно-правового регулирования автомобильного транспорта, осуществляющего международные перевозки грузов и пассажиров, транзитные перевозки, включая требования к профессиональной подготовке водителей и специалистов в Республике Кыргызстан

Регулирование развития автомобильного транспорта[5]. В настоящее время основным правовым актом, регулирующим транспорт, является Закон Кыргызской Республики № 89 «О транспорте», принятый 8 июля 1998 года. Закон Кыргызской Республики «О транспорте» регламентирует основные принципы хозяйственной деятельности в условиях рынка и определяет основы взаимоотношений всех участников транспортного процесса на территории Кыргызской Республики.

Помимо этого, в Кыргызской Республике приняты основополагающие законодательные акты, регулирующие отношения в автотранспортной отрасли. Ими являются [42]:

Закон КР «Об автомобильных дорогах» от 02.06.1998 № 72;

Закон КР «О дорожном движении в Кыргызской Республике» от 20.04.1998 г. № 52;

Закон КР «О лицензировании» от 03.03.1997 года № 12; согласно статьи 9 «Виды деятельности, подлежащие обязательному лицензированию» Закона КР «О лицензировании» – лицензированию подлежат деятельность пассажирских (кроме легкового такси) и международные грузовые перевозки автомобильным транспортом, перевозки воздушным, водным и железнодорожным транспортом (за исключением специальных, служебных и технологических, а также для выполнения видов деятельности, на котором имеется соответствующая лицензия), деятельность автовокзалов.

Закон КР «Об охране труда» 01.08.03 г. № 167.

В Кодексе Кыргызской Республики об Административной ответственности (в редакции от 4 августа 2008 года № 185) в статье 213 глава 20 «Административные правонарушения, посягающие на правила безопасности движения и эксплуатации

[5] Здесь и далее используются законодательные и нормативно-правовые акты из Национального центра правовой информации (http://ncpi.gov.by/), Информационно-правовой системы по законодательству Республики Беларусь «Эксперт» (http://www.expert.by/)

транспортных средств», которая гласит «нарушение условий и правил лицензирования (разрешения), перевозочной, транспортно-экспедиционной и другой деятельности, связанной с эксплуатацией, ремонтом и техническим обслуживанием транспортных средств - влечёт наложение административного штрафа на граждан от 5-ти до десяти, на должностных лиц в размере 20-ти расчетных показателей».

Закон КР «Общий технический регламент Кыргызской Республики по безопасности наземных транспортных средств» от 29.05.2009 года № 178 (В редакции Закона КР от 18.05.2012 года № 61).

Закон КР «О присоединении Кыргызской Республики к Соглашению о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС), совершенному в городе Женеве 1 сентября 1970 года» 30 июня 2011 года, № 63.

Закон КР «О защите прав предпринимателей» принятый Жогорку Кенешем КР от 29.12.2000 года № 12.

Закон КР «О государственно-частном партнерстве в Кыргызской Республике» от 22.02.2012 года № 7. Ранее Закон «О государственно-частном партнерстве» был принят в мае 2009 года, в котором были изложены лишь основные моменты, не было механизмов его реализации, а также не охватывал всех механизмов решения задач внедрения и реализации проектов ГЧП. Во вновь принятом Законе КР от 22.02.2012 года № 7 «О государственно-частном партнерстве в Кыргызской Республике» детально описываются механизмы и формы сотрудничества, возникающие между государством и частным бизне-сом.

Закон КР «О ратификации Межправительственного соглашения по сети Азиатских автомобильных дорог, подписанного 25 апреля 2004 года в городе Шанхай» от 13.02.2006 года № 42.

Обеспечение государственного контроля за соблюдением и выполнением предписаний действующего в Кыргызской Республики законодательства, имеющего непосредственное отношение к вопросам деятельности автомобильного транспорта, осуществляется на основании и в рамках следующих нормативных правовых актов:

Кодекс Кыргызской Республики об административных правонарушениях, введен в действие с 1 октября 1998 года Законом КР от 4 августа 1998 года № 115;

постановление Правительства Кыргызской Республики от 4 июля 2012 года № 466 «Об оптимизации деятельности транспортной отрасли Министерство транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики», где функции регулирования и контроля возложены на Государственное агентство автомобильного и водного транспорта при

Министерстве транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики (в настоящее время – Министерство транспорта и дорог Кыргызской Республики);

постановление Правительства Кыргызской Республики от 8 мая 2001 года № 217 «О мерах по улучшению организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом в Кыргызской Республике»;

постановление Правительства Кыргызской Республики от 31 мая 2001 года № 260 «О лицензировании отдельных видов деятельности»;

приказ Министерства транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики от 17 ноября 1998 года № 344 «Об утверждении Инструкции по производству дел об административных правонарушениях инспекторами Кыргызской транспортной инспекции при МТК КР (в настоящее время – Министерство транспорта и дорог Кыргызской Республики);

приказ Министерства транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики от 3 июля 2001 года № 204 «Об утверждении Правил организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом в Кыргызской Республике» (в настоящее время – Министерство транспорта и дорог Кыргызской Республики);

приказ Министерства транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики от 3 июля 2001 года № 205 «Об утверждении Положения по организации открытых тендеров на оказание услуг пассажирским транспортом на маршрутах» (в настоящее время – Министерство транспорта и дорог Кыргызской Республики);

приказ Министерства транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики от 15 февраля 2002 года № 68 «Об утверждении и введении в действие «Правил технической эксплуатации подвижного состава автомобильного транспорта» (в настоящее время – Министерство транспорта и дорог Кыргызской Республики);

приказ Министерства транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики от 30 октября 1998 года № 325 «Об утверждении нормативных актов по лицензированию услуг автотранспортной отрасли (в настоящее время – Министерство транспорта и дорог Кыргызской Республики);

приказ Министерства транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики от 17 мая 2001 года № 49 «О реализации постановления Правительства Кыргызской Республики от 8 мая 2001 года № 217 «О мерах по улучшению организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом в Кыргызской Республике» (в настоящее время – Министерство транспорта и дорог Кыргызской Республики).

В части реализации Закона Кыргызской Республики «О транспорте» принято:

постановление Правительства Кыргызской Республики от 04 октября 2012 года № 677 «Об утверждении Стратегии развития автомобильного транспорта на 2012-2015 годы» Этим же постановлением утвержден План мероприятий по реализации данной Стратегии. Данная Стратегия разработана и утверждена в целях создания условий для перспективного развития и совершенствования автотранспортной отрасли, рынка автотранспортных услуг, инфраструктуры, обеспечивающих повышение уровня и улучшение качества пассажирских, грузовых перевозок автомобильным транспортом, сокращения транспортных издержек, а также поддержки отечественных автоперевозчиков и повышения инвестиционной привлекательности автотранспортного комплекса Кыргызской Республики.

Кроме того, в реализации Закона Кыргызской Республики «Об охране труда» в части соблюдения охраны труда и техники безопасности в предприятиях автотранспортной отрасли приняты следующие нормативные правовые акты:

приказ Министерства транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики от 19 июля 2001 года № 230 «Об утверждении «Правил по охране труда на автомобильном транспорте» (в настоящее время – Министерство транспорта и дорог Кыргызской Республики).

приказ Министерства транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики от 04 октября 1999 года № 279 «Об утверждении Правил по охране труда при строительстве, ремонте и содержании автомобильных дорог» (в настоящее время – Министерство транспорта и дорог Кыргызской Республики).

Основным законодательным актом в Кыргызской Республике в рамках дорожной безопасности является Закон Кыргызской Республики Закон КР «О дорожном движении в Кыргызской Республике» от 20.04.1998 г. № 52, а также постановления Правительства Кыргызской Республики от 4 августа 1999 года № 421 «Об утверждении Правил дорожного движения» и № 455 «О вопросах обеспечения безопасности дорожного движения при осуществлении перевозок пассажиров и грузов автотранспортными средствами Кыргызской Республики».

По рекомендации Азиатского Банка Развития (АБР) для обеспечения безопасности дорожного движения в Кыргызской Республике, осуществления координации и управления в области дорожной безопасности, проведение постоянного мониторинга, подготовки проектов нормативных правовых актов, а также осуществления взаимодействия между министерствами и ведомствами, общественными объединениями, юридическими и физическими лицами, заинтересованными в обеспечении дорожной безопасности, создан Секретариат дорожной безопасности при Комиссии обеспечения

безопасности дорожного движения (КОБДД) при Правительстве КР (постановление Правительства КР от 25 февраля 2004 года № 104).

Меры политики в сфере развития транспортных услуг в целом будут направлены на внедрение механизмов государственно-частного партнерства в дорожно-транспортном комплексе. Предстоит создать максимально благоприятные условия для привлечения в этот сектор экономики частных инвестиций, включая прямые иностранные, а также содействовать дальнейшему расширению участия всех потребителей в развитии инфраструктурных проектов.

Решение первой задачи будет осуществляться в рамках программы экономического сотрудничества стран Центральной Азии (ЦАРЭС), предусматривающей согласованную региональную деятельность пассажирского и грузового транспорта. Странами ЦАРЭС разработан план действий по устранению препятствий для развития торговли и транспортного сообщения. Кыргызская Республика является активным участником данной программы и намерена инициировать регулятивные реформы, параллельно сохраняя и улучшая участки региональной дорожной инфраструктуры.

Для решения задачи по сохранению и улучшению внутренней сети автомобильных дорог необходимо: восстановить слой износа автодорог с асфальтобетонным покрытием на протяжении свыше 300 км; произвести капитальный ремонт не менее 150 км автодорог с укладкой асфальтобетонного покрытия; ежегодно предусматривать из республиканского бюджета до 250,0 млн. сомов на закупку дорожностроительной техники и оборудования, достигнув за пять лет 50 % уровня механизации; ввести акцизный налог на ГСМ для финансирования дорожной инфраструктуры.

В целях обеспечения сохранности автомобильных дорог предусматривается усиление транспортного контроля по регулированию допустимых весовых и габаритных параметров. Решение задачи по обеспечению транспортной независимости страны будет осуществляться через строительство новых объездных автомобильных дорог. Общая протяженность объездных автомобильных дорог, строительство которых планируется в обход территорий соседних государств, составляет порядка 170 км. Основная доля по строительству объездных автодорог приходится на Баткенскую область - требуется построить около 125 км автодорог. Предусмотрено реконструкция и модернизация аэропортов «Манас», «Ош», «Иссык-Куль» и создание на их базе авиатранспортного хаба.

Реализация вышеописанных задач в условиях наметившегося уверенного роста предпринимательской активности автоперевозчиков Кыргызской Республики является надежной предпосылкой дальнейшего усиления роли автотранспорта в развитии экономики страны.

Регулирование международных автомобильных перевозок. Кыргызстан присоединился к основным международным конвенциям и соглашениям ЕЭК ООН в области автомобильного транспорта. Большую роль в масштабном решении всего блока транспортных проблем сыграло вхождение Кыргызстана, как и других государств Центральной Азии, в Организацию экономического сотрудничества (ЭКО), объединяющую государства Южной Азии.

Для интеграции кыргызских автоперевозчиков в европейский транспортный рынок, использования передовых технологий таможенного и транспортного оформления автомобильных перевозок, Президиум Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ) в соответствии со статьёй 4 (а) Конституции (МСАТ) на своем заседании от 7 ноября 2012 года принял в члены МСАТ Ассоциацию международных автомобильных перевозчиков Кыргызской Республики (АМАП КР). Ранее данную деятельность до образования АМАП КР осуществляла Ассоциация международных автомобильных перевозчиков (КыргызАМАП), которая была принята в члены Международного Союза автомобильного транспорта (МСАТ) в 1999 г.

Одним из основополагающих принципов разрешительной системы при регулировании международных автоперевозок является обеспечение паритета, и его применение способствует более равномерному участию перевозчиков в транспортировке грузов, как в двустороннем, так и в транзитном сообщении через территории государств-участников системы. В тоже время, на рынке автоперевозок Кыргызской Республики усиливается присутствие иностранных перевозчиков, в результате чего остаются открытыми вопросы защиты отечественных перевозчиков.

В соответствии с постановлением Правительства Кыргызской Республики от 4 июля 2012 года № 466 «Об оптимизации деятельности транспортной отрасли Министерство транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики» утверждено Положение Государственного агентства автомобильного и водного транспорта при Министерстве транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики (в настоящее время – Министерство транспорта и дорог Кыргызской Республики), которое в соответствии с законодательством Кыргызской Республики должно осуществлять регулирование и контроль деятельности на автомобильном транспорте, реализацию межправительственных договоров о международном автомобильном сообщении между Кыргызской Республикой и зарубежными странами в части пунктов пропуска через государственную границу Кыргызской Республики проводится в рамках следующих нормативных правовых актов:

Закона КР «Об автомобильных дорогах»;

постановления Правительства Кыргызской Республики от 19 ноября 2007 года № 556 «О мерах по упорядочению функционирования пунктов пропуска через государственную границу Кыргызской Республики, предназначенных для международного автомобильного, воздушного и железнодорожного сообщения и внутренних стационарных постов на автомобильных дорогах Кыргызской Республики»;

постановления Правительства Кыргызской Республики от 20 декабря 1999 № 711 «Об утверждении положения о порядке уплаты и взимания сборов за проезд по территории Кыргызской Республики иностранных автоперевозчиков в (из) третьей страны и ставок платежей за въезд в Кыргызскую Республику и пребывание в ней в течении 3 суток иностранных грузовых автотранспортных средств»;

постановления Правительства Кыргызской Республики от 9 августа 2011 года № 454 «Перечень пунктов весогабаритного контроля (ПВК) на автомобильных дорогах общего пользования по периметру государственной границы Кыргызской Республики» - 10 пунктов, а также «Перечень пунктов весогабаритного контроля (ПВК) на автомобильных дорогах общего пользования расположенных внутри Кыргызской Республики» - 7 пунктов;

в целях соблюдения режима в пунктах пропуска через государственную границу Кыргызской Республики и согласования действий государственных контрольных органов, участвующих в охране государственной границы постановлением Правительства Кыргызской Республики от 7 февраля 2009 года № 80 утверждены «Правила соблюдения режима в автомобильных, пешеходных и железнодорожных пунктах пропуска через государственную границу Кыргызской Республики»;

постановлением Правительства Кыргызской Республики от 7 октября 2004 года № 739 утверждено «Положение о пунктах пропуска через государственную границу Кыргызской Республики» регламентирует порядок открытия, функционирования и закрытие пунктов пропуска через государственную границу Кыргызской Республики. Согласно, которого пункты пропуска предназначены для обеспечения международных сообщений Кыргызской Республики с другими государствами, где осуществляется пограничный, таможенный, санитарно-карантинный, ветеринарный, фитосанитарный и другие виды контроля в соответствии с законодательством Кыргызской Республики пересекающих государственную границу лиц, товаров транспортных средств и иного имущества.

Для дальнейшего развития и совершенствования деятельности транспортного сектора в соответствии с нормами Таможенного кодекса Кыргызской Республики приняты:

постановление Правительства Кыргызской Республики от 30 декабря 2010 года № 342 «Стратегия развития таможенной службы Кыргызской Республики на 2011-2013 годы». Этим же постановлением утвержден План мероприятий по реализации данной Стратегии, где имеются пункты исполнителем которых, является Министерство транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики (в настоящее время – Министерство транспорта и дорог Кыргызской Республики). Данная Стратегия является документом, определяющим цели и основные направления совершенствования таможенного администрирования на краткосрочный и среднесрочные периоды, а также финансовое обеспечение и механизмы реализации предусматриваемых мероприятий.

В 2006 году Кыргызская Республика присоединилась к Конвенции о дорожном движении» (Закон Кыргызской Республики от 13 февраля 2006 года N 41), подписанной 8 ноября 1968 года в городе Вена, включая поправки к Конвенции, вступившие в силу 3 сентября 1993 года, а также к Конвенции о дорожных знаках и сигналах (Закон Кыргызской Республики от 13 февраля 2006 года N 48), включая поправки к Конвенции, вступившие в силу 30 ноября 1995 года. Кыргызская Республика является участником двусторонних и многосторонних соглашений в сфере автомобильного транспорта (приложение

Созданы региональные структуры: Международный фонд спасения Арала (МФСА) и Межгосударственная Комиссия по устойчивому развитию (МКУР) с Научно информационным центром (НИЦ МКУР). Образован Центрально-Азиатский Региональный Экологический Центр (РЭЦ ЦА), целью которого является укрепление и координация действий в области экологии между центрально-азиатскими республиками, а также привлечение внимания общественности к проблемам окружающей среды. В 2001 году в г. Бишкек открыт филиал РЭЦ ЦА. В рамках деятельности МКУР, при поддержке Программы окружающей среды ООН разработан и одобрен Региональный план действий по охране окружающей среды Центрально-Азиатских республик (РПДООС ЦАР).

Сотрудничество со странами Центрально-Азиатского Региона осуществляется также в рамках Соглашения между Правительствами Республики Казахстан, Кыргызской Республики и Республики Узбекистан о сотрудничестве в области охраны окружающей среды и рационального природопользования, сохранения биологического разнообразия.

Сотрудничество со странами СНГ осуществляется в рамках Межгосударственного Экологического Совета, созданного в соответствии с Соглашением о взаимодействии в области экологии и охраны окружающей среды, подписанного в 1992 году, в г. Минске.

Кыргызская Республика является участником Межгосударственного Экологического Совета (МЭС), на постоянной основе сотрудничает с международными

организациями: Всемирным Банком (ВБ), Азиатским Банком Развития (АБР), Европейской Экономической Комиссией ООН (ЕЭК ООН), Европейским Банком Реконструкции и Развития (ЕБРР), Программой ООН по окружающей среде (ЮНЕП), Всемирной Организацией Здравоохранения (ВОЗ), Организацией Экономического Сотрудничества и Развития (ОЭСР), Организацией по Безопасности и Сотрудничеству в Европе (ОБСЕ), и другими.

Кыргызская Республика с 1992 года является членом Европейской Экономической Комиссии ООН и принимает активное участие в процессе «Окружающая среда для Европы».

Расширяется сотрудничество с Глобальным Экологическим Фондом (ГЭФ). Так, Кыргызская Республика с 2001 года является членом Швейцарского Избирательного Округа ГЭФ, в состав которого входят все Центрально-азиатские республики и Азербайджан.

Регулирование международных перевозок грузов. В соответствии с постановлением Правительства Кыргызской Республики от 4 июля 2012 года № 466 «Об оптимизации деятельности транспортной отрасли Министерством транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики» (в настоящее время – Министерство транспорта и дорог Кыргызской Республики) Государственное агентство автомобильного и водного транспорта при Министерстве транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики в целях государственного регулирования и контроля вопросов международных автомобильных перевозок осуществляет следующее:

содействие развитию и реализации государственной политики в области автомобильного и водного транспорта, межгосударственных и внешнеэкономических связей автомобильного комплекса в пределах своей компетенции;

формирование и развитие международных автомобильных перевозок Кыргызской Республики и интеграция их в международную транспортную систему;

изучение внешних автотранспортных услуг;

подготовка проектов международных договоров в области международного автомобильного сообщения с иностранными государствами;

защита интересов автоперевозчиков Кыргызской Республики перед компетентными органами Кыргызской Республики, а также других стран;

обеспечение получения от иностранных государств в соответствии с заключёнными международными договорами и соглашениями необходимого количества разрешений на проезд автотранспортных автотранспортных средств по территории этих государств;

обеспечение иностранных перевозчиков разрешениями на проезд автотранспортных средств по территории Кыргызской Республики и кыргызских перевозчиков на проезд по территории иностранных государств при осуществлении международных перевозок;

по согласованию с компетентными органами Кыргызской Республики оказание визовой поддержки участникам международных автомобильных перевозок;

открытие и закрепление международных автобусных маршрутов в соответствии с международными договорами и соглашениями и транспортным законодательством Кыргызской Республики, по согласованию с компетентными органами других государств;

осуществление контроля за соблюдением хозяйствующими субъектами международных договоров о международном автомобильном сообщении;

осуществление контроля наличия разрешений у иностранных автоперевозчиков на въезд, выезд и транзитный проезд по территории Кыргызской Республики;

В Кыргызской Республике применяются и действуют разработанные в рамках СНГ следующие международные соглашения и конвенции:

Конвенция о международных автомобильных перевозках пассажиров и багажа от 9.10.97 г., Бишкек.

Соглашение о принципах формирования общего транспортного пространства и взаимодействия государств-участников СНГ в области транспортной политики, 9.10.97, г. Бишкек.

Соглашение о введении международного сертификата взвешивания грузовых транспортных средств на территориях государств-участников СНГ от 16.04.04, г. Чолпон-Ата.

Соглашение о взаимодействии государств-участников СНГ в области международных автомобильных грузовых перевозок от 18.09.03, г. Ялта.

Протокол о международных автомобильных дорогах СНГ от 11.09.98, г. Москва.

Соглашение об обязательном страховании пассажиров при международных автомобильных перевозках от 13.01.99 г., Саратов.

Соглашение о порядке транзита через территории государств-участников СНГ от 4.06.99 г., Минск.

Соглашение о массах и габаритах транспортных средств, осуществляющих межгосударственные перевозки по автомобильным дорогам государств- участников СНГ от 4.06.99 г., Минск.

Соглашение об использовании и развитии сети транспортных коммуникаций для нужд экономики, воинских и гуманитарных перевозок государств-участников СНГ от 31.05.01 г. Минск.

Соглашение о проведении согласованной политики в области определения транспортных тарифов от 17.01.97 г.

Декларация по вопросам обеспечения безопасности на транспорте в государствах-участниках СНГ от 18.09.2003 г.

Постановлением Правительства Кыргызской Республики от 1.11.2004 г. № 799 «О мерах по реализации постановления Законодательного собрания Жогорку Кенеша Кыргызской Республики от 23 июня 2004 года З N 1658-II «Об утверждении Порядка пропуска тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования» утвержден порядок взимания и распределения сборов за пропуск тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования. Согласно Порядку пропуска, тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования предельная масса, нормативные осевые нагрузки, максимальные размеры и другие линейные параметры транспортных средств устанавливаются в соответствии с международным Соглашением о массах и габаритах транспортных средств, пропускаемых по автомобильным дорогам международного значения при осуществлении международных перевозок.

Регулирование международных перевозок пассажиров. В соответствии с Правилами организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом в Кыргызской Республике, утвержденными постановлением Правительства от 23 сентября 2013 года № 519, в главе 6 указанного акта определены условия осуществления перевозок пассажиров и багажа в международном сообщении.

Общие условия международных автомобильных перевозок пассажиров и багажа, включающие организацию перевозок и получение права на их осуществление, порядок страхования, пограничного, таможенного, санитарного и других видов контроля, регламентируются следующими документами:

вступившими в установленном законом порядке в силу международными договорами и соглашениями, участницей которой является Кыргызская Республика;

национальным законодательством сторон.

Перевозка пассажиров и багажа в международном сообщении могут выполняться перевозчиками, которые являются субъектами права частной, коллективной,

государственной или смешанной форм собственности при наличии соответствующих разрешительных документов, выданных в государстве регистрации автобуса.

Перевозчик при выполнении международных перевозок пассажиров и багажа руководствуется законодательством в области дорожного движения, охраны природы того государства, по территории которого осуществляется перевозка.

Организация и контроль международных перевозок пассажиров и багажа производятся в соответствии с Конвенцией о международных автомобильных перевозках пассажиров и багажа, ратифицированной Законом Кыргызской Республики «О ратификации Конвенции о международных автомобильных перевозках пассажиров и багажа» и требованиями настоящих Правил.

Основой организации перевозок пассажиров и багажа автобусами в международном регулярном сообщении является договор о совместной деятельности по регулярной международной перевозке пассажиров и багажа, заключаемый между перевозчиками государств, которые определяют стоимость проезда, составляют расписание движения, предварительно согласованное с соответствующими уполномоченными государственными органами в сфере транспорта договаривающихся сторон.

Перевозчик, осуществляющий перевозки пассажиров автомобильным транспортом в нерегулярном сообщении, не может без соответствующего договора осуществлять посадку и высадку пассажиров на остановочных пунктах и пассажирских станционных сооружениях.

Уполномоченные государственные органы в сфере транспорта договаривающихся сторон согласовывают время пересечения границы автобусами регулярного сообщения и выдают пропуск для внеочередного пересечения границы.

В целях учета и контроля перевозки пассажиров и багажа, полноты сбора выручки в международном сообщении при визовом режиме на территории Кыргызской Республики и в местах пересечения границ устанавливается следующий порядок:

– станционные сооружения реализуют автобусные билеты каждому пассажиру и выдают перевозчику список пассажиров, с указанием ФИО, паспортных данных, местожительства и конечного пункта проезда;

– уполномоченный государственный орган в сфере транспорта организовывает контрольные пункты пропуска автотранспортных средств при переезде через государственную границу Кыргызской Республики.

Уполномоченный государственный орган в сфере транспорта осуществляет в части контроля пассажирского транспорта:

– документальный учет пассажирских автомобильных транспортных средств иностранных и национальных перевозчиков;

– проверку наличия лицензий и разрешений сторон на перевозку пассажиров, предусмотренных межправительственными соглашениями;

– проверку наличия на пассажирских автомобильных транспортных средствах отличительных знаков государства регистрации, контрольных устройств режима труда и отдыха водителей или ежедневных листков учета режима труда и отдыха, а также наличия у водителей пассажирских автомобильных транспортных средств водительских удостоверений, свидетельства о регистрации автотранспортного средства и других документов, предусмотренных международными договорами в области международного автомобильного сообщения;

– проверку соблюдения правил и условий перевозки пассажиров и багажа;

– проверку предрейсового технического состояния пассажирских автомобильных транспортных средств, с целью недопущения их дальнейшего проезда при наличии неисправностей, создающих угрозу безопасности движения;

– оформление и выдачу в необходимых случаях разрешений перевозчикам, учет разрешений, выданных иностранным перевозчикам;

– проверку наличия у пассажиров автобусного и багажного билетов;

– другие функции в соответствии с требованиями нормативных правовых актов Кыргызской Республики.

Регулирование транзитных перевозок. Важнейшим показателем интегрирования транспортной системы Кыргызской Республики является рациональное использование существующих транспортных сетей, реализация преимуществ их географического расположения и коммуникационной способности, обеспечивающей кратчайший путь европейским странам.

Решение проблем развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, к которым относится Кыргызская Республика, напрямую зависят от развивающихся стран транзита, через территорию которых лежит транзитный путь к морским портам. И устранение дорожных «барьеров» в странах транзита для стран, не имеющих выхода к морю, несомненно, способствовало бы развитию конкурентоспособности и автоперевозчиков Кыргызской Республики.

Международным транспортным коридорам принадлежит ведущая роль в решении транспортных проблем, связанных с обеспечением межгосударственных экономических, культурных и иных связей. Международные связи регионов обусловили дальнейшее развитие логистических подходов к системам транспортировки, что привело к созданию

транспортных маршрутов на наиболее востребованных направлениях движения потоков грузов и пассажиров. Автомобильный транспорт играет решающую роль в развитии республики.

Грузовладельцы и перевозчики применяют новые методы, технологии перевозки грузов и пассажиров с использованием мультимодальных, интермодальных, комбинированных перевозок для удовлетворения потребностей рынка. На перевозку грузов влияют такие показатели, как условия и безопасность перевозки, удобство перегрузочных работ, логистика, издержки перевозок и многое другое. Создание конкурентоспособных международных трасс является для Кыргызстана одной из основных задач в транспортном секторе для привлечения перевозчиков, которые быстро реагируют на изменения условий перевозки и быстро перестраиваются.

В настоящее время идет формирование новых международных трасс, проходящих через страны Центральной Азии и соединяющих Восточную Азию со странами Ближнего Востока и Европы, Россию с Афганистаном, Пакистаном и Индией.

Большую роль в этом процессе играют Казахстан и Кыргызстан, по чьим территориям в древние времена проходили дороги Великого Шелкового пути. Географически Великий Шелковый путь был вынужден пройти по территории Кыргызстана, стесненный с юга горами Гималаями, а с севера засушливыми степями Казахстана. Для выхода в плодородные земли Ферганской долины, в древние города – Бухару и Самарканд, торговцы проходили по двум основным направлениям – дороги через ныне существующие таможенные посты Иркештам и Торугарт. Данные дороги являются наиболее значимыми международными транспортными коридорами Кыргызстана.

Автодорога Бишкек–Нарын–Торугарт, протяженностью 539 км, является важным международным транспортным коридором и одной из двух главных транспортных магистралей между севером и югом страны. По оценкам международных экспертов, автодорога Бишкек–Нарын–Торугарт – одна из основных приоритетных трасс в Центральной Азии в транспортной сети, соединяющих Восток и Запад. Важно, чтобы дорога функционировала долго и надежно с соблюдением международных стандартов безопасных условий дорожного движения и перевозки грузов, чтобы данная дорога притягивала, а не отталкивала международных перевозчиков.

Перевал Иркештам (2 841 м) расположен на границе Кыргызстана с Китаем и находится на расстоянии 238 км от города Ош. Он проходит вдоль долин рек Талдык и Гулчо до деревни Сары-Таш. Через долину Кызыл-Суу дорога идет на запад в Таджикистан, Узбекистан и Афганистан.

В юго-западном направлении ответвление Сары-Таш–Карамык–Комсомолабад–Душанбе–Файзабад как альтернатива вышеуказанной автодороге дает выход в Афганистан. В юго-западном направлении ответвление дает выход в приграничный город Узбекистана на границе с Афганистаном – Термес, и далее выход в Туркменистан, Иран и в Турцию к морским портам. Сары-Таш является важным транспортным узлом республики и региона в целом. Это объясняется тем, что от Сары-Таша имеются ответвления, обеспечивающие проезд в южном направлении, как, например, ответвление Сары-Таш–Кызыл-Арт–Хорог–Ишкашим–Файзабад дает выход через территорию Таджикистана в ближайший город Афганистана – Файзабад.

В данное время с участием китайских инвесторов идет строительство еще одной большой международной трассы внутри страны, пролегающей от города Джалал-Абада до города Балыкчы. Протяженность трассы Джалал-Абад–Казарман–Балыкчи составляет 433 км. Дорога будет построена по международным стандартам с четырьмя полосами, по две в каждом направлении. Дорога является дополнительной трассой, соединяющей юг и север страны. На севере страны она соединяется с международной трассой Бишкек–Нарын–Торугарт в районе с. Кочкорка Нарынской области с выходом дальше в Бишкек. При строительстве этой дороги будет построен самый длинный тоннель в Кыргызстане протяженностью 3 750 метров и шириной 8,5 метров.

Международными донорами также рассматривается вариант продолжения этой дороги до села Каркыра на границе с Казахстаном (200 км до Алма-Аты). При этом дорога будет проходить вдоль высокогорного озера Иссык-Куль с выходом в восточные рубежи страны. Это создаст хорошие экономические предпосылки для развития близлежащего региона и Иссык-Кульской области в целом.

Дорога Ош–Баткен–Исфана с выходом в Таджикистан является одной из ветвей международной трассы, соединяющей Россию и Казахстан с южными странами Центральной Азии и Афганистаном. Данная дорога позволит быстрее интегрироваться в международные трассы и сделать приоритетными международные транзитные перевозки через Кыргызстан. Длина данной трассы составляет 385 км.

Для полноправного участия в международных перевозках должны быть отрегулированы таможенные правила. В последние годы Кыргызстаном был подписан ряд соглашений и договоров, касающихся международных перевозок, способствующих перевозочному процессу в стране. В 1999 году была создана Ассоциация кыргызских перевозчиков, ставшая членом Международного Союза Автомобильного транспорта (МСАТ), также было получено разрешение для кыргызских перевозчиков на международные перевозки по системе ТИР (МДП).

Вхождение Кыргызской Республики в ЕЭАС в августе 2015 года создало для кыргызских предпринимателей, перевозчиков новые перспективные возможности. В то же время следует отметить, что вхождение в Таможенный союз привело к снижению товарооборота в стране, особенно с Китайской Народной Республикой. Многие китайские и узбекские перевозчики начали перевозить товар через Казахстан, через таможенный пост Хоргос. Это связано с тем, что доставка грузов в Хоргос производится по железнодорожной линии большими объемами. Расстояние от Бишкека до Хоргоса составляет 570 км против 539 км от Бишкека до таможенного поста Торугарт. Разница небольшая, значит, перевозчики будут уходить на дороги с лучшими и выгодными условиями перевозок. Сравнительно большой город Китая Урумчи, который является наиболее близким городом, находится намного ближе к Хоргосу, чем к Бишкеку. Однако это выгодно для перевозчиков, везущих свой товар в северном направлении от Алматы или в западном направлении по дороге Алматы–Тараз и далее. Если товар предназначается для юга Центральной Азии и ниже, то наиболее выгодным будет дорога, проходящая через таможенный пост Иркештам на юге Кыргызстана. Сейчас там проложена новая трасса (строительство закончилось в 2014 году), отвечающая международным стандартам для перевозки грузов.

Стратегической трассой для Кыргызстана является дорога Бишкек–Ош протяженностью около 678 км. Это единственная дорога, соединяющая север и юг страны, не считая дороги низших категорий. По этой дороге производятся международные перевозки как в рамках Таможенного союза, так и в направлении Китая, Индии и стран Восточной Азии. В 2017 году планируется дополнительная реконструкция данной дороги с участием международных инвесторов.

Другой важной для Кыргызстана является автодорога Сусамыр–Талас–Тараз до границы с Казахстаном. Протяженность трассы 199 км. Дорога соединяет Таласскую область с южным регионом Казахстана, а также с южными областями Кыргызстана и примыкает к основному коридору автодороги Бишкек–Ош.

Автодорога Кордай–Бишкек–Чалдовар, являющаяся частью магистральной международной автодороги Алматы–Бишкек–Ташкент–Душанбе, может стать основой формирования инфраструктуры автотранспортного коридора по маршруту Великого Шелкового пути в стратегическом направлении Восток – Запад.

К международным транспортным коридорам также можно отнести дорогу Ош–Исфана в Карамыкском направлении с выходом в Таджикистан, дороги Бишкек–Ош–Андижан, Сусамыр–Талас–Тараз, Бишкек–Курдай–Алматы, Бишкек–Карабалта–Чалдовар, Бишкек–Алматы, Балыкчы–Чолпон-Ата–Тюп–Кеген.

Общая протяженность региональных транспортных коридоров Кыргызской Республики составляет 2 242 км. К ним относятся восемь основных маршрутов: Бишкек–Ош – 672 км; Ош–Исфана – 385 км; Бишкек–Георгиевка – 16 км; Бишкек–Чалдовар (участок Карабалта–Чалдовар) – 31 км; Бишкек–Нарын–Торугарт – 539 км; Бишкек–Чолпон-Ата–Каракол – 400 км; Тараз–Талас–Суусамыр – 199 км; Сары-Таш–Карамык – 142 км.

Большое значение в деле регламентации транзитных перевозок имеют международные таможенные нормы, применение которых позволяет значительно сокращать время на таможенное оформление грузов на границе. Географическое расположение Кыргызстана и сейчас позволяет привлечь грузопотоки по Великому Шелковому Пути.

Наиболее важным для Кыргызстана является Торугартское и Иркештамское направления. Именно эти направления смогут конкурировать с другими трассами при выборе приоритетных направлений для перевозки грузов с Востока на Запад. Китай ведет интенсивную политику по освоению новых рынков и наращиванию старых. В скором времени, с Кыргызстаном или без, Китай выйдет на рынки Ближнего Востока и Европы через транзитные дороги, проходящие в Центральной Азии. Этому свидетельствуют многие проекты, продвигаемые Китаем в Афганистане, Пакистане, Иране, в странах Центральной Азии. Все страны ЦА стремятся пропустить будущие грузы через свои территории, понимая, что объем перевозок перевалит за миллионы тонн, принося участвующим в этом процессе странам хорошие прибыли.

В целях защиты интересов кыргызских предпринимателей и создания благоприятных условий на международном рынке автотранспортных услуг проводятся переговоры и консультации с государствами, с которыми пока не подписаны соглашения о международном автомобильном сообщении, но решен вопрос обмена бланками разрешений для поездок кыргызских автоперевозчиков (Литва, Эстония, Финляндия, Швеция, Дания, Испания, Италия, Португалия, Нидерланды, Чехия, Швейцария, Греция, Болгария, Венгрия, Бельгия, Румыния и Словакия). Кроме этого, Кыргызская Республика присоединилась к семи основным международным Конвенциям в области автомобильного транспорта, рекомендованных Резолюцией 48/11ЭСКАТО ООН, 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., вступила в силу 13.02.2006 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., вступила в силу 19.12. 1997 г.

Таможенная конвенция, касающаяся временного ввоза дорожных перевозочных средств, служащих для коммерческих целей от 18.05.1956 г., вступила в силу 19.12. 1997 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., вступила в силу 19.12.1997 г.

Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров от 2.12.1972 г., вступила в силу 5.02.2007 г.

Протокол к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ-CMR) от 5.07.1978 г., вступил в силу 19.12.1997 г.

На международном уровне Кыргызстан представлен участием в следующих организациях:

Координационное Транспортное Совещание государств-участников Содружества Независимых Государств (КТС СНГ). Деятельность КТС заключается в устранении всевозможных транспортных барьеров (в том числе для кыргызских перевозчиков) на территории СНГ;

Организация экономического сотрудничества (ОЭС);

Шанхайская организация сотрудничества (ШОС);

Совет по транспортной политике Евразийского экономического сообщества (ЕврАзЭС);

Программа ЦАРЭС Азиатского банка развития (АБР);

Межправительственный Совет Дорожников (МСД);

Программа СПЕКА, реализуемая Европейской Экономической комиссией ООН;

Алматинская программа действий по развитию транзитных перевозок, реализуемая Офисом высокого представителя ООН по странам, не имеющим выхода к морю (UN OHRLLC).

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, такими как:

Межправительственное Соглашение о принципах формирования общего транспортного пространства и взаимодействия государств-участников СНГ в области транспортной политики от 09.10.97 г.

Межправительственное Соглашение о проведении согласованной политики в области определения транспортных тарифов от 17.01.97 г.

Конвенция о международных автомобильных перевозках пассажиров и багажа от 09.10.97 г.

Соглашение об обязательном страховании при международных автомобильных перевозках;

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

Межправительственное Соглашение о порядке транзита через территории государств-участников СНГ от 04.06.99 г.

В рамках ЕврАзЭС были подписаны межправительственные Соглашения:

Соглашение между Республикой Беларусь, Республикой Казахстан, Кыргызской Республикой и Российской Федерацией о формировании Транспортного союза от 22.01.98 г.,

Соглашение о единых условиях транзита через территории государств - участников Таможенного союза от 22.01.98 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 24.03.05 г.

Присоединение Кыргызской Республики к международным конвенциям и соглашениям в области автомобильных перевозок обусловлено необходимостью интеграции транспортно-дорожного комплекса государства в международную транспортную систему для увеличения объемов международных перевозок и валютных поступлений, сокращения транспортных затрат, приближения к международным

стандартам сроков доставки пассажиров и грузов, энергетических и экологических показателей работы транспорта.

Создание условий для интеграции национальной транспортной системы в общеевропейскую и мировую транспортные системы на основе гармонизации действующей и разрабатываемой законодательной и нормативно-правовой базы, использования унифицированных транспортных технологий в соответствии с требованиями и параметрами, установленными международными конвенциями и соглашениями важная задача транспортного комплекса Кыргызской Республики.

Стратегии АБР предполагают, что вследствие сокращенного потенциального времени в пути в направлении Восток-Запад, транспортная индустрия будет использовать маршруты Центральной Азии, не объезжая регион, при условии, что здесь будет обеспечена лучшая инфраструктура, гармонизированы и усовершенствованы процедуры пересечения границ и скоординированы транспортные стратегии в формате 5-ти рассматриваемых стран. Нормативно-правовая база государств Центральной Азии - Республики Казахстан, Республики Таджикистан, Республики Узбекистан, Туркменистана, Кыргызской Республики, регулирующая деятельность транспортных систем, имеет существенные различия. Это привело к возрастанию транспортной составляющей в цене перевозимого груза, снижению конкурентоспособности товаров из стран Центральной Азии, возникновению многочисленных административных и технических барьеров. Несмотря на то, что за последние годы все страны региона определенным образом гармонизируют свое законодательство в области транспорта в рамках СНГ, программ АБР (АДВ) ЦАРЭС и др., имеется еще целый ряд стратегических проблем для стран Центральной Азии, сдерживающих налаживание цивилизованных региональных и международных автоперевозок. Представляется, что координация национальных транспортных стратегий стран Центральной Азии должна идти по пути сближения транспортных законодательств в этих странах с соответствующими Конвенциями и Соглашениями ЕЭК ООН, с рекомендациями Сводных резолюций ЕЭК ООН СР.1 «О дорожном движении» и СР.4 «Об облегчении международных перевозок», Директивами ЕС, а также в рамках региональных программ сотрудничества (ШОС, ЕАЭС).

В соответствии с поручением Совета по транспортной политике от 22 мая 2008 года в течение четырех лет выполнялся мониторинг исполнения Решения Межгоссовета ЕврАзЭС от 6 октября 2007 года № 349 «О присоединении государств-членов ЕврАзЭС к международным конвенциям и договорам в области транспорта и коммуникаций». Принятый Перечень содержит двадцать два международных договоров и конвенций,

рекомендуемых для присоединения, из которых Кыргызская Республика является участником восьми.

В настоящее время в мире существует около 40 правительственных и неправительственных международных организаций, которые в той или иной степени занимаются вопросами автомобильного транспорта и международных автомобильных перевозок. На настоящий момент времени один процент всей торговой деятельности между странами Азии и Европы осуществляется транзитом по автомобильным дорогам, пересекая страны Центральной Азии. Осуществление транспортного контроля на государственной границе уполномоченным государственным органом на транспорте предусмотрено международными соглашениями об автомобильном сообщении, а также следующими постановлениями Правительства Кыргызской Республики:

от 07.10.2007 года № 739 «Об утверждении Положения о пунктах пропуска через государственную границу Кыргызской Республики»;

от 20 декабря 1999 года № 711 «Об утверждении Положения о порядке уплаты и взимания сборов за проезд по территории Кыргызской Республики иностранных автоперевозчиков в (из) третьи страны».

В соответствии с постановлением Правительства Кыргызской Республики от 4 июля 2012 года № 466 «Об оптимизации деятельности транспортной отрасли Министерства транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики» уполномоченный контролирующий государственный орган при Министерстве транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики Государственное агентство автомобильного и водного транспорта во взаимодействии с другими государственными контролирующими органами расположенных в пунктах пропуска через государственную границу Кыргызской Республики обеспечивает транспортный контроль за соблюдением лицами установленных правил пересечения государственной границы Кыргызской Республики, перемещения через неё товаров, транспортных средств и иного имущества.

Постановлением Правительства Кыргызской Республики от 19 ноября 2007 г. № 556 «О мерах по упорядочению функционирования пунктов пропуска через государственную границу Кыргызской Республики, предназначенных для международного автомобильного, воздушного и железнодорожного сообщения и внутренних стационарных постов на автомобильных дорогах Кыргызской Республики» утвержден Перечень пунктов пропуска на Кыргызско-казахстанской-китайской-таджикской-узбекской государственных границ, а также Перечень внутренних стационарных постов на автомобильных дорогах Кыргызской Республики. Согласно Перечня предусмотрен 21 пост транспортного контроля, из них 16 - на государственной

границе и 5 на внутренних стационарных постах транспортного контроля. На всех этих постах транспортного контроля сотрудники Государственного агентства автомобильного и водного транспорта при Министерстве транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики (в настоящее время – Министерство транспорта и дорог Кыргызской Республики) осуществляют круглосуточный контроль над соблюдением межправительственных соглашений о международном автомобильном сообщении.

Согласно постановления Правительства Кыргызской Республики от 9 августа 2011 года № 454 «Перечень пунктов весогабаритного контроля (ПВК) на автомобильных дорогах общего пользования по периметру государственной границы Кыргызской Республики» утверждено всего 17 пунктов из них, расположенных по периметру государственной границы Кыргызской Республики - 10 пунктов и 7 пунктов расположенных внутри Кыргызской Республики. Контроль над соблюдением автоперевозчиками требований вышеуказанного постановления Правительства Кыргызской Республики и международных договоров, участником которых является Кыргызская Республика возложена на Управление по весогабаритному контролю и тоннельной службе при Министерстве транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики (в настоящее время – Министерство транспорта и дорог Кыргызской Республики).

Кыргызская Республика участвует в Соглашении между правительствами государств-членов ШОС о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок, которое вступило в силу 20 января 2017 г., с целью институционализации и развития автомобильного сообщения в регионе.

Ассоциация международных автомобильных перевозчиков Кыргызской Республики (КыргызАСМАП) была создана в 1996 году. В 1997 году Кыргызская Республика присоединилась к ТИР конвенции. В 1998 году КыргызАСМАП была одобрена как национальная ассоциация по выдаче ТИР карнетов Распоряжением Правительства Кыргызской Республики. В 2000 году КыргызАСМАП прошла все процедуры допуска МСАТ и с 20 ноября получила право на выдачу ТИР карнетов.

С 1 октября 2012 года Объединение юридических лиц «Ассоциация международных автомобильных перевозчиков Кыргызской Республики» (далее - АМАП КР) должным образом уполномочена выдавать книжки МДП перевозчикам, которое удовлетворяет в полном объеме всем необходимым условиям Конвенции МДП, правилам и положениям МСАТ, что подтверждено глобальным страхованием деятельности АМАП КР, а также, циркулярным письмом МСАТ №TIR/G102213/MRE от 1 октября 2012 года, распространенным среди всех гарантийных объединений выдающих книжки МДП в 56

странах. Президиум Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ) в соответствии со статьи 4 (а) Конституции МСАТ на своем заседании от 7 ноября 2012 года принял АМАП КР в активные члены МСАТ.

Основной целью Ассоциации является продвижение и содействие развитию в Кыргызской Республике внутригосударственных и международных автомобильных перевозок грузов и/или пассажиров, и обеспечение строгого соблюдения на территории Кыргызской Республики правил и договорных взаимоотношений МСАТ, а также положений многосторонних Конвенций ООН, таких как, Конвенция МДП и Конвенция о согласовании.

Важную роль для облегчения международных автомобильных перевозок в Кыргызской Республике, а также повышения их безопасности, должна сыграть Инициатива Модельного шоссе (МНІ), реализуемая МСАТ в тесном взаимодействии с правительствами заинтересованных государств. МНІ по сути направлена на взаимоувязанное развитие вспомогательной придорожной инфраструктуры и проведение институциональных преобразований в области транзита и процедур пересечения границ. Она содержит три ключевых компонента [42]:

1. Развитие вспомогательной инфраструктуры, которая сделала бы международные автомагистрали в Центральной Азии привлекательными для движения автомобилей с грузами, а также позволила бы улучшить условия труда и отдыха водителей.

2. Проведение административных реформ, направленных на облегчение международных автомобильных перевозок и развитие торговли, совершенствование работы таможенных служб путем упрощения и гармонизации процедур пересечения границ, внедрение передовых практик и технологий, доказавших свою эффективность в других регионах мира, на пограничных переходах и таможенных постах.

3. Создание многостороннего финансового механизма, который позволил бы привлечь независимое международное финансирования для развития придорожной инфраструктуры. Таким механизмом должен стать Региональный инфраструктурный фонд МНІ.

В целях осуществления международных автомобильных перевозок въезд в Кыргызскую Республику, пребывание на ее территории и выезд из Кыргызской Республики иностранным гражданам и лицам без гражданства разрешается по действительным заграничным паспортам или документам, их заменяющим, выданным компетентными органами страны гражданства или страны постоянного проживания и удостоверяющим их личность, при наличии виз Кыргызской Республики, если иной порядок не установлен законодательством Кыргызской Республики и международными

договорами, вступившими в установленном законом порядке в силу, участницей которых является Кыргызская Республика.

Первичная выдача всех категорий виз для въезда в Кыргызскую Республику производится в загранучреждениях, консульских пунктах, а в странах, где отсутствуют представительства Кыргызской Республики, - в дипломатических представительствах и консульских учреждениях Российской Федерации или Республики Казахстан на основании международных договоров, вступивших в установленном законом порядке в силу, участницей которых является Кыргызская Республика с этими странами.

Министерство иностранных дел Кыргызской Республики (уполномоченное структурное подразделение - Департамент консульской службы) при оформлении виз Кыргызской Республики руководствуется Законом Кыргызской Республики «О внешней миграции», Законом Кыргызской Республики «О внешней трудовой миграции», Порядком оформления и выдачи виз Кыргызской Республики (утвержденным постановлением Правительства КР от 10.03.2009 года «ДСП»), а также иными нормативными и правовыми актами Кыргызской Республики.

В соответствии с Порядком оформления и выдачи виз Кыргызской Республики от 10.03.2009 года № 156 «ДСП» функциями выдачи виз Кыргызской Республики наделены Министерство иностранных дел Кыргызской Республики (ДКС МИД КР) и Государственная регистрационная службы при Правительстве Кыргызской Республики - ДРН ГРС (Департамент регистрации населения при ПКР).

Государственное агентство автомобильного и водного транспорта (ГААВТ) при Министерстве транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики (в настоящее время – Министерство транспорта и дорог Кыргызской Республики) в целях проведения государственной политики в вопросах международных автомобильных перевозок, по согласованию с компетентными органами Кыргызской Республики оказывает визовую поддержку участникам международных автомобильных перевозок и осуществляет контроль за соблюдением хозяйствующими субъектами международных договоров о международном автомобильном сообщении. Так в соответствии с договоренностью с Министерством иностранных дел Кыргызской Республики, ГААВТ оказывает содействие при открытии многоразовой водительской визы национальным автомобильным перевозчикам. При обращении водителей большегрузных автомобилей требуются документы: лицензия на осуществление международных перевозок, свидетельство о регистрации технического средства, доверенность, водительское удостоверение, заграничный паспорт водителя. После рассмотрения соответствия всем требованиям представленных документов для осуществления международных автомобильных

перевозок, ГААВТ ходатайствует об оказании визовой поддержки Департаменту консульской службы при Министерстве иностранных дел Кыргызской Республики.

По принятому решению Совета по транспортной политике при Интеграционном комитете ЕАЭС о строительстве логистических центров в г. Ош (на первом этапе до 2015 г.) и в г. Бишкек (на втором этапе до 2020 г.) разработано технико-экономическое обоснование этих проектов, стоимость одного проекта составляет около 15 млн. долларов США.

В Стратегии устойчивого развития Кыргызской Республики на 2018-2040 гг. отмечается необходимость решения экологических проблем, реализация международных соглашений по изменению климата, мероприятия по охране окружающей среды.

В соответствие с данной стратегией, развитие транзитного потенциала будет осуществляться через создание транспортно-логистических центров, развитие автомобильных транзитных сообщений, также развитие транспорта общего пользования, улучшение качества обслуживания.

Развитие транспортных коридоров и соединение с новыми и существующими коридорами особенно актуально в свете реализации Программы по улучшению дорожных путей сообщения в Центральной Азии, Программы ЦАРЭС, Экономического пояса Шелкового пути и других интеграционных объединений. Очевидно, что для успешной интеграции в мировые транспортные потоки необходимо обеспечение мультимодальности транспортных перевозок.

Ключевым индикатором к 2040 году станет превращение Кыргызской Республики в транзитную страну, имеющую безопасные и востребованные коридоры для транзита пассажиров, товаров и грузов.

Кыргызской Республикой заключены многосторонние соглашения по международному автомобильному сообщению, в которые входят отдельные страны - члены Организации Экономического Сотрудничества (ОЭС), подписавшие Измирский Договор, (Турция, 12 марта 1977):

Четырёхстороннее межправительственное Соглашение между Казахстаном, Китаем, Кыргызстаном и Пакистаном о транзитных перевозках, Исламабад 9.03.95 г.

Межгосударственное Соглашение между Казахстаном, Кыргызстаном и Узбекистаном о проведении согласованной политики в области транспорта и коммуникаций, Ташкент 5.04.96 г.

Межгосударственное Соглашение между Азербайджаном, Грузией, Кыргызстаном, Туркменистаном и Узбекистаном о сотрудничестве в области регулирования транзитных перевозок, Серахс 13.05.96 г.

Трёхстороннее межправительственное Соглашение между Китаем, Кыргызстаном и Узбекистаном о международном автомобильном сообщении, Ташкент 19.02.98 г.

Между Кыргызстаном и Узбекистаном подписано межправительственное Соглашение о международном автомобильном сообщении от 4 сентября 1996 года, которое предусматривает безразрешительную систему перевозок грузов и пассажиров, как в двухстороннем сообщении, так и транзитом по территориям обоих государств. В основном это соглашение выполнялось обоими государствами.

Между Кыргызской Республикой и Республикой Казахстан подписаны межправительственное Соглашение о международном автомобильном сообщении, в г. Астане 25.12.03 г. и Межправительственное Соглашение о транзитном перемещении автомобильным транспортом товаров через территорию Республики Казахстан, Бишкек 26.03.04 г.

Между Кыргызстаном и Туркменистаном имеется межправительственное соглашение о международном автомобильном пассажирском и грузовом сообщении от 29 ноября 1995 года, в котором предусматривается разрешительная система перевозок грузов и пассажиров в двустороннем и транзитном сообщении. Согласно статьи 6 этого соглашения компетентные органы обоих Сторон согласовывают между собой количество разрешений на перевозки и обмениваются ими.

Между Кыргызской Республикой и Исламской Республикой Иран подписано межправительственное Соглашение о международных автоперевозках от 22 июня 1993 года, которое предусматривает разрешительную систему перевозок грузов при транзитном проезде по территориям Договаривающихся Сторон, а также при перевозках грузов в/из третьих стран. Меморандумом между Правительством Кыргызской Республики и Правительством Исламской Республикой Иран о порядке транзита, подписанного 21 октября 1993 года в Бишкеке, предусмотрено, что Стороны предоставляют друг другу возможность свободного транзита грузов и пассажиров через территории Договаривающихся Сторон.

Между Кыргызской Республикой и Республикой Таджикистан подписано межправительственное Соглашение о развитии и совершенствовании международных автомобильных сообщений от 6 мая 1998 года предусматривающее безразрешительную систему перевозок.

Взаимоотношения Кыргызстана и Турции в области автомобильного транспорта регулируется Соглашением по международному автомобильному сообщению между Правительством Кыргызской Республики и Правительством Республики Турции подписанного 23.12.1991 года.

С Азербайджаном подписано межправительственным Соглашением об основных принципах взаимоотношений в области транспорта от 23.02.93 г., предусматривающее разрешительную систему перевозок.

Между Кыргызстаном и Пакистаном подписано межправительственное Соглашение о международном автомобильном сообщении от 11.12.1994 года.

В ЕАЭС сократилось время перемещения товаров внутри ЕАЭС за счет переноса транспортного контроля на внешнюю границу, автоперевозчики Союза начали осуществлять двусторонние, транзитные перевозки и перевозки грузов между другими государствами-членами на безразрешительной основе, что привело к тому, что объем перевозок грузов автомобильным транспортом в союзных странах увеличился в среднем на 2% [43].В настоящее время реализуется программа поэтапной либерализации каботажных автомобильных перевозок, которая позволяет автоперевозчикам Союза снизить долю порожних пробегов и затрат на перевозку грузов.

В 2018 г. Комиссия приступает к реализации «дорожных карт» по различным видам транспорта, целью которых является создание общего рынка транспортных услуг в ЕАЭС. Они отражают особенности интеграции в сферах автомобильного, водного, воздушного и железнодорожного транспорта и затрагивают сферы, связанные с подготовкой специалистов, тарифной политикой, конкуренцией, таможенным и техническим регулированием, промышленной кооперацией и реализацией механизма «единого окна».

Планируется переход на электронный документооборот, внедрение современных информационных технологий, интеллектуальных транспортных систем, развитие цифровой логистики. При этом, по оценкам экспертов, за счет «цифры» можно увеличить пропускную способность железных дорог на 40% и добиться снижения стоимости перевозок на 30%.

Экспертами ставится задача ускорить проникновение цифровых технологий в транспортную сферу, обеспечить информационную связанность различных субъектов рынка (пользователей, перевозчиков и операторов инфраструктуры) при организации и осуществлении перевозок; интегрировать интернет-технологии Big Data; сформировать сквозные цифровые технологии организации перевозочного процесса.

Поскольку автотранспорт остается одним из наиболее интенсивных и стабильно растущих источников загрязнения атмосферы, особое внимание уделяется охране окружающей среды и дорожной безопасности.

Профессиональная подготовка водителей. В соответствии с Правилами приема квалификационных экзаменов и выдачи водительских удостоверений, утвержденными

постановлением Правительства Кыргызской Республики от 18 декабря 2017 года № 819, установлен порядок проведения и приема квалификационных экзаменов на право управления транспортными средствами соответствующих категорий, предусмотренных законодательством Кыргызской Республики в сфере дорожного движения, а также определяют состав технических средств контроля, предназначенных для проведения экзаменов, требования к указанным техническим средствам и условия их применения, устанавливают порядок выдачи национальных и международных водительских удостоверений, и обмена иностранных национальных и международных водительских удостоверений на национальные водительские удостоверения Кыргызской Республики.

Международное водительское удостоверение Кыргызской Республики может выдаваться только на основании национального водительского удостоверения Кыргызской Республики без сдачи квалификационных экзаменов.

Международное водительское удостоверение Кыргызской Республики действительно при наличии национального водительского удостоверения Кыргызской Республики.

Для выдачи международного водительского удостоверения Кыргызской Республики заявителем в подразделение уполномоченного органа представляются:

1) заявление по форме, установленной уполномоченным органом по реализации государственной политики в области архивного дела, регистрации населения и автотранспортных средств, специальных технологических машин, водительского состава, актов гражданского состояния, прав на недвижимое имущество;

2) паспорт гражданина Кыргызской Республики образца 2004 года (ID-карта) или идентификационная карта - паспорт гражданина Кыргызской Республики образца 2017 года (ID-карта);

3) для иностранных граждан и лиц без гражданства - документ, удостоверяющий личность, при наличии регистрации по месту пребывания и визы сроком не менее шести месяцев или вида на жительство, удостоверения беженца;

4) национальное водительское удостоверение Кыргызской Республики;

5) две цветные фотографии размером 3,5х4,5 см, на матовой фотобумаге;

6) квитанция (платежное поручение) об оплате установленных сборов, согласованных с уполномоченным органом в сфере антимонопольного регулирования Кыргызской Республики.

Допускается выдача международных водительских удостоверений Кыргызской Республики официальному представителю владельца национального водительского удостоверения Кыргызской Республики при наличии следующих документов:

1) нотариально заверенная доверенность;

2) документ, удостоверяющий личность представителя;

3) оригинал действительного национального водительского удостоверения Кыргызской Республики доверителя;

4) копия паспорта доверителя - гражданина Кыргызской Республики образца 2004 года (ID-карта) или идентификационной карты - паспорта гражданина Кыргызской Республики образца 2017 года (ID-карта);

5) для иностранных граждан и лиц без гражданства - заверенные копии документов, удостоверяющих личность, при наличии регистрации по месту пребывания и визы сроком не менее шести месяцев или вида на жительство, удостоверения беженца доверителя;

6) две цветные фотографии доверителя размером 3,5х4,5 см, на матовой фотобумаге;

7) квитанция (платежное поручение) об оплате установленных сборов, согласованных с уполномоченным органом в сфере антимонопольного регулирования Кыргызской Республики.

Международные водительские удостоверения Кыргызской Республики выдаются сроком на 3 года. В случае действительности национального водительского удостоверения Кыргызской Республики менее 3 лет, международное водительское удостоверение Кыргызской Республики действительно до даты истечения срока действия национального водительского удостоверения Кыргызской Республики.

Лицам, имеющим в соответствии с законодательством Кыргызской Республики медицинские показания к управлению автомототранспортным средством, в соответствующих графах международного водительского удостоверения Кыргызской Республики проставляются отметки об условиях, при соблюдении которых лица допускаются к управлению автомототранспортными средствами.

Международные водительские удостоверения Кыргызской Республики признаются действительными при условии соблюдения указанных в них ограничений.

В Кыргызской Республике подготовкой специалистов для отрасли автомобильного транспорта занимаются Кыргызский государственный технический университет (КГТУ) им. И. Раззакова, Кыргызско-Российский Славянский университет (КРСУ) им. Б. Ельцина, Кыргызский государственный университет строительства транспорта и архитектуры им. Н. Исанова и Бишкекский автомобильно-дорожный колледж им. К. Кольбаева и ряд других учебных заведений.

Ежегодно выпускаются около 300 специалистов с высшим образованием, более 200 специалистов со среднетехническим образованием и более 600 водителей готовятся в специализированных автошколах. Стоит вопрос об усилении качества подготовки специалистов транспортной отрасли. Из вышеперечисленных вузов КГТУ им. И. Раззакова и КРСУ им. Б. Ельцина вошли в состав Международной ассоциации автомобильного и дорожного образования (МААДО), имеющей в своем составе порядка 240 вузов стран ближнего и дальнего зарубежья. В 2012 году был открыт центр МААДО в Кыргызстане. Наряду с этим при Государственном агентстве автомобильного и водного транспорта при Министерстве транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики действуют учебные центры в г. Бишкек, а также в 5 филиалах, расположенных в г. Баткен, Ош, Джалал-Абад, Балыкчы, Талас. В этих учебных центрах ежегодно проводятся обучение по повышению квалификации.

В целях постоянного совершенствования знаний в области международных перевозок при АМАП создан Учебный центр по профессиональной подготовке менеджеров и водителей.

2.6. Анализ законодательного и нормативно-правового регулирования автомобильного транспорта, осуществляющего международные перевозки грузов и пассажиров, транзитные перевозки, включая требования к профессиональной подготовке водителей и специалистов в Республике Армения

Регулирование развития автомобильного транспорта[6]. Республика Армения расположена в юго-западной части Азии, на стыке юго-восточной части Европы. Страна занимает северо-восточную часть Армянского нагорья между Кавказом и Западной Азией. Она граничит на севере и востоке с Грузией и Азербайджаном, а на западе и юге – с Турцией и Ираном.

В Армении были выявлены два основных направления, которые влияют на развитие автомобильного транспорта:

[6] Здесь и далее используются законодательные и нормативно-правовые акты из Национального центра правовой информации (http://ncpi.gov.by/), Информационно-правовой системы по законодательству Республики Беларусь «Эксперт» (http://www.expert.by/)

- на данный момент две границы закрыты, республика находится в ситуации фактической экономической блокады и постоянной военной угрозы со стороны Азербайджана и Турции, с которыми имеет нерешенные вопросы по статусу непризнанной республики Нагорного Карабаха, – и это сказывается на социально-экономической жизни страны, которая существенно зависит от транзита грузов через Грузию и Иран;

- малое количество автодорог в удовлетворительном состоянии, распространенная практика несоблюдения дорожных стандартов. Дороги непригодны для грузоперевозок, а задача обеспечения их пригодности для тяжелых коммерческих грузовиков требует масштабной реконструкции.

Основными видами транспорта в Армении являются автомобильный (протяженность дорог составляет 7,750 км., из которых 1,686 км. составляют дороги национального значения), железнодорожный, воздушный и магистральный.

Перевозки грузов в Армении осуществляются двумя основными направлениями: через Грузию (таможенные пункты Айрум-Садахло и Баграташен-Садахло) и через Иран (таможенный пункт Агарак-Нордуз). Грузинские черноморские порты Поти и Батуми являются ближайшими выходами к морю и связывают Армению с ее основными внешнеторговыми партнерами – Россией и странами СНГ, Европы и Америки. Действующая железная дорога дает возможность беспрепятственно и недорого доставлять контейнерные грузы в вышеназванные порты; имеются железнодорожные паромные переправы Поти (Грузия) – Ильичевск (Украина) и Поти (Грузия) – порт Кавказ (Новороссийск, Россия).

На сегодняшний день основные автомобильные перевозки из Армении в Россию и страны СНГ проходят через контрольно-пропускной пункт (КПП) Верхний Ларс, а также паромной переправой через Поти. Зимой дорога через Верхний Ларс труднопроходима, альтернативой ей служит паромная связь Поти-Новороссийск. Автомобильные перевозки со странами Европы идут в основном через паромную переправу порта Поти в любой удобный порт, а также через территорию Турции (КПП Сарпи). Потоки грузов с Ближнего и Дальнего Востока и из других стран Азии доставляются в Армению в основном через иранский порт Бендер-Аббас в Персидском заливе. Однако эта автодорога пересекает значительную часть территории Ирана (2 360 км), что намного увеличивает стоимость перевозки и время доставки.

Альтернативой грузинской дороге в случае форс-мажорных обстоятельств может служить дорога Мегри-Джульфа-порты Бендер-Энзели и Ноушехр-порты Оля, Астрахань и Махачкала, связывающие Армению с Россией [44].

Государственным органом, осуществляющим регулирование и определяющим направления развития национальной транспортной политики, является Министерство транспорта и связи Республики Армения. В структуре министерства имеется Транспортное управление, в состав которого входят отделы транспортной политики и технической политики, Железнодорожное управление и Дорожно-строительное управление. Политика Армении в сфере транспорта была коренным образом пересмотрена после обретения страной независимости в 1991 г. Первая стратегия развития, подготовленная при содействии Всемирного банка, была принята в 1997 г. Ее приоритетные направления включали либерализацию транспортного сектора и реструктуризацию организационной структуры. Ныне транспортная стратегия Армении изложена в двух основных документах, утвержденных в 2009 г. [**Ошибка! Закладка не определена.**]:

- Стратегией развития транспортного сектора Армении до 2020 г.;
- Национальной стратегией транспортной безопасности Армении.

Стратегия развития транспортного сектора Армении 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, экологических 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;

- усовершенствование институциональной структуры и повышение ответственности менеджмента;

- разработка средне- и долгосрочного планирования и управление финансовыми ресурсами;

- 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 гг. Выделенный бюджет составляет 2,2 млрд долларов США.

Национальная транспортная стратегия Армении учитывает членство страны в нескольких международных организациях, а именно:

- Черноморское экономическое сотрудничество (ЧЭС) с момента учреждения этой организации в 1992 г.;

- Содружество независимых государств (СНГ);

-Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД);

-Европейская экономическая комиссия ООН (ЕЭК ООН) с 30.07.1993 г.;

-Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО);

-Международный транспортный форум в рамках ОЭСР, занимающийся вопросами мобильности в XXI столетии.

Регулирование международных автомобильных перевозок. С 1991 г. национальная правовая база Армении была значительно обновлена. В настоящее время национальное законодательство Армении включает следующие законы, которые регулируют отношения в области автомобильного транспорта:

• Закон Республики Армения «Об автомобильном транспорте» от 5 декабря 2006 г. регулирует правовые и экономические отношения по организации и осуществлению автотранспортной деятельности в Республике Армения, отношения, связанные с эксплуатацией автотранспортных средств, перевозкой пассажиров, багажа и грузов, услугами по обслуживанию и безопасностью перевозок юридическими и физическими лицами, участвующими в этом процессе, а также их права и обязанности.

В частности, закон определяет основные понятия транспорта и транспортной деятельности, транспортной системы и транспортных услуг (ст. 4); государственное регулирование и управление в сфере автомобильного транспорта (ст. 5, 6); межгосударственные перевозки автомобильным транспортом (ст. 7); лицензирование и страхование в автомобильном транспорте (ст. 8); основные положения организации перевозок пассажиров и багажа (ст. 9); организация перевозки грузов на автомобильном транспорте (ст. 19,20);требования, предъявляемые к безопасности перевозок на автомобильном транспорте (ст. 26-28).

- Закон Республики Армения «О дорожной плате» от 25 марта 1998 г. с последующими изменениями и дополнениями, определяет общие положения и понятие дорожной платы (ст. 1-4); ставки дорожной платы (ст. 5-8 (ст. 8 изложена в новой редакции в соответствии с Законом Республики Армения от 22.06.2016 г. № ЗР-97); порядок исчисления и внесения дорожной платы (ст. 9-14 (ст. 13-1 введена в соответствии с Законом Республики Армения от 23.12.2010 г. № ЗР-188); права и обязанности плательщиков дорожной платы (ст. 15, 16); льготы (ст. 17-19).

- Закон Республики Армения «О лицензировании» от 27 июня 2001 г. № ЗР-193 определяет виды деятельности, подлежащие лицензированию и регулирует процедуру лицензирования. Некоторые положения Закона о лицензировании относятся к транспортной отрасли. Важной областью лицензирования в транспортном секторе является «Деятельность по технической диагностике транспортных средств» (в силе с 19 июня 2007 г.). Положения этой статьи устанавливают, что данная функция должна выполняться лицензированными коммерческими организациями. «Организация деятельности железнодорожного транспорта» – ст. 43 определяет виды деятельности, которые также должны быть лицензированы. Еще одним видом лицензируемой деятельности, который включен в закон о лицензировании, является обучение вождению ТС. В конце 2014 г. в Армении отменено лицензирование компаний, осуществляющих регулярные пассажирские перевозки. Введен новый порядок выбора перевозчика, соответствующий международным стандартам, который дает возможность предоставить более безопасные и высококачественные транспортные средства [45].

- Закон Республики Армения «Об автомобильном транспорте» от 21 декабря 2006 г. № ЗР-233 регулирует правовые и экономические отношения по организации и осуществлению автотранспортной деятельности в Республике Армения, отношения, связанные с эксплуатацией автомобильных ТС, перевозкой пассажиров, багажа и грузов, услугами по обслуживанию и безопасностью перевозок юридическими и физическими лицами, участвующими в этом процессе, а также их права и обязанности.

В частности, закон определяет основные понятия в области автомобильного транспорта, сферу автомобильного транспорта, деятельность автомобильного транспорта (ст. 1-4); государственное регулирование и управление в сфере автомобильного транспорта (ст. 5,6); межгосударственные перевозки автомобильным транспортом (ст. 7); лицензирование и страхование (ст. 8); организационные вопросы перевозки пассажиров, багажа и товаров автомобильным транспортом (ст. 9-20); права, обязанности и ответственность перевозчика и заказчика (ст. 21-25); требования безопасности при перевозке автомобильным транспортом (ст. 26-28).

- Закон Республики Армения «О транспортной инспекции Республики Армения» от 5 декабря 2006 г. № ЗР-234 регулирует правовые, экономические и организационные основные положения деятельности Транспортной инспекции Республики Армения (далее – транспортная инспекция), а также отношения, связанные с надзором над исполнением участниками перевозок в процессе организации перевозок требований Транспортного законодательства Республики Армения.

В частности, ст. 6 Закона определяет функции Транспортной инспекции в 18 областях транспортного регулирования, включая:

1) осуществление контроля транспортного законодательства, лицензирование в сфере транспортной деятельности, разрешений на международные перевозки, деятельности водного, электрического, железнодорожного транспорта и метро, законодательства о рекламе в сети автомобильных дорог общего пользования, технической эксплуатации подвижных структур, связанных с автомобильным транспортом, в целях обеспечения требований законодательства Республики Армения;

2) анализ дорожно-транспортных происшествий основных видов транспорта, включая причины происшествий и возможные превентивные меры (в т. ч. взаимодействие с соответствующими государственными органами).

- Закон Республики Армения «Об обеспечении безопасности дорожного движения» от 13 августа 2005 г. № ЗР-166 регулирует отношения, возникающие в области обеспечения безопасности дорожного движения Республики Армения, устанавливает принципы и направления государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения, правовые основы организации и обеспечения безопасности дорожного движения, полномочия органов государственного управления и местного самоуправления в области организации и обеспечения безопасности дорожного движения, а также права и обязанности участников дорожного движения.

- Закон Республики Армения «Об обязательном страховании ответственности, вытекающей из использования автомобильных ТС» от 9 июня 2010 г. № ЗР-63 регулирует

отношения, связанные с обязательным страхованием ответственности владельцев автомобильных ТС, а также других лиц, владеющих ими на законных основаниях, за вред, причиненный потерпевшим лицам вследствие использования автомобильных ТС; устанавливает виды автомобильных ТС, ответственность, вытекающая из использования которых подлежит обязательному страхованию, и круг лиц, которые обязаны застраховать ответственность, вытекающую из использования этих автомобильных ТС; устанавливает отношения, связанные с созданием, регулированием деятельности Бюро страховых компаний, осуществляющих обязательное страхование ответственности, вытекающей из использования автомобильных ТС, и с осуществлением в его отношении контроля, а также порядок создания и использования Гарантийного фонда и Информационной системы и другие связанные с ними отношения.

В частности, ст. 2 Закона определены правовые акты, регулирующие отношения, связанные с обязательным страхованием ответственности, вытекающей из использования автомобильных ТС.

• Закон Республики Армения «О таможенном регулировании» от 30 декабря 2014 г. № ЗР-241. Предметом регулирования настоящего Закона являются отношения, связанные с перемещением товаров через границу Республики Армения, их перевозкой под таможенным контролем, временным хранением, таможенным декларированием, выпуском, использованием товаров в соответствии с таможенными процедурами, проведением таможенного контроля, уплатой таможенных платежей, а также отношения между таможенными органами и лицами, имеющими в отношении указанных товаров права владения и (или) пользования и (или) распоряжения.

Целями настоящего Закона являются:

1) обеспечение выполнения Республикой Армения международных договоров и решений, составляющих договорно-правовую базу Евразийского экономического союза (далее – Союз) в сфере таможенного регулирования и таможенного дела;

2) регулирование относящихся к таможенному делу отношений, не урегулированных в рамках международных договоров и решений, составляющих договорно-правовую базу Союза, и подлежащих регулированию внутренним законодательством Республики Армения;

3) обеспечение защиты прав и законных интересов лиц, осуществляющих внешнеэкономическую деятельность через государственную границу Республики Армения;

4) регулирование отношений, связанных с таможенными процедурами, таможенным контролем, уплатой таможенных платежей при перемещении товаров через государственную границу Республики Армения;

5) обеспечение экономической безопасности Республики Армения.

Кроме того, в рамках переговоров между Арменией и Европейским Союзом по «Соглашению об Ассоциации», которые прошли 19 июля 2010 г., был одобрен план приоритетных действий по сближению правовых норм в области транспорта с нормами ЕС. Республика Армения ратифицировала также 9 из 57 соглашений и конвенций ЕЭК ООН по международным перевозкам, которые перечислены ниже:

- Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА) (1985 г.), обеспечивающее международные и технические условия развития согласованной дорожной сети в регионе ЕЭК ООН;
- Конвенция о дорожном движении (1968 г.) направленная на облегчение международного дорожного движения и повышение безопасности дорожного движения путем принятия унифицированных правил дорожного движения;
- Европейское соглашение, касающееся работы экипажей ТС, выполняющих международные автомобильные перевозки (ЕСТР) (1970 г.), направленное на предупреждение водителей и экипажей коммерческих автомобилей весом более 3,5 тонн или перевозящих более девяти человек, занятых в международных автомобильных перевозках, о недопущении вождения сверх положенного времени, так как это увеличивает риск серьезных дорожно-транспортных происшествий, и может привести к неравенству в условиях конкуренции;
- Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ/CMR) (1956 г.) облегчающая международные автомобильные перевозки, предоставляя общий договор перевозки, включая общую накладную и согласованные лимиты ответственности;
- Протокол к Конвенции КДПГ/CMR (1978 г.) изменяющий положения Конвенции об ответственности перевозчика в случае утраты грузов;
- Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (1975 г.), устанавливающая процедуру, которая позволяет осуществлять международные перевозки грузов автомобильным транспортом или контейнеров от таможенного органа пункта отправления до таможенного органа пункта прибытия через любое необходимое число стран, без промежуточной проверки транспортируемых грузов и без предоставления финансовой гарантии на каждой границе;

- Международная конвенция об облегчении условий пересечения границ для железнодорожной перевозки грузов (1952 г.), облегчающая пересечение границ по железной дороге, предусматривающая порядок и условия согласования и обеспечения высокого уровня эффективности контроля грузов, перевозимых по железной дороге, на границе между двумя соседними странами;
- Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах (1982 г.), направленная на облегчение пересечения границ в ходе международных перевозок грузов за счет гармонизации и сокращения требований в отношении объема и продолжительности пограничного контроля;
- Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров (1972 г.), устанавливающая стандарты для строительства контейнеров, а также систему согласований, и предусматривает временный ввоз и ремонт контейнеров с минимальными формальностями.

В дополнение к национальному законодательству в области автомобильного транспорта, Республика Армения установила двусторонние отношения с разными странами (приложение Е).

Двусторонние соглашения в области автомобильного транспорта были также подписаны с Исламской Республикой Иран, граничащей с Арменией на юге:

- Соглашение о международных перевозках грузов (подписано в 1995 г.);
- Соглашение между Правительством Республики Армения и Правительством Исламской Республики Иран о взаимной административной помощи в целях надлежащего применения таможенного законодательства и предупреждения и расследования таможенных правонарушений и борьбы с ними (подписано 27.12.2001 г.).

Регулирование международных перевозок грузов. Международные перевозки грузов автомобильным транспортом регулируются *Таможенным кодексом Республики Армения* и *постановлением Правительства № 1226-N от 30 августа 2007 г. «Об утверждении порядка осуществления межгосударственных перевозок грузов на автомобильном транспорте с территории Республики Армения»*, где определены требования, предъявляемые к осуществлению межгосударственных грузоперевозок; организация процесса предоставления разрешений; требования, предъявляемые к процессу предоставления разрешений; требования, предъявляемые к грузовым ТС, осуществляющим межгосударственные автомобильные грузоперевозки; требования, предъявляемые к ТС, осуществляющим межгосударственные грузоперевозки по многосторонним разрешениям ЕКМТ [46].

Согласно данному постановлению межгосударственные грузоперевозки на грузовом ТС с территории Республики Армения осуществляются на основании разрешений, выданных перевозчику компетентными органами государств-сторон соглашения либо без применения разрешений – в случаях, предусмотренных соглашениями, заключенными между Правительствами Республики Армения и иных государств-сторон соглашений, а при отсутствии международных договоров – в соответствии с Законом Республики Армения «О дорожной плате».

Межгосударственные грузоперевозки с территории Республики Армения, в том числе по системе «МДП (TIR)» и с разрешениями ЕКМТ, осуществляют зарегистрированные в Республике Армения перевозчики на соответствующих международным стандартам грузовых ТС, принадлежащих им на праве собственности либо пользования, либо на грузовых ТС, для которых государство-сторона соглашения не предусмотрела ограничений, либо если перевозка грузов осуществляется транзитом через территорию государств, не являющихся стороной соглашения и этим государством не предусмотрены ограничения, предъявляемые к данному грузовому автомобильному ТС.

Также согласно постановлению, определена организация процесса предоставления разрешений. Компетентный орган, исходя из количества выданных перевозчикам разрешений за данный год:

1) определяет требующееся для следующего года общее количество разрешений по государствам-сторонам соглашения;

2) ведет в установленном законодательством Республики Армения порядке переговоры с компетентными органами государств-сторон соглашения с целью согласования количества разрешений.

На основании достигнутых договоренностей о количестве предусмотренных международными соглашениями разрешений компетентный орган:

1) не позднее 1-го декабря текущего года (если не имеется иной договоренности) обеспечивает подготовку необходимого количества разрешений для Республики Армения для следующего года;

2) утверждает и обеспечивает их своевременную отправку компетентному органу государства-стороны международного соглашения.

Компетентный орган в случае спроса на дополнительное количество разрешений государства-стороны соглашения вне установленных квот, а также в случае получения компетентным органом государства-стороны соглашения предложения о дополнительном спросе на разрешения Республики Армения, ведет переговоры с компетентным органом соответствующего государства-стороны соглашения.

Компетентный орган после получения разрешений от государств-сторон соглашения осуществляет уведомление перевозчиков Республики Армения посредством интернет-сайта Министерства транспорта и связи Республики Армения. Компетентный орган при предоставлении разрешений обеспечивает информирование о требованиях, предъявляемых к межгосударственным перевозкам соглашениями о международном автомобильном сообщении, заключенными Республикой Армения с соответствующими государствами-сторонами соглашения.

Требования, предъявляемые к процессу предоставления разрешений. Для получения разрешения на межгосударственные грузоперевозки перевозчики Республики Армения, в том числе работающие по системе «МДП (TIR)», должны уплатить государственную пошлину, установленную Законом Республики Армения «О государственной пошлине», и подать заявление на имя компетентного органа, прилагая следующие документы:

1) заявку (форма № 1);

2) копию договора о грузоперевозке (если груз не принадлежит перевозчику);

3) копию свидетельства об учете грузовых ТС (автомобиль, тягач, прицеп, полуприцеп), а для ТС, принадлежащего на праве пользования в установленном законом порядке – копию соответствующего договора;

4) копию международного удостоверения водительских прав на вождение ТС, копию трудового договора, заключенного между организацией и водителем;

5) при перевозке опасных грузов копии разрешения установленной формы, выданного водителю в соответствии с требованиями соглашения «ДОПОГ (ADR)» и свидетельства, выданного ТС по перевозке опасных грузов в соответствии с требованиями соглашения «ДОПОГ (ADR)»;

6) копию международной товарно-транспортной накладной – «КДПГ (CMR)», которая представляется:

а) при получении разрешения от компетентного органа в случае погрузки груза на территории Республики Армения;

б) в случае погрузки груза в государстве-стороне соглашения представляется в компетентный орган в трехдневный срок после окончания перевозки.

Документы могут быть представлены в электронном виде. После представления указанных документов разрешение выдается перевозчикам в течение 5 рабочих дней. Разрешения выдаются перевозчику согласно назначению и виду осуществляемых перевозок:

1) на въезд (осуществление въезда (выезда) на территорию какой-либо страны);

2) на транзит (транзит по территории какой-либо страны);

3) на осуществление перевозки в третью страну или из третьей страны;

4) единое (универсальное).

Разрешение выдается грузовому ТС для доставки груза в место назначения и совершения одного рейса в обратном направлении. Компетентный орган может отказать в выдаче разрешений в следующих случаях:

1) перевозчиком были представлены не все документы, либо представленные документы неполные и указанные недостатки не были устранены согласно Закону Республики Армения «Об основах администрирования и административном производстве»;

2) если от какого-либо государства-стороны соглашения был получен сигнал о невыполнении в течение данного года представившим заявку перевозчиком требований соглашения либо допущении данным перевозчиком нарушений во время какой-либо межгосударственной перевозки. Разрешения выдаются согласно очередности полученных заявок. Споры, возникшие в процессе выдачи разрешений, обжалуются международными соглашениями, а также в установленном законодательством Республики Армения порядке.

Хранение форм разрешений, полученных от государств-сторон соглашения, осуществляет материально ответственное лицо подразделения, назначенное приказом руководителя компетентного органа для хранения, учета и выдачи разрешений. Учет и выдача форм разрешений осуществляются по государствам-сторонам соглашений путем их регистрации в специальных журналах. По истечении срока действия разрешений неиспользованные формы подлежат уничтожению комиссией, созданной Министерством транспорта и связи Республики Армения.

Требования, предъявляемые к ТС, осуществляющим межгосударственные грузоперевозки по многосторонним разрешениям ЕКМТ. Межгосударственные грузоперевозки грузов с территории Республики Армения на автомобильном транспорте осуществляются также на основании многосторонних разрешений ЕКМТ. Квотирование многосторонних разрешений способствует использованию экологически наиболее безопасных ТС, а также повышает эффективность использования ТС, сокращая пустой пробег. Подготовка предложений по количеству многосторонних разрешений ЕКМТ, выдаваемых перевозчикам для перевозки грузов на автомобильном транспорте с территории Республики Армения, их согласование с Секретариатом ЕКМТ осуществляется компетентным органом. Разрешение ЕКМТ в течение срока действия должно находиться в грузовом ТС при погрузке, разгрузке и пустом рейсе. Наличие разрешения ЕКМТ не освобождает перевозчика от исполнения требований действующего

в государствах-участниках ЕКМТ национального законодательства о перевозке тяжеловесных и крупногабаритных грузов. Использующие разрешение ЕКМТ грузовые ТС, осуществляющие межгосударственные грузоперевозки, должны соответствовать требованиям, указанным в формуле CEMT/CM (2001) 9 Final, установленной государствами-участниками ЕКМТ, и иметь соответствующие сертификаты.

В грузовом ТС помимо разрешения ЕКМТ должен находиться также регистрационный журнал грузоперевозок (форма регистрационного журнала утверждена формулой CEMT/CM (2001) 9 Final, установленной государствами-участниками ЕКМТ). Для каждого разрешения выдается только один регистрационный журнал. Регистрационный журнал и разрешение ЕКМТ должны иметь один и тот же номер. Регистрационный журнал должен заполняться перед началом каждого рейса между пунктами погрузки и разгрузки, а также перед каждым пустым рейсом. При перевозке сборных грузов необходимо указать только рейс с полным грузом и не принимать во внимание пробег, связанный с погрузкой и разгрузкой отдельных частей груза. В регистрационном журнале любое исправление необходимо делать таким образом, чтобы возможно было определить изначальные слова и числа. Заполненные учетные листы необходимо оставлять в регистрационном журнале до истечения срока действия, указанного в разрешении. После заполнения копий листов, они отделяются и передаются компетентному органу в течение 20 дней. Компетентный орган обеспечивает подготовку сопроводительного регистрационного журнала для использования разрешений ЕКМТ.

Для получения разрешений ЕКМТ на международные перевозки перевозчики Республики Армения должны уплатить государственную пошлину, установленную Законом Республики Армения «О государственной пошлине», и представить на имя компетентного органа заявление, прилагая копию свидетельства об учете грузового ТС. Документы могут быть представлены в электронном виде.

Международные грузоперевозки осуществляются по заранее выбранному маршруту. Движение грузовых ТС, осуществляющих межгосударственные грузоперевозки на территории государств-сторон соглашения, осуществляется по допустимым (гарантированным) этим государством автомобильным (в том числе обходным) дорогам.

Регулирование международных перевозок пассажиров. Данные перевозки регулируются *Таможенным кодексом Республики Армения* и *постановлением Правительства № 1587-N от 27 декабря 2007 г. «Об утверждении порядка осуществления межгосударственных перевозок пассажиров и багажа на автомобильном транспорте с территории Республики Армения»*, где определены основные требования,

предъявляемые к осуществлению регулярных межгосударственных перевозок пассажиров и багажа на автобусах. Межгосударственные пассажироперевозки с территории Республики Армения организуются в соответствии с требованиями законов Республики Армения, других правовых актов, настоящего Порядка, а также международных соглашений. Если международными соглашениями установлены иные нормы, чем те, которые предусмотрены настоящим Порядком, то применяются нормы международных соглашений. Регулярные межгосударственные автобусные пассажироперевозки с территории (по территории) Республики Армения осуществляются на основании разрешений, выданных Министерством перевозчику другого государства и компетентным органом другого государства перевозчику Республики Армения. В предусмотренных международными соглашениями случаях перевозчикам выдаются также разрешения компетентных органов транзитных государств. ТС, осуществляющие регулярные межгосударственные перевозки, должны обеспечивать перевозку багажа в размере, установленном Законом Республики Армения «Об автомобильном транспорте», иными правовыми актами и международными соглашениями. Учет регулярных перевозок пассажиров на ТС межгосударственного сообщения осуществляется аппаратом Министерства, принимая за основание следующую информацию, представляемую перевозчиками Республики Армения в Министерство до 20 числа месяца, следующего за каждым кварталом года:

1) количество выполненных рейсов по маршрутам и дням;

2) число перевезенных пассажиров по маршрутам, рейсам и дням.

Краткая информация об осуществляемых с территории Республики Армения регулярных межгосударственных автобусных маршрутах и обслуживающих их перевозчиках публикуется на интернет-сайте Министерства.

В постановлении установлено, что водитель, осуществляющий регулярные межгосударственные автобусные пассажирские перевозки, должен иметь соответствующее, а при необходимости также международное удостоверение водительского права на вождение данного автобуса. При осуществлении регулярных межгосударственных автобусных пассажирских перевозок водитель автобуса должен иметь при себе оригиналы разрешения (при востребовании – также разрешение на транзит), путевого листа, документы относительно утвержденного расписания движения, пути следования и провозной платы.

Регулирование транзитных перевозок. С юридической и экономической точки зрения транзит представляет собой определенную систему уступок, цель которых – упростить торговлю в рамках отдельно взятой таможенной территории или между

отдельными таможенными территориями. Конкурентоспособность стран, не имеющих выхода к морю, в частности Армения, страдает из-за «транзитных платежей» (портовые и дорожные сборы, платежи за экспедиторские услуги и др.) и множества других проблем. Ситуация усугубляется еще и тем, что значительное число как имеющих, так и не имеющих морское побережье стран являются развивающимися и сталкиваются с одними и теми же инфраструктурными, институциональными, административными и юридическими препятствиями [47].

Транзитные перевозки грузов и ТС через территорию Армении регулируются *Таможенным кодексом Республики Армения* и *постановлением Правительства № 887 от 27 декабря 2000 г «Об утверждении порядка транзитного перемещения товаров и ТС через таможенную территорию Армении и случаях обязательного таможенного сопровождения»* [46]. Данным постановлением установлено, что товары и ТС, перевозимые транзитом, могут перемещаться по таможенной территории Республики Армения следующим образом:

1) Простым транзитом. Этот вид транзитной перевозки применяется, когда товары, перевозимые транзитом, перемещаются по таможенной территории Республики Армения не погруженными иными товарами ТС, которые во время перемещения не подгружаются или не разгружаются.

2) Сложным транзитом. Этот вид транзитной перевозки применяется, когда из используемого с целью транзитной перевозки ТС во время транзитной перевозки должны разгружаться (или подгружаться) товары, декларированные в режиме транзитной перевозки или иных таможенных режимах.

Также данным постановлением установлены правила при перемещении товаров по таможенной территории Республики Армения между двумя пограничными таможенными пунктами с заменой ТС.

Также в 2013 г. Армения присоединилась к Конвенции 1965 г. о транзитной торговле государств, не имеющих выхода к морю (так называемая Нью-Йоркская конвенция). Трансграничное сотрудничество является неотъемлемой частью Европейской политики соседства (ЕПС), которая дает возможность европейским государствам-членам ЕС и государствам-партнерам инициировать региональное сотрудничество.

Профессиональная подготовка водителей. Ассоциация международных автомобильных перевозчиков Армении (AIRCA) осуществляет подготовку международных перевозчиков.

В AIRCA расположен учебный центр, где все водители, участвующие в системе МДП, должны пройти обучение. Все водители сдают экзамены и получают Сертификаты.

Учебный центр имеет квалифицированных лекторов, прошедших учебные курсы, организованные Международным союзом автомобильного транспорта (МСАТ) [48].

На сегодняшний день существуют определенные требования к водителям, занятым на международных рейсах. Так, например, для водителей грузовых автомобильных ТС, разрешенный максимальный вес которых, включая прицепы и полуприцепы, не превышает 7,5 тонны, минимальный возраст должен составлять 18 лет. Водители автомобильных ТС, служащих для перевозки грузов, как правило, должны быть не моложе 21 года, или их возраст может быть в диапазоне 18-21 года, но при обязательном условии наличия у них официально признаваемых удостоверений о профессиональной пригодности, подтверждающих окончание ими курсов подготовки водителей ТС, для международных перевозок грузов.

Для водителей, занятых на международных перевозках пассажиров, предъявляются возрастные требования, касающиеся обязательного достижения ими 21-летнего возраста, а также водитель, выполняющий перевозки пассажиров по маршрутам в радиусе более 50 км от места приписки автомобильного ТС, должен отвечать одному из следующих условий:

а) иметь стаж работы не менее одного года в качестве водителя ТС, разрешенный максимальный вес которых превышает 3,5 тонны;

б) иметь стаж работы не менее одного года в качестве водителя ТС, для перевозки пассажиров по международным маршрутам (в радиусе до 50 км от места приписки этих ТС или на других видах пассажирских перевозок). При условии, что компетентный орган признает, что в течение этого времени он приобрел необходимый опыт;

в) иметь официально признаваемое удостоверение о профессиональной пригодности, подтверждающее, что он окончил курсы подготовки водителей транспортных средств, для международной перевозки пассажиров.

2.7. Анализ требований к профессиональной подготовке специалистов, ответственных за организацию международных автомобильных перевозок в странах ЕАЭС

Анализ требований к профессиональной подготовке специалистов, ответственных за организацию международных автомобильных перевозок в Республике Беларусь. Вопросы регламентации требований к профессиональной подготовке специалистов, ответственных за организацию международных автомобильных перевозок изначально предусмотрены Законом Республики Беларусь от 21 июля 2001 года

№ 50-З «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» [49], который вступил в силу с 1 января 2002 года и определял правовые, экономические и организационные основы деятельности на автомобильном транспорте в Республике Беларусь.

Закон Республики Беларусь от 14 августа 2007 г. № 278-З «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» [50] в новой редакции вступил в силу с 1 июля 2008 года (далее – Закон №278-З).

Статьей 9 Закона 278-З определено, что Совет Министров Республики Беларусь в пределах своей компетенции:

устанавливает требования к лицам, ответственным за организацию и выполнение автомобильных перевозок;

устанавливает порядок подтверждения профессиональной компетентности лиц, ответственных за организацию и выполнение международных автомобильных перевозок, и выдачи свидетельств, подтверждающих профессиональную компетентность.

В соответствии со статьей 16 Закона №278-З автомобильный перевозчик обязан назначить лицо (лиц), ответственных за организацию и выполнение автомобильных перевозок. Лицом, ответственным за организацию и выполнение автомобильных перевозок, могут быть руководитель юридического лица либо сам индивидуальный предприниматель.

Требования к лицам, ответственным за организацию и выполнение автомобильных перевозок, устанавливаются Советом Министров Республики Беларусь.

Лицо (лица), ответственное за организацию и выполнение международных автомобильных перевозок, должно подтвердить свою профессиональную компетентность и получить свидетельство, подтверждающее его профессиональную компетентность, в порядке, установленном Советом Министров Республики Беларусь.

В развитие этих требований Советом Министров Республики Беларусь утверждено постановление Совета Министров Республики Беларусь от 30 июня 2008 г. № 971 «Об установлении требований к лицам, ответственным за организацию и выполнение автомобильных перевозок, и утверждении Положения о порядке подтверждения профессиональной компетентности лиц, ответственных за организацию и выполнение международных автомобильных перевозок, и выдачи соответствующих свидетельств» [51], вступившее в силу с 01.07.2008.

Ответственным за организацию и выполнение автомобильных перевозок назначается лицо, имеющее высшее или среднее специальное образование, включающее изучение дисциплин по транспортной деятельности в области автомобильного

транспорта, либо прошедшее переподготовку и (или) повышение квалификации в учреждении образования, осуществляющем переподготовку и повышение квалификации лиц, ответственных за организацию и выполнение автомобильных перевозок.

Лицо, ответственное за организацию и выполнение автомобильных перевозок, обязано повышать свою квалификацию в учреждении образования, осуществляющем переподготовку и повышение квалификации лиц, ответственных за организацию и выполнение автомобильных перевозок, не реже одного раза в пять лет.

Компетентным органом в области дополнительного обучения в Республике Беларусь является Министерство транспорта и коммуникаций. Ответственное лицо, не имеющее свидетельства, подтверждающего его профессиональную компетентность, должно подтвердить профессиональную компетентность в течение трех месяцев после назначения, получив свидетельство. Для подтверждения профессиональной компетентности ответственное лицо обязано пройти дополнительное обучение и аттестацию в учреждении образования, осуществляющем переподготовку и повышение квалификации лиц, ответственных за организацию и выполнение автомобильных перевозок, и получить свидетельство. Дополнительное обучение проводится в соответствии с едиными программами, утверждаемыми Министерство транспорта и коммуникаций по согласованию с Министерством образования.

Для проверки знаний ответственного лица и оценки его профессиональной компетентности проводится аттестация. К аттестации допускаются ответственные лица, прошедшие дополнительное обучение.

Аттестация проводится в виде компьютерного тестирования. Для организации и проведения аттестации учреждением образования создается постоянно действующая аттестационная комиссия. В ее состав могут быть включены представители республиканских органов государственного управления, учреждений образования и общественных объединений. Состав аттестационной комиссии утверждается приказом учреждения образования. Председателем комиссии назначается заместитель руководителя учреждения образования. Аттестационная комиссия:

определяет соответствие ответственного лица установленным требованиям;

доводит до сведения ответственных лиц, прошедших дополнительное обучение, порядок проведения компьютерного тестирования;

принимает экзамен;

рассматривает на своих заседаниях результаты экзамена и составляет протокол заседания аттестационной комиссии по их результатам;

выполняет другие функции, связанные с проведением аттестации.

В ходе проведения аттестации ответственному лицу запрещается пользоваться нормативными правовыми актами, справочной или специальной литературой, средствами связи, вести переговоры с другими лицами. Ответственное лицо, нарушившее эти требования, отстраняется от прохождения аттестации и признается не прошедшим аттестацию.

После прохождения компьютерного тестирования и предоставления ответственному лицу его результатов на бумажных носителях ответственное лицо обязано их подписать. Ответственное лицо признается не прошедшим аттестацию, если не подписало результаты тестирования.

Количество правильных ответов, являющихся основанием для признания результатов компьютерного тестирования положительными, должно составлять не менее 80% от количества вопросов, содержащихся в экзаменационном тесте.

В течение десяти дней со дня проведения аттестации на основании протокола заседания аттестационной комиссии учреждением образования издается приказ о прохождении (не прохождении) аттестации и о выдаче (отказе в выдаче) свидетельств по утвержденной форме. При отказе в выдаче свидетельства ответственному лицу в приказе должны быть указаны основания отказа. Срок действия свидетельства составляет пять лет.

На основании пункта 6 Положения о порядке подтверждения профессиональной компетентности лиц, ответственных за организацию и выполнение международных автомобильных перевозок, и выдачи соответствующих свидетельств, утвержденного постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 30 июня 2008 г. № 971 «Об установлении требований к лицам, ответственным за организацию и выполнение автомобильных перевозок, и утверждении Положения о порядке подтверждения профессиональной компетентности лиц, ответственных за организацию и выполнение международных автомобильных перевозок, и выдачи соответствующих свидетельств», Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь утвердило постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 29 сентября 2008 г. № 98 [52]:

1. учебный план дополнительного обучения на профессиональную компетентность лиц, ответственных за организацию и выполнение международных автомобильных перевозок;

2. единую программу дополнительного обучения на профессиональную компетентность лиц, ответственных за организацию и выполнение международных автомобильных перевозок.

С 1 июля 2008 г. вступило в действие постановление Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 17 марта 2008 г. № 26, которым утвержден перечень учреждений образования, осуществляющих переподготовку и повышение квалификации лиц, ответственных за организацию и выполнение автомобильных перевозок. С 30 декабря 2011 г. до даты отмены постановления (23 января 2018 г.) в указанный перечень были включены 7 учреждений образования.

Требования к автомобильным перевозчикам, водителям и ТС при выполнении внутриреспубликанских и международных автомобильных перевозок грузов изложены в правилах автомобильных перевозок грузов, утвержденных постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 30.06.2008 № 970 [53].

Автомобильный перевозчик не должен находиться в процессе ликвидации, реорганизации или быть признанным в установленном законодательными актами порядке экономически несостоятельным (банкротом). У него должен иметься штатный специалист (специалисты), ответственный за организацию и выполнение автомобильных перевозок грузов, водителей и грузовые ТС, соответствующие требованиям, установленным правилами автомобильных перевозок грузов и иными актами законодательства Республики Беларусь.

Анализ требований к профессиональной подготовке специалистов, ответственных за организацию международных автомобильных перевозок в Российской Федерации. Российские перевозчики допускаются к осуществлению международных автомобильных перевозок российские перевозчики допускаются при наличии у них документа, удостоверяющего допуск российского перевозчика к осуществлению международных автомобильных перевозок. Порядок допуска российских перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок устанавливается Правительством Российской Федерации. Одним из условий допуска российского перевозчика к международным автомобильным перевозкам является соответствие назначенных российским перевозчиком лиц, ответственных за осуществление международных автомобильных перевозок (далее именуются - ответственные специалисты), квалификационным требованиям по организации перевозок автомобильным транспортом в международном сообщении. Квалификационные требования к ответственным специалистам утверждены Министерством транспорта Российской Федерации по согласованию с Федеральной таможенной службой.

В соответствии с федеральными законами «О государственном регулировании внешнеторговой деятельности» и «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их

выполнения», а также международными договорами Российской Федерации о международном автомобильном сообщении Правительство Российской Федерации утвердило постановлением от 16.10.2001 № 730 Положение о допуске российских перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок, введенное в действие 16.10.2001 г. [54].

В соответствии с указанным положением к международным автомобильным перевозкам допускаются юридические лица независимо от организационно-правовой формы и индивидуальные предприниматели, осуществляющие коммерческие и некоммерческие перевозки грузов и пассажиров. Допуск российского перевозчика к осуществлению международных автомобильных перевозок производит Федеральная служба по надзору в сфере транспорта, а также ее территориальные органы.

Условиями допуска российского перевозчика к международным автомобильным перевозкам являются:

1) наличие ТС, принадлежащих на праве собственности или на ином законном основании и соответствующих международным техническим стандартам, а также международным конвенциям и соглашениям, регламентирующим международные автомобильные перевозки;

2) соответствие назначенных российским перевозчиком лиц, ответственных за осуществление международных автомобильных перевозок, квалификационным требованиям по организации перевозок автомобильным транспортом в международном сообщении;

3) устойчивое финансовое положение российского перевозчика (наличие в собственности имущества стоимостью не менее 300 тыс. рублей при использовании только одного ТС, осуществляющего международные автомобильные перевозки, и не менее 170 тыс. рублей в расчете на каждое дополнительное ТС);

4) обязательное страхование гражданской ответственности владельцев автомобильных ТС.

Квалификационные требования к ответственным специалистам утверждаются Министерством транспорта Российской Федерации по согласованию с Федеральной таможенной службой. На основании Положения о допуске российских перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 28 сентября 2015 года № 287 утверждены профессиональные и квалификационные требования к работникам юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом [55]. Административная

процедура по оформлению допуска осуществляется с проверкой требований к международному автомобильному перевозчику на основании Приказа Минтранса России от 18.07.2011 № 186 (ред. от 13.09.2017) «Об утверждении Административного регламента Федеральной службы по надзору в сфере транспорта предоставления государственной услуги по допуску российских перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок».

Чтобы лицам, ответственным за осуществление международных автомобильных перевозок и назначенных российским перевозчиком, соответствовать квалификационным требованиям по организации перевозок автомобильным транспортом в международном сообщении, им необходимо пройти обучение и последующую аттестацию.

Нормативные правовые акты, регламентирующие обучение лиц, ответственных за осуществление международных автомобильных перевозок, по программам включают:

- «Соглашение о гармонизации требований к дополнительному обучению и профессиональной компетентности международных автомобильных перевозчиков государств-участников СНГ» от 24.11.2006 г.;

- Постановление Правительства РФ от 16 октября 2001 г. № 730 «Об утверждении Положения о допуске российских перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок» (с изменениями и дополнениями 3 октября 2002 г., 14 декабря 2006 г., 14 апреля 2007 г., 23 ноября 2009 г., 24 мая 2012 г.);

- Приказ Минтранса РФ от 31 марта 2016 г. № 87 «Об утверждении Порядка проведения квалификационного экзамена на право получения свидетельства профессиональной компетентности международного автомобильного перевозчика»;

- Приказ Минтранса РФ от 14 мая 2015 г. № 172 «Об утверждении типовой программы профессионального обучения повышения квалификации водителей, осуществляющих перевозку пассажиров и грузов в международном сообщении, типовой дополнительной профессиональной программы повышения квалификации специалистов по организации перевозок автомобильным транспортом в международном сообщении, программы дополнительного обучения водителей, осуществляющих перевозку пассажиров и грузов в международном сообщении, программы дополнительного обучения специалистов по организации перевозок автомобильным транспортом в международном сообщении»;

- другие нормативно-правовые акты.

Слушателям, имеющим высшее или среднее профессиональное образование, при успешной итоговой аттестации выдается *Удостоверение о повышении квалификации* в области международных автомобильных перевозок.

Вопросы гармонизации требований к дополнительному обучению и профессиональной компетенции международных автомобильных перевозчиков решены в приказе Минтранса России от 14 мая 2015 года № 172 «Об утверждении типовой программы профессионального обучения повышения квалификации водителей, осуществляющих перевозку пассажиров и грузов в международном сообщении, типовой дополнительной профессиональной программы повышения квалификации специалистов по организации перевозок автомобильным транспортом в международном сообщении, программы дополнительного обучения специалистов по организации перевозок автомобильным транспортом в международном сообщении». Указанным постановлением утверждены:

типовая программа профессионального обучения повышения квалификации водителей, осуществляющих перевозку пассажиров и грузов в международном сообщении

типовая дополнительная профессиональная программа повышения квалификации специалистов по организации перевозок автомобильным транспортом в международном сообщении

Типовая дополнительная профессиональная программа повышения квалификации специалистов по организации перевозок автомобильным транспортом в международном сообщении разработана в соответствии с требованиями статьи 76 Федерального закона от 29 декабря 2012 г. № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации», Едиными требованиями к дополнительному обучению на профессиональную компетентность международных автомобильных перевозчиков государств - участников Содружества Независимых Государств, утвержденными решением Экономического совета СНГ от 12 декабря 2008 г., пунктом 5.2.8.4 Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. № 395, Порядком организации и осуществления образовательной деятельности по дополнительным профессиональным программам, утвержденным приказом Министерства образования и науки Российской Федерации от 1 июля 2013 г. № 499 (зарегистрирован Минюстом России 20 августа 2013 г., регистрационный № 29444) с изменениями, внесенными приказом Министерства образования и науки Российской Федерации от 15 ноября 2013 г. № 1244 (зарегистрирован Минюстом России 14 января 2014 г., регистрационный № 31014), а также с учетом опыта государств - участников СНГ и зарубежных стран, добившихся положительных результатов в повышении квалификации международных автомобильных перевозчиков.

Согласно ст.76 Федерального закона от 29 декабря 2012 г. № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации» дополнительное профессиональное образование

осуществляется посредством реализации дополнительных профессиональных программ (программ повышения квалификации и программ профессиональной переподготовки), направленных на совершенствование и (или) получение новой компетенции, необходимой для профессиональной деятельности, и (или) повышение профессионального уровня в рамках имеющейся квалификации.

Содержание дополнительной профессиональной программы определяется образовательной программой, разработанной и утвержденной организацией, осуществляющей образовательную деятельность, с учетом потребностей лица, организации, по инициативе которых осуществляется дополнительное профессиональное образование.

Обучение по дополнительным профессиональным программам осуществляется как единовременно и непрерывно, так и поэтапно (дискретно), в том числе посредством освоения отдельных учебных предметов, курсов, дисциплин (модулей), прохождения практики, применения сетевых форм, в порядке, установленном образовательной программой и (или) договором об образовании. Примером модульного освоения материала специалистами по международным перевозкам грузов могут служить разработанные Частным учреждением дополнительного профессионального образования «Сибирский Учебно-консультационный центр Ассоциации международных автомобильных перевозчиков» Методические рекомендации для самостоятельной работы (с использованием элементов дистанционных технологий и электронного обучения) по дополнительной профессиональной программе повышения квалификации «Квалификационная подготовка руководителей, специалистов, предпринимателей по международным автомобильным перевозкам грузов и пассажиров» [56], рассчитанной на 114 часов обучения.

В случае осуществления международных автомобильных перевозок опасных грузов по территории Российской Федерации перевозчик обязан выполнять требования международного договора Российской Федерации о перевозках опасных грузов, а также требования правил перевозок опасных грузов, утвержденных в порядке, установленном Правительством Российской Федерации (статья 4 Федеральный Закона Российской Федерации от 24 июля 1998 года №127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» [57].

Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 23 июня 2016 г. №175 утверждены Типовая дополнительная профессиональная программа повышения квалификации консультантов по вопросам безопасности перевозки опасных грузов

автомобильным транспортом в области международных автомобильных перевозок и Типовая дополнительная профессиональная программа профессиональной переподготовки консультантов по вопросам безопасности перевозки опасных грузов автомобильным транспортом в области международных автомобильных перевозок. Документ о квалификации (удостоверение о повышении квалификации), выдаваемый организацией, осуществляющей образовательную деятельность, слушателям, прошедшим итоговую аттестацию, оформляется на бланке, образец которого самостоятельно устанавливается организацией, осуществляющей образовательную деятельность.

По окончании обучения по Типовой дополнительной профессиональной программе профессиональной переподготовки консультантов по вопросам безопасности перевозки опасных грузов автомобильным транспортом в области международных автомобильных перевозок и прохождении итоговой аттестации организация, осуществляющая образовательную деятельность, выдает слушателю диплом о профессиональной переподготовке.

В 2016 году в России обновлена процедура проведения квалификационного экзамена на право получения свидетельств для назначенных российскими перевозчиками лиц, ответственных за осуществление международных автомобильных перевозок, и водителей ТС, осуществляющих перевозку пассажиров и грузов в международном сообщении, которая нашла отражение в приказе Минтранса России от 31 марта 2016 г. № 87 «Об утверждении порядка проведения квалификационного экзамена на право получения свидетельства профессиональной компетентности международного автомобильного перевозчика» [58], вступившем в силу 20.11.2016 г. Назначение российскими перевозчиками лиц, ответственных за осуществление международных автомобильных перевозок, осуществляется в соответствии с подпунктом 3 пункта 3 Положения о допуске российских перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 16 октября 2001 г. № 730.

К квалификационному экзамену на право получения свидетельства профессиональной компетентности международного автомобильного перевозчика допускаются лица, прошедшие обучение по программам дополнительного обучения в области профессиональной компетентности международных автомобильных перевозчиков в организациях, осуществляющих образовательную деятельность, определенных Министерством транспорта Российской Федерации в соответствии с приложением № 2 к Соглашению о гармонизации требований к дополнительному обучению и профессиональной компетентности международных автомобильных

перевозчиков государств - участников СНГ. Проведение экзаменов осуществляется аттестационными комиссиями, создаваемыми распоряжением Министерства транспорта Российской Федерации с указанием субъектов Российской Федерации, на территорию которых распространяется компетенция комиссии. К освоению дополнительных профессиональных программ в соответствии с п.3 статьи 76 Федерального закона от 29 декабря 2012 г. № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации» допускаются:

1) лица, имеющие среднее профессиональное и (или) высшее образование;

2) лица, получающие среднее профессиональное и (или) высшее образование.

Предусматривается, что для проведения экзамена учебная организация подает в письменном виде заявку на проведение экзамена в ФБУ «Росавтотранс» или его филиал не позднее чем за 12 рабочих дней до предполагаемой даты проведения экзамена. ФБУ «Росавтотранс» в течение 3 рабочих дней рассматривает заявку и размещает информацию о дате, времени и адресе проведения экзамена на официальном сайте ФБУ «Росавтотранс». В заявке содержится:

- наименование учебной организации;
- предлагаемые дата, время и адрес проведения экзамена;
- список кандидатов (не менее 15 ответственных водителей суммарно).

Экзаменационные вопросы составляются в соответствии с перечнями тем квалификационного экзамена на получение свидетельства профессиональной компетентности перевозчика и водителя, предусмотренными Едиными требованиями к дополнительному обучению на профессиональную компетентность международных автомобильных перевозчиков государств - участников СНГ от 12.12.2008.

Кандидат считается сдавшим экзамен, если он ответил верно не менее чем на 75% вопросов. Результаты сдачи экзамена сообщаются кандидату в день сдачи экзамена. В случае успешной сдачи экзамена кандидату выдается свидетельство. Выдача свидетельства осуществляется комиссией в день сдачи экзамена.

Свидетельство выдается на 5 лет специалисту и на 3 года водителю.

Анализ требований к профессиональной подготовке специалистов, ответственных за организацию международных автомобильных перевозок в Республике Казахстан. Законодательство Республики Казахстан об автомобильном транспорте основывается на Конституции Республики Казахстан и состоит из Закона Республики Казахстан от 4 июля 2003 года №476-II «Об автомобильном транспорте» и иных нормативных правовых актов Республики Казахстан.

Уполномоченный орган (центральный исполнительный орган, осуществляющий руководство в области автомобильного транспорта, а также в пределах, предусмотренных законодательством Республики Казахстан, - межотраслевую координацию):

утверждает Правила допуска автомобильных перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок грузов;

утверждает Правила организации курсов специальной подготовки водителей автомобильных ТС, осуществляющих перевозки опасных грузов;

утверждает правила применения разрешительной системы автомобильных перевозок в Республике Казахстан в международном сообщении.

Международные автомобильные перевозки осуществляются в соответствии с законодательством Республики Казахстан об автомобильном транспорте, международными договорами, ратифицированными Республикой Казахстан.

При осуществлении международных автомобильных перевозок водители ТС обязаны соблюдать установленный законодательством Республики Казахстан об автомобильном транспорте режим труда и отдыха водителей.

Перевозка пассажиров в международных сообщениях (включая транзит) осуществляется в соответствии с законодательством Республики Казахстан и международными договорами Республики Казахстан.

При организации профессиональной подготовки лиц, ответственных за международные автомобильные перевозки, первостепенное значение отдается соблюдению Соглашения о гармонизации требований к дополнительному обучению и профессиональной компетентности международных автомобильных перевозчиков государств-участников, утвержденному постановлением Правительства Республики Казахстан от 26 ноября 2007 года № 1134, с учетом дальнейших шагов по совершенствованию межгосударственных норм права.

Основы требований к профессиональной подготовке специалистов, ответственных за организацию международных автомобильных перевозок в Республике Казахстан, заложены в основных нормативно-правовых актах, регулирующих транспортную деятельность. В частности, в соответствии со ст. 7 Закона Республики Казахстан от 4 июля 2003 года № 476-II «Об автомобильном транспорте» к перевозчикам и автотранспортным средствам для обеспечения безопасности перевозок предъявляются следующие требования в части профессиональной компетентности:

- к перевозкам пассажиров, багажа и грузов допускаются перевозчики, имеющие:

1) документы, подтверждающие их квалификацию и профессиональную пригодность в соответствии с законодательством Республики Казахстан об автомобильном транспорте;

2) автотранспортные средства, пригодные к осуществлению соответствующего вида перевозок и отвечающие требованиям технических регламентов.

При проведении проверок субъектов предпринимательства на автомобильном транспорте должностные лица уполномоченного органа, осуществляющие проверку в рамках своей компетенции, проверяют наличие и соответствие служб и квалифицированного персонала для проведения предрейсового технического осмотра автотранспортных средств, предрейсового и послерейсового медицинского осмотра водителей либо договоров с соответствующими организациями, осуществляющими такую деятельность.

В список документов для получения допуска к системе МДП (международная система транзита, основанная на Конвенции ООН, действующей на мировом уровне в партнерстве между государственным и частным сектором) в таможенных органах входят наряду с другими документами:

- документ, подтверждающий профессиональную компетентность водителей и ответственного лица, обеспечивающего работу по системе МДП.

- документ, подтверждающий профессиональную компетентность менеджера предприятия, обеспечивающего работу по системе МДП.

Организация профессиональной подготовки специалистов, непрерывное повышение квалификации руководителей, менеджеров и водителей имеет важнейшее значение для повышения конкурентоспособности казахстанских перевозчиков. Для решения задач подготовки водителей и специалистов, ответственных за международные автомобильные перевозки, при Союзе международных автомобильных перевозчиков Республики Казахстан (КазАТО) в 1998 году был создан Учебный центр КазАТО. В настоящее время Учебный центр КазАТО, является единственным в Казахстане учреждением по подготовке специалистов и водителей в сфере международных автомобильных перевозок.

Учебный центр КазАТО (Союз международных автомобильных перевозчиков Республики Казахстан, действительный член Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ) с 1995 года и объединяющий более 600 казахстанских организаций, осуществляющих перевозки грузов автотранспортом в международном сообщении) осуществляет профессиональную подготовку руководителей, менеджеров и водителей транспортных компаний по следующим направлениям:

- «Международные автомобильные перевозки грузов»

- «Логистика международных автомобильных перевозок»

- «Обучение консультантов по технике безопасности при перевозке опасных грузов»

- Специальная подготовка водителей, осуществляющих перевозки грузов с применением книжки МДП

- Специальная подготовка водителей автотранспортных средств, осуществляющих перевозки опасных грузов

По курсу «Международные автомобильные перевозки грузов» целевая аудитория – руководители и менеджеры транспортных и транспортно-экспедиторских компаний, специалисты отделов перевозок и логистики предприятий бизнес структур, индивидуальные предприниматели. Задачи курса: профессиональная подготовка руководителей и менеджеров по организации международных автомобильных перевозок по специальной программе Академии IRU.

Основные темы курса:

- Транспортное законодательство РК.

- Правовое регулирование договорных отношений перевозки грузов автотранспортом.

- Разрешительная система на международных автомобильных перевозках.

- Конвенция о договоре международной перевозки грузов (Конвенция КДПГ).

- Конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП,1975г.).

- Конвенции и Соглашения о дорожном движении и автомагистралях.

- Европейское Соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР).

- Технический регламент ТР ТС -018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств».

- Перевозки специфических категорий грузов (опасные, скоропортящиеся, крупногабаритные и тяжеловесные).

- Положения Таможенного законодательства РК, ЕАЭС и ЕС, касающиеся автоперевозок.

- Менеджмент и маркетинг на автотранспорте

- Финансовые ресурсы компании, бизнес-планирование на автопредприятии.

- Положения Налогового законодательства РК и т.д.

По окончании курса и успешной сдаче экзамена слушатели получают Свидетельство профессиональной компетентности (СПК) и диплом Академии IRU, а также выдаются учебные, практические и учебно-методические пособия.

По курсу «Логистика международных автомобильных перевозок» целевая аудитория – руководители и менеджеры транспортно-экспедиторских компаний, специалисты отделов перевозок и логистики предприятий бизнес – структур. Задачи курса: повышение квалификации руководителей и менеджеров по организации международных автомобильных перевозок грузов с применением логистики.

Основные темы курса:

- Основные положения и принципы логистики.
- Организация транспортно-экспедиторского обслуживания.
- Договорные взаимоотношения, разрешение споров и претензий.
- Технологии системы доставки грузов, качество услуг перевозки.
- Стратегия и тактика управления предприятием, оперативное планирование.
- Рациональная организация перевозок, маршрутизации.
- Аутсорсинг, логистический сервис.
- Безопасное размещение и крепление грузов.
- Управление затратами, снижение себестоимости, рентабельность перевозки.
- Страховые риски.
- Информационное обеспечение.

По окончании курса слушателям выдается Свидетельство профессиональной компетентности, а также учебные пособия и раздаточные материалы.

По курсу «Обучение консультантов по технике безопасности при перевозке опасных грузов» целевая аудитория – менеджеры транспортно-экспедиторских компаний, специалисты отделов перевозок и логистики предприятий бизнес – структур. Задачи курса: повышение квалификации ответственных лиц за безопасность перевозки опасных грузов.

- Основные темы курса:
- Правовая основа перевозок опасных грузов.
- Структура Соглашения ADR (ДОПОГ).
- Классификация опасных грузов.
- Системы упаковки.
- Обозначение, маркировка и табличные указатели.
- Требования к документации.
- Требования к соблюдению условий перевозок.

- Требования к автотранспортным средствам, водителям и порядок их допущения к перевозкам опасных грузов.

- Содержание письменной инструкции «TREM CART» и меры принимаемые водителем при чрезвычайных ситуациях.

По окончании курса слушателям выдается Свидетельство профессиональной компетентности, а также учебные пособия и раздаточные материалы.

Для организации обучения консультантов по вопросам безопасности перевозки опасных грузов утвержден отдельный нормативный акт. Приказом Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 14 мая 2009 г. № 228 «Об организации специализированных курсов по подготовке водителей автотранспортных средств, перевозящих опасные грузы в международном сообщении и по территории Республики Казахстан, консультантов по вопросам безопасности перевозки опасных грузов» установлено, что специальную подготовку водителей автотранспортных средств, перевозящих опасные грузы в международном сообщении и по территории Республики Казахстан, а также подготовку консультантов по вопросам безопасности перевозки опасных грузов будет осуществляться в организациях и учебных центрах в соответствии с курсами, утверждаемыми приказом Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан, согласно положениям Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ). Экзамен у консультантов по вопросам безопасности по окончанию курсов, согласно положений ДОПОГ, организуют территориальные органы Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан, путем создания независимой экзаменационной комиссии. Организация специализированных курсов, контроль за обучением и проведением экзаменов по окончанию курсов возложены на Комитет транспортного контроля Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан

Нормативными актами Республики Казахстан определена обязанность назначения лиц, ответственных за автомобильные перевозки. Согласно ст. 22 Закона Республики Казахстан от 4 июля 2003 года №476-II «Об автомобильном транспорте» перевозчик, осуществляющий регулярные автомобильные перевозки пассажиров и багажа, обязан определить лицо, ответственное за безопасность осуществления перевозок. Согласно Правил допуска автомобильных перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок грузов, утвержденных Приказом Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 24 августа 2011 года № 523, в разрешении на осуществление регулярных международных автомобильных перевозок пассажиров и багажа указывается Ф.И.О. ответственного за организацию перевозок.

Приказом министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 30 января 2015 года № 72 утверждены квалификационные требования, предъявляемые к деятельности по нерегулярной перевозке пассажиров автобусами, микроавтобусами в междугородном межобластном, межрайонном (междугородном внутриобластном) и международном сообщениях, а также регулярной перевозке пассажиров автобусами, микроавтобусами в международном сообщении и перечня документов, подтверждающих соответствие им [59].

Квалификационные требования в частности затрагивают специалистов для проведения предрейсового технического осмотра автобусов и микроавтобусов (инженера-механика), предрейсового (предсменного) медицинского осмотра водителей либо договоров с соответствующими организациями, осуществляющими такую деятельность, водителей в отношении водительского удостоверения соответствующей категории у водителей автобусов и микроавтобусов и документ, подтверждающий стаж работы водителем ТС соответствующей категории, в сфере безопасности для ответственных лиц – предоставление приказа об определении ответственного лица за безопасность осуществления перевозок (приложение Ж).

Транспортный контроль, способствующий поддержанию компетентности лиц, ответственных за международные автомобильные перевозки, включает контроль на предмет соблюдения требований нормативных правовых актов в области автомобильного транспорта, международных договоров, ратифицированных Республикой Казахстан, определяющих порядок функционирования автомобильного транспорта.

Следует принимать во внимание, что 6 августа 2014 в ходе реорганизации Правительства Республики Казахстан Министерство транспорта и коммуникаций упразднено, функции министерства переданы новому Министерству по инвестициям и развитию Республики Казахстан.

Анализ требований к профессиональной подготовке специалистов, ответственных за организацию международных автомобильных перевозок в Республике Кыргызстан. Органами, ответственными за реализацию развития транспортных программ в Кыргызской Республике, являются: Министерство транспорта и коммуникаций (www.mtc.e-gov.kg), Министерство обороны (www.mil.kg), Агентство гражданской авиации при Министерстве транспорта и коммуникаций (www.caa.kg), государственное предприятие «Кыргызаэронавигация» (www.kan.kg), государственное предприятие «Национальная компания «Кыргыз темир жолу» (www.kjd.kg), Государственное агентство автомобильного и водного транспорта при Министерстве транспорта и коммуникаций.

Организация и контроль международных перевозок пассажиров и багажа производятся в соответствии с Конвенцией о международных автомобильных перевозках пассажиров и багажа, ратифицированной Законом Кыргызской Республики "О ратификации Конвенции о международных автомобильных перевозках пассажиров и багажа" и требованиями Правил организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом в Кыргызской Республике, утвержденных постановлением Правительства Кыргызской Республики от 23 сентября 2013 года N 519(В редакции постановлений Правительства КР от 7 июля 2014 года № 374, 28 апреля 2016 года № 220, 2 сентября 2016 года № 480).

В соответствии со статьей 1 Закона Кыргызской Республики от 19 июля 2013 года №154 «Об автомобильном транспорте» перевозки пассажиров и багажа, грузов автомобильным транспортом международного сообщения регулируются вступившими в установленном законом порядке в силу международными договорами, участницей которых является Кыргызская Республика.

Кыргызская Республика участвует в ряде двух- и многосторонних межправительственных соглашений с государствами – участниками СНГ в сфере международных перевозок. В 2013 году среднесписочная численность работающих в отрасли автомобильного транспорта Кыргызской Республики составляла около 30 000 чел., из них более 25 000 чел., т. е. 83 % работали водителями, а остальные 17 % инженерно-техническими работниками и рабочими различных профессий [60]. В республике имеется 233 автоперевозчика осуществляющие пассажирские перевозки автомобильным транспортом, в которых:

- руководителями ОсОО, АО работали 233 чел., из них по специальности – 124 (53 %), не по специальности – 109 (47 %);

- количество работающих специалистов в службе эксплуатации – 163, из них по специальности – 116 чел. (71%), не по специальности – 47 чел. (29%);

- количество работников в службе безопасности дорожного движения – 171, из них по специальности – 135 чел. (79 %), не по специальности – 36 чел.(21 %);

- количество работников по технической службе – 117, из них по специальности – 102 чел. (87 %), не по специальности – 15 чел.(13 %);

- количество требуемых автомобильных слесарей различных рабочих профессий для ОсОО, АО – 185.

По оценке IRU [60], ежегодно для отрасли транспорта потребуется около 400 специалистов необходимых для работы ОсОО, АО и других организаций осуществляющие пассажирские перевозки в республике. Особенно большая потребность в

специалистах высшим образованием, где на данное время 47 % руководителей работают не по специальности, 29 % и 21 % не по специальности работают в службах эксплуатации и безопасности дорожного движения, а также острая нехватка в квалифицированных рабочих профессиях на автомобильном транспорте.

Поэтому одной из главных целей является обучение, подготовка и переподготовка специалистов во всех высших и средних специальных учебных заведениях, имеющихся в Кыргызской Республике. Для привлечения выпускников высших и средне-технических учебных заведений, специализирующихся на подготовке кадров для автомобильной отрасли специалистов, необходимо совместно с этими учебными заведениями проводить ярмарки вакансий.

Основой организации перевозок пассажиров и багажа автобусами в международном регулярном сообщении является договор о совместной деятельности по регулярной международной перевозке пассажиров и багажа, заключаемый между перевозчиками государств, которые определяют стоимость проезда, составляют расписание движения, предварительно согласованное с соответствующими уполномоченными государственными органами в сфере транспорта договаривающихся сторон.

Согласно статьи 5 Закона Кыргызской Республики от 19 октября 2013 года № 195 «О лицензионно-разрешительной системе в Кыргызской Республике» одним из принципов лицензирования является: недопустимость требования на получение отдельных лицензий для физических лиц, работающих на основании трудовых договоров с лицензиатом, за исключением деятельности по осуществлению пассажирских (кроме легковых такси) и международных грузовых перевозок автомобильным транспортом.

В соответствии с Положением о лицензировании отдельных видов деятельности, утвержденным постановлением Правительства Кыргызской Республики от 31 мая 2001 года № 260 лицензируются следующие виды деятельности: пассажирские и грузовые перевозки автомобильным транспортом, перевозки воздушным, водным и железнодорожным транспортом (за исключением специальных, служебных и технологических), деятельность автовокзалов, автостанций и автокасс.

В соответствии с главой 41 Положения «О лицензировании отдельных видов деятельности», утвержденной постановлением Правительства Кыргызской Республики от 31 мая 2001 года № 260 территория действия лицензии на автомобильные перевозки: Кыргызская Республика, при осуществлении пассажирских и международных грузовых перевозок автомобильным транспортом, воздушным, водным и железнодорожным

транспортом действие лицензии распространяется на определенный маршрут за пределами территории Кыргызской Республики.

К дополнительным лицензионным требованиям к лицензиату относятся:

- квалификационный и технический (производственная база, оборудование, ТС и др.) уровень лицензиата должен соответствовать предъявляемым требованиям Инструкции по осуществлению государственного контроля за соблюдением законодательства Кыргызской Республики в сфере автомобильного транспорта, утвержденной постановлением Правительства Кыргызской Республики от 23 декабря 2014 года № 724.

Квалификационные экзамены сдают руководители и специалисты, ответственные за безопасность движения; охрану труда; экологии и эксплуатации ТС, для получения лицензии видов деятельности на автомобильном и водном транспорте в порядке, установленном в главе 11 Положения о лицензировании отдельных видов деятельности, утвержденным постановлением Правительства Кыргызской Республики от 31 мая 2001 года № 260.

Для допуска к квалификационным экзаменам лицензиат представляет следующие документы:

- анкету по утвержденной лицензиаром форме;

- копию диплома профессиональной пригодности для данного вида деятельности;

- копию трудовой книжки.

Среди прочих дополнительными документами для выдачи лицензий являются:

- копия водительского удостоверения, технического паспорта с отметкой о прохождении годового технического осмотра в ГАИ;

- выписка из трудовой книжки (заверенную печатью), подтверждающую стаж работы не менее 3 лет на пассажирском транспорте для перевозки пассажиров в междугородном и международном сообщении (для физических лиц);

- копия приказа о назначении ответственного лица, представляющее юридическое лицо, уполномоченного на получение лицензии и ответственного за обеспечение выполнения условий лицензирования (для юридических лиц).

Форму проведения экзаменов и состав квалификационной комиссии устанавливает лицензиар - Министерство транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики, соответствующие подведомственные подразделения.

Содержание экзаменационных вопросов, варианты ответов на них, количество правильных ответов, являющихся достаточными для признания результатов экзамена (аттестации) положительными, согласовываются с лицами, принимающими

квалификационный экзамен (аттестацию), и утверждаются руководителем органа-лицензиара.

Лицензия выдается в случае удовлетворительной сдачи экзамена, о чем делается соответствующая запись в протоколе. В случае неудовлетворительной сдачи экзамена (аттестации), сроки и порядок повторной его сдачи определяются регламентом работы лицензиара.

Анализ требований к профессиональной подготовке специалистов, ответственных за организацию международных автомобильных перевозок в Республике Армении. Межгосударственные перевозки пассажиров, багажа и грузов автомобильным транспортом организуются и осуществляются в соответствии с требованиями международных договоров Республики Армения и порядком осуществления межгосударственных перевозок пассажиров, багажа и грузов с территории Республики Армения. Порядок осуществления межгосударственных перевозок пассажиров, багажа и грузов с территории Республики Армения утверждается Правительством Республики Армения.

В Армении предъявляются довольно жесткие требования к организации междугородних и межгосударственных регулярных перевозок. Они предполагают наличие автовокзала с соответствующей инфраструктурой, откуда рейсы отправляются строго по графику, водители перед отправлением проходят медобследование, а весь процесс находится под контролем. С целью повышения качества, доступности и безопасности транспорта, осуществляющего регулярные пассажирские перевозки на межрегиональном, внутрирегиональном уровнях, а также внутри города Еревана, в 2016 году Национальным Собранием Республики Армения были одобрены проекты законов Республики Армения «О внесении изменений и дополнений в Закон Республики Армения «Об Автомобильном транспорте» и «О внесении изменений и дополнений в Кодекс Республики Армения «Об административных правонарушениях».

В конце 2014 года в Армении отменено лицензирование компаний, осуществляющих регулярные пассажирские перевозки. Введен новый порядок выбора перевозчика, соответствующий международным стандартам, который дает возможность предоставить более безопасные и высококачественные ТС.

В соответствии со статьей 20, Закона Республики Армения от 7 марта 1998 г. № ЗР-201 «О транспорте» должностные лица организаций, эксплуатирующих ТС, несут ответственность за обеспечение безопасности дорожного движения. В организациях, эксплуатирующих ТС, ответственность за техническое состояние и эксплуатацию ТС

несет назначенное руководителем организации должностное лицо, а при его отсутствии - руководитель организации.

В целях обеспечения безопасности дорожного движения ответственные за эксплуатацию ТС лица в установленном законодательством порядке обязаны:

а) организовать работу водителей;

б) соблюдать режим труда и отдыха водителей;

в) анализировать и устранять причины дорожно-транспортного происшествия, произошедшего при участии принадлежащего им и (или) эксплуатируемого ими ТС, его последствий и (или) нарушения правил дорожного движения;

г) обеспечивать соответствие технического состояния ТС требованиям безопасности дорожного движения и запрещать эксплуатацию ТС, имеющего техническую неисправность.

Должностным лицам, ответственным за техническое состояние и эксплуатацию ТС, запрещается:

а) выпускать на маршрут ТС с техническими неисправностями, при наличии которых их эксплуатация запрещается, либо которые переоборудованы без соответствующего разрешения, в установленном законодательством порядке не зарегистрированы, не прошли государственный технический осмотр;

б) разрешать управлять ТС в нетрезвом состоянии, а также допускать к управлению лиц, не имеющих права на управление ТС данной категории или не прошедших в установленном порядке регулярный медицинский осмотр;

в) отдавать распоряжения о движении на тракторах, самоходных и других гусеничных механизмах по дорогам с асфальтовым, цементо-бетонным покрытием;

г) выпускать на маршрут ТС без документа с отметкой, удостоверяющей его техническое состояние и состояние здоровья водителя.

Регулярные автобусные перевозки осуществляются только выбранными по конкурсу организациями или индивидуальными предпринимателями. Процесс организации и осуществления регулярных пассажироперевозок пассажиров и багажа в межгосударственных сообщениях, осуществляемых с территории Республики Армения на автомобильном транспорте общего пользования — автобусах и микроавтобусах, установлен постановлением Правительства Республики Армения № 1587-N от 27 декабря 2007 года «Об утверждении порядка осуществления межгосударственных перевозок пассажиров и багажа на автомобильном транспорте с территории Республики Армения».

Организация перевозок пассажиров и багажа осуществляется на конкурсной основе: проводится конкурс на выбор организаций, осуществляющих регулярные

межгосударственные перевозки пассажиров и багажа на автобусах с территории Республики Армения. В конкурсе могут участвовать представившие в установленный срок документы юридические лица и индивидуальные предприниматели.

Сертификация перевозчиков Республики Армения осуществляется в учебном центре AIRCA, включая водителей транспорта. Учебный центр имеет квалифицированных преподавателей, которые прошли подготовку в IRU и Scott Willson & Kirkpatrick.

По данным учебного центра AIRCA (www.airca.am) все водители, участвующие в системе МДП, должны быть обучены. Перевозчики получают около 1700 книжек МДП ежегодно (2011, 2012). Обучение международных перевозчиков заканчивается получением Международного сертификата профессиональной компетентности - все водители сдавшие успешно экзамены, получают сертификаты.

Учебный центр AIRCA, предназначенный для обучения и сертификации, работает с 2002 года. Курсы подготовки предназначены для удовлетворения потребностей Академии обучения МСАТ и были одобрены Советом AIRCA 30 ноября 2001 года.

На сегодняшний день в международных перевозках задействовано 410 водителей и 30 операторов международных перевозок, которые получили необходимые знания о международных перевозках в рамках системы МДП, перевозки специальных товаров и безопасности движения. С развитием международных перевозок пассажиров и грузов в Армении, несомненно, возникнет острая потребность в подготовленных водителях и менеджерах компаний, которые грамотно могли бы организовать весь процесс перевозки.

Использование в государствах-членах ЕАЭС при государственном регулировании профессиональной подготовки специалистов, ответственных за организацию международных автомобильных перевозок, Соглашения о гармонизации требований к дополнительному обучению и профессиональной компетентности международных автомобильных перевозчиков государств – участников СНГ от 24 ноября 2006 года. В целях реализации Соглашения о взаимодействии государств – участников СНГ в области международных автомобильных грузовых перевозок от 18 сентября 2003 года и Концепции согласованной транспортной политики государств – участников СНГ на период до 2010 года, утвержденной Решением Совета глав правительств СНГ от 15 сентября 2004 года, на заседании Совета глав правительств СНГ 24 ноября 2006 года подписано Соглашение о гармонизации требований к дополнительному обучению и профессиональной компетентности международных автомобильных перевозчиков государств – участников СНГ.

Соглашение о гармонизации требований к дополнительному обучению и профессиональной компетентности международных автомобильных перевозчиков

государств – участников СНГ от 24 ноября 2006 года вступило в силу для Республики Беларусь 21 марта 2008 года в соответствии с Законом Республики Беларусь от 20 декабря 2007 г. № 292-З о ратификации указанного Соглашения.

Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 1 ноября 2017 г. № 815 Одобрен проект Протокола о внесении изменений в Соглашение о гармонизации требований к дополнительному обучению и профессиональной компетентности международных автомобильных перевозчиков государств – участников СНГ от 24 ноября 2006 в качестве основы для проведения переговоров. Разрешено при необходимости вносить в проект Протокола изменения и дополнения, не имеющие принципиального характера и решено подписать Протокол при достижении договоренности в пределах одобренного проекта.

Соглашением о гармонизации требований к дополнительному обучению и профессиональной компетентности международных автомобильных перевозчиков государств – участников СНГ определены основные понятия относительно профессиональной компетентности международных автомобильных перевозчиков:

профессиональная компетентность - совокупность знаний, навыков и опыта, необходимых для организации международных автомобильных перевозок; международный автомобильный перевозчик - юридическое или физическое лицо Стороны, которое осуществляет перевозку пассажиров и грузов автомобильным транспортом в международном сообщении в соответствии с национальным законодательством этой Стороны;

требования к профессиональной компетентности - документ, определяющий основные требования к уровню профессиональной компетентности международных автомобильных перевозчиков;

требования к дополнительному обучению и профессиональной компетентности - документ, определяющий основные требования к минимуму содержания программ дополнительного обучения на профессиональную компетентность международных автомобильных перевозчиков.

Указанным Соглашением введен Порядок определения перечня учебных организаций государств – участников СНГ, осуществляющих дополнительное обучение на профессиональную компетентность международных автомобильных перевозчиков. Компетентные органы государств – участников СНГ в области дополнительного обучения международных автомобильных перевозчиков определяют перечень таких учебных организаций.

Обязательными условиями для включения в перечень являются:

наличие у учебной организации лицензии на право ведения образовательной деятельности в сфере дополнительного профессионального образования;

положительное заключение по результатам экспертизы учебных организаций-заявителей.

При положительном решении экспертной комиссии учебной организации выдается свидетельство о включении в перечень учебных организаций, осуществляющих дополнительное обучение на профессиональную компетентность. Названное свидетельство выдается на неограниченный срок с проверкой один раз в 3 года.

Решением Экономического Совета Содружества Независимых Государств от 12 декабря 2008 г. утверждены Единые требования к дополнительному обучению на профессиональную компетентность международных автомобильных перевозчиков государств – участников СНГ. Этим же решением было поручено компетентным органам государств – участников СНГ в области дополнительного обучения международных автомобильных перевозчиков осуществлять координацию деятельности в данной сфере с учетом положений указанных Единых требований и на их основе разработать единые программы обучения.

Единые требования к дополнительному обучению на профессиональную компетентность международных автомобильных перевозчиков государств – участников СНГ разработаны на основе приложения 1 к Соглашению о гармонизации требований к дополнительному обучению и профессиональной компетентности международных автомобильных перевозчиков государств – участников СНГ от 24 ноября 2006 года, являющегося его неотъемлемой частью (рекомендуемый Перечень единых требований к дополнительному обучению на профессиональную компетентность), а также с учетом международного опыта и директив ЕС по допуску к профессии и опыта многолетней работы учебных центров ассоциаций международных автоперевозчиков государств – участников СНГ.

Единые требования определяют минимум содержания программ дополнительного обучения на профессиональную компетентность международных автомобильных перевозчиков государств – участников СНГ, представляющую собой владение совокупностью знаний, навыков и опыта, необходимых для организации международных автомобильных перевозок.

В документе отражен весь спектр вопросов, знание которых необходимо международным автомобильным перевозчикам для получения свидетельств установленного образца, выдаваемых компетентными органами государств – участников

СНГ в области дополнительного обучения международных автомобильных перевозчиков после прохождения обучения и сдачи квалификационного экзамена.

Как Приложение к Единым требованиям к дополнительному обучению и профессиональной компетентности международных автомобильных перевозчиков государств участников – СНГ утвержден Рекомендуемый порядок проведения экзаменов на профессиональную компетентность международных автомобильных перевозчиков государств – участников СНГ.

Квалификационный экзамен проводится в соответствии с перечнями тем, разработанными в соответствии с Едиными требованиями к дополнительному обучению на профессиональную компетентность международных автомобильных перевозчиков государств – участников СНГ (программы дополнительного обучения для специалистов юридических лиц и индивидуальных предпринимателей и дополнительного обучения водителей). Экзамены принимаются в учебных организациях, уполномоченных компетентными органами государств – участников СНГ в области дополнительного обучения международных автомобильных перевозчиков и в области автомобильного транспорта осуществлять дополнительное обучение на профессиональную компетентность международных автомобильных перевозчиков.

Экзаменующиеся на право получения свидетельства профессиональной компетентности международного автомобильного перевозчика должны ответить не менее чем на 60 вопросов в форме тестов за 120 минут, а экзаменующиеся на право получения свидетельства профессиональной компетентности водителя должны ответить не менее чем на 20 вопросов в форме тестов за 120 минут. Бланки тестов для составления экзаменационных билетов разрабатываются и ежегодно обновляются учебными организациями, уполномоченными осуществлять дополнительное обучение на профессиональную компетентность международных автомобильных перевозчиков по единым программам.

Форма экзаменационных тестов – открытая и закрытая.

Закрытая форма представляет собой текстовую часть в виде вопроса или утверждения и 4-5 вариантов ответов на каждый вопрос. Не менее 5 процентов тестов должны быть в форме ситуационных задач.

Экзамен считается сданным, если соискатель правильно ответил на 75 процентов тестовых заданий.

Профессиональная компетентность международного автомобильного перевозчика подтверждается свидетельством установленного образца (Приложение 3), выдаваемым компетентным органом государств – участников СНГ в области дополнительного

обучения международных автомобильных перевозчиков после прохождения обучения и аттестации по единым программам в одной из учебных организаций государств – участников СНГ, осуществляющих дополнительное обучение международных автомобильных перевозчиков, и сдачи квалификационного экзамена.

Сдача квалификационного экзамена и получение свидетельства профессиональной компетентности международного автомобильного перевозчика установленного образца, выдаваемого компетентными органами государств – участников СНГ в области дополнительного обучения международных автомобильных перевозчиков, являются завершающим этапом полного курса обучения по единым программам в одной из учебных организаций государств – участников СНГ, уполномоченных компетентными органами государств – участников СНГ в области дополнительного обучения международных автомобильных перевозчиков и в области автомобильного транспорта осуществлять дополнительное обучение международных автомобильных перевозчиков.

В случае успешной сдачи экзамена соискателю выдается свидетельство установленного образца, подтверждающее его профессиональную компетентность. Свидетельство выдается на срок не более пяти лет для специалистов юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих международные автомобильные перевозки, и на срок три года – для водителей.

Государства – участники СНГ принимают и взаимно признают свидетельства, выданные их компетентными органами. Свидетельство признается компетентными органами государств – участников в области автомобильного транспорта наравне с соответствующими национальными удостоверениями.

В целях учебно-методического и информационного обеспечения координации деятельности учебных организаций государств – участников СНГ, осуществляющих дополнительное обучение на профессиональную компетентность международных автомобильных перевозчиков, подготовку и переподготовку специалистов в области международных автомобильных перевозок с учетом потребностей формирующегося рынка международных автотранспортных услуг решением Совета глав правительств Содружества Независимых Государств от 22 мая 2009 года было придано Ассоциации международных автомобильных перевозчиков России статуса базовой организации государств – участников СНГ в области методического обеспечения дополнительного обучения на профессиональную компетентность международных автомобильных перевозчиков государств – участников СНГ.

В государствах – участниках СНГ, подписавших вышеуказанное Решение Совета глав правительств СНГ, в соответствии с национальным законодательством предоставлена возможность создавать филиалы и представительства Базовой организации.

Согласно п.4 статьи 14 модельного закона «Об автомобильном транспорте», утвержденного постановлением Межпарламентской Ассамблеи Государств – Участников Содружества Независимых Государств от 27 марта 2017 г. № 46-20 персонал производителей автотранспортных работ и (или) услуг подлежит сертификации на соответствие квалификационным требованиям по профессиональной подготовке и состоянию здоровья.

В соответствии со статьей 25 модельного закона «Об автомобильном транспорте» при организации работ по автомобильным перевозкам перевозчик обязан назначить лицо (лиц), ответственное за организацию и выполнение автомобильных перевозок. Лицом, ответственным за организацию и выполнение автомобильных перевозок, может быть руководитель юридического лица либо сам индивидуальный предприниматель.

Требования к лицам, ответственным за организацию и выполнение автомобильных перевозок, устанавливаются органом, осуществляющим регулирование в области автотранспортной деятельности.

Лицо (лица), ответственное за организацию и выполнение международных автомобильных перевозок, должно подтвердить свою профессиональную компетентность и получить свидетельство, подтверждающее его профессиональную компетентность, в порядке, установленном национальным законодательством.

К функциям ответственного специалиста относятся: организация работ по обеспечению безопасности дорожного движения в соответствии с требованиями, установленными национальным законодательством; организация автомобильных перевозок грузов за плату, включая заключение договоров автомобильной перевозки грузов; организация работ по техническому обслуживанию и ремонту грузовых ТС.

Функции ответственного специалиста согласно Модельному закону вправе осуществлять руководитель юридического лица или его заместитель, индивидуальный предприниматель или физическое лицо, с которым индивидуальный предприниматель заключил трудовой договор, предусматривающий выполнение функций ответственного специалиста.

Согласно статьи 25 постановления Межпарламентской Ассамблеи Государств – Участников Содружества Независимых Государств от 27 марта 2017 г. № 46-20 «О модельном законе «Об автомобильном транспорте» юридические лица, индивидуальные предприниматели, осуществляющие автомобильные перевозки грузов, пассажиров и

багажа, владельцы объектов инфраструктуры автомобильного транспорта должны соответствовать требованиям, установленным национальным законодательством.

Вместе с тем, следует учитывать, что Модельный закон, являясь рамочным, в реальности будет регулировать лишь наиболее общие отношения, связанные с автомобильными перевозками грузов и пассажиров.

Сравнение в подходах к организации обучения специалистов, ответственных за организацию международных автомобильных перевозок, в странах ЕАЭС.

Республика Беларусь

В Республике Беларусь по сравнению с другими странами-членами ЕАЭС, наиболее точно предъявляются строгие требования к лицам, ответственным за организацию и выполнение автомобильных перевозок, в том числе международных.

Это лицо должно иметь высшее или среднее специальное образование, включающее изучение дисциплин по транспортной деятельности в области автомобильного транспорта, либо пройти переподготовку и (или) повышение квалификации в учреждении образования, осуществляющем переподготовку и повышение квалификации лиц, ответственных за организацию и выполнение автомобильных перевозок. Это лицо обязано повышать свою квалификацию в учреждении образования, осуществляющем переподготовку и повышение квалификации лиц, ответственных за организацию и выполнение автомобильных перевозок, не реже одного раза в пять лет.

Аттестация проводится в виде компьютерного тестирования в соответствии с Положением о порядке подтверждения профессиональной компетентности лиц, ответственных за организацию и выполнение международных автомобильных перевозок, и выдачи соответствующих свидетельств, утвержденным Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 30.06.2008 № 971.

В течение десяти дней со дня проведения аттестации на основании протокола заседания аттестационной комиссии учреждением образования Республики Беларусь издается приказ о прохождении (не прохождении) аттестации и о выдаче (отказе в выдаче) свидетельств по форме, приведенной в приложении И.

При отказе в выдаче свидетельства ответственному лицу в приказе должны быть указаны основания отказа.

Российская Федерация

Распоряжением Правительства Российской Федерации от 23 ноября 2006 г. № 1605-р признано целесообразным подписать проект Соглашения о гармонизации требований к дополнительному обучению и профессиональной компетентности международных автомобильных перевозчиков государств - участников СНГ на заседании

Совета глав правительств Содружества Независимых Государств, разрешив в случае необходимости вносить в прилагаемый проект изменения. Этим соглашением планировалось утвердить

- Перечень единых требований к дополнительному обучению и профессиональной компетентности международных автомобильных перевозчиков;

- Правила определения перечня учебных организаций государств - участников СНГ, осуществляющих дополнительное обучение с целью повышения уровня профессиональной компетентности международных автомобильных перевозчиков.

В результате в ходе рассмотрения проекта Соглашения Правительство Российской Федерации распоряжением от 1 ноября 2017 г. № 2410-р разрешило Минтрансу России в ходе переговоров о подписании указанного Соглашения вносить в его проект, одобренный Правительством Российской Федерации, изменения, не имеющие принципиального характера и считать целесообразным осуществить подписание указанного Протокола на заседании Совета глав правительств Содружества Независимых Государств. В частности этим распоряжением предлагается изложить в новой редакции две формы:

- Сведения о педагогических кадрах, обеспечивающих учебный процесс;

- Свидетельство профессиональной компетентности международного автомобильного перевозчика.

В Российской Федерации процедура проведения квалификационного экзамена на право получения свидетельств для назначенных российскими перевозчиками лиц, ответственных за осуществление международных автомобильных перевозок, осуществляется в соответствии с подпунктом 3 пункта 3 Положения о допуске российских перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 16 октября 2001 г. № 730, утверждена приказом Минтранса России от 31 марта 2016 г. № 87.

К экзамену допускаются лица, прошедшие обучение по программам дополнительного обучения в области профессиональной компетентности международных автомобильных перевозчиков в организациях, осуществляющих образовательную деятельность, определенных Министерством транспорта Российской Федерации в соответствии с приложением № 2 к Соглашению о гармонизации требований к дополнительному обучению и профессиональной компетентности международных автомобильных перевозчиков государств - участников СНГ.

Экзаменационные вопросы составляются в соответствии с перечнями тем квалификационного экзамена на получение свидетельства профессиональной компетентности перевозчика и водителя, предусмотренными Едиными требованиями к

дополнительному обучению на профессиональную компетентность международных автомобильных перевозчиков государств - участников СНГ, утвержденными решением Экономического совета СНГ от 12 декабря 2008 г.

Республика Казахстан

Постановлением Правительства Республики Казахстан от 26 ноября 2007 года № 1134 утверждено Соглашение о гармонизации требований к дополнительному обучению и профессиональной компетентности международных автомобильных перевозчиков государств-участников СНГ, совершенное в городе Минске 24 ноября 2006 года, со следующей оговоркой: «В отношении пункта 1.5 приложения 2 Соглашения о гармонизации требований к дополнительному обучению и профессиональной компетентности международных автомобильных перевозчиков государств-участников СНГ будут применяться положения национального законодательства Республики Казахстан». Практически это означает, что положения национального законодательства Республики Казахстан применяются при определении перечня учебных организаций государств-участников СНГ, осуществляющих дополнительное обучение на профессиональную компетентность международных автомобильных перевозчиков после проведения экспертизы учебных организаций, являющейся комплексной оценкой их соответствия требованиям компетентных органов государств – участников СНГ в области дополнительного обучения международных автомобильных перевозчиков, и лицензирования учебных организаций на право ведения образовательной деятельности в сфере дополнительного профессионального образования.

Правительства постановлением Республики Казахстан от 1 ноября 2017 года № 703 одобрило проект Протокола о внесении изменений и дополнений в Соглашение о гармонизации требований к дополнительному обучению и профессиональной компетентности международных автомобильных перевозчиков государств-участников СНГ от 24 ноября 2006 года, которым утверждены формы в новой редакции:

- Сведения о педагогических кадрах, обеспечивающих учебный процесс;

- Свидетельство профессиональной компетентности международного автомобильного перевозчика.

Республика Кыргызстан

Правительство Кыргызской Республики распоряжением от 2 ноября 2017 года № 510-р одобрило проект Протокола о внесении изменений в Соглашение о гармонизации требований к дополнительному обучению и профессиональной компетентности международных автомобильных перевозчиков государств-участников СНГ от 24 ноября

2006 года, с правом внесения изменений и дополнений непринципиального характера. Согласно этого проекта предлагаются следующие редакции двух форм документов:

Сведения о педагогических кадрах, обеспечивающих учебный процесс (приложение К);

Форма свидетельства - Свидетельство профессиональной компетентности международного автомобильного перевозчика (приложение Л).

Министерство транспорта и дорог Кыргызской Республики предлагает внести изменения и дополнения в Соглашение о гармонизации требований к дополнительному обучению и профессиональной компетентности международных автомобильных перевозчиков государств-участников СНГ. Об этом 15 января 2018 сообщалось в материалах правительства [61].

Целями и задачами проекта постановления является проведение внутригосударственных процедур, необходимых для вступления в силу Протокола о внесении изменений в Соглашение о гармонизации требований к дополнительному обучению и профессиональной компетентности международных автомобильных перевозчиков государств-участников СНГ от 24 ноября 2006 года, подписанного в городе Ташкенте 3 ноября 2017 года.

Практическая реализация соглашения выявила необходимость уточнения ряда его положений. Так, в соответствии с данным соглашением профессиональная компетентность международного автомобильного перевозчика подтверждается свидетельством установленного образца, выдаваемым компетентными органами государств – участников Соглашения в области дополнительного обучения международных автомобильных перевозчиков после прохождения обучения и аттестации по единым программам в одной из учебных организаций государств сторон, осуществляющих дополнительное обучение международных автомобильных перевозчиков, и сдачи квалификационного экзамена.

В соответствии с Едиными требованиями к дополнительному обучению на профессиональную компетентность международных автомобильных перевозчиков государств СНГ, являющихся приложением к соглашению, дополнительное обучение производится в отношении водителей, которые перевозят пассажиров и грузы в международном сообщении, а также в отношении специалистов юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом в международном сообщении.

Вместе с тем в соответствии с соглашением форма свидетельства предусмотрена только для должностного лица, ответственного за организацию международных

автомобильных перевозок (ответственный специалист). Соответствующая форма свидетельства для водителей отсутствует.

Также, с целью уточнения требований, предъявляемых к учебным организациям, протоколом также предусмотрена корректировка формы 5 приложения 2 к соглашению в части введения примечаний к запрашиваемым сведениям о педагогических кадрах, обеспечивающих учебный процесс [61].

Республика Армения

Республика Армения принимает участие в международных транспортных мероприятиях, организовываемых в рамках ЕАЭС. В частности по итогам «Транспортной недели»(Москва, 7.12. 2017 г.) приняты к совершенствованию вопросы, касающиеся гармонизации условий международных транспортных коридоров, создания цифровой площадки транспортного комплекса, технологий ГЛОНАСС, направленных на безопасность на транспорте, а также принят к рассмотрению проект Протокола о внесении изменений в «Соглашение о гармонизации требований к дополнительному обучению и профессиональной компетентности международных автомобильных перевозчиков государств–участников СНГ от 24 ноября 2006 года» [62].

Информация о проектах внесения изменений в проект Протокола о внесении изменений в Соглашение о гармонизации требований к дополнительному обучению и профессиональной компетентности международных автомобильных перевозчиков государств-участников СНГ от 24 ноября 2006 года отсутствует.

Проблемные вопросы в сфере профессиональной подготовке специалистов, ответственных за организацию международных автомобильных перевозок. Присоединение к международным конвенциям в области автомобильных перевозок предполагает либерализацию условий перевозок на международных транспортных рынках и расширение сотрудничества в области транспорта. Однако присоединение к тому или иному соглашению не решает всех проблем в области автомобильного транспорта, с которыми сталкиваются национальные перевозчики.

Свидетельство о профессиональной компетентности международного автомобильного перевозчика выдается на основании Соглашения о гармонизации требований к дополнительному обучению и профессиональной компетентности международных автомобильных перевозчиков государств – участников СНГ от 24 ноября 2006 года, но не на основании требований соглашения внутри ЕАЭС. Свидетельство признается компетентными органами Сторон в области автомобильного транспорта наравне с соответствующими национальными удостоверениями.

Имеется недостаточно детализированная нормативная база для обучения менеджеров по организации международных перевозок грузов и по перевозке опасных грузов. Учебные курсы оснащены пока недостаточно передовым оборудованием для проведения занятий на высоком уровне. Желательно, чтобы все преподаватели прошли соответствующее обучение и имели международные сертификаты. В этом случае по окончании курсов слушатели могут успешно сдать экзамены и получать международные сертификаты. Необходимо также периодически выпускать бюллетени, в которых публиковать необходимая информация, давать новые сведения об организации перевозки в разных странах, помогая специалистам и водителям осуществлять международные автоперевозки.

Предварительные рекомендации по гармонизации профессиональных и квалификационных требований к водителям и специалистам, ответственных за организацию международных автомобильных перевозок, в целях обеспечения справедливой конкуренции в оказании качественных и безопасных автотранспортных услуг на пространстве ЕАЭС. Процесс совершенствования методов имплементации норм международных актов во внутреннее законодательство государств в настоящее время еще не завершен. «Гармонизация права является более широким понятием, чем унификация правовых норм, и может быть определена как взаимодействие государств, направленное на достижение гармоничного взаимодействия различных правовых систем. Унификация права понимается как нормотворческая деятельность государства, результатом которой является установление единообразия правового регулирования отдельных общественных отношений. При этом унификация служит более общим задачам гармонизации права» [63].

Гармонизация - это есть процесс осмысленного сближения национальной правовой системы с системой права других государств или с международной правовой системой. Гармонизация не означает, во всяком случае, не должна означать, пассивную рецепцию в национальное законодательство норм модельных актов или заимствование из правовых систем других стран, особенно развитых стран. Указывается, что гармонизация предполагает приведение к единообразию одновременно целого комплекса правовых категорий: это цель правового регулирования принципов, понятийного аппарата, нормативной терминологии и т.д. Гармонизация нормативно-правовых актов в рамках ЕАЭС в области профессиональных и квалификационных требований к водителям и специалистам, ответственных за организацию международных автомобильных перевозок может осуществляться по следующим основным направлениям:

1. Выработка единых подходов к учебным программам повышения квалификации специалистов, ответственных за организацию международных автомобильных перевозок.

2. Разработка единого документа, подтверждающего необходимую квалификацию.

3. Однотипные требования к стажу специалистов.

4. Однотипные требования к образованию специалистов.

5. Общие подходы к выбору образовательных учреждений.

6. Близкий по продолжительности период обучения.

7. Близкий по методологии механизм формирования цен на образовательные услуги водителей и специалистов, ответственных за организацию международных автомобильных перевозок.

8. Внедрение современных технических средств обучения, так как парк беспилотных автомашин и интеллектуального транспорта с каждым годом растет.

3. Опыт Европейского союза по формированию и регулированию условий в сфере грузового и пассажирского автомобильного транспорта и международных транзитных автомобильных перевозок

3.1. Формирование и регулирование условий в сфере грузового автомобильного транспорта в ЕС

Условия и предпосылки формирования и регулирования рынка транспортных услуг Европейского макрорегиона. Европейский союз, в состав которого входят 28 государств с населением около 500 млн чел., представляет собой крупнейшее в мире экономическое и политическое интеграционное объединение и занимает позиции одного из лидеров современной мировой экономики. Его доля в мировом ВВП и промышленном производстве превышает 1/5, а в мировой торговле составляет почти 2/5[64].

Страны ЕС занимают важные позиции не только в производстве традиционной промышленной продукции (станки, автомобили), но и во многих наукоемких отраслях. Они проводят единую региональную политику – и отраслевую (в особенности в аграрном секторе), и территориальную. В среднем в странах ЕС доля третичного сектора экономики (сфера услуг: транспорт, связь, торговля, туризм, здравоохранение и т.п.) в структуре ВВП составляет 65%, а в некоторых из них – и более 70%. [65] Это свидетельствует о постиндустриальной структуре их экономики.

Сложившееся к настоящему времени положение ЕС как интеграционной структуры и одного из лидеров мировой экономики является результатом экономического и политического развития данного сообщества государств за достаточно продолжительное время. По существу, начало формированию Европейского экономического сообщества было положено еще в 1945–1950 гг., когда США начали осуществлять так называемый план Маршала, связанный с экономической помощью западноевропейским странам. Для регулирования этой помощи в 1948 г. была создана Организация европейского экономического сотрудничества – ОЕЭС, впоследствии трансформировавшаяся в Организацию экономического сотрудничества и развития – ОЭСР. В 1948 г. был создан таможенный союз Бенилюкс, который составили Бельгия, Нидерланды и Люксембург, в 1951 г. – Европейское объединение угля и стали - ЕОУС, в которое вошли Франция, Германия, Италия и три указанные страны Бенилюкса. Именно эти 6 стран в 1957 г.

подписали договор о создании Европейского экономического сообщества – ЕЭС, а также договор о создании Европейского сообщества по атомной энергии – Евратом. При этом ЕЭС и Евратом руководил один орган – Комиссия ЕЭС – Евратом. В 1965 г. произошло слияние высшего руководящего органа ЕОУС и Комиссии ЕЭС – Евратом и были учреждены единый Совет и единая Комиссия Европейских сообществ (этот договор вступил в силу с 1 июля 1967 г.).

В марте 1957 г., когда был подписан договор о создании Европейского экономического сообщества (ЕЭС), или, как его еще называли, Договор об «Общем рынке», в состав этой межгосударственной организации входили лишь шесть государств (Германия, Италия, Франция, а также Бельгия, Нидерланды и Люксембург).

В начале 2017 г. стран – участниц ЕС –28:

- Бельгия, Германия, Италия, Люксембург, Нидерланды, Франция (страны - родоначальницы ЕС);

- Великобритания, Ирландия и Дания (присоединились к Сообществу в 1973 г.);

- Греция (вступила в Сообщество в 1981 г.);

- Испания и Португалия (имеют членство в Сообществе с 1986 г.);

- Финляндия, Швеция и Австрия (вошли в состав Сообщества в 1995 г.);

- Венгрия, Польша, Чехия, Словакия, Словения, Латвия, Литва, Эстония, Мальта и Кипр (вошли в состав ЕС в мае 2004 г.);

- Болгария и Румыния (вошли в состав ЕС в январе 2007 г.);

- 1 июля 2013 года в Евросоюз вступила Хорватия.

Следует отметить, что экономическое право ЕС базируется на четырех основополагающих принципах: свободе перемещения лиц (включая свободу учреждения), свободе оказания услуг, свободе перемещения товаров, свободе перемещения капитала. Эти свободы были предусмотрены Римским договором об учреждении Европейского экономического сообщества 1957 г.

Одновременно с развитием Европейского союза вширь происходило и его развитие вглубь, которое прошло примерно те же этапы. На начальном этапе существования интеграционной группировки главная задача заключалась в создании таможенного союза и общего рынка товаров, поэтому в обиходе ее обычно так и именовали "Общим рынком". К середине 1980-х годов эта задача была в основном выполнена, причем "Общий рынок", который стали называть единым внутренним рынком (ЕВР), обеспечивал уже свободное передвижение не только товаров, но и услуг, капиталов, людей. После этого в 1986 г. странами-членами ЕС был подписан Единый европейский акт и началась подготовка к переходу от ЕВР к экономическому, валютному и политическому союзу стран ЕС.

На этом пути достигнуты значительные успехи:

Во-первых, фактически уже создано единое европейское экономическое пространство стран-участников ЕС. Если в конце 1990-х гг. доля внутрирегиональной торговли в ЕС превышала 60 %, то теперь она еще выше.

Во-вторых, по Шенгенскому соглашению фактически создано и единое европейское безвизовое пространство, в пределах которого нет пограничников, а для посещения любой из стран достаточно получить только одну действующую повсюду визу. Шенгенское соглашение действует с марта 1995 г. Сначала к нему присоединились десять стран – Бельгия, Нидерланды, Люксембург, Франция, ФРГ, Австрия, Италия, Испания, Португалия и Греция, в марте 2001 г. еще пять государств Северной Европы – Финляндия, Швеция, Норвегия, Дания и Исландия, а в начале 2008 г. еще восемь стран Восточной Европы и Мальта, на границах которых были страны контрольно-пропускных пунктов. Жители остальных стран для въезда в ЕС должны получить визу.

В-третьих, что особенно важно, с 1 января 1999 г. в странах ЕС была введена единая валютная система, означавшая переход к общей валюте – евро. При этом, на первом этапе в зону евро вошли только 12 из 15 стран ЕС (вне ее остались Великобритания, Дания и Швеция), но и их население составило более 300 млн. человек, превысив численность жителей США. Вместе 12 стран сформировали уже экономический и валютный союз (ЭВС), который в литературе часто именуют Евролендом или Еврозоной. Одновременно начал работать и Единый центральный банк.

При этом следует иметь в виду, что основное внимание наднациональные акты ЕС уделяют юридическим характеристикам не самих товаров, а сферы их обращения – рыночного (коммерческого, торгового) товарооборота. Законодательство ЕС различает внутренний и внешний рынки, причем внутренний рынок охватывает пространство всех стран-участниц Евросоюза без внутренних границ, в котором обеспечивается свободное передвижение товаров, лиц, услуг и капиталов.

Отсутствие внутренних границ на едином европейском рынке предполагает безусловное запрещение между государствами-членами ЕС:

- таможенных пошлин, в том числе неналогового характера, на импорт и экспорт и любых равнозначных сборов;

- количественных ограничений на импорт, а также любых равнозначных мер;

- количественных ограничений на экспорт, а также любых равнозначных мер;

- применения любых мер налогового обременения производства или сбыта продукции, происходящей из других стран-членов ЕС или налогового стимулирования производства или сбыта национальной продукции;

- единый европейский рынок должен быть (в равной для каждого государства-члена ЕС мере) обособлен от рынков третьих – не участвующих в Союзе – стран с помощью применения общего для всех стран ЕС таможенного тарифа в их отношениях с третьими странами.

Таким образом, товары, обращающиеся на едином внутреннем рынке Европейского Союза, являются вещами, свободными в обороте в той мере и степени, какие характерны для внутригосударственных рынков.

Следует отметить тот факт, что, обозначение «внутренний» применяется здесь по отношению к рынку, занимающему территорию всего Европейского Союза в целом – сумму или совокупность территорий государств – его членов. Для целей организации рыночного товарооборота территория Европейского Союза рассматривается как территория не союза государств, а одного единого государства. Тем не менее, Европейский Союз не представляет собою единого государства.

Несмотря на то, что рынок ЕС называется рынком внутренним, акты перемещения товаров между странами-участницами Евросоюза с их выпуском в свободное обращение продолжают называться экспортом и импортом, а акты аналогичного перемещения без выпуска в свободное обращение – транзитом, т.е. классическими международно-торговыми терминами. Платежи между странами-членами Союза продолжают считаться трансграничными платежами, равно как и автомобильная перевозка грузов, связанная с пересечением границ между государствами-членами ЕС, также считается международной. Страны-члены Союза вправе запрещать или ограничивать экспортные, импортные, а также транзитные операции по соображениям общественной морали, общественного порядка, общественной безопасности, охраны здоровья и жизни людей и животных или сохранения растений, защиты национальных сокровищ, имеющих художественную, историческую или археологическую ценность, или защиты промышленной и коммерческой собственности. Эти полномочия реализуются принятием внутригосударственных (национальных) законов и подзаконных актов. Вхождение государств в наднациональное объединение (ЕЭС, ЕС) не только не делает это объединение государством, но и не прекращает (не отнимает) государственности у членов такого объединения.

Таким образом, единство общеевропейского рынка, отсутствие государственных, таможенных количественных, налоговых и иных границ при перемещении товаров между странами-членами ЕС – это лишь общее правило, которое может быть снабжено и исключениями, исходящими не от Союза, а от отдельных государств-членов. Говорить об экспорте товаров из Великобритании во Францию (их импорте Францией из

Великобритании) или о транзите испанских товаров в Польшу через территории Франции и Германии вполне возможно, несмотря ни на какое единство внутреннего рынка ЕС. Видимо, по аналогии с политическим статусом Союза как наднационального политического образования, рынок ЕС можно было бы называть рынком наднациональным, а также единым, общим или консолидированным, но все-таки не «внутренним».

После введения единой валюты евро ее переводной курс по отношению к национальным валютам стран Еврозоны был зафиксирован административным путем на неизменном уровне. Это означает, что бельгийские и люксембургские франки, немецкая марка, испанская песета, французский франк, ирландский фунт, итальянская лира, голландский гульден, австрийский шиллинг, португальский эскудо и финская марка стали переводиться на евро по строго фиксированному курсу. А для стран, не входящих в Еврозону, был установлен плавающий курс, котировки которого по отношению к доллару и другим валютам подвержены ежедневным изменениям.

С момента своего образования Европейское экономическое сообщество не просто расширилось с 6 до 28 стран-участниц, но и приобрело новое качество, пройдя все основные стадии процесса международной экономической интеграции – зону свободной торговли, таможенный союз, общий рынок, экономический и валютный союз – и, как результат, трансформировавшись в Европейский союз.

ЕС в настоящее время располагает целой системой институтов, обеспечивающих реализацию процесса международной экономической интеграции.

Европейский Совет фактически начал действовать с 1974 г., однако его статус официально был закреплен в 1986 г. Единым европейским актом. В него входят руководители государств и правительств стран ЕС, а также Председатель Европейской комиссии. Европейский Совет определяет общие политические ориентиры развития ЕС. В соответствии с регламентом ЕС заседает два раза в год. На этих заседаниях обсуждаются общая ситуация и важнейшие проблемы ЕС, а также общее состояние мировой экономики и политики, определяются приоритетные направления деятельности, принимаются соответствующие программы и решения стратегического характера. Если возникает необходимость, то созываются внеплановые заседания Совета для принятия решений по сложным актуальным проблемам. Принимаемые ЕС политические решения затем трансформируются в правовые акты и решения, принимаемые соответствующими институтами ЕС.

Совет Европейского союза (Совет министров) является высшим законодательным органом ЕС. Совет обладает правом принятия решений, обеспечивает координацию

общей экономической политики государств-членов, осуществляет (совместно с Европарламентом) руководство бюджетом, заключает международные соглашения.

В состав Совета Европейского союза входят представители стран - членов ЕС в ранге министров национальных правительств. На практике фактически существуют более 25 советов, занимающихся конкретными направлениями деятельности ЕС и объединяющих соответствующих министров стран-участниц (например, Совет по транспорту объединяет министров транспорта стран ЕС).

Европейская комиссия (Комиссия Европейских сообществ – КЕС) – исполнительный орган ЕС, который разрабатывает законодательные предложения ЕС как по собственной инициативе, так и по поручению Европейского парламента или Европейского совета и направляет их в Совет. Комиссия следит за применением законодательных актов, принятых Советом, в случаях нарушений может применять санкции, например, передавать соответствующие дела в Суд Европейских сообществ.

Кроме того, Комиссия имеет полномочия принимать решения в таких сферах, как сельское хозяйство, торговля, конкуренция, транспорт, функционирование единого внутреннего рынка, защита окружающей среды и т.д., управлять бюджетом и фондами, несет ответственность за бюджетные расходы. По своей структуре Европейская комиссия состоит из нескольких департаментов (по различным направлениям деятельности), члены Комиссии независимы в своей деятельности от национальных правительств, поскольку она (вместе с Европейским парламентом) является наднациональным органом.

Европейский парламент – избирается в ходе прямых всеобщих выборов. Он участвует в законодательном процессе ЕС и осуществляет контроль за деятельностью Европейской комиссии, других институтов ЕС, утверждает бюджет ЕС и заключает межгосударственные соглашения. С 1979 г. Европарламент избирается прямым голосованием.

Суд Европейских сообществ (Европейский суд) регулирует разногласия стран - членов ЕС между собой и ЕС, между институтами ЕС, между ЕС и юридическими и физическими лицами; выдает заключения по международным соглашениям; выносит предварительные постановления (не имеющие юридической силы) по делам, переданным ему национальными судами. Суд налагает штрафы на государства-члены ЕС, не выполняющие его постановлений.

Однако компетенция Суда не распространяется на новые сферы деятельности ЕС, учрежденные Маастрихтским договором (общую внешнюю политику и политику безопасности, и сотрудничество стран-членов ЕС в области правосудия и внутренних дел).

В 1989 г. в соответствии с Единым европейским актом для содействия Суду ЕС был дополнительно учрежден Суд первой инстанции. В его компетенцию входит рассмотрение исков отдельных лиц и компаний против институтов и органов ЕС; споров, связанных с правилами конкуренции; трудовых споров; применения антидемпинговых процедур и др.

Кроме главных органов в ЕС действуют рабочие органы: Палата аудиторов (Счетная палата), Экономический и социальный комитет и Комитет регионов – консультативные органы, обеспечивающие соблюдение интересов различных экономических и социальных категорий граждан и регионов. Также действует Европейский инвестиционный банк, задачей которого является кредитование проектов, связанных со структурным переустройством в странах-членах ЕС; Европейский инвестиционный фонд, предоставляющий гарантии по кредитам в основном малым и средним предпринимателям, и, наконец, Европейский центральный банк, созданный в соответствии с Маастрихтским договором и с 1999 г. отвечающий в качестве независимого органа за кредитно-денежную политику в валютно-экономическом союзе.

Можно добавить, что в большинстве стран ЕС больше внимания стало уделяться не только финансово-экономическим, но и чисто гуманитарным проблемам. Так, при ЕС действует Комитет по образованию, в задачи которого входит согласование содержания и методов школьного образования. В Париже работает специальный Европейский институт образования и социальной политики. Существуют также Центр педагогических исследований и инноваций, Европейский институт исследований университетского образования, Европейский центр профессионального образования. С целью ликвидации языкового барьера осуществляются международные программы «Лингва» и «Эразмус». Первую из них начали реализовывать еще в 1989 г. в 12 странах. Она направлена на изучение десяти государственных языков: английского, французского, немецкого, итальянского, испанского, португальского, голландского, датского, греческого и ирландского. С 1987 г. воплощается в жизнь также программа «Эразмус», главная цель которой – расширение обмена студентами между странами союза.

Специфическим инструментом является общий бюджет ЕС. Доходы этого бюджета формируются за счет собственных ресурсов ЕС, в том числе таможенных пошлин, установленных в рамках Единого таможенной тарифа ЕС на импортируемую на территорию Союза продукцию; налогов на импорт сельскохозяйственных товаров из третьих стран, ввозимых на территорию ЕС; отчислений государствами-членами в фиксированном размере собираемого налога на добавленную стоимость. Важным

источником единого бюджета ЕС являются и отчисления государств-членов, определяемые в соответствии с величиной их ВНП.

Однако, несмотря на достигнутые успехи, в странах ЕС сохраняются достаточно сложные социально-экономические проблемы. Например, в большинстве этих стран значителен уровень безработицы, обострившейся в ходе начавшегося в 2008 г. мирового финансово-экономического кризиса. В странах ЕС ухудшается демографическая ситуация, нарастает старение населения. Данная ситуация осложняется нарастанием эмиграции значительной части экономически активного населения из стран Центральной и Восточной Европы в развитые страны ЕС. Кроме того, возрастает опасность роста в странах Европейского союза неконтролируемой иммиграции, которая порождает и усиливает межнациональную и социальную напряженность. Обострились и проблемы в рамках Экономического и валютного союза («зоны евро») ЕС.

Серьезной для ЕС является проблема энергетической безопасности, особенно обострившаяся в связи с сохраняющимся высоким уровнем цен на топливно-энергетические ресурсы.

Актуальными остаются проблемы различий между странами ЕС (а в их рамках - и отдельными регионами) в уровнях социально-экономического и научно-технического развития, сохранения отсталых и депрессивных районов. В ходе расширения Европейского союза (учитывая то, что в последние годы в него вступали далеко не самые развитые страны) эти различия не уменьшались. Изменить ситуацию могут кардинальные сдвиги, связанные с переходом экономики ЕС на путь инновационного развития.

Единая экологическая стратегия до 2020 года. Этот план получил название «Стратегия 20-20-20». Разработанная стратегия «Европа 2020» дает ответ на вопросы о путях создания условий для устойчивого и всеобъемлющего роста и развития. Согласно документу, к 2020 году уровень выбросов углекислого газа в атмосферу должен сократиться на 20% (по сравнению с уровнем 1999 года), доля энергии из возобновляемых источников в общей структуре энергопотребления – вырасти до 20%, а общие энергозатраты – сократиться на 20%.

Реализация плана предусматривает повышение энергоэффективности, создание интегрированного общеевропейского рынка энергии, усиление роли потребителей, включая обеспечение максимальной надежности при снабжении энергии и безопасности при ее производстве, а также закрепление лидерства ЕС в области энерготехнологий и энергетических инноваций.

По данным Евростата, сегодня доля возобновляемых источников энергии в конечном потреблении в странах ЕС составляет 10,3%, остальные 89,7% приходятся на

традиционные энергоносители – нефть и газ. Реализация плана обойдется Евросоюзу недешево – не менее 1 трлн. евро до 2020 года. Но все домохозяйства, как ожидается, почувствуют отдачу от новой архитектуры рынка – расходы на энергию каждой семьи, могут сократиться на 1000 евро в год [66].

Новая энергетическая стратегия ЕС продиктована не только желанием снизить зависимость от импортного топлива, но и заботой об экологии: переход на альтернативные источники энергии должен радикально улучшить состояние окружающей среды в Европе. ЕС запланировало сократить выброс парниковых газов на 20% до 2020 года и на 80-95% – к 2050 году. Согласно директиве ЕС, страны-члены Евросоюза, обязаны принимать надлежащие меры, чтобы обеспечить соблюдение предельных выбросов производствами и автомобилями.

Для обеспечения дальнейшего снижения выбросов CO_2 автомобильным транспортом, еще в 2011 году Еврокомиссия приняла «Стратегию по транспорту», согласно которой с 2050 года в европейских городах не должно остаться машин с бензиновыми и дизельными двигателями, а 40% авиатоплива должно обеспечиваться альтернативными источниками.

Стратегия 20-20-20 дополняет документ под названием «Дорожная карта 2050». В нем представлены различные сценарии развития событий и пути достижения поставленных целей. Положения дорожной карты отвечают долгосрочной стратегии ЕС, направленной на сокращение выбросов к 2050 году на 80-95% по сравнению с уровнем 1990 года при обеспечении надежных поставок и поддержании конкуренции на рынке энергоресурсов.

Стратегия радует экологов, однако вызывает серьезное беспокойство политических аналитиков. Если амбициозная цель снизить выбросы на 20% будет реализована, это приведет к росту доли потребления наиболее чистого углеводородного сырья – газа. А это в свою очередь означает, что в ближайшем будущем ЕС должен будет активно заниматься поиском дополнительных объемов газа – в противном случае ему грозит еще большая зависимость от экспортеров углеводородов. Зато в долгосрочной перспективе увеличение доли энергии из возобновляемых источников и стремление к минимизации энергозатрат может ослабить позиции экспортеров углеводородов в Европе.

Транспорт является основой формирования внутренних и международных рынков и обеспечивает полномасштабное развитие любой национальной экономики. Так, в ряде стран транспорт на правительственном уровне рассматривается как один из ключевых видов экономической деятельности. Инвестиции в транспорт признаны стратегическими

наряду с такими капиталовложениями в сферы деятельности, как образование, здравоохранение, охрана окружающей среды и новые технологии.

Транспортная система Европейского союза является одной из основ эффективности экономики европейского макрорегиона, индикатором материального состояния пространства европейской интеграции, а также играет ключевую роль в экономическом росте и создании рабочих мест. В ней занято около 10 млн человек (4,2% от общего числа занятых в экономике), непосредственно обеспечивающих транспортные потребности экономики и населения ЕС.

Единая транспортная политика ЕС. Транспортная политика была провозглашена одним из важных направлений сотрудничества Сообщества еще в Римском договоре 1957 г. Это было обусловлено тем, что именно в Римском договоре 1957 г. была поставлена задача создания общего рынка в рамках ЕЭС, а без должного развития сотрудничества в области транспорта свободное движение людей и товаров не представляется возможным.

Однако на практике развитие общей транспортной политики Сообщества, в том числе поставленная в договоре задача либерализации перевозок между государствами-членами, не имела практического решения до середины 80-х годов. Этому существует много вполне объективных объяснений: и роль государства в развитии транспорта, и необходимость крупных вложений капитала без стопроцентной гарантированной отдачи, и наличие естественной монополии на железнодорожном транспорте, и то, что транспорт является важной составной частью инфраструктуры государства. Важным документом, который стимулировал прогресс в рамках общей транспортной политики ЕС, стал план построения Единого внутреннего рынка «Проект 92».

В Маастрихтский договор в раздел, посвященный транспорту, были внесены некоторые новшества. На сферу транспортной политики было распространено голосование квалифицированным большинством, а вопросы безопасности перевозок вошли в компетенцию Совета. В Договор был также включен отдельный раздел, посвященный созданию трансъевропейских сетей. Изменения на законодательном уровне способствовали прогрессу в реализации поставленных в области транспорта задач. В процессе становления ЕВР значение общей транспортной политики возрастало. Однако обозначенные выше проблемы в области транспорта не исчезли, и они существенно тормозили реализацию намеченных планов. Национальные интересы государств часто входили в противоречие с намерениями Комиссии. Необходимо было предпринять серьезные усилия для либерализации рынка транспортных услуг, что привело бы к усилению конкуренции в секторе и, в конечном счете, повышению качества услуг и снижению цен. Некоторые правительства не полностью поддерживали эту идею, опасаясь

за национальных перевозчиков. Существовала также насущная необходимость должным образом интегрировать внутри Евросоюза национальные и региональные транспортные сети в единое целое. Кроме того, развитие транспорта порождало новые проблемы. В частности, увеличение числа автомашин привело к появлению дорожных пробок. Скопление машин на дорогах и сбои в аэропортах способствовали увеличению загрязнения окружающей среды и потере рабочего времени. На всех уровнях принятия решений в ЕС появилось понимание того, что отсутствие общей, современной, работающей на благо пользователей транспортной системы угрожает устойчивому и поступательному развитию Евросоюза.

Оценивая непосредственный выигрыш от «Проекта 92» для транспортной сферы, Европейская комиссия приводила в 1993 г. следующие факты: было упразднено 70 млн. таможенных документов, а издержки международных перевозок снизились на 3%.

В 2001 году Европейская Комиссия приняла «Белую книгу» по транспорту с очень примечательным заголовком “Европейская транспортная политика до 2010 года: время решений». В документе были сформулированы четыре главные задачи транспортной политики ЕС: изменение баланса между различными видами транспорта; устранение «узких мест» в транспортной инфраструктуре; ориентация транспортной политики на ее пользователей; получение эффекта от глобализации транспорта. Коротко требования к транспортной политике ЕС можно сформулировать следующим образом: эффективность, безопасность, защита окружающей среды. Для осуществления таких масштабных задач в «Белой книге» были предложены конкретные меры, реализация которых уже началась.

Летом 2006 года Европейская Комиссия одобрила пересмотр среднесрочных перспектив развития транспорта в ЕС и представила Белую книгу, в которой сделан акцент на общие для всех стран ЕС подходы и совместный диалог по проблемам транспорта. Документ также содержит план развития отрасли до 2020 года. По мнению Еврокомиссии, основной задачей развития является оптимизация работы всех видов транспорта. В этой связи большое значение приобретает развитие интермодальных перевозок. Транспортная система должна стать более технологичной, для чего следует интенсивнее применять достижения логистики и инновационных технологий, уделяя при этом повышенное внимание различным аспектам безопасности на транспорте и охране окружающей среды.

Развитие отдельных секторов транспорта в ЕС идет неравномерно. Это зависит и от степени вовлеченности национальных государств в транспортные отрасли, и во многом от финансирования со стороны Сообщества. Одним из приоритетов транспортной политики ЕС в настоящее время является развитие трансъевропейских сетей. Следует отметить, что

в Евросоюз рассматривает возможности их продления за границы ЕС и, в сотрудничестве с другими странами, создание глобальных транспортных коридоров.

Современная транспортная политика ЕС предусматривает около 60 особых мер, реализация которых должна значительно приблизить страны союза к созданию единой трансъевропейской транспортной системы. Эти меры, по существу, представляют собой программу действий, содержащую предложения, касающиеся всех видов транспорта. В ее основе лежат следующие принципы:

1) Повышение качества работы автомобильного транспорта. Благодаря своей гибкости и широкой доступности автомобильный транспорт является для многих стран мира исключительно важной транспортной отраслью. Однако резервы автомобильного транспорта из-за его значительной раздробленности и давления, оказываемого на тарифы грузоотправителями, ограничены. По этой причине некоторые автотранспортные перевозчики прибегают к демпингу и пытаются обойти законодательство и нормы безопасности, чтобы сохранить свои преимущества.

В связи с этим в ЕС предпринимаются законодательные шаги по изменению отдельных положений контрактов с целью защиты интересов перевозчиков и более строгого соблюдения правил добросовестной конкуренции. Устанавливается более жесткий контроль над ростом автомобильных перевозок и обеспечивается железнодорожный и водный транспорт как наиболее экологически чистые необходимыми средствами для превращения их в конкурентоспособные альтернативы и тем самым избавиться от длительной практики несбалансированной конкуренции.

В соответствии с транспортной политикой ЕС до 2050 г., которая была принята 28 марта 2011 г. в Брюсселе, 30% автомобильных грузоперевозок на дистанции более 300 км необходимо переключить на другие виды транспорта, основным образом, на железнодорожный и водный. Причем к 2050 г. дальние грузоперевозки автомобильным транспортом должны будут сократиться уже на 50%.

Таким образом, настоящая структура грузоперевозок по территории ЕС будет меняться, а всем остальным участникам перевозочного процесса понадобится принимать во внимание эти перемены;

2) Развитие интермодальных перевозок. В настоящее время специалисты ЕС полагают, что в этой области пока еще мало ощутимых достижений, если не считать нескольких крупных портов на стыке железнодорожных и водных коммуникаций. Поэтому более масштабной интеграции видов транспорта придается большое значение, поскольку она способна существенно повысить перевозочный потенциал транспортной

системы. Приоритетной задачей считается техническая гармонизация и применение прогрессивных перевозочных технологий;

3) Проведение единой тарифной политики. В ЕС существует страновая специфика взимания платы за проезд. Это ведет не только к раздробленности внутреннего рынка союза и нарушению конкуренции в рамках транспортной политики, но и к отсутствию реального стимула для использования «чистых» видов транспорта и наименее загруженных путей сообщения. Для решения этой проблемы проводится политика согласования и унификации налогов на топливо для коммерческого транспорта (в частности для грузовых автомобилей) и согласование правовых норм взимания платы за проезд.

Единая транспортная политика ЕС за его пределами. Транспортная политика была включена в политику соседства ЕС. Для осуществления работы в этом направлении была создана специальная группа высокого уровня по проблемам транспортных связей между ЕС и соседними государствами. В группу вошли представители государств-членов ЕС, государств-соседей Европейского Союза и международных финансовых институтов (Европейского инвестиционного банка, ЕБРР, Всемирного банка). Основной задачей специальной группы является изучение возможностей создания общих транспортных сетей и сотрудничество по «горизонтальным» проблемам, касающимся дорожного транспорта, транспортной безопасности, работы системы «ГАЛИЛЕО».

В январе 2007 Комиссия выпустила Сообщение «Рекомендации по развитию транспорта в Европе и соседних регионах», в котором представила общие положения о развитии транспорта в ЕС и странах-соседях Союза и проект распространения трансъевропейских транспортных сетей на соседние с ЕС государства. В документе отмечены пять перспективных маршрутов для развития международных транспортных путей. Первый маршрут связан с развитием морских путей вокруг Европы. Он может быть расширен до Каспийского и, через Суэцкий канал, Красного морей. Северный маршрут соединяет страны ЕС с Норвегией на севере и с Белоруссией и Россией на востоке. Страны Баренцева моря от Норвегии до России через Швецию и Финляндию связаны также через систему трубопроводов. Центральный маршрут идет от центра ЕС к Украине и через внутренние водные пути к Черному и Каспийскому морями. Его продолжение связывает Украину с Транссибирской магистралью, а через систему Волга-Дон с Балтийским морем. Юго-восточный маршрут соединяет Европейский Союз с Балканскими странами и Турцией. Далее он идет к странам Южного Кавказа и Каспийского моря и через Ближний Восток к Египту и Красному морю. Юго-западный маршрут связывает страны Европейского Союза со Швейцарией и Марокко и далее

простирается к Алжиру и Тунису. Комиссия предложила ряд мер, по улучшению общей инфраструктуры, сокращению времени в пути, облегчению таможенных процедур и снижению административного бремени на перечисленных перспективных маршрутах.

Страны ЕС имеют достаточно большую протяженность границ со странами Содружества независимых государств, которая составляет 6,2 тысяч км. Границу с ЕС имеют регионы России, Беларуси, Украины, Молдовы. Несмотря на то, что основные конвенции и соглашения на международном уровне у данных объединений практически не отличаются, рынок транспортных услуг ЕС все же более либерализирован за счет ратификации Киотской конвенции, упрощающей таможенные процедуры и введении единого таможенного транзита, благоприятно влияющем на международные перевозки грузов.

Одним из направлений воздействия ЕС на транспортную политику СНГ выступает приграничное сотрудничество, целью которого является создание благоприятных условий развития приграничных территорий, так как они существенно уступают по сравнению с уровнем развития приграничным регионам ЕС. Правовые основы этого направления деятельности ЕС содержатся в европейской рамочной Конвенции о приграничном сотрудничестве территориальных сообществ и властей 1980 года, к которой присоединились многие государства-участники СНГ. Приграничное сотрудничество осуществляется в экономической, культурной, социальной, сфере транспорта, включая строительство и функционирование пограничных автомобильных пунктов пропуска. Сотрудничество осуществляется путем заключения соглашений и подготовки совместных программ и проектов местными и территориальными органами власти соответствующих субъектов.

Основной формой приграничного сотрудничества ЕС и СНГ являются еврорегионы. Они представляют собой территориальные образования, состоящие из административных территорий государств-соседей. Они создаются для развития взаимных связей, эффективного решения общих региональных проблем, развития и совершенствования транспортной системы внутри региона. Еврорегионы действуют практически на всей приграничной территории ЕС и СНГ, например, «Буг», «Неман», «Нижний Дунай», «Карелия» и др. Их задачами являются налаживание контактов в сфере экономики, транспорта, развитие природоохранной деятельности. За счет финансовых вложений ЕС в развитие еврорегионов приграничные территории государств-участников СНГ получают дополнительные возможности для осуществления экономической деятельности и повышения уровня благосостояния граждан, проживающих на их территории.

Важным аспектом влияния ЕС является оказание финансовой помощи. Основной объем финансов передается государствам – участникам СНГ в рамках программы ТАСИС (технического содействия СНГ). Это программа, разработанная ЕС для стран СНГ в целях содействия развитию экономических и политических связей ЕС со странами-партнерами. ТАСИС выполняло свою функцию путем предоставления субсидий нуждающимся государствам-партнерам. Приоритетными областями финансирования являются транспорт, энергетика, защита окружающей среды. В рамках программы ТАСИС было профинансировано создание трансграничного информационного центра на границе ЕС – Беларусь. На территории России были построены современные автомобильные пункты пропуска на российско-финской границе. Значительная помощь, в том числе на развитие транспортного сектора, была предоставлена Молдове. В Казахстане был осуществлен проект программы «Поддержка развития политики транзитных коридоров», в результате чего был принят закон о смешанных перевозках в Республике Казахстан.

С 2007 году программу ТАСИС заменил Европейский инструмент добрососедства и партнерства. В его основе лежит новый принцип финансирования – страна-участница совместных программ должна предоставлять на их реализацию не менее 10% суммы, предоставляемой ЕС.

Еще одним направлением взаимодействия ЕС с СНГ является «Северное измерение» – это политика ЕС, направленная на развитие трансграничного сотрудничества ЕС и его приграничных стран, включая Россию. Зоной взаимодействия выступает арктический регион и Калининградская область. Политика «Северного измерения» осуществляется на основе соответствующей Политической декларации и Рамочного документа, принятых в 2006 году.

С 1 января 2010 года в рамках реализации данной политики функционирует Партнерство «Северного измерения» в области транспорта и логистики (ПСИТЛ). Деятельность ПСИТЛ регламентируется соответствующим Меморандумом о взаимопонимании, подписанным Россией, Республикой Беларусь, Норвегией и ЕС. Целью ПСИТЛ является совершенствование в соответствии с экологическими нормами и потребностями региона основных транспортных коммуникаций и логистических связей в регионе для стимулирования устойчивого экономического роста на местном, региональном и глобальном уровнях посредством сосредоточения на ограниченном числе приоритетных инфраструктурных проектов.

В рассмотренных направлениях сотрудничества наиболее четко прослеживается содействие ЕС развитию транспортной системы государств – участников СНГ. Поскольку ЕС и СНГ являются непосредственными соседями, гармонизация транспортного

законодательства способствует построению международных транспортных коридоров, соединяющих Европу и Азию и в этом направлении в настоящее время идет активное сотрудничество и в будущем можно ожидать прогрессивных результатов совместного развития транспортной сферы.

Глобализация международной торговли и транснационализация компаний предполагают беспрепятственное перемещение ресурсов и товаров, что объективно невозможно осуществить без транспортного комплекса.

На международном уровне рынок грузовых автомобильных перевозок является одними из наиболее динамично развивающихся видов транспортных услуг за счет их высокой востребованности во всех сферах общественного развития. При этом в грузовых, а также пассажирских перевозках ведущая роль принадлежит автомобильному транспорту, поскольку он осуществляет 44% грузовых и 81% пассажирских перевозок.

Сегодня автомобильный транспорт обеспечивает до 73% объемов перевозок грузов внутри пространства ЕС, значительно опережая по этому показателю своих конкурентов - железнодорожный транспорт (16%) и внутренний водный транспорт (5%).

Половина работников отрасли занята на автомобильном транспорте: 2/3 в грузовом секторе и 1/3 – в пассажирском. Общие затраты на перевозки составляют около 1 трлн. евро в год, то есть более 10% ВВП Европейского союза. Стоимость транспортной инфраструктуры и технологий оценивается в 20% суммарной стоимости основного капитала стран ЕС, а протяженность автомобильных дорог ЕС составляет 5 млн км, в том числе 60 тысяч километров современных автомагистралей. Трансъевропейская транспортная сеть охватывает наиболее важные направления перевозок. Ожидается, что к 2020 году протяженность трансъевропейских автомобильных дорог достигнет 96 тысяч километров [67].

Оценивать состояние и участие перевозчиков отдельных государств ЕС в структуре рынка принято по показателям двух групп – старых (базовых) стран ЕС в Центральной и Западной Европе (группа ЕС-15) и автомобильных перевозчиков стран, вступивших в ЕС после 2004 года (группа ЕС-13).

Если анализировать распределение объемов грузовых автомобильных перевозок внутри пространства ЕС, то очевиден факт, что перевозчики стран группы ЕС- 13 развиваются более динамично и уже обслуживают около половины (48%) объема перевозок грузов в ЕС в целом. Они предлагают потребителям в Западной и Центральной Европе более конкурентные услуги и по более низким ценам за счет более низкой стоимости рабочей силы и отсутствия брендовых составляющих автотранспортных тарифов.

По объему перевозок автомобильным транспортом в первую шестерку стран ЕС входит Германия, Польша, Испания, Франция, Италия и Великобритании.

Особенности формирования и регулирования (либерализации) грузовых автомобильных перевозок в ЕС. Наиболее совершенной формой сотрудничества является создание единого экономического пространства Европы, основанного на свободном перемещении товаров, услуг, капитала и людей.

В настоящее время международные перевозки между странами-членами ЕС полностью либерализованы, за некоторыми исключениями в области каботажных перевозок. Для выполнения международных перевозок грузов владельцу транспортного средства достаточно иметь допуск к перевозкам, полученный в любой стране ЕС. Сегодня этой свободой пользуются широко, и статистические данные различных национальных перевозчиков показывают, что создание конкуренции между ними является эффективным. Однако, потребовалось больше времени, чем ожидалось, для создания свободного рынка транспортных услуг. Опыт стран ЕС представляет исключительный интерес для других союзов и сообществ, которые идут по пути объединения.

В 1970-е годы Европейское Экономическое Сообщество приступило к созданию рынка, открытого для конкуренции производителей из разных стран. Свободный рынок позволяет развиваться тем компаниям, которые обладают относительно сильными конкурентными преимуществами. Эффективно используя имеющиеся ресурсы, предприятия способны снижать издержки и цены на свои товары и услуги.

Транспорт стал частью этого широкого движения. Либерализация международных перевозок – логическое следствие либерализации торговли и, в то же время, один из ее инструментов. Однако либерализация перевозок, как и другие отрасли экономики, тоже сталкивались с противодействием со стороны отдельных стран. Это связано с тем, что создавая в долгосрочной перспективе положительные эффекты, конкурентная модель в более краткосрочном плане порождает «проигравших». Индустрия автомобильных перевозок была в этом отношении даже чувствительнее других отраслей, поскольку фирмы грузовых перевозок зачастую невелики, но содержат значительное число рабочих мест. Защита рабочих мест и отечественного перевозчика была и все еще остается аргументом, которым отраслевые организации пользуются для сдерживания либерализации.

В Европе либерализация началась с созданием Европейского Экономического Сообщества и (ЕЭС), более конкретно, с заключением Римского договора. Этот документ возлагал обязанность на государства ЕЭС по созданию для перевозчиков-нерезидентов равные условия доступа к автомобильным грузовым перевозкам (Глава V, Статья 71).

На первом этапе, по предложению Европейской Комиссии Европейский Совет одобрил введение многосторонних разрешений. Первый контингент сообщества (многосторонняя квота) был введен в 1969 году и составил 1200 разрешений, разделенных между государствами следующим образом: Германия -286, Франция -296, Италия - 194, Нидерланды- 240, Бельгия 161, Люксембург-33.Число разрешений увеличивалась ежегодно сначала на 30%, затем на 40 и 50 и к 1983 году достигло 4038 единиц для 10 государств. Процесс внедрения происходил поэтапно, постепенно замещая двусторонние разрешения. Потребовалось около 15 лет, чтобы перейти от двусторонних разрешений к отмене ограничений в 1986 году.

Долгое время Европейское сообщество не могло и не хотело проводить единую транспортную политику в соответствии с Римским Соглашением. Одной из причин нежелания стран открывать рынки стало неравные условия работы перевозчиков. Римский договор не устанавливал никаких целей и не содержал никаких требований в отношении гармонизации, авторы Договора считали, что либерализация приведет к гармонизации правил функционирования рынка. Однако, в том случае, если социальные, налоговые условия существенно отличаются в странах, то рынок занимают неэффективные компании, а те, которые имеют наилучшие условия.

В этом случае, предполагавшаяся «добросовестная» конкуренция в рамках общих правил становится конкуренцией между самими правилами, - поскольку государства под нажимом своих грузоперевозчиков могут не устоять перед соблазном принять менее строгие правила, примыкая к тем странам, которые установили менее затратные условия. Именно поэтому следующий этап развития рынка международных перевозок был направлен на гармонизацию правил работы перевозчиков.

Ученые стран ЕС считают, что именно гармонизация - одна из ключевых областей свободного рынка (равные налоги на топливо, сборы за пользование инфраструктурой и т.д.).

Несмотря на то, что меры, принимаемые на уровне Европейского Союза, ограничиваются установлением минимальных или максимальных порогов налогообложения и оставляют правительствам большой простор для маневра, они являются серьезным достижением стран ЕС.

В связи с решением ряда стран Центральной Восточной Европы (ЦВЕ) о присоединении к ЕС была проведена работа по подготовке стран-кандидатов к принятию законодательных актов ЕС. Большую работу в этом направлении провел Международный Союз автомобильного транспорта, который подготовил руководство по интеграции стран ЦВЕ. Данное руководство основано на положениях Белой книги №2 по подготовке

ассоциированных стран к интеграции во внутренний рынок Союза. Принятие основных законодательных актов ЕС странами-кандидатами является одним из основных требований для вступления. Основные принципы гармонизации в области автомобильного транспорта, изложенные в Резолюции МСАТ от 15 апреля 1994 года, адресованы к странам-кандидатам ЕС, представляют интерес и для других стран. Такими принципами стали: прогрессивная либерализация доступа к международному рынку перевозок (более широкое использование многосторонних разрешений, отказ от международных разрешений и ограничений по квотам с параллельным постепенным введением условий доступа к профессии). Одной из первых областей, в которых Европейское Экономическое Сообщество ввело правила с тенденцией к гармонизации, был доступ к профессии. Либерализация доступа на рынок предполагала внедрение единообразных положений о доступе к профессии, которые заменили количественные ограничения качественными критериями. В равной степени это относится к стандартам транспортных средств и условиям труда водителей.

Реализация Программы расширения ЕС была бы невозможна без технической помощи странам-кандидатам в рамках программ Phare и Tacis. Данные программы направлены в первую очередь на обучение персонала, создания центров обучения. Оказание финансовой помощи странам Центральной Восточной Европы в развитие дорожной инфраструктуры (строительстве и модернизации дорог, улучшения оборудования пограничных переходов, таможенных постов).

Принципиальный подход ЕС по либерализации рынка грузовых автомобильных перевозок между государствами-членами ЕС был основан на следующих положениях:

- необходимость устранить искажения конкуренции между перевозчиками государств- членов ЕС;

- стремление гармонизировать социальное и техническое законодательство, а также систему налогов и сборов за пользование автомобильными дорогами;

- необходимость обеспечения свободы предоставления транспортных услуг;

- создание возможности для автотранспортной отрасли государств-членов адаптироваться к свободному рынку;

- прогрессивное преобразование двусторонних разрешений в Разрешения Сообщества, а также отмена любых квот (количественных ограничений) по доступу к рынку;

- создание механизма по управлению рисками.

Первое многостороннее разрешение Сообщества в дополнение к двусторонним разрешениям государств-членов ЕС появилось в 1969 году. Общая квота насчитывала

1200 разрешений, из которых большая часть делилась между 3 странами с крупнейшими грузовыми рынками - Германией, Италией и Нидерландами. К 1983 году число многосторонних разрешений Сообщества, действительных в 10 странах-членах ЕС (ЕС-10) выросло до 4038.

В июне 1986 года Совет ЕС принял решение об освобождении грузовых автоперевозок между государствами-членами ЕС от любых количественных ограничений начиная с 1993 года.

Практическая либерализация рынка автомобильных перевозок между государствами-членами ЕС началась в июне 1988 года после принятия Решения об отмене двусторонних разрешений на перевозку грузов. С 1 января 1993 года одновременно с упразднением таможенных границ, была ликвидирована и система контроля грузов на внутренних границах Сообщества.

Два других важных шага в направлении либерализации - принятие в 1992 году Постановления 881/92, которое ввело в оборот единую лицензию Сообщества для перевозчиков на основании 3 качественных критериев, предъявляемых к перевозчикам. Лицензия, а не разрешения стала основным критерием допуска к рынку международных автомобильных перевозок.

Кроме того, Постановление 3118/93, принятое в 1993 году, установило четкие количественные рамки и «расписание» по прогрессирующей либерализации каботажных перевозок, начатой в 1998 году.

Автотранспортные операторы, учрежденные в государстве-члене ЕС, имеющие разрешение Сообщества, имеют право предоставлять временные (т. е. не постоянные, например, без учреждения в стране-члене ЕС, в которой производится каботажная перевозка), услуги внутренней перевозки на территории другой страны члена ЕС при условии, что они выполняют определенные национальные правила в отношении, например, фрахтовые ставки и условия, определяющие Договор на перевозку, вес и габариты, специальные национальные требования (если такие есть) по транспортировке опасных грузов, скоропортящихся продуктов, живых животных, время в пути и время отдыха водителей, а также уровень НДС.

В 2010 году вступило в действие новое постановление ЕС №1072/2009 «Об общих правилах доступа к международным автомобильным перевозкам», где определяются единые правила осуществления в т.ч. каботажных перевозок для государств-членов ЕС.

Согласно Части 3 (Каботаж), статьи 8 каботажные перевозки внутри ЕС могут осуществлять транспортные компании, которые являются обладателем лицензии ЕС, а их водители, если они не являются гражданами ЕС, должны иметь соответствующее

разрешение на работу. Такие компании имеют право осуществить до трех каботажных перевозок на том же транспортном средстве, которое участвовало в международной перевозке товара из другого государства-члена ЕС, либо из государств - не-члена ЕС в принимающее государство ЕС. Последняя разгрузка при каботаже должна быть осуществлена в принимающем государстве ЕС в течение 7 дней с момента последней выгрузки, связанной с основной международной перевозкой.

Автомобильные перевозчики в течение семи дней после выгрузки основного груза могут выполнять все три каботажные перевозки в любом государстве ЕС, при условии, что они будут иметь ограничение на одну каботажную перевозку в одном государстве ЕС, будет отведено максимум три дня со дня въезда на территорию этого государства ЕС.

В соответствие с данным постановлением каждый перевозчик из другого государства-члена ЕС должен иметь с собой неопровержимое доказательство (документы на перевозку) о перевозке между странами ЕС (или между странами ЕС и третьими странами) и о каждой каботажной перевозке, которую он осуществил.

Либерализация каботажных перевозок – перевозок между двумя пунктами на территории другой страны - сделали лидерами этого сектора услуг ЕС перевозчиков из стран Восточной Европы и Балтии – Польши, Литвы, Латвии. Дело дошло до того, что автомобильные перевозчики из Западной и Центральной Европы стали проходить необходимую регистрацию в странах группы ЕС-13.

При распределении объемов перевозок в рамках ЕС на внутренние и международные существует устойчивая закономерность - среднестатистический перевозчик из страны ЕС каждые две перевозки делает внутри своей страны и одну за ее пределами. То есть соотношение внутринациональных и внутрисоюзных (ЕС) рейсов в среднем по ЕС равно 2:1. Иная картина для перевозчиков из стран группы ЕС-15. Там соотношение 3,5:1, то есть 78% объема приходится на свою страну и 22% на работу в других странах ЕС. Для перевозчиков группы стан ЕС-13 соотношение совсем другое – две трети перевозок выполняется в другие страны ЕС и только одна треть в своей стране. Для перевозчиков последней группы (ЕС-13) в своей стране нет развитой экономики, нет необходимой для деятельности грузовой базы, нет соответствующего платежеспособного спроса.

Следует отметить, что автомобильный транспорт традиционно используется для перевозок на короткие расстояния. Одно из основных преимуществ – высокая маневренность. С помощью автомобильного транспорта груз может доставляться "от дверей до дверей" с необходимой степенью срочности. Этот вид транспорта обеспечивает регулярность поставки, а также возможность поставки малыми партиями. Здесь по

сравнению с другими видами транспорта предъявляются менее жесткие требования к упаковке товара.

Основным недостатком автомобильного транспорта является сравнительно высокая себестоимость перевозок, плата за которые обычно взимается по максимальной грузоподъемности автомобиля. К другим недостаткам этого вида транспорта относят также срочность разгрузки, возможность хищения груза и угона автотранспорта, сравнительно малую грузоподъемность. Автомобильный транспорт экологически неблагоприятен, что также сдерживает его применение.

Развитие автомобильного транспорта в ЕС идет быстрыми темпами. Около 40% товаров перевозится в ЕС по автодорогам. Каждый год увеличивается количество личного автотранспорта. Жители ЕС любят путешествовать на собственных автомобилях. Рынок автоперевозок функционирует в условиях жесткой конкуренции.

Несмотря на свободное передвижение в границах ЕС в странах ЕС существуют существенные различия в нормах, относящихся к использованию автомобильного транспорта (максимальная скорость движения и максимальный вес автомобилей, разрешенный уровень алкоголя в крови водителя, и др.). В настоящее время в ЕС существует около ста образцов водительских документов. В 2006 году государства-члены ЕС достигли соглашения о введении единых водительских прав на территории Евросоюза. с 2012 года в качестве водительских прав используются только пластиковые карты с микрочипом, на котором содержится вся необходимая информация. Отменяется практика пожизненных разрешений на вождение.

Основные проблемы автомобильного транспорта – это высокая загруженность европейских дорог, загрязнение окружающей среды и высокая смертность в дорожных авариях. Именно автомобили являются основным источником выбросов CO2 в атмосферу. Поэтому внедрение новых более чистых с точки зрения экологии технологий – один из приоритетов ЕС. В 2007 году Европейский Парламент одобрил предложения Комиссии по введению норм Евро-5 и Евро-6 для автомобильного транспорта, направленных на уменьшение выбросов выхлопных газов в атмосферу.

Международные перевозки автомобильным транспортом — самый распространенный способ доставки грузов между государствами. Еще в 1957 году в Женевской конвенции государства Европы приняли основные положения законодательного регулирования этого вида деятельности, на основании и развитии которого существуют современные правила автотранспортных перевозок грузов.

Международные автомобильные грузоперевозки имеют ряд определенных преимуществ, среди которых следует выделить: невысокую стоимость доставки,

доступность автомобильного транспорта, оперативность и гибкость, надежность, возможность всестороннего контроля за всем логистическим процессом перемещения груза.

Именно грузовые автоперевозки – наиболее популярный способ доставки разнообразных товаров не только в международном обороте.

В числе оказываемых услуг автомобильные перевозки грузов не только стандартной комплектации, габаритов и веса, но и доставка: сборных (комплектных) грузов; крупнотоннажные перевозки; транспортировка негабаритного груза; доставка наливного груза; перевозки скоропортящихся товаров; ценных и опасных грузов.

Стоимость перевозок находится в прямой зависимости от маршрута доставки и ряда других объективных факторов, таких, например, как: срочность; размер таможенных и прочих платежей и сборов на территории государств, по дорогам которых осуществляется перевозка; необходимость экспедирования; других критериев, существующих в правилах стран, по территории которых осуществляется доставка, или дополнительных условий, указываемых клиентом.

Стоимость увеличивается при необходимости срочной доставки и в случае оказания других сопутствующих услуг.

Международные автомобильные перевозки грузов выполняются на основе разрешений. Порядок и условия получения разрешений в большинстве случаев определяются двусторонними соглашениями о международном автомобильном сообщении, заключенными между государствами на уровне правительств.

Если перевозки осуществляются между странами, не заключившими между собой двусторонних соглашений, разрешения могут выдаваться в разовом порядке при обращении к компетентным органам или эти органы могут в одностороннем порядке устанавливать контингент разрешений для перевозчиков другой страны.

Регламентация технических параметров транспортных средств при осуществлении международных автомобильных перевозок в ЕС. В настоящее время разработано более 90 Правил ЕЭК ООН и более 50 Директив ЕС, которым должны удовлетворять новые автотранспортные средства, перемещающиеся по европейским дорогам. Практически все эти Правила касаются производителей автомобилей. Перевозчика могут волновать два Правила, относящиеся к экологичности автотранспорта, и весовые и габаритные ограничения.

Правило № 49 накладывает ограничения на токсичность выхлопных газов двигателя. Основные требования этого правила приведены в таблице 3.1:

Таблица 3.1 – Требования ЕЭК ООН в части выбросов загрязняющих веществ для тяжелых грузовых автомобилей с дизельным двигателем, г/(кВт - ч)

Стандарт (год)	CO	HC	NOx	Сажа	Дымность, m-1
Евро-0 (1988)	11,2	2.4	14,4	–	–
Евро-1 (1992)	4,5	1,1	8,0	0,36	–
Евро-2 (1996)	4,0	1,1	7,0	0,15	–
Евро-3 (2000)	2,1	0,66	5,0	0.10	0,8
Евро-4 (2005)	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
Евро-5 (2008)	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5
Евро-6 (2014)	1,5	0,13	0,4	0,01	

Источник: [68]

Сравнение стандартов Евро-5 и Евро-6 для разных категорий автомобилей (с учетом вида топлива) показывает интересную особенность нового регламента, он оставляет неизменными нормы для бензиновых двигателей. Их пока оставили в покое. Похоже, Евро-5 на сегодняшний день и так выжало из них слишком много. Евро-6 направлен только против вредоносного влияния на здоровье людей и окружающую среду дизельных двигателей, прежде всего против высокого уровня содержания оксидов азота, выбрасываемых в атмосферу при их работе. По мнению экологов, оксиды азота в 10 раз опаснее угарного газа. Вступая в реакцию с углеводородами, они участвуют в образовании высокотоксичных и канцерогенных соединений, способствуют образованию фотохимического смога и выпадению кислотных дождей. Именно поэтому на сей раз больше всех попали под удар тяжелые дизельные двигатели. Количество допустимой концентрации оксидов азота (NOx) им сократили сразу в пять раз — с 2 до 0,4 г/кВт-ч, уровень твердых частиц (PM) уменьшили в два раза — с 0,02 до 0,01 г/кВт-ч, а содержание остаточных углеводородов (HC) снизили в 3,5 раза — с 0,46 до 0,13 г/кВт-ч.

Чтобы не выпасть из конкурентной борьбы, семь европейских производителей грузовых автомобилей и автобусов марок – DAF, Iveco, Mercedes-Benz, MAN, Renault,

Volvo, Scania – вложили значительные финансовые средства в подготовку новых серий тягачей и другой техники, соответствующих нормам Евро-6, которые уже успешно эксплуатируются на дорогах ЕС. Так, известно, что немецкому концерну Daimler AG вывод на рынок четвертого поколения Mercedes-Benz Actros обошелся в миллиард евро, итальянская компания Iveco потратила на свое детище Stralis Hi-Way 300 млн евро, а французская Renault Group в создание автомобилей стандарта Евро-6, в том числе магистрального тягача Renault Trucks серии T, инвестировала 2 млрд евро.

Автотранспортное средство, отвечающее требованиям стандарта Евро-1, обозначается белой буквой U «Umwelt» (Природа) в зеленом кружке, размещаемом на кабине, а требованиям Евро-2 – буквой S «Supergreen» (Очень зеленый).

Правило № 51 накладывает ограничения на уровень шума, производимого автомобиля. Уровень внешнего шума при разгоне автомобиля с двигателем мощностью более 150 кВт не должен превышать 80 дБ, а при выпуске сжатого воздуха из пневмосистемы в атмосферу не более 72 дБ. Автотранспортное средство, отвечающее этим требованиям, обозначается белой буквой L (Larmarn) в зеленом кружке на кабине. Грузовики с еще более низким уровнем шума обозначаются буквой G (Gerauscharm).

Комиссией по транспорту Европейского сообщества установлены следующие ограничения на габариты грузового автотранспорта (Директивы 85/3, 86/360, 88/218, 89/338, 89/460, 89/461, 91/60, 96/53 ЕС и стандарт 150 1726):

высота не более 4 м;

ширина не более 2,55 м (2,6 м для рефрижераторов и автомобилей с изотермическими кузовами);

длина для одиночного автотранспортного средства не более 12м, для тягача с полуприцепом – 16,5 м, для автопоезда с прицепом – 18,75 м, с двумя прицепами – 25,9 м;

минимальный дорожный просвет должен быть не менее 160 мм и не менее 190 мм, если расстояние между осями прицепа составляет более 11,5 м;

автопоезда с полуприцепом, общая длина которых превышает 15,5 м, должны обладать способностью выполнять разворот внутри концентрических окружностей радиусом 12,5 и 5,3 м (кроме автотранспортных средств, перевозящих автомобили).

Согласно Директиве 3821/85 ЕС грузовые автомобили, использующиеся для коммерческих перевозок, полной массой более 3,5 т должны быть оснащены аттестованным в ЕС тахографом.

Автотранспортное средство полной массой более 12 т согласно Директивам 92/6 и 92/24 ЕС должны иметь ограничитель скоростного режима, настроенный на предельную скорость 86 км/ч.

Либерализация международных автомобильных перевозок в ЕС. Рынок автомобильных перевозок либерализировался в ЕС поэтапно. В 1988 г. Совет принял решение об отмене национальных разрешений и квот на перевозку грузов. В 1993 г. была ликвидирована система проверки грузов на внутренних границах Сообщества. Каботаж стал возможным с 1998 г. В это же время был введен единый лимит на максимальный вес грузовиков. Была создана единая «лицензия Сообщества» и были гармонизованы сопровождающие документы для обеспечения того, чтобы национальные границы или различия в административных факторах не являлись барьерами для экономического роста, обуславливаемого автомобильным транспортом. Эта лицензия выдается транспортным операторам органом власти того государства, в котором они зарегистрированы. «Лицензия Сообщества» позволяет транспортным компаниям осуществлять международные грузоперевозки по всему Союзу. Ее нужно обновлять каждые пять лет. Операторы обязаны иметь сертифицированную копию этого документа на каждом автотранспортном средстве. Лицензия подтверждает, что перевозчик соблюдает национальные требования, соответствующие нормативным актам Евросоюза. Лицензия также предотвращает нечестную конкуренцию за счет экономии на безопасности перевозок. Предпосылки получения лицензии обеспечивают доступ «добросовестных» операторов к единому внутреннему рынку автотранспортных услуг.

Первоначально усилия наднациональных институтов были направлены на либерализацию рынка перевозок на всех видах транспорта, теперь приоритетами развития транспортной политики ЕС стали два направления:

повышение безопасности на транспорте;

снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду.

С этой целью Евросоюз стал разрабатывать общие стандарты по безопасности и повышению экологической безвредности транспорта. Устойчивое развитие, строительство трансъевропейских транспортных сетей стали новыми приоритетами общей транспортной политики. В 2001 г. Еврокомиссия опубликовала Белую книгу, в которой подчеркивалась необходимость повышения безопасности на транспорте, гармоничного развития всех его видов. Развитие речного транспорта, а также железнодорожного и морского, согласно этой Белой книге, призвано способствовать снижению загруженности автомобильного транспорта, который, в сравнении с другими видами, оказывает более ощутимое негативное влияние на окружающую среду.

После либерализации рынка транспортных услуг появились условия для развития общей (объединенной из совместимых национальных систем) транспортной инфраструктуры макрорегиона европейской интеграции. При этом обновленная

инфраструктура должна быть безопасной и устойчивой с экологической точки зрения. Именно эта задача стала реализовываться с помощью коммунитарных транспортных агентств - новых властных органов, степень наднациональных полномочий которых разнится.

Использование агентств, в принципе, стало новым методом осуществления Евросоюзом своих функций. Новые «европейские» агентства поддерживают процесс принятия решений, собирая технические и другие экспертные знания по конкретному вопросу. В ЕС имеется два различных вида агентств. Исполнительные агентства создаются согласно Регламенту Совета 58/2003. Они способствуют исполнению коммунитарных программ. В 1990-е гг. развитие Единого внутреннего рынка в разных секторах привело к созданию ряда новых агентств с функциями, сфокусированными на задачах технической и/или научной природы. Эти агентства называют регулирующими, децентрализованными и независимыми. Каждое из регулирующих агентств учреждено согласно отдельному регламенту, определяющему институциональную структуру секторального регулирования. Существующие транспортные агентства ЕС (Европейское агентство авиационной безопасности, Европейское агентство морской безопасности и Европейское железнодорожное агентство) относятся именно к этому виду агентств.

В сфере автотранспорта также обсуждается возможность создания Европейского агентства автодорожной безопасности. Так в рабочем докладе о Европейской программе действий по автодорожной безопасности, подготовленном членом Европарламента А. Ватаненом (Ап Vatanen) для Комитета Европарламента по транспорту и туризму, предлагается проект резолюции Европарламента, в котором содержится предложение по созданию Европейского агентства автодорожной безопасности. Предполагается, что это Агентство могло бы нести ответственность за все аспекты автодорожной безопасности (водители, автодорожные средства, инфраструктура) и таким образом сделало бы подход государств - членов ЕС к решению проблемы повышенной смертности на дорогах более последовательным. Но пока эта идея не стала реальностью. В сфере обеспечения автодорожной безопасности в Евросоюзе в настоящий момент развиваются «сетевые» подходы. Такое развитие событий объясняется рядом причин: доминирование индивидуальных владельцев транспортных средств на всех автомобильных дорогах; высокая плотность автомобильного трафика. Более того, высокие показатели смертности на автотрассах являются причиной повышенного внимания к проблеме автодорожной безопасности национальных органов власти, партий, СМИ, неправительственных организаций. В регулирование автомобильного движения активно вовлечены ведомства, обеспечивающие правопорядок. А именно сфера внутренних дел – одна из самых

сложных областей интеграционного строительства. Интеграция в области внутренних дел и юстиции идет медленнее, чем в сфере экономики. Тем не менее, наднациональные институты Евросоюза заняты не только либерализацией рынка автотранспортных услуг, но и поддержкой действий национальных властей в области автодорожной безопасности

Нормативное правовое регулирование отношений в сфере грузового автотранспорта. В грузовых перевозках ЕС, как уже отмечалось, ведущая роль принадлежит автомобильному транспорту, поскольку он осуществляет 44% грузовых перевозок. Этим обусловлено большое количество нормативно-правовых актов Евросоюза, посвященные урегулированию вопросов, связанных с автотранспортом. Основные нормативные документы в области регулирования международных автомобильных перевозок грузов готовятся в рамках ЕЭК ООН, которая располагается в Женеве.

Законодательные документы ЕС делятся на группы:

1) конвенции (договоры) – документы, определяющие обязательные для выполнения требования подписавшими их сторонами. Договоры обычно согласовываются и подписываются на межправительственной основе и в необходимых случаях утверждаются национальными парламентами для согласования с внутренним законодательством;

2) правила – документы, обязательные для исполнения во всех станах, входящих в ЕС, независимо от норм внутреннего законодательства. Однако штрафные санкции, налагаемые за нарушение правил, определяются законодательством конкретной страны;

3) директивы – определяют необходимый уровень требований и не ограничивают средства для их достижения;

4) определения – обычно вносятся по конкретным проблемам, масштаб которых носит локальный характер (например, недостаточная пропускная способность на конкретном таможенном переходе). Определения обязательны для всех стран, которым они адресованы;

5) рекомендации и мнения – разрабатываются Советом ЕС или ЕЭК.

Основными группами норм права Евросоюза в сфере автомобильного транспорта являются:

1. Правовые нормы, регулирующие перевозку грузов, которые содержатся преимущественно в регламентах. Регламент № 881/92 регулирует условия доступа к рынку автомобильных перевозок грузов внутри Евросоюза или транзитом. Регламентом установлены унифицированные правила для выдачи национальными органами государств-членов разрешения на осуществление таких перевозок (Unionauthorization) и

водительской аттестации (driverattestation). Регламент № 3118/93 устанавливает условия для свободного доступа перевозчиков-нерезидентов осуществлять перевозки грузов автомобильным транспортом. Полностью либерализированным этот вид автомобильных перевозок на постоянной основе стал с 1 июля 1998 г.

2. Правовые нормы, регулирующие перевозку пассажиров, также содержащиеся в основном в регламентах. Регламент № 684/92 о общие правила перевозки пассажиров междугородными и городскими автобусами применяется для международной перевозки пассажиров автобусом междугородного сообщения и городским автобусом в пределах территории Евросоюза перевозчиками, которые наемные, работают за плату или зарегистрированные в государстве-члене. В случае перевозки из государства-члена к третьей страны и наоборот этот Регламент применяется в части поездки на территории государства-члена после заключения необходимого соглашения между Евросоюзом и третьей страной. Основным методом регулирования пассажирских перевозок является выдача лицензий на пассажирские перевозки, в соответствии с которыми перевозчик имеет доступ к рынку международной автомобильной перевозки пассажиров. Регламент Совета № 12/98 устанавливает условия, на которых перевозчики-нерезиденты могут предоставлять транспортные услуги в области перевозки пассажиров в пределах государств-членов Евросоюза. Указанный Регламент касается нерегулярных автобусных перевозок пассажиров для регулярных специальных перевозок, согласованных контрактом между организатором и перевозчиком, таких как перевозка рабочих, студентов, а также обычных регулярных международных перевозок пассажиров. Таким образом, полная либерализация осуществления перевозок пассажиров автомобильным транспортом, включая каботажные перевозки, началась с момента вступления в силу указанным Регламентом, то есть с 1999 г.

3. Правовые нормы, регулирующие безопасность дорожного движения, преимущественно содержащиеся в директивах, обеспечивают гармонизацию законодательств государств-членов Евросоюза. Директива Совета № 93/704 вводит создания базы данных дорожно-транспортных происшествий и определяет, что государства-члены должны ввести статистику дорожных происшествий, которые приводят к смерти или повреждения, которые случаются на их территории. Директива № 96/96 предусматривает гармонизацию законодательств государств-членов относительно проверок пригодности к эксплуатации автомобилей и автоприцепов. Директива № 2003/20 устанавливает усилены требования относительно обязательного использования ремней безопасности. Директива № 2004/54 устанавливает минимальные требования по безопасности в туннелях в трансевропейской автомобильной сети. Директива № 2006/126

относительно водительских удостоверений устанавливает, что все национальные водительские удостоверения должны признаваться в каждой стране. Директивой вводится единый стандарт для водительских удостоверений и общие требования по их выдаче. Директива № 2007/38 регулирует вопросы переоснащение зеркал заднего вида для грузовых автомобилей с целью сокращения «мертвых зон».

4. Правовые нормы, устанавливающие технические требования к автомобильному транспорту, содержащиеся преимущественно в директивах, что обеспечивает надлежащий уровень гармонизации законодательств государств-членов. Директива № 70/156 о сближении законодательства в государствах-членах относительно утверждения типа автомобилей и прицепов к ним основывается на положениях Женевской конвенции 1958 г. и устанавливает процедуры утверждения типа колесных транспортных средств. Директива № 2000/30 устанавливает нормы относительно дорожного технического контроля пригодности к использованию на автодорогах транспортных средств, используемых в Евросоюзе. Директивой установлен принцип, согласно которому каждый дорожный контроль должен проводиться без дискриминации по признаку государственной принадлежности водителя или государства регистрации, или государства пропуска к движению транспортного средства.

5. Правовые нормы, регулирующие тарифную и ценовую политику на автомобильном транспорте. Автодороги в Евросоюзе делятся на такие основные категории: платные автодороги, на которых пользователи платят за проезд по автомагистралям; система «Eurovignettes», что предполагает платный проезд грузовых автомобилей по любой дороге (выдается годовой пропуск); безвозмездные автодороги. С целью мониторинга рынков грузов был принят Регламент Совета № 4058/89 о фиксировании ставок для перевозки грузов автомобильным транспортом между государствами-членами. Регламент предписывает, что с целью наблюдения за рынками грузов грузовые предприятия, экспедиторы, фрахтовые брокеры и другие транспортные агенты должны передавать по требованию компетентных органов власти информацию относительно ставок на рынке международных автомобильных перевозок грузов. Директива Европарламента и Совета № 1999/62 о взыскании платы с грузового транспорта за использование некоторых автодорог («Vignette») определяет, что во время перевозки грузовыми автомобилями устанавливается минимальный размер сборов с транспортных средств, максимальный предел платы за право доступа на автодорожную сеть. Налоги, сборы, платежи взимаются лишь за использование автомагистралей и многорядных дорог, мостов, тоннелей и горных дорог. Платежи за использование должны быть пропорциональны длительности использования инфраструктуры и имеют

сопоставимость с затратами, необходимыми для поддержания и ремонта соответствующей инфраструктуры. Государства-члены могут менять ставки сборов в соответствии с классом каждом государстве-члене. Эта директива не препятствует применению специальных налогов и сборов, которые взимаются во время регистрации транспортного средства или применяются к транспортным средствам, превышающих норму массы или габаритного размера; платы за парковку или сборов за городское транспортное движение; регулярных сборов, предназначенных для борьбы с накоплением транспорта на дорогах, которое возникает в зависимости от времени и места.

6. Правовые нормы, регулирующие инфраструктуру автомобильного транспорта. Эта группа норм, которая регулируется преимущественно директивами и рекомендациями Комиссии, является новой для Евросоюза и находится на этапе становления. Директива № 2008/96 устанавливает требования по безопасности инфраструктуры, включая парковочные зоны [69].

В ЕС существует нормативно-правовая регламентация осуществления грузовых автомобильных перевозок внутри стран союза - Положение ЕС/1072/2009, вступившее в силу 14 мая 2010 года. Положение определяет возможность любого автомобильного перевозчика, зарегистрированного в государстве-члене ЕС и обладающего лицензией Community license, осуществлять международные автотранспортные операции на всей территории ЕС. Вся международная деятельность автомобильных перевозчиков классифицирована в Положении по трем категориям:

- двусторонние международные автомобильные перевозки грузов (перевозка из страны регистрации или в страну регистрации);

- международные автомобильные перевозки грузов, именуемые как «кросс-трейд» (пункты отправления и назначения груза находятся в двух различных государствах ЕС, но сам перевозчик зарегистрирован в третьей стране ЕС);

- каботажные перевозки грузов (пункты отправления и назначения находятся в одной и той же стране ЕС, но не в стране регистрации компании-перевозчика).

В странах ЕС на объемы перевозок грузов по ряду категорий никаких ограничений нет, но каботажные перевозки ограничены и по числу поездок с грузом, и по их продолжительности на территории другой страны ЕС.

В среднем по ЕС 76% объемов международных перевозок приходится на двусторонние сообщения, 20% – на «кросс-трейд» и 4% на каботаж. Однако для отдельных стран ЕС соотношения могут быть другими. Так, например, почти все 100% международных перевозок для кипрских компаний являются двусторонними, перевозчики Литвы 75% объемов осваивают в «кросс-трейде», а автомобильные перевозчики из

Люксембурга до 18% объемов достигают, работая в каботаже на территории Франции и Германии [70].

Если обобщенно говорить о доли присутствия национальных перевозчиков ЕС на рынке обеспечения своих экспортно-импортных перевозок грузов, то она в среднем по ЕС составляет примерно 82%, оставшиеся 18% экспортно-импортных перевозок - это в большинстве своем «кросс-трейд» перевозчиков из других стран ЕС. Получается, что международные перевозчики своих стран доминируют и контролируют автотранспортную логистику своей внешней торговли. При этом, конечно, предпочтения отдаются перевозчикам из «новых» стран ЕС по соображениям более низких ценовых показателей.

Развитие каботажа – одна из ключевых тенденций рынка автотранспортных услуг в ЕС. Пока доля каботажа в общих объемах автомобильных перевозок в рамках ЕС невелика, примерно, 1,2%. Однако темпы их роста значительны – 15-17% в годовом исчислении. Для целей развития конкуренции ЕС ослабляет количественные ограничения по числу поездок с грузом по территории других стран, а также их продолжительности. Положение ЕС/1072/2009 одной из целей развития каботажа провозгласило повышение эффективности автомобильных перевозок путем сокращения холостых пробегов автотранспортных средств после разгрузки товаров, перевозимых в международных сообщениях. Сокращению доли холостых пробегов автотранспортных средств придается громадное значение также и для улучшения экологических характеристик окружающей среды.

Опыт Европейского союза в части подготовки водителей и специалистов, осуществляющих международные автоперевозки. С 10 сентября 2009 года вступила в силу директива Евросоюза, предписывающая владельцам транспортных компаний один раз в пять лет проводить комплексную подготовку водителей коммерческих машин. Курс продолжительностью 35 часов включает обучение правилам экономичной и безопасной езды, оказанию первой доврачебной помощи на дорогах, грамотному креплению грузов и знанию законодательных актов в области перевозки грузов автомобильным транспортом. Тематика наполнения программы и сроки ее проведения установлены отдельно в каждой стране. К примеру, ускоренный курс программы, которую подготовила VolvoTrucks, которая дополнена в соответствии с новыми требованиями ЕС и способствует повышению профессиональных навыков водителей грузовиков, а также повышает качество и безопасность перевозок. Обучение водителей проводят по пяти основным курсам:

- «Эффективное вождение»;
- «Безопасное вождение»;
- «Здоровье и первая помощь на дороге»;

- «Транспортные перевозки и законодательство»;

- «Безопасность грузоперевозок».

Первые три курса обязательны во всех странах. И некоторые государства пока ими и ограничиваются, например Польша. Но это не означает, что другие проблемы, оставшиеся за рамками программы повышения квалификации, их не волнуют. Просто дополнительную подготовку водители в этих странах проходят во время обучения на категорию «Е» в организациях вроде советского ДОСААФ или российского ОСТО. Но есть и те, кого такой компромисс не устраивает. В Голландии, Германии, Швеции обязательными являются все пять курсов. Важно то, что курсы не привязаны к какой-то определенной марке грузового автомобиля, поскольку у многих клиентов Volvo в автопарке присутствуют машины разных брендов. Курсы можно пройти как после покупки нового автомобиля, так и в процессе эксплуатации.

Эффективное вождение. Раньше этот курс назывался «Экономичное вождение» и был нацелен только на экономию топлива. Сейчас он называется «Эффективное вождение», и это не просто игра слов. Смысл теперь сводится еще и к сокращению расходов на ТО и ремонт, экономии смазочных материалов и продлению ресурса техники. Такие инвестиции напрямую влияют на уменьшение эксплуатационных издержек перевозчика, и это доказано на практике как у дальнобойщиков, так и у городских дистрибуторов.

Безопасное вождение. Курс «Безопасное вождение» предусматривает действия дальнобойщика при аварии, а также роли водителя, оценки риска, систем безопасности, типов аварий и сложных дорожных условий. Инструкторы рекомендуют вначале думать о собственной безопасности. Скажем, если случилось ДТП, не нужно бросаться на дорогу и смотреть, чем помочь пострадавшим. Такой «маневр» может быть опасным для самого водителя и лучше не рисковать.

В конечном итоге курс «Безопасное вождение» дает знания о безопасной эксплуатации транспортных средств, уменьшает простои техники из-за аварий, снижает риск получения ранений и травм, а также уменьшает вероятность наступления страховых случаев.

Здоровье и первая помощь на дороге. В процессе обучения слушателям рассказывают о факторах, влияющих на здоровье водителя. В прицеле занимающихся оказывается правильное и здоровое питание, рассматривается влияние алкоголя и наркотических препаратов, анализируется стресс и переутомление. Как ни странно, это вызывает даже больший интерес, чем вторая часть курса. В то же время, она охватывает

первую помощь при ожогах и обморожении, меры при химическом отравлении, действия при аварии и оказание первой доврачебной помощи пострадавшему в ДТП.

Как и в курсе «Безопасное вождение», в программе обучения «Здоровье и первая помощь на дороге» есть практические советы. Рекомендуемые действия водителя при аварии не отличаются оригинальностью, но они позволяют подготовить человека к ответственному поведению в тяжелой психологической обстановке. Важность грамотных действий обусловлена тем, что большинство пострадавших в ДТП умирает на месте аварии из-за несвоевременного оказания медицинской помощи.

Транспортные перевозки и законодательство. Курс обучения – «Транспортные перевозки и законодательство» охватывает организацию перевозки грузов автомобильным транспортом и логистику, показывает взаимосвязь роста ВВП и развития транспортных систем, касается условий для развития дорожной сети и т. д.

Дальнобойщиков, подписавшихся на этот курс, учат азам перевозок в плане оформления и предъявления инспекторам ДПС, сотрудникам транспортной инспекции и таможенных органов документов на перевозку груза (CMR, MDP), страховок на перевозимое имущество, автомобиль и саму перевозку. Подробно разъясняется, как оформлять дополнительные разрешения ADR на перевозку опасных грузов, а также на транспортировку негабаритных неделимых грузов.

Безопасность перевозки грузов. Первым делом здесь рассматривают факторы, влияющие на сохранность груза при определенном виде перевозки, погодных условиях и во время погрузки и разгрузки транспортного средства. Инструкторы доводят обучаемым особенности верхней, боковой и фронтальной погрузки и разгрузки, учат «читать» идентификационные таблички, определяя по ним тип кузова и важнейшие параметры прицепа, полуприцепа или кузовной надстройки. Маркировка помогает определить грузоподъемность кузова и сообщает другие сведения. Подробно рассматривается крепеж и область его применения.

Приоритет – «зеленая логистика». В последнее время в ЕС актуальными становятся принципы «зеленой логистики», которые осуществляются на основе двух параллельно реализуемых подходов: государственного и рыночного.

Принципы устойчивого развития в государственном управлении. Переход к устойчивому развитию в государственном управлении транспортом предусматривает следующие основные направления:

– ужесточение технических стандартов, введение все более безопасных и экологичных транспортных средств и топлив. Примером является система стандартов "Евро", разработанных ЕЭК ООП для регулирования экологических параметров

автомобилей. Требования этой системы постоянно ужесточаются: от уровня Евро-1 (1992) до Евро-6, введение которого осуществлено с 2014 г.;

– всемерное стимулирование переключения перевозок с экологически наиболее проблемного вида транспорта – автомобильного – на другие виды транспорта. Это направление проявляется, в частности, во всемерной поддержке на государственном и международном уровне развития интермодальных перевозок;

– применение в системе транспортных налогов и сборов принципа «загрязнитель платит». Так, например, в рамках применения этого принципа автотранспортные компании должны полностью возмещать (за счет повышенных налогов на топливо или специальных экологических сборов) наносимый окружающей среде ущерб, который в настоящее время компенсируется, в основном, за счет бюджетов различных уровней. С точки зрения концепции устойчивого развития бюджетное возмещение создает неоправданные рыночные преимущества для экологически недружественного вида транспорта.

Государственный подход к реализации принципов устойчивого развития строится на сочетании обязательных требований и ограничений со стимулами, оставляющими субъектам рынка право выбора, но дающими им определенные преимущества при выборе «зеленых» решений. Так, переход к производству и эксплуатации транспортных средств все более высоких экологических классов может осуществляться как принудительно – путем поэтапного ввода в действие соответствующих стандартов, так и на основе стимулирующих мер вроде льготного налогообложения или предоставления иных преференций для операторов, эксплуатирующих более экологичные автомобили.

Государственный подход в полной мере реализован в действующей в настоящее время «Белой книге» европейской транспортной политики. Приоритеты экологичность и энергоэффективность транспорта занимают в документе центральное место. «Белая книга» содержит 40 конкретных инициатив, которые должны быть реализованы на транспорте ЕС для устранения целого ряда барьеров, препятствующих повышению транспортной подвижности людей и росту европейской экономики. В то же время должна быть радикально снижена зависимость Европы от нефтяного топлива, а углеводородные транспортные выбросы в атмосферу должны снизиться к 2050 г. на 50%.

Принятая в 2011 г. «Белая Книга-2011. К единому европейскому транспортному пространству – через создание конкурентоспособной и ресурсно-эффективной транспортной системы» является очередным концептуальным документом, на основе которого ЕС будет определять политику развития европейского транспорта на ближайшие десятилетия.

«Белая Книга» ставит двуединую цель – завершить создание общеевропейского транспортного пространства и резко снизить негативные экологические эффекты транспорта, добившись к 2050 г. снижения объемов выбросов в атмосферу парниковых газов на 60%. Документом обозначены десять основных задач:

1) вдвое уменьшить использование автомобилей на нефтяных топливах в городах к 2030 г.; полностью исключить его к 2050 г.; практически освободить от выбросов С02 городскую грузовую логистику к 2030 г.;

2) обеспечить применение экологичных авиатоплив в размере 40% от общего их потребления к 2050 г. Также к 2050 г. снизить на 40–50% токсичность по С02 судовых топлив;

3) обеспечить к 2030 г. переключение 30% (а к 2050 г. – 50%) автомобильных перевозок на расстояние более 300 км на железнодорожный и водный транспорт за счет создания эффективных и «зеленых» транспортных коридоров;

4) завершить к 2050 г. создание европейской сети высокоскоростных железных дорог. Утроить к 2030 г. их протяженность. Обеспечить к 2050 г. перевозку основной части пассажиров, путешествующих на средние расстояния, по железной дороге;

5) обеспечить к 2030 г. создание в основном мультимодальной транспортной сети ЕС, завершив ее создание к 2050 г. с необходимым информационным обеспечением;

6) к 2050 г. обеспечить соединение всех базовых аэропортов с железнодорожной сетью, преимущественно – высокоскоростной. Обеспечить также соединение основных морских портов с сетью грузовых железных дорог и, где возможно, - с внутренними водными путями;

7) внедрить до 2020 г. модернизированную инфраструктуру управления воздушным движением и завершить создание единого европейского воздушного пространства. Внедрить аналогичные системы управления движением па наземном и водном транспорте. Внедрить европейскую систему глобальной спутниковой навигации Galileo;

8) к 2020 г. создать основы для формирования единой европейской мультимодальной информационно-управляющей системы и системы взаиморасчетов;

9) к 2050 г. снизить практически до нуля смертность в результате дорожно-транспортных происшествий (ДТП). К 2020 г. снизить вдвое количество ДТП. Обеспечить мировое лидерство ЕС в сфере безопасности перевозок и транспортной безопасности на всех видах транспорта;

10) добиться применения в полном объеме принципов «пользователь платит» и «загрязнитель платит» для недопущения дисбалансов и субсидирования наносящих

экологический ущерб видов транспортной деятельности. Обеспечить достаточные доходы для будущих инвестиций в транспортную систему.

Для решения перечисленных задач в «Белой Книге» определен перечень 40 инициатив, т.е. направлений конкретных действий. Среди них – дальнейшее ужесточение экологических стандартов, введение «экологических» приоритетов в систему оплаты услуг инфраструктуры, стимулирование инноваций и мер по рационализации перевозок, дающих экологический результат, и т.п.

После принятия «Белой Книги» началась разработка пакета нормативных правовых актов, создающих основу для реализации ее положений.

3.2. Формирование и регулирование условий в сфере пассажирского автомобильного транспорта в ЕС

Пассажирские автомобильные перевозки остаются доминирующим видом транспорта в ЕС, на который приходится более 70 % общего объема перевозок (рисунок 3.1). [71].

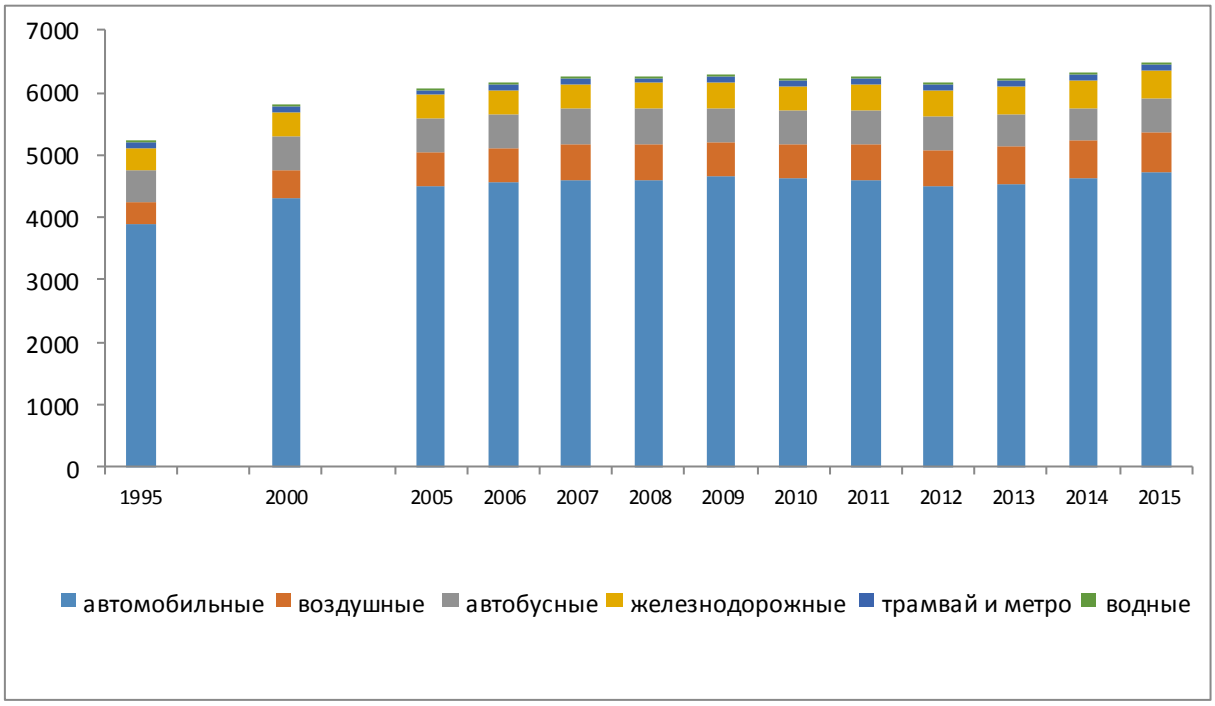

Рисунок 3.1 – Объем пассажирооборота и распределение перевозок в странах ЕС-28 (млн. пассажиро-километров).

Источник: [71].

В страновом разрезе в европейских странах основным видом транспорта, который обеспечивал перевозки пассажиров, также являлся автомобильный транспорт. На легковые пассажирские автомобили приходилось 83,1% внутренних пассажирских

перевозок граждан в ЕС в 2015 году[7] (рисунок 3.2). Относительные небольшие доли в общем объеме трафика занимали перевозки автобусами и троллейбусами (9,2%) и поездами (7,7%) [72]. И такая динамика сохранялась с 2006 года: доля легкового автотранспорта варьировалась в диапазоне 82,6%-83,6%. Только в небольшом объеме Незначительно выросла доля перевозок железнодорожным транспортом с 7,1% в 2006 году до 7,7% в 2015 году (хотя в периоды с 2008 по 2009 годы и с 2012 по 2013 годы наблюдалось небольшое снижение) и соответственно сократился удельный вес автобусных и троллейбусных перевозок с 9,7% в 2006 году до 9,2% в 2015 году (причем наибольшее сокращение было в период между 2008 и 2009 гг.).

Среди государств-членов ЕС относительная значимость легковых автомобилей была самой высокой в 2015 году в Португалии, где на автомобильные перевозки приходилось 89,4% пассажирских перевозок.

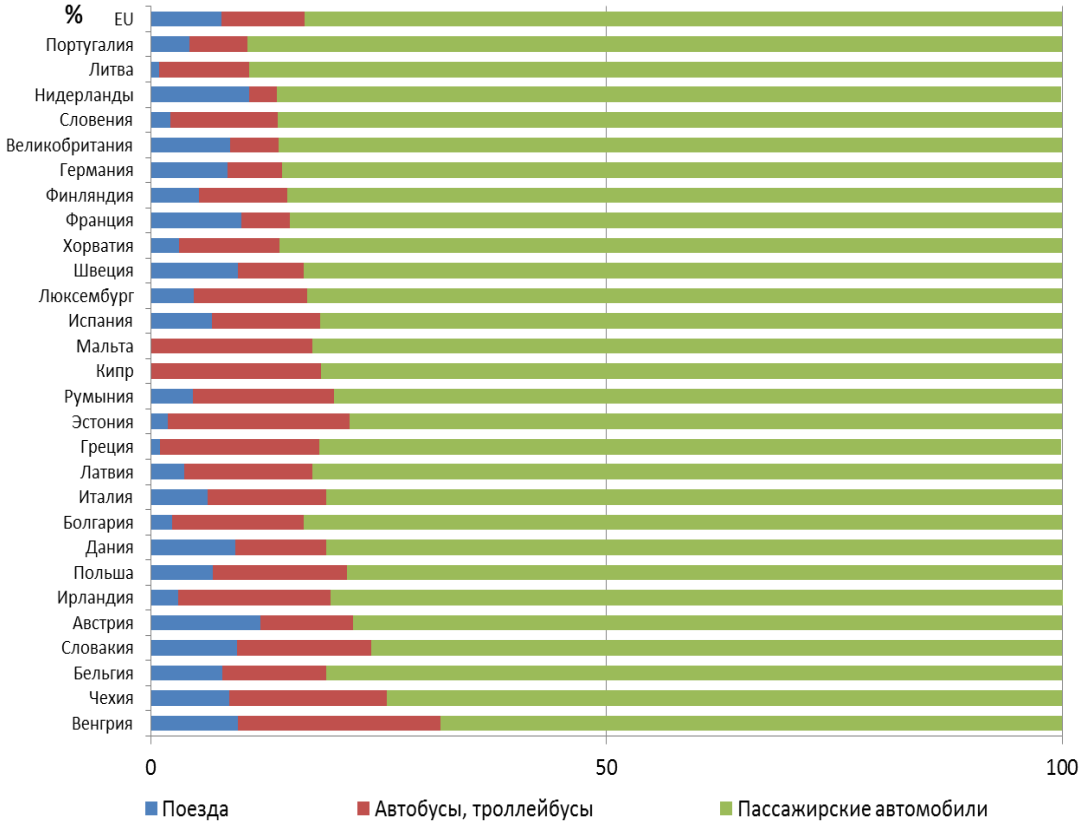

Рисунок 3.2 – Распределение перевозок[8] по видам пассажирского транспорта в отдельных странах Евросоюза (% от общего числа внутреннего пассажирооборота).

Источник: [72]

[7] Здесь учитывались только перевозки на легковых автомобилях, автобусах, троллейбусах и поездах.

[8] Данный показатель основывается на данных, выраженных в пассажиро-километрах. Совокупный объем внутренних пассажирских перевозок исключает внутренние воздушные и водные перевозки.

А также в Литве (89,2%), Словении и Нидерландах (86,1%), Великобритании (86%), Хорватии (85,9%), Германии (85,6%), Финляндии (85%), Франции (84,8%). Наиболее низкое значение данного индикатора наблюдалось в Венгрии (68,2%). В среднем доля легкового автотранспорта по странам ЕС составила 82%. Такой высокий уровень охвата пассажирских перевозок легковым транспортом диктует повышенные требования, как к безопасности самих перевозок, так и к уровню квалификации водителей, оборудованию транспортных средств и качеству дорожного покрытия.

Транспортная политика Евросоюза нацелена на унификацию пассажирских перевозок, чтобы пассажиры пользовались одинаковыми стандартами в любой из стран ЕС. Пассажиры должны иметь разнообразную информацию о своем путешествии: о бронировании и ценах билетов, условиях доставки багажа и возмещения ущерба в случае его потери или порчи, условиях передвижения транспорта и др. С учетом этого законодательство ЕС защищает права пассажиров на различных видах транспорта.

Стратегия дорожного транспорта Европы предполагает содействие эффективному обслуживанию автомобильных пассажирских перевозок, создание равных конкурентных условий для перевозчиков, поощрение безопасных и экологически чистых стандартов, обеспечение социальной гармонизации, свободное применение правил перевозок без ущемления прав каких-либо групп населения. Существующее европейское законодательство устанавливает общие правила доступа к профессии на рынок, регулирует минимальные стандарты рабочего времени, времени вождения и периодов отдыха, включая применение тахографов, устанавливает налоги на транспортные средства, а также правила взимания дорожных сборов и платежей. Кроме этого, регулируются размеры и максимальные веса дорожных транспортных средств. Одной из задач является увеличение числа безопасных и комфортных парковочных мест в трансъевропейской дорожной системе.

Законодательство ЕС в сфере пассажирских автомобильных перевозок включает основные разделы, подлежащие регулированию: допуск к профессии, допуск к рынку автомобильных пассажирских перевозок, требования к транспортным средствам, защита прав пассажиров (приложение М).

Допуск к профессии. Данные положения законодательной базы регулируют квалификацию водителей, условия вождения, режим труда и перерывов, а также деятельность транспортных менеджеров (т.е. тех лиц, которые занимаются организацией транспортных перевозок). Большое внимание здесь уделяется подготовке водителей и методам контроля.

С целью гармонизации общей транспортной политики на территории стран Евросоюза было принято решение использовать единую модель водительских прав. В 1991 году была принята Директива Совета 91/439/ЕЕС, которая устанавливала единые требования к водительским правам. Если документы, подтверждающие квалификацию водителя, выданы в странах ЕС, то такие права признаются всеми странами Евросоюза.

В Евросоюзе значительно больше категорий водительских прав, чем в странах ЕАЭС, которые зависят от вида управляемого транспортного средства. В подкатегории D1, D1+E входят маршрутки. К подкатегориям D, D+E относятся автобусы.

Минимальные профессиональные требования, предъявляемые к претендентам, желающим получить водительские права (категории C1, C1+E, C+E, D1, D1+E, D, D+E) установлены *Директивой 2003/59/ЕС* «О базовой квалификации и периодической подготовке водителей некоторых автотранспортных средств, занятых в перевозке товаров или пассажиров». Она дополняет правила 3820/85, а также Директиву 91/439/ЕЕС и отменяет Директиву 76/914/ЕЕС. Эти требования касаются всех, кто хочет работать водителем на территории ЕС, независимо от того, является он гражданином Евросоюза или нет.

Для профессиональной работы в качестве водителя требуется не только базовая подготовка, но и обязательное повышение квалификации в установленные сроки. С этой целью в ЕС созданы две системы: базовой квалификации и периодической переподготовки водителей и иного персонала, имеющего отношение к выполнению автомобильных перевозок. Для получения свидетельства профессиональной квалификации водитель должен пройти обучение (программа рассчитана на 280 часов) и сдать экзамен. Кроме того, каждые 5 лет он обязан посещать курсы повышения квалификации длительностью 35 часов [73].

Директива 2003/59/ЕС регулирует условия получения начальной квалификации и периодического обучения водителей, содержит требования для получения водительских прав, включающие не только правила дорожного движения, но и меры по оказанию неотложной медицинской помощи и правила вежливого отношения к пассажирам.

Водительские права содержат условия допуска водителя к управлению транспортным средством той или иной категории. Минимальный возраст для управления транспортным средством в зависимости от категории может составлять от 16 до 24 лет. С 16 лет разрешается управление мотоциклами, с 18 – легковым автомобилем, с 24 - автобусом. Верхних возрастных ограничений не существует. Все зависит от состояния здоровья гражданина.

Законодательно определяются теоретические и практические навыки, которыми должны обладать будущие водители для успешной сдачи экзамена. Каждый желающий получить водительские права должен продемонстрировать хорошие знания правил дорожного движения, умение управлять желаемой категорией транспортного средства, починить возникшую неисправность. Будущий водитель должен осознавать всю опасность дорожного движения, понимать свою ответственность в момент управления автомобилем, проявлять бдительность и внимание к другим участникам дорожного движения, относиться с уважением и незамедлительно выполнять все указания дорожной полиции. Все эти требования проверяются в процессе сдачи экзамена на получение водительских прав.

Также в Директиве подробно освещаются порядок и форма принятия экзамена. Теоретические познания проверяются в форме письменного теста. В ходе теоретического тестирования могут также проверяться умения ориентироваться в дорожных картах. Практическая часть сдается в присутствии инструктора. Кроме того, в процессе сдачи экзамена лица демонстрируют умение подготовить транспортное средство к безопасному движению, а также способность передвигаться в большом транспортном потоке [74].

Сдаче экзамена предшествует медицинское обследование. В основном проверяются зрение, слух, сердце, невралгические расстройства, психическое состояние, проблемы с почками, наркотическая зависимость, злоупотребление алкоголем. Водители автобусов проходят медицинскую комиссию раз в пять лет.

Директива 2006/126/ЕС о водительских правах (основана на внесении изменений в Директиву № 91/439/ ЕЭС) вступила в действие в 2013 году. В 2015 году в нее были внесены определенные корректировки. С 19 января 2013 года водительские удостоверения выдаются в форме кредитной карты. Срок действия зависит от каждой страны. Срок в 10 лет устанавливают Бельгия, Болгария, Хорватия, Чешская Республика, Эстония, Италия, Испания, Венгрия, Ирландия, Литва, Латвия, Люксембург, Мальта, Нидерланды, Португалия, Румыния, Словения, Швеция, Великобритания. Страны, выдающие права на 15 лет: Австрия, Кипр, Германия, Дания, Финляндия, Франция, Греция, Польша, Словакия [75]. Пластиковые удостоверения содержат информацию о владельце, дату выдачи и срок действия.

Директива 2002/15/ЕС устанавливает требования в отношении организации рабочего времени всех лиц, выполняющих пассажирские перевозки. Рабочая неделя не должна длиться более 48 часов (время может быть увеличено до 60 часов при условии, что в течение 4 месяцев не будет превышено 48 часов в неделю). Максимальное время работы без перерыва – 6 часов.

Регламент 561/2006 устанавливает максимальное время, которое водитель, осуществляющий автомобильные перевозки пассажиров, может провести за рулем. Разрешенное ежедневное время вождения – не более 9 часов. Два раза в неделю это время можно продлить до 10 часов. Общее время вождения не должно быть больше 56 часов в неделю и накопленных 90 часов за 2 недели работы. Каждые 4,5 часа водитель обязан делать перерыв на отдых продолжительностью не менее 45 минут. Этот перерыв может разделен на две части: перерыв не менее 15 минут, за которым следует перерыв не менее 30 минут, каждый из которых соответственно распределен по периоду вождения.

Контроль за соблюдением такого режима вождения и отдыха осуществляется при помощи тахографов. Система цифровых тахографов предусматривает 4 вида карточек: карточка водителя (принадлежит конкретному лицу и выдается на срок не более 5 лет), карточка предприятия, мастерской и контроля. По требованию инспекторов водитель обязан предъявить не только текущую тахограмму, но и за предыдущие 28 дней, а также распечатки с цифрового тахографа и записи вручную.

Доступ к рынку автомобильных пассажирских перевозок. Основным принципом транспортной политики является свободный доступ перевозчиков соответствующей квалификации на рынки стран ЕС без дискриминации по признаку гражданства или места образования. Для осуществления коммерческих автомобильных пассажирских перевозок требуется лицензия, которая может быть выдана в любой стране Евросоюза. Но сама лицензия унифицирована и выдается в установленном порядке. Евросоюз не ограничивает количество выдаваемых лицензий.

Регламент (ЕС) № 1071/2009 регулирует правила выдачи лицензий на осуществление автомобильных перевозок на территории стран ЕС. Согласно этим правилам перевозчик должен иметь: одно или более транспортных средств в собственности или на других законных основаниях (например, в аренде), регистрацию в какой-либо из стран ЕС, высокий уровень профессионализма и хорошую репутацию. Достойная репутация предполагает отсутствие серьезных нарушений, к которым могут быть отнесены: работа без лицензии или водительского удостоверения, нарушение режимов вождения, отсутствие тахографа или искажение его показаний, использование автомобиля без техосмотра, наличие ДТП и др. Кроме того, автоперевозчик должен обладать достаточными финансовыми ресурсами: не менее 9 тыс. евро при эксплуатации одного автобуса и дополнительные 5 тыс. евро на каждый последующий автомобиль. Наличие средств подтверждается данными заверенного бухгалтерского баланса. В расчет могут быть приняты банковская гарантия или страховой полис. Государственные органы стран ЕС должны вести национальные регистры автомобильных перевозчиков,

обмениваться информацией и контролировать выполнение ими лицензионных требований не реже 1 раза в 5 лет.

Регламент (ЕС) № 1072/2009 устанавливает положения, которые должны выполнять предприятия, намеревающиеся действовать на международном рынке автомобильных перевозок и на национальных рынках. Он включает положения, касающиеся документов, которые должны быть выданы таким предприятиям государством-участником регистрации (лицензия Сообщества), а также водителям из третьих стран (аттестация водителей).

Регламент ЕС №1073/2009 «Об общих правилах доступа к международному рынку автобусного сообщения и внесении поправок в Регламент (ЕС) № 561/2006» [76]. Включает в себя 8 глав (общие положения, лицензия общества и доступ на рынок, регулярные перевозки, подлежащие легализации, разовые перевозки и другие виды перевозок, не требующие разрешения, каботаж, средства контроля и санкции, исполнение и заключительные положения).

Для осуществления международных автомобильных перевозок необходимо получить лицензию Сообщества (Community licence). Выдается на срок 10 лет. Любой оператор, который имеет эту лицензию, получает доступ к международному рынку пассажирских перевозок стран ЕС. Этот документ выдается уполномоченным органом каждой страны при выполнении перевозчиком целого ряда условий. Во-первых, перевозчик должен иметь полномочия для осуществления данного вида деятельности. Во-вторых, он должен соответствовать условиям доступа к профессии в ЕС. В-третьих, он соблюдает требованиям законодательства в отношении установленных стандартов для водителей и транспортных средств.

Каждый перевозчик обязан иметь заверенную копию данной лицензии при осуществлении перевозок транспортным средством в целях обеспечения контроля со стороны уполномоченных органов. Регламент ЕС содержит требования, которым должны удовлетворять транспортные средства, чтобы быть допущенными на рынок Евросоюза.

- они должны регулярно оказывать транспортные услуги на территории своей страны и иметь национальную лицензию компетентного органа;

- они могут оказывать специальные регулярные услуги, которые не требуют национального разрешения, если это предусмотрено договором между организатором и транспортным оператором;

- они могут оказывать периодические услуги (например, одноразовая туристическая поездка) и др.

Операции с каботажем (национальные пассажирские перевозки, осуществляемые операторами-нерезидентами) также регулируются Регламентом (ЕС) 1073/2009. Любой перевозчик, который имеет лицензию Сообщества, может осуществлять: специальные рейсы на постоянной основе согласно договору, между организатором и перевозчиком, периодические рейсы, и регулярные рейсы в рамках международных маршрутов. В Евросоюзе не разрешаются каботажные городские и пригородные автомобильные перевозки пассажиров.

Для выполнения регулярных международных маршрутов необходимо получить еще одно разрешение (Authorisation), где будут указаны направление движения, расписание рейса, вид перевозки. Такое разрешение выдается на 5 лет и при необходимости может быть передано субподрядчику. На каждую поездку должен оформляться путевой лист, где должны быть указаны сведения о перевозчике и данные о маршруте.

Технические требования к транспортным средствам. Транспортные средства, используемые для пассажирских перевозок, должны удовлетворять определенным требованиям. *Директива 2001/85 ЕС* устанавливает требования к конструкции автомобилей, планировке кузова и салона, условиям обеспечения безопасности пассажиров, в том числе с ограниченными возможностями.

Директива 96/53/ЕС устанавливает габариты автобусов для международных пассажирских перевозок [77]. Например, максимальная длина автобуса с тремя осями не может превышать 13,5 метров (сочлененного автобуса 18 метров), высота – 4 метра, ширина – 2,55 метра, а вес автобуса не может превышать 26 тонн. При этом, если параметры транспортного средства не соответствуют национальным стандартам страны ЕС, но отвечают требованиям Евросоюза, то компетентные органы данной страны не вправе воспрепятствовать движению этого автомобиля.

Произошедшие изменения на рынке потребовали внесения корректировок в директиву 96/53 и появилась *Директива 2015/719* [78]. Она в частности допускает отклонения от веса, например, для автомобилей, работающих на альтернативных видах топлива. Также со времен применения предыдущей Директивы средний вес пассажиров автобуса и их багажа значительно увеличился. Учитывая ограничения веса, налагаемые Директивой 96/53, это привело к постепенному сокращению числа перевозимых пассажиров. Кроме того, оборудование, необходимое для удовлетворения текущих технических требований, таких как евро VI, увеличивает вес транспортных средств. Необходимость повышения энергоэффективности означает, что предыдущее количество пассажиров автобуса должно быть восстановлено с учетом увеличения их веса и веса их

багажа. Это можно было сделать, увеличив разрешенный вес для автобусов с двумя осями, но в допустимых пределах, которые гарантируют сохранность дорожной инфраструктуры. Тем не менее, государства-члены имеют возможность ограничивать по причинам, связанным с безопасностью дорожного движения или характеристиками инфраструктуры, передвижение определенных транспортных средств по отдельным дорогам их транспортной сети.

Директива 97/27/ЕС устанавливает требования к автобусам и большегрузным автомобилям с их подробными характеристиками, включая массу, размеры, подвески и др. [79].

Учитывая высокие требования к экологии и формирование зеленой экономики, ряд нормативно-правовых актов в Евросоюзе регулирует уровень выхлопных газов, создаваемого шума и других индикаторов. *Директива 2002/85/ЕС* требует установление ограничителей скорости для автобусов категорий М2 (масса до 5 тонн, более 8 пассажиров) и М3 (масса свыше 5 тонн). Максимально допустимая скорость для перевозки пассажиров в автобусах равна 100 км в час.

Директива 92/94/ЕЕС обязывает устанавливать специализированные устройства для ограничения скорости только в мастерских, имеющих государственное разрешение. Способ установки таких приборов должен исключать возможность их самостоятельного демонтажа и дезактивации.

С 1 мая 2006 года все новые транспортные средства для перевозки пассажиров в Евросоюзе должны быть оборудованы цифровыми тахографами (Правила Совета (ЕС) № 561/2006 от 15 марта 2006 года). Каждый водитель обязан иметь свою индивидуальную карту с микрочипом, которая вставляется в тахограф. *Регламент (ЕС) № 165/2014* ввел в действие умные тахографы второго поколения, имеющие связь с глобальной навигационной спутниковой системой (ГНСС), средство удалённой связи для раннего обнаружения и интерфейс с интеллектуальными транспортными системами. Это позволяет передавать контролирующим органам данные цифрового тахографа и информацию о весе, нагрузке на ось комплектного транспортного средства в соответствии с Директивой 96/53/ЕС.

Директива 96/96 ЕС устанавливает правила для техосмотра автомобилей и предельные нормы выбросов. В частности, автобусы должны проверяться не реже 1 раза в год.

В большинстве европейских стран действует система классификации автобусов по звездам в зависимости от степени комфортности для пассажиров и уровня сервисного обслуживания. Автобусы могут иметь класс от 1 до 4 звезд, которые учитывают

расстояние между сидениями, обивку сиденья и спинки, наличие вентиляции с возможностью индивидуального регулирования, аппарат для приготовления горячих напитков и др. Такая классификация удобна для развития туристического бизнеса и формирования единого рынка транспортных услуг.

Защита прав пассажиров. Защита прав пассажиров предусматривает обеспечение интересов граждан в случае задержки или отмены поездки, обязательную помощь лицам с ограниченной мобильностью, предоставление всей информации о перевозчике и маршруте, условиях поездки, возмещение компенсации в случае потери багажа или дорожно-транспортном происшествии.

Все пассажиры имеют набор прав, включая недискриминацию, полную информацию об условиях поездки и правах пассажиров, механизмах подачи жалоб, в частности для лиц с ограниченными возможностями. Перевозчики должны будут выплатить финансовую компенсацию инвалидам в случае повреждения их оборудования при аварии. Дополнительные права (помощь, проживание, компенсация и т. д.) будут предоставляться пассажирам, путешествующим на большие расстояния (более 250 км) [80].

Регламент 181/2011, регулирующий права пассажиров, вступил в силу 1 марта 2013 года. Новые права, применимые к международным перевозкам (т.е. более 250 км), включают:

- защиту пассажиров в случае смерти, получения травм, потерь или ущерба, вызванного дорожно-транспортными происшествиями (с возможностью обеспечения проживания в отеле до двух ночей на общую сумму 80 евро за ночь),
- конкретную помощь бесплатно для инвалидов и лиц с ограниченными возможностями и, при необходимости, бесплатную перевозку для сопровождающих лиц,
- предоставление питания в ситуациях отмены или после задержки более 90 минут в случае поездки более трех часов,
- в ситуации отмены или длительной задержки поездки, если это необходимо, обеспечить проживание в гостинице на две ночи для пассажиров на максимальную сумму в размере 80 евро за ночь. Однако перевозчики не обязаны оплачивать проживание, если задержка была вызвана тяжелыми погодными условиями или стихийными бедствиями.
- компенсацию 50% стоимости билета после более чем 120-минутной задержки с предполагаемого времени отправления, отмены поездки и если перевозчик не может предложить пассажиру пересадку или возмещение.

Если рейс задержали более чем на 2 часа, пассажир может потребовать возврат стоимости билета, или поездку по другому назначению без дополнительных затрат.

Предусмотрены также обязательные компенсации в случае потери багажа, при аварии. Если пассажир считает, что были нарушены его права, он может подать претензию перевозчику в течение 3 месяцев с даты произошедшего события. Перевозчик обязан отреагировать в течение 1 месяца и дать окончательный ответ через 3 месяца после получения жалобы.

В ЕС функционирует веб-сайт по правам пассажиров. Каждый может скачать специальное приложение на мобильный телефон и оперативно получить необходимую информацию.

Важным вопросом осуществления автомобильных перевозок является безопасность на дорогах и сокращение числа дорожно-транспортных происшествий. В 2016 году на дорогах стран ЕС погибло 25 500 человек, еще 135 000 человек получили серьезные травмы. По сравнению с предыдущим годом число погибших сократилось на 2% (на 600 человек меньше чем в 2015 году и на 6000 меньше уровня 2010 года). За последние шесть лет число умерших в ДТП в странах Евросоюза сократилось на 19% и это положительная тенденция (таблица 3.2). Страны ЕС сегодня ставят задачу сократить наполовину дорожно-транспортные происшествия в период с 2010 по 2020 годы [81]. Это требует дополнительных усилий со стороны всех участников дорожного движения. В первую очередь, от государственных органов власти, которые обеспечивают регулирование участников дорожного движения. Также важна работа структур образования, которые должны способствовать повышению уровня грамотности населения. Здесь необходима не только просветительская работа с водителями и инструкторами, но и пассажирами. Необходима эффективная работа средств массовой информации по разъяснению правил регулирования дорожного движения.

Таблица 3.2 – Смертность на дорогах на миллион жителей

	2010	2015	2016	2015 -2016[9]	2010 -2016
Бельгия	77	65	56	-13%	-24%
Болгария	105	98	99	0%	-9%
Чешская Республика	77	70	59	-16%	-23%
Дания	46	31	37	18%	-18%
Германия	45	43	39	-7%	-12%
Эстония	59	51	54	6%	-10%
Ирландия	47	36	40	13%	-11%
Греция	112	73	75	2%	-35%
Испания	53	36	37	2%	-31%
Франция	64	54	54	0%	-13%
Хорватия	99	82	73	-12%	-28%
Италия[10]	70	56	54	-5%	-21%

[9] Процентное изменение числа погибших

[10] Оценка по данным за январь-июнь

Кипр	73	67	54	*	-23%
Латвия	103	95	80	-16%	-28%
Литва	95	83	65	-22%	-37%
Люксембург	64	64	52	*	-6%
Венгрия	74	65	62	-6%	-18%
Мальта	36	26	51	*	69%
Нидерланды[11]	32	31	33	4%	3%
Австрия	66	56	49	-11%	-23%
Польша	102	77	79	2%	-23%
Португалия	80	57	54	-10%	-40%
Румыния	117	95	97	1%	-19%
Словения	67	58	63	8%	-6%
Словакия	65	57	50	-12%	-22%
Финляндия	51	49	45	-6%	-8%
Швеция	28	27	27	2%	-1%
Великобритания[11]	30	28	28	1%	-4%
ЕС	63	51,5	50	-2%	-19%

Источник: [82]

Надо отметить, что европейские дороги остаются самыми безопасными в мире: в 2016 году в ЕС было 50 дорожно-транспортных происшествий на один миллион жителей против 174 смертей на миллион во всем мире. В 2016 году странами с самым низким уровнем смертности на миллион жителей были Швеция (27), Великобритания (28), Нидерланды (33), Испания (37), Дания (37), Германия (39) и Ирландия (40). С другой стороны, самый высокий уровень смертности продемонстрировали Болгария (99), Румыния (97), Латвия (80) и Польша (79). Страны, которые зарегистрировали наибольшее снижение количества дорожно-транспортных происшествий в период 2015-2016 гг.: Литва (22%), Латвия (16%) и Чешская Республика (16%).

Начиная с 2015 года государства-члены ЕС начали сообщать данные о серьезных дорожных травмах на основе нового, общепринятого определения по медицинским стандартам**.** *Международная шкала травматизма* MACC (максимальная сокращенная оценка травматизма) использовалась в качестве определения серьезного дорожно-транспортного травматизма в ЕС. «Шкала 3 и более» (MAIS3 +) относится к серьезным травмам.

В 2015 году начался новый этап в области безопасности дорожного движения, который ознаменовался соглашением о внедрении инновационных технологий по спасению жизни. По состоянию на март 2018 года все новые типы транспортных средств в ЕС должны быть оснащены системой *eCall*. Система eCall автоматически набирает единый номер экстренной помощи в Европе 112 в случае серьезной дорожной аварии и сообщает местонахождение транспортного средства аварийным службам. eCall сокращает время реагирования аварийных служб до 50% в сельской местности и 40% в городских

[11] Оценка по данным за январь-сентябрь

районах. По оценкам, eCall может сократить число погибших, по крайней мере на 4%, и число тяжелых травм на 6% .

В настоящее время проводится изучение директивы по безопасности инфраструктуры для исследования новых возможностей, например дополнительной защиты для уязвимых участников дорожного движения; выявление упреждающим образом опасных участков дорог; поддержка надлежащего функционирования передовых систем помощи водителю; и оценка того, как поощрять распространение принципов безопасности, применяемых к более опасным участкам дорожных сетей.

В Общем предписании по безопасности устанавливаются функции и системы безопасности, которые должны быть оснащены транспортные средства для их продажи на рынке ЕС. Европейской комиссией был представлен 12 декабря 2017 года список из 19 технологий безопасности жизнеобеспечения, которые могут стать обязательными для новых транспортных средств в следующем обновлении правил безопасности транспортных средств ЕС. В списке, обладающем высоким потенциалом для спасения жизней, есть, среди прочего, автоматическое экстренное торможение, интеллектуальная помощь по скорости и напоминания о ремнях безопасности для всех пассажирских мест.

Для совершенстования совместных интеллектуальных транспортных систем и улучшения управления движением была разработана соответсвующая стратегия. Данная стратегия позволит оборудовать транспортные средства соответствующим интерфейсом, который позволит им связываться друг с другом и с инфраструктурой на дорогах ЕС уже в 2019 году.

Европейская комиссия стимулирует и поддерживает государства-члены ЕС в их стремлении по повышению безопасности дорожного движения на различных платформах и мероприятиях по обмену знаниями, таких как Группа высокого уровня по безопасности дорожного движения, экспертные обзоры или Европейский день без дорожной смерти, совместная инициатива с европейской Сетью дорожной полиции (TISPOL). Кроме того, Комиссия создала Европейскую хартию о безопасности дорожного движения, большую платформу с более чем 3 200 участниками, которая мобилизует общественные и частные организации, а также гражданское общество во всех 28 странах ЕС на добровольные обязательства в отношении действий в области безопасности дорожного движения [83].

Для обсуждения важных вопросов в области безопасности дорожного движения 28-29 марта 2017 на Мальте состоялась Конференция, в которой приняли участие ведущие эксперты, представители органов государственного управления и другие заинтересованные лица стран Евросоюза. В результате была утверждена Декларация о безопасности дорожного движения.

Следует отметить, что нормативно-правовая база, регулирующая международные автомобильные перевозки в Евросоюзе, постоянно совершенствуется. Периодически в правовые акты вносятся коррективы в зависимости от изменения конъюнктуры рынка, усовершенствования транспортных средств, оборудования и инфраструктуры. Ужесточаются требования к профессиональным водителям, вносятся коррективы в формы экзаменационных тестов. Повышаются требования к экологичности транспортных средств и маневренности управления. Все эти меры в совокупности способствуют повышению уровня безопасности на дорогах и гармонизации условий осуществления автомобильных пассажирских перевозок в странах Евросоюза.

Либерализация в сфере пассажирских перевозок направлена на подписание общих международных соглашений и конвенций, формирование общего законодательства ЕС и общеевропейских требований в сфере пассажирских перевозок. Основная цель либерализации – формирование согласованной интегрированной транспортной системы и общего рынка транспортных услуг. Чем больше степень автоматизации транспортного обслуживания, тем проще привести эти процессы к единому формату. Для успешной гармонизации важно иметь отработанный механизм внедрения в системы национальных правил единых стандартов и технологий перевозок. Успешная либерализация позволяет сократить транспортные издержки в экономиках и повысить конкурентоспособность транспортных перевозчиков.

Либерализация в целом приводит к повышению эффективности автомобильных перевозок. В частности, установление единых требований к режимам труда и отдыха водителей и жесткий контроль их соблюдения способствуют снижению аварийности на 10-15% и повышению производительности труда водителей на 25-30% [73].

Формирование единого подхода в транспортной сфере в ЕС предполагало сначала определение общей политики, основные положения которой закреплялись в нормативно-правовом поле в виде директив, регламентов, рамочных соглашений, а впоследствии выработанные предписания инкорпорировались в национальные законодательные акты. Право сообщества имеет верховенство перед внутригосударственным законодательством.

Для установления единых правил используются регламенты, применение которых направлено на сближение национальных правовых систем и устранение возможных противоречий. Они вступают в силу на 20-й день после их публикации в Официальном журнале Европейского союза, если не предусмотрено иное. Для приведения национальных законодательств в соответствии с принятыми директивами и рамочными соглашениями дается более длительный срок (примерно 1,5 года). Данную практику целесообразно взять на вооружение странам ЕАЭС. Сначала выработать общие

направления в сфере пассажирских перевозок (например, правила выдачи лицензий, требования к автомобильным перевозчикам и документам, регулирование режима труда и отдыха водителей и др.) и создать соответствующую им систему обязательных к исполнению регламентов, которые могут быть внедрены быстро без соответствующего переходного периода. Те же позиции, которые требуют корректировки национальных законодательств, имплементировать в рамочных соглашениях или директивах с соответствующим периодом трансформации (например, переход к единому стандарту водительских прав, характеристики транспортных средств, общие стандарты проведения техосмотра автомобилей, профессиональные требования к водителям и т.д.).

Сложность адаптации опыта Евросоюза в сфере регулирования автомобильных пассажирских перевозок к рынку стран ЕАЭС заключается в наличии разных правовых подходов и разных механизмов регулирования. Наиболее предпочтительным представляется путь мягкой гармонизации, который предполагает не слепое копирование законодательных актов, а постепенное заимствование лучших практик с учетом особенностей национальных рынков. Кроме того, внедрение ряда новшеств требует соответствующих институциональных преобразований и финансовых затрат, что не всегда возможно в краткосрочной перспективе в силу особенностей формирования страновых бюджетов и рынков. В этом аспекте важна налаженная система обратной связи и оценки полученных эффектов с точки зрения общего эффекта интеграции. В связи с изменениями конъюнктуры рынков законодательство в сфере автомобильных перевозок должно постоянно совершенствоваться и трансформироваться на основе международных соглашений и конвенций.

3.3. Формирование и регулирование условий в сфере международных транзитных автомобильных перевозок в ЕС

Транспортный сектор, являясь ключевым сектором экономики, обеспечивает 4,8% (или 548 млрд. евро) в общем объеме добавленной стоимости для 28 стран ЕС и более 11 миллионов рабочих мест в Европе.

Главным органом ЕС по вопросам транспорта является Комиссия по транспорту. Комиссия разрабатывает и осуществляет мероприятия, способствующие устранению препятствий на пути формирования общей транспортной политики.

Комиссия выделяет следующие проблемы в развитии автомобильного транспорта стран ЕС, решение которых находит прямое отражение в регулировании транзитных перевозок, осуществляемых по территории ЕС:

- перегруженность дорог;

- зависимость от нефти - несмотря на повышение энергоэффективности, транспорт по-прежнему зависит от нефти на 96% от его энергетических потребностей. Прогнозируется, что в будущем нефть станет более дефицитной: к 2050 году цена на нее возрастет более чем в два раза по сравнению с 2005 годом. Для решения этой проблемы новые правила требуют от стран ЕС поощрять чистые технологии (ТС, работающие на электричестве / водороде, газовые грузовые ТС), а также строительство минимального количества заправочных станций;

- выбросы парниковых газов. К 2050 году ЕС должен сократить транспортные выбросы на 60% по сравнению с уровнем 1990 года, в целях предотвращения глобального потепления;

- качество инфраструктуры неравномерно в ЕС. Проводимая политика в области транспортной инфраструктуры направлена на устранение пробелов между национальными транспортными сетями, устранение узких мест, которые все еще препятствуют бесперебойному функционированию рынка международных перевозок;

- высокий уровень конкуренции - транспортный сектор ЕС сталкивается с растущей конкуренцией со стороны быстро развивающихся транспортных рынков в других регионах [84].

Европейский Союз оказывает непосредственное влияние на правила организации международных перевозок в Европе, Азии и Северной Африке в ходе работы в международных организациях, посредством продвижения европейских стандартов безопасности и охраны окружающей среды на страны, не входящие в ЕС.

Основные направления перевозок в ЕС отображены на рисунке 3.3.

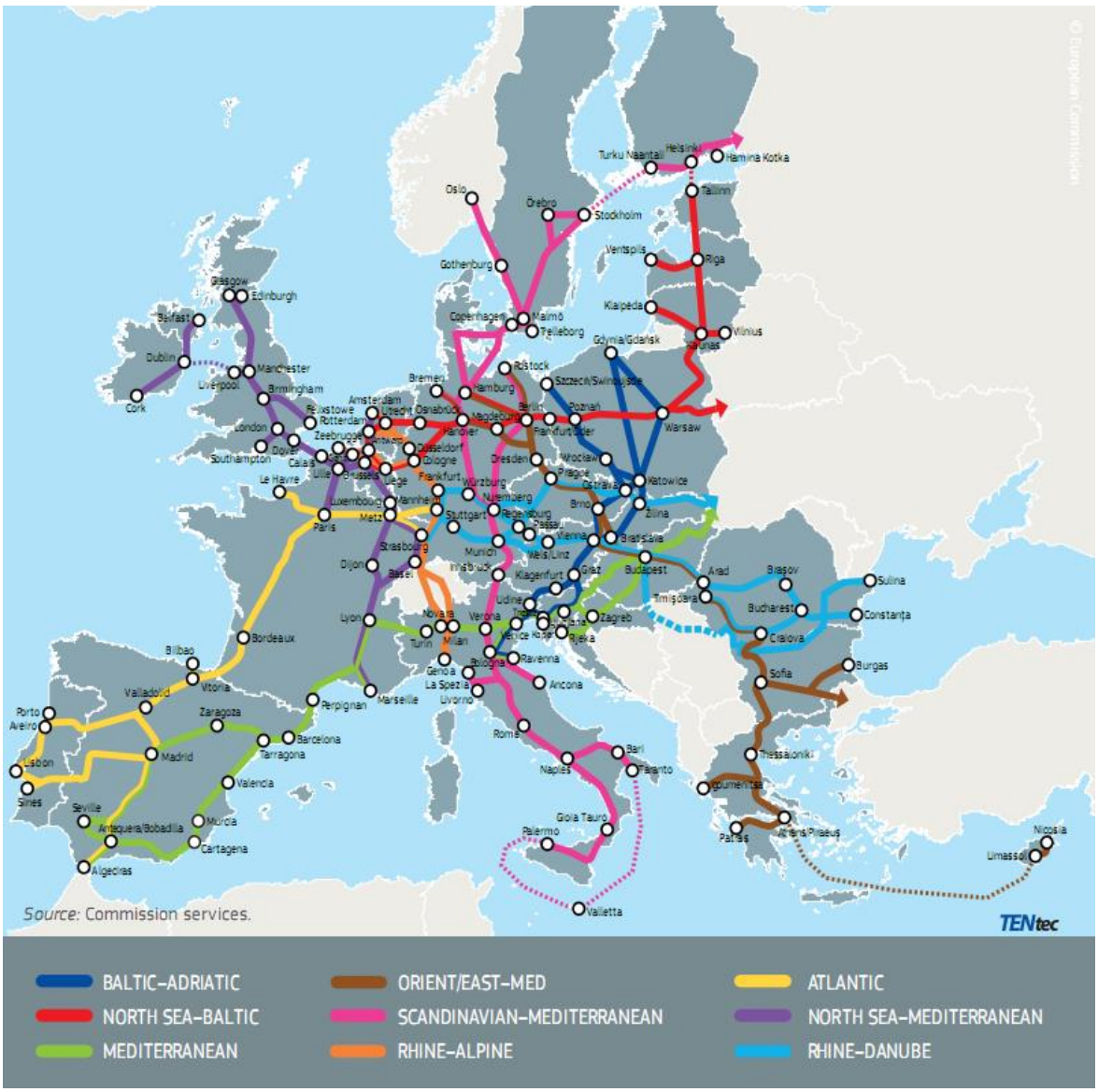

Рисунок 3.3 – Основные направления перевозок в ЕС

Источник: [85]

Как видно из рисунка 3.3, основными направлениями перевозок в ЕС с участием стран ЕАЭС являются Североморско-балтийское, скандинавско-средиземноморское, средиземноморское.

Основные направления работы ЕС с третьими странами в сфере международных транзитных автомобильных перевозок. Можно выделить следующие основные направления работы ЕС с третьими странами в области международного транспортного сообщения и транзитной политики:

1. Страны расширения.

2. Страны Европейской политики добрососедства.

3. Двусторонние отношения с другими третьими странами [86].

Рассмотрим подробнее каждое из направлений.

1. В процессе расширения ЕС **страны-кандидаты** (Албания, Македония, Черногория, Сербия и Турция) и потенциальные страны-кандидаты (Босния и Герцеговина, Косово) гарантируют, что они гармонизируют свое законодательство в области транспорта с законодательством ЕС.

Это приводит к тому, что данные страны осуществляют транспортную политику ЕС и проводят соответствующие реформы задолго до их фактического присоединения. Прогресс в достижении этой цели контролируется либо в переговорном процессе, либо в ежегодных заседаниях Подкомитета по транспорту, созданного в рамках Соглашений о стабилизации и ассоциации, которые были подписаны со странами Западных Балкан (за исключением Косово). Для Турции был установлен регулярный мультимодальный диалог. Достижения, достигнутые данными странами в процессе присоединения, публикуется Комиссией каждый год в осенних отчетах о ходе работы для каждой страны [87].

2. Европейский союз стремится развивать более тесные **взаимоотношения со своими соседями из Восточной, Южной и Северной Европы** в целях содействия процветанию, безопасности и стабильности в регионе. Транспортная политика ЕС с данными странами в первую очередь направлена на развитие инфраструктуры и сближение в области регулирования международных и транзитных перевозок.

ЕС развивает транспортное сотрудничество со своими соседями на Восток (Восточное партнерство) и Юг (Евро-средиземноморское партнерство под эгидой Союза за Средиземноморье) рамках политики добрососедства ЕС. Европейская политика добрососедства представляет самостоятельное направление внешнеполитической компетенции Европейского Союза, в рамках которого ЕС развивает «привилегированные отношения» со странами, находящимися в непосредственной близости к территории его государств-членов на Востоке и Юге от его современных границ, со странами, которые на данный момент не имеют перспективы стать членами ЕС: Алжиром, Арменией, Азербайджаном, Беларусью, Египтом, Грузией, Израилем, Иорданией, Ливаном, Ливией, Молдовой, Марокко, Палестинской автономией, Сирией, Тунисом и Украиной. Министры транспорта ЕС в 2011 году одобрили этот подход в области транспортного сотрудничества.

Работа, проводимая в области транспорта в рамках Восточного партнерства, включает:

- развитие региональной транспортной сети стран Восточного партнерства (Армения, Азербайджан, Беларусь, Грузия, Молдова, Украина);

- сближение регулирования, которое стало приоритетом для стран, подписавших соглашения об ассоциации с ЕС (Грузия, Молдова и Украина);

- региональное сотрудничество в области транспорта и мероприятия по наращиванию потенциала во всех видах транспорта.

Громоздкие административные процедуры на пограничных переходах остаются препятствием для эффективного потока товаров между ЕС и его соседями на Востоке. В среднем 40% от общего времени транспортировки теряется на границах из-за расхождений в административных процедурах. Низкий уровень безопасности дорожного движения в соседних странах также является предметом озабоченности для ЕС. Для решения данных проблем предусмотрены следующие направления сотрудничества:

- помощь в организации использования цифрового тахографа;

- разработка и осуществление мер, направленных на повышение безопасности дорожного движения, проведение информационно-просветительских кампаний, проверка безопасности дорожного движения;

- укрепление таможенного сотрудничества с Беларусью, Молдовой и Украиной для облегчения пересечения границ;

- совершенствование системы регулярных международных автомобильных перевозок пассажиров [88].

Например, для Республики Беларусь проект «Восточное партнерство» в первую очередь предусматривает мероприятия в пограничной и таможенной сферах, а также развитии транспортных коридоров. Среди приоритетных инфраструктурных проектов в области международных автомобильных перевозок – демаркация белорусско-украинской государственной границы, реконструкция автомобильной дороги Минск – Вильнюс и расположенного на ней автодорожного пункта пропуска «Каменный Лог», реконструкция и модернизация пункта пропуска «Комарин» на белорусско-украинской границе, создание системы контроля таможенного транзита между Беларусью и Украиной, создание интегрированной автоматизированной системы распознавания и регистрации номерных знаков ТС на белорусско-украинской границе [89].

В рамках политики Северного измерения (совместно с ЕС, Россией, Норвегией и Исландией) в 2009 г. было создано партнерство в области транспорта и логистики (NDPTL). Оно направлено на развитие сотрудничества в балтийском регионе.

3. В то время как правила автомобильных перевозок в ЕС гармонизированы, порядок осуществления международных и транзитных перевозок по территории ЕС автомобильным транспортом третьих стран, по-прежнему в значительной степени определяется двусторонними соглашениями между отдельными государствами-членами ЕС и третьими странами.

Как правило, в большинстве случаев двусторонними соглашениями

предусматривается выдача разрешений, дающих право на въезд-выезд и транзит. Разрешения, дающие право на осуществление транзитной поездки по территории страны, выдаются обычно компетентными органами двух договаривающихся стран (например, министерствами транспорта), чаще всего обмен разрешениями осуществляется на паритетной основе.

Контингент разрешений для транзитных автоперевозчиков имеет свои особенности для каждой страны.

Например, в Австрии предусмотрены поощрительные «универсальные» разрешения (в том числе дающие право на транзит), которые привязываются к использованию «зеленых» ТС и выдаются в качестве поощрения за использование иностранными автоперевозчиками системы комбинированных перевозок (путем погрузки на железнодорожные платформы).

В Венгрии двустороннее/транзитное разрешение может быть использовано или для двух двусторонних, или двух транзитных перевозок. Тип разрешения (двустороннее или транзитное) определяется по первому использованию разрешения (например, если разрешение используется для двусторонней перевозки из Беларуси в Венгрию или из Венгрии в Беларусь, повторное использование должно быть также двусторонним).

В Германии многоразовое разрешение может быть выдано максимально для пяти грузовых ТС, номерные знаки которых занесены в разрешение.

Действие разрешений Германии «ро-ро» распространено на перевозки между немецкими и российскими/литовскими портами на Балтийском море.

При использовании «универсальных» разрешений Латвии перевозчик выбирает вид перевозки (двусторонняя, транзитная, в/из третьих стран) и такую перевозку должен осуществить туда и обратно. Если на обратном пути необходимо осуществить перевозку другого вида, требуется новое разрешение.

Литовские разрешения в/из третьих стран дают право на выполнение двусторонних и транзитных перевозок.

Польские «двусторонние и транзитные» разрешения позволяют осуществлять перевозки в/из третьих стран в случае транзита через страну регистрации ТС. Один бланк разрешения может использоваться только для одного вида перевозки, вид разрешения определяется при первом его использовании.

Двустороннее/транзитное разрешение Словакии возможно использовать в одном направлении в качестве транзитного, а при обратной перевозке в качестве двустороннего разрешения и наоборот.

В Словении существует возможность использования в рамках одного кругорейса

одного бланка универсального разрешения при перевозке сборных грузов (без дозагрузки), когда часть груза перевозится в двустороннем направлении, а остальной груз следует далее транзитом в третью страну. При этом в обратном направлении данное разрешение может быть использовано только как транзитное.

В Чехии с 1 февраля 2011 года перевозки грузов в/из 3 стран по «двусторонним + транзитным» разрешениям могут осуществляться, если соединительная прямая линия, наложенная на карту между пунктом отправления и пунктом назначения, будет пересекать территорию страны регистрации ТС.

В Эстонии при использовании одного бланка универсального разрешения возможна смена вида перевозки с двусторонней на транзитную или на перевозку в/из третьих стран и наоборот. Смена видов перевозок допускается также при использовании двустороннего/транзитного разрешения [90].

В целях ограничения эксплуатации подвижного состава, не соответствующего требованиям «зеленого грузовика», некоторые страны Западной Европы (Австрия, Венгрия, Германия, Дания, Франция) ввели «зеленые» разрешения и начали постепенно увеличивать их удельный вес в общей квоте за счет снижения количества выдаваемых «обычных» разрешений. С 2001 года Германия ввела «зеленые и безопасные» разрешения для подвижного состава, соответствующего требованиям ЕВРО-II/III и имеющего отличительный знак — белые символы «S» или «3» в круге зеленого цвета.

С 2009 года в Евросоюзе введён в действие стандарт ЕВРО-V, а с 2013 года - стандарт ЕВРО-VI.

Данные разрешения распространяются лишь на ТС и, при необходимости, транспортируемые прицепы, которые соответствуют требованиям по уровню шума и выхлопам газа, безопасности и контролю технического состояния, предъявляемым к ТС категории ЕВРО –V и ЕВРО-VI.

Этапы развития и либерализации международных транзитных автомобильных перевозок в ЕС. В истории развития международных транзитных автомобильных перевозок в ЕС можно выделить несколько этапов.

Этап 1.

Первым шагом на пути развития международных транзитных автомобильных перевозок в ЕС стало подписание в 1949 г. несколькими европейскими государствами Соглашения о международных дорожных перевозках (МДП), которое позволило упростить процедуру перевозки грузов в международном и транзитном сообщении при сохранении необходимого уровня гарантий и таможенной безопасности. В этот период была разработана разрешительная система, которая регулировала количество въезжающих

иностранных грузовых ТС и автобусов на территорию стран ЕС, участвующих в соглашении.

В то же время процесс либерализации международных и транзитных перевозок с определенным отставанием следовал за требованиями динамичной интеграции в ЕС.

Этап 2.

В 1968 году в странах ЕС был введен общий таможенный тариф. Это стало толчком для подписания важнейших соглашений, регулирующих транзитные перевозки:

1) Соглашение о создании системы коммунитарного транзита ЕС (1968 г.) Впервые были использованы символы Т1 (транзитная система, указывающая, что товар произведен за пределами Сообщества), и Т2 (транзитная система, указывающая, что товар произведен в пределах Сообщества). В связи с увеличением уровня торговли и облегчением движения товаров в Европе, система коммунитарного транзита ЕС в 1972 г. была расширена на страны Европейской ассоциации свободной торговли (ЕАСТ).

2) Соглашение о введении многосторонних разрешений ЕКМТ или СЕМТ, в дополнение к двусторонним разрешениям государств-членов ЕС (1969 г.). Использование многосторонних разрешений позволило упростить перевозки грузов в международном сообщении, повысить их эффективность, сократить затраты на администрирование международных перевозок по сравнению с двусторонними разрешениями.

Общая квота насчитывала 1200 разрешений, из которых большая часть делилась между 3 странами с крупнейшими грузовыми рынками - Германией, Италией и Нидерландами. К 1983 году число многосторонних разрешений Сообщества, действительных в 10 странах-членах ЕС (ЕС-10) выросло до 4038.

Этап 3.

В июне 1986 года Совет ЕС принял решение об освобождении грузовых автоперевозок между государствами-членами ЕС от любых количественных ограничений начиная с 1993 года. В июне 1988 года было принято Решение об отмене двусторонних разрешений на перевозку грузов в рамках ЕС. С 1 января 1993 года одновременно с упразднением таможенных границ, была ликвидирована и система контроля грузов на внутренних границах Сообщества. Кроме того, были приняты следующие шаги в направлении либерализации:

- подписание двух новых конвенций, касающихся совершенствования процедуры коммунитарного транзита ЕС - Конвенции об общем транзите и Конвенции SAD (SAD - Единый административный документ). Обе конвенции вступили в силу 1 января 1988 года и способствовали облегчению транзитных перевозок в странах ЕС и ЕАСТ;

- Постановление 881/92 (1992 г.), которое ввело в оборот единую лицензию Сообщества для перевозчиков на основании 3 качественных критериев, предъявляемых к перевозчикам. Лицензия, а не разрешения стала основным критерием допуска к рынку международных и транзитных автомобильных перевозок;

- Постановление 3118/93 (1993 г.), которое установило план либерализации каботажных перевозок. Автотранспортным операторам, учрежденным в государстве-члене ЕС, было дано право на выполнение определенного количества поездок на территории другой страны члена ЕС (каботажные перевозки) при условии, что они выполняют определенные национальные правила в отношении, например, фрахтовых ставок, веса и габаритов ТС, специальных национальных требований по транспортировке опасных грузов, скоропортящихся продуктов, живых животных, времени в пути отдыха водителей, а также уровня НДС.

Первоначальная цель стран ЕС была достигнута, было создано единое транспортное пространство, либерализованы перевозки внутри Сообщества, гармонизировано национальное законодательство стран.

Этап 4.

С 1996 г. происходило расширение процедуры общего транзита ЕС на страны, не являющиеся членами ЕС (страны-кандидаты на вступление) – Чехии, Венгрии, Польши и Словацкой Республики; впоследствии на Турцию (с 1 декабря 2012 г.), Македонию (с 1 июля 2015 г.) и Сербию (с 1 февраля 2016 г.)

*Этап 5***.**

В 2010 году вступило в действие новое постановление ЕС №1072/2009 «Об общих правилах доступа к международным автомобильным перевозкам», где определяются единые правила осуществления каботажных перевозок для государств-членов ЕС. Согласно данному постановлению каботажные перевозки внутри ЕС могут осуществлять транспортные компании, которые являются обладателем лицензии ЕС, а их водители, если они не являются гражданами ЕС, должны иметь соответствующее разрешение на работу. Такие компании имеют право осуществить до трех каботажных перевозок на том же ТС, которое участвовало в международной перевозке товара из другого государства-члена ЕС, либо из третьего государства в принимающее государство ЕС. Последняя разгрузка при каботаже должна быть осуществлена в принимающем государстве ЕС в течение 7 дней с момента последней выгрузки, связанной с основной международной перевозкой.

Либерализация международных и транзитных автомобильных перевозок в ЕС привела к росту интернационализации перевозок в объединении: доля международных

перевозок в общем объеме грузооборота стран ЕС выросла с 31% в 2005 г. до 33% в 2015 г. [91].

Все активнее на европейском рынке международных и транзитных автомобильных перевозок работают перевозчики стран, присоединившихся к ЕС в 2004 г. и позже (рисунок 3.4 и 3.5).

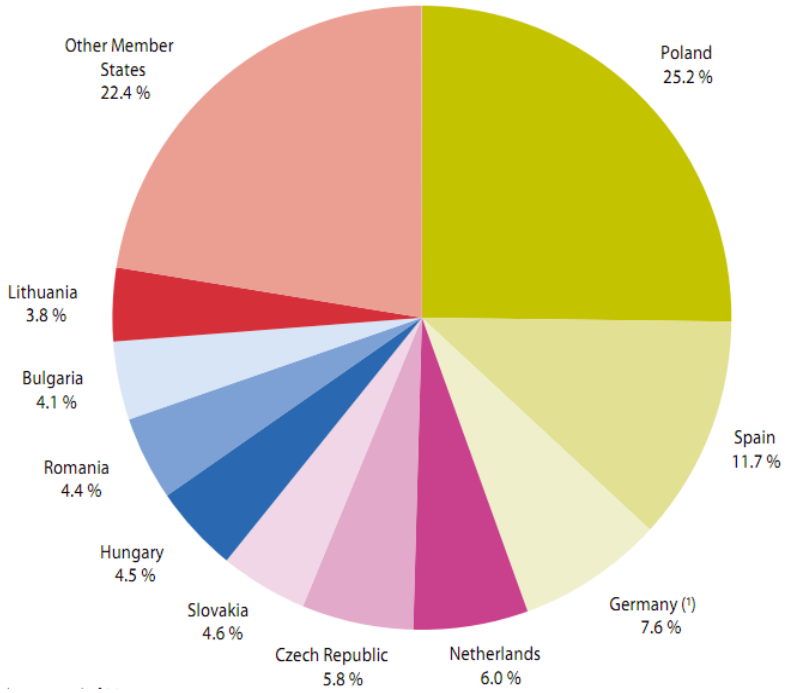

Рисунок 3.4 – Удельный вес государств-участников ЕС в объеме международных автомобильных грузовых перевозок, % от ткм, 2015 г.

Источник: [92]

Согласно рисунку 3.4, наибольший объем международных автомобильных грузовых перевозок в ЕС осуществляют польские перевозчики, при этом на международные перевозки ориентирована большая часть транспортных операций этой страны (59,8% от общего объема перевозок польскими транспортными организациями).

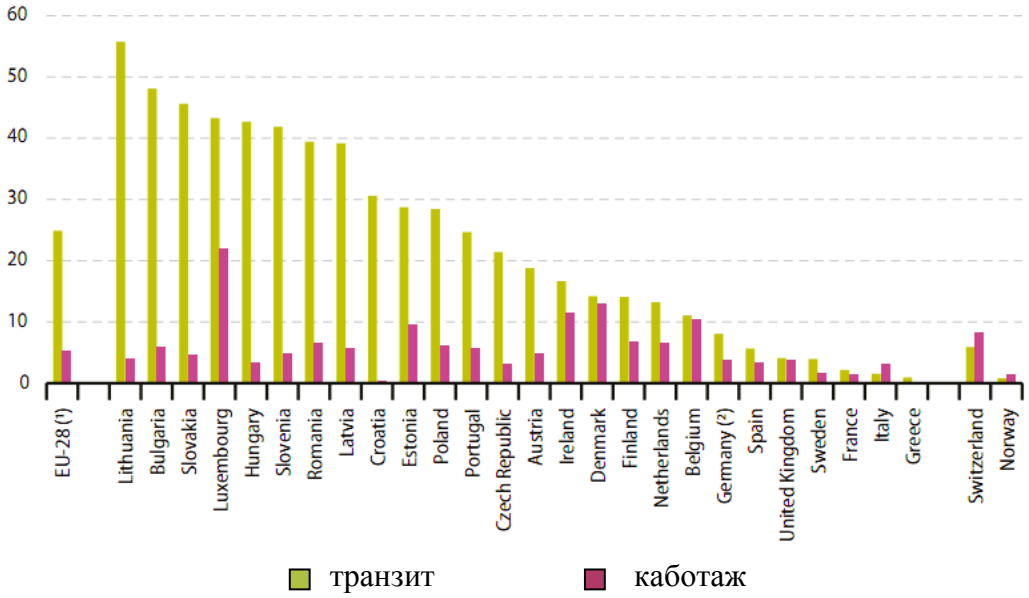

Рисунок 3.5 – Удельный вес транзитных и каботажных перевозок в объеме международных автомобильных грузовых перевозок по странам ЕС, % от ткм, 2015 г.

Источник: [92]

В среднем по ЕС доля транзитных перевозок в объеме международных автомобильных грузовых перевозок составляет 24,9%; для 6 стран ЕС (Литва, Болгария, Словакия, Люксембург, Венгрия и Словения) - превышает 40%.

Процедура общего транзита ЕС (процедура СТ или процедура Т). В настоящее время международные транзитные автомобильные перевозки в странах Европейского Союза могут осуществляться с применением следующих процедур транзита:

- с использованием книжки МДП (карнета TIR) в рамках Конвенции МДП;

- с использованием карнета АТА в рамках Конвенции АТА;

- с использованием формы «302» в рамках Конвенции о статусе вооруженных сил стран-членов НАТО от 19 июня 1951 г. (используется только при транзите товаров, предназначенных для вооруженных сил НАТО);

- с использованием специальной почтовой маркировки - для товаров, перемещаемых по почте (согласно Приложению 42 к Имплементационному кодексу);

- с использованием процедур общего и коммунитарного транзита ЕС [93, с. 44-45].

Осуществление транзитных автомобильных перевозок с использованием книжки МДП и карнета АТА в рамках ЕС регулируется общими правилами, применяемыми всеми странами, присоединившимися к данным конвенциям (подробнее в п. 2.1).

Специфической процедурой, используемой именно в рамках Европейского Союза, является **процедура общего и коммунитарного транзита**. Кроме 28 стран-членов ЕС в настоящее время данная процедура применяется также при осуществлении транзитных

перевозок на территории стран Европейской ассоциации свободной торговли (ЕАСТ – Исландии, Норвегии, Лихтенштейна и Швейцарии), Турции, Македонии и Сербии [94].

Процедура общего транзита ЕС (процедура CT или T - common transit) является наиболее важной среди региональных таможенных процедур, условиями которых могут воспользоваться международные перевозчики из стран ЕАЭС.

В рамках ЕС и ЕАСТ отдельно выделяется процедура коммунитарного транзита, которая регулируется Таможенным кодексом ЕС (Regulation (EU) No 952/2013) и соответствующими регламентами (Regulation (EU) No 2015/2446, Regulation (EU) No 2015/2447).

В отношении автомобильных перевозок грузов, осуществляемых по территории ЕС перевозчиками третьих стран, в том числе стран ЕАЭС, процедуры общего и коммунитарного транзита являются идентичными [95].

Осуществление процедуры общего транзита требует высокого уровня интеграции стран ЕС и ЕАСТ в таможенной и финансовой сфере, гармонизации транспортной политики, выработки единых стандартов доступа транспортных операторов к системе транзита, а также унификации страхового и банковского сектора.

Целью процедуры транзита является упорядочение транспортировки товаров внутри ЕС и ЕАСТ и особенно упрощение формальностей, необходимых при пересечении таможенных границ данных стран.

Процедура общего транзита подразделяется на процедуру «Т1» и процедуру «Т2», применение которых зависит от таможенного статуса перемещаемых товаров. Конвенция об общем транзите подразделяет объекты перевозки под таможенным контролем на две категории: «коммунитарные товары» и «некоммунитарные товары».

К «коммунитарным товарам» относятся:

- товары, происходящие с таможенной территории Европейского Союза;

- товары третьих стран, ввезенные в ЕС и оформленные в таможенном режиме свободного обращения.

Товары, не имеющие статуса коммунитарных, определяются конвенцией как «некоммунитарные товары».

Таможенное законодательство ЕС различает следующие разновидности процедуры транзита:

1) внешний - для некоммунитарных товаров (обозначается кодом «Т1»). Процедура внешнего транзита применяется к некоммунитарным товарам, международная перевозка которых осуществляется между одним пунктом на территории Европейского Союза до другого пункта на территории Европейского Союза. Кроме некоммунитарных товаров,

под эту процедуру подпадают коммунитарные товары, к которым применяются особые меры регулирования (главным образом в области сельскохозяйственной политики), перевозимые в рамках ЕС.

2) внутренний - для коммунитарных товаров («Т2»). Процедура внутреннего транзита применяется к коммунитарным товарам, перевозимым между двумя странами ЕС, если маршрут проходит через территорию страны ЕАСТ.

Основным различием между процедурами является возможность возникновения таможенного долга в случае нарушений условий транзита. Если по процедуре Т2 перевозятся коммунитарные товары, то недоставка товаров в таможню назначения не повлечет таможенный долг. Это обусловлено имеющимися между странами – участницами Конвенций и ЕС заключенных соглашений о свободной торговле. В случае недоставки товаров третьих стран или реимпортированных коммунитарных товаров по процедуре Т1 на таможню назначения возникает таможенный долг. Для предотвращения этого явления при помещении товаров под процедуру транзита Т1 требуется гарантия уплаты долга.

Для перемещения коммунитарных товаров в пределах таможенной территории ЕС процедура транзита не применяется, поскольку такое перемещение в принципе регулируется положениями о свободе перемещения товаров, содержащимися в Договоре о ЕС.

Перемещение товаров по процедуре общего транзита может происходить как между ЕС и странами-партнерами по Конвенции, так и между двумя и более странами-участницами Конвенции без участия территории ЕС. Обязательным условием является идентификация ТС, перемещающих товары, посредством наложения таможенных пломб.

Процедура «СТ» не предусматривает уплаты таможенной пошлины, акциза и налога на добавленную стоимость при перевозке грузов под таможенным контролем между таможней отправления и таможней назначения. Она может быть использована для ускорения перевозки товаров между странами-членами Конвенции об общем транзите. Перевозка по процедуре «СТ» начинается в таможне отправления и заканчивается по факту представления перевозчиком груза и транзитного документа формы «SAD» в таможне назначения. Копия транзитного документа заверяется таможней назначения и возвращается в таможню отправления либо в центральный таможенный орган страны, открывшей процедуру общего транзита. При получении такой копии, подтверждающей выполнение перевозчиком условий транзита, таможня страны отправления снимает грузы с контроля как доставленные без нарушений.

Процедура «СТ» предполагает назначение «принципала», т.е. лица, ответственного

за перевозку товаров под таможенным контролем. Принципал должен продекларировать перевозимые грузы и обеспечить их представление в установленный срок вместе с документом «SAD» в таможню назначения. В соответствии с процедурой принципал является ответственным за уплату таможенных платежей при нарушении режима транзита и возникновении задолженности по уплате таможенных платежей. Уплата такой задолженности обеспечивается представлением в таможню отправления финансовой гарантии в форме депозита суммы причитающихся платежей, поручительства либо банковской гарантии.

Основным документом таможенного контроля в процедуре СТ является документ «SAD» Единый административный документ SAD является многофункциональным таможенным документом и используется в странах ЕС и ЕАСТ для целей контроля за ввозом, вывозом и транзитом товаров. Документ может использоваться также для подтверждения коммунитарного статуса перемещаемых грузов. Декларация представляется на партию груза одного таможенного статуса при ее перевозке одним ТС. Обязательным элементом, который необходимо указывать в документе SAD, является идентификационный номер перевозки MRN/LRN (Movement Reference Number).

По данным Европейского Союза ежегодное число перевозок с использованием документа SAD всеми видами транспорта составляет 18 миллионов партий грузов [96].

В настоящее время предоставление транзитных деклараций в ЕС максимально осуществляется с использованием Новой компьютеризированнной транзитной системы (NCTS). Представление транзитной декларации на бумажном носителе возможно исключительно с разрешения таможни отправления в случае выхода из строя электронной системы. Система насчитывает более 150 стандартизированных электронных сообщений, обмен которыми осуществляется в автоматическом режиме. Каждое сообщение имеет свою кодировку, структуру и предназначено для использования в конкретной ситуации.

NCTS состоит из 3 доменов: общего, национального и внешнего. Общий домен управляется Европейской комиссией и выступает в качестве «почтового ящика» для маршрутизации электронных сообщений. При этом Еврокомиссия контролирует систему, следит за единообразным ее применением, консультирует по различным вопросам, занимается доработкой программного обеспечения, предоставляет его членам ЕС. Национальный домен предназначен для использования на уровне каждой отдельной страны ЕС. Национальные домены управляются таможенными администрациями стран ЕС и содержат национальные базы данных транзитных деклараций. Национальные администрации вправе адаптировать предоставленное им программное обеспечение к своим условиям. Каждый национальный домен имеет выход на общий домен, что

обеспечивает информационный обмен на уровне ЕС. Внешний домен предназначен для подключения к NCTS субъектов хозяйствования. Пользоваться NCTS через внешний домен могут только те субъекты, которые соответствуют определенным критериям и получили разрешение таможни.

NCTS применяется исключительно для оформления и контроля транзитных перевозок. Оформление товаров для помещения под режимы экспорта, импорта и др. происходит с использованием иных компьютерных программ, разработанных, в том числе, и на национальном уровне.

Обязательным условием для выпуска товаров по процедуре транзита является наличие действующей гарантии, покрывающей все расходы, которые могут возникнуть в связи с недоставкой товаров. Для этих целей в ЕС созданы специальные гарантийные таможни. Зачастую гарантийные таможни и таможни отправления/назначения объединены в одной таможне и функции проверки гарантий осуществляют отдельные службы. Проверка наличия гарантии – это обязательная функция системы и производится в автоматическом режиме. Кроме проверки гарантии, на любой стадии оформления таможенник может принять решение о проведении дополнительной проверки каких-либо данных либо досмотра товаров. В таком случае процедура обработки декларации приостанавливается, и она приобретает статус «под проверкой». Дальнейшее оформление зависит от результатов проверки. Корректировка таможенником данных в поданной электронной декларации не производится. Система проверяет электронную декларацию и, в случае каких-либо неточностей или несоответствий возвращает ее туда, откуда она поступила для внесения исправлений и повторной подачи.

В рамках системы Общего транзита с применением NCTS в ЕС могут использоваться институты уполномоченного получателя и уполномоченного отправителя товаров. Это относится к так называемым упрощенным процедурам. Статус уполномоченного получателя либо отправителя можно получить у таможенных органов только в том случае, если они признают, что субъект соответствует установленным для этого требованиям. Данные требования определены в Конвенции о процедуре общего транзита 1987 года.

Основной смысл указанных статусов – наличие у субъекта возможности осуществлять стандартизированный электронный обмен информацией с таможней, представление транзитной декларации и иных сообщений в NCTS в электронном виде, отправление и получение товаров без их предъявления таможне, выполнение ряда контрольных функций самими субъектами с обязательным уведомлением об этом таможни. В случае намерения проконтролировать (досмотреть) товар таможня в

отведенное ей системой время (30 мин, 1 час и т.д.) до направления субъекту сообщения о выпуске (отправитель) либо разгрузке (получатель) товара должна принять решение относительно контроля и направить к субъекту специальную группу. Для этих целей в таможне существуют специальные мобильные подразделения.

В таблице 3.3 приведена сравнительная характеристика системы МДП и системы общего транзита ЕС

Таблица 3.3 – Сравнительная характеристика системы МДП и системы общего транзита ЕС

Система МДП	**Система общего транзита ЕС**
Единые правила оформления транзита, единый транзитный документ (книжка МДП), международно действующая гарантия, единые требования к ТС, единая система международных органов	Единые правила оформления транзита, единый административный документ SAD, международно действующая гарантия
Обязательства по уплате таможенных пошлин возлагаются на гарантийные объединения дорожных перевозчиков, создаваемые в каждом государстве -участнике конвенции	Гарантом уплаты таможенных платежей являются гарантирующие компании, которые прошли проверку таможенных органов и получили соответствующие документы
Информационные системы: NCTS-МДП (предварительное информирование), SafeTIR — система анализа и управления рисками в рамках международной гарантийной цепочки – содержит данные о завершении перевозки МДП в таможенном органе назначения; система TIR-EPD - позволяет перевозчикам заблаговременно представлять таможенным органам в электронном виде информацию о перевозке МДП	Информационные системы: электронная система обработки данных NCTS - имеет несколько подсистем: подсистема предупреждения, которая информирует о перевозке товара с повышенным риском; подсистема обозначения и кодирования товаров; подсистема базы данных об украденных, утерянных, подлинных таможенных пломбах, о поручительских свидетельствах; подсистема регистрации перевозки MRN

Источник: [97]

В настоящее время электронная транзитная декларация первична по отношению к бумажной декларации. Бумажная декларация используется только в случае выхода из строя NCTS и с разрешения таможенных органов. Электронные транзитные декларации используются в ЕС с 1 января 2006 г. [97].

Отказ от Конвенции МДП в рамках ЕС и переход к системе общего транзита ЕС в значительной степени облегчил взаимопонимание автомобильных перевозчиков в странах

Сообщества, еще более упростил прохождение таможенных и контрольно-пропускных пунктов в этих странах, облегчил процедуру выписки документов и способствовал развитию смешанных перевозок с привлечением железнодорожного и морского транспорта.

В настоящее время воспользоваться процедурой общего транзита при осуществлении транзитных поездок по территории ЕС могут и перевозчики стран ЕАЭС.

Существуют, однако определенные отличия, которые необходимо учитывать при реализации перевозки.

Например, в Беларуси процедуру перевозки под таможенным контролем заявляет непосредственно перевозчик, он и несет ответственность за уплату таможенных платежей.

В Европейском Союзе процедуру перевозки заявляет не перевозчик, а так называемые гарантирующие компании, которые зарегистрированы в таможенных органах. Перевозчик обращается в такую компанию, после чего она обращается в таможенные органы. В случае невыполнения перевозчиком своих обязательств при перевозке товаров под таможенным контролем, таможенные органы взыскивают суммы таможенных платежей, подлежащих уплате, с гаранта, который затем выставляет регрессный иск к перевозчику.

Таким образом, чтобы заявить процедуру перевозки в ЕС, белорусскому перевозчику необходимо вступить в правоотношения с европейским гарантом. Однако напрямую это сделать невозможно, следовательно, необходимо посредническое звено. Эту функцию берет на себя уполномоченный таможенный агент. Одним из критериев допуска таможенных агентов к работе в системе общего транзита является наличие договорных отношений с европейской гарантирующей компанией в сфере оказания таможенных услуг.

Основные экологические и технические требования к транспортным средствам при осуществлении транзитных перевозок в ЕС. Основные параметры технического уровня и качества современных автопоездов и, прежде всего, тягово-скоростные показатели, надежность, безопасность, энергоемкость, экологичность и другие, за последние 30 лет достигли высокого уровня совершенства не только благодаря техническому прогрессу в области автомобилестроения, но и в значительной мере из-за существующих в Европе законодательных мер, направленных на обеспечение безопасности конструкции ТС и улучшение окружающей среды и условий жизни людей.

В Европейском Союзе были приняты «Директивы ЕС», которые распространяются на собранные конструкции ТС и требуют, чтобы они были оснащены вполне определенными аттестованными системами, которые включены в технические условия на

конструкцию и эксплуатацию и, следовательно, в соответствующие национальные стандарты. «Директивы ЕС» также постоянно пересматриваются и дополняются в соответствии с изменением требований, постепенно вводятся новые технические условия на конструкцию и правила эксплуатации, основанные на «Директивах ЕС».

Содержание этих технических нормативов, как правило, соответствует требованиям, установленным в технических нормах «Правил ЕЭК ООН». «Директивы ЕС», опубликованные в официальном бюллетене ЕС, обязательны для включения в национальное законодательство стран - членов ЕС в течение 18 месяцев с даты публикации.

В настоящее время в области автомобилестроения действует более 90 «Правил ЕЭК ООН», около 50 «Директив ЕС», регламентирующих требования к техническому состоянию по условиям безопасности движения, по содержанию вредных веществ в отработавших газах ТС, по уровню допустимого шума ТС, обзорности, защите водителя, а также требования по установке защитных устройств на различные типы ТС и автопоездов, требования к освещению и сигнализации и т.п. [96, с. 108-109].

В последнее время актуальным вопросом, обсуждаемым в Европе, стал планируемый переход на автомобильные грузовые перевозки без водителя. Сегодняшняя технология уже позволяет эксплуатировать беспилотные грузовые ТС. Снижение зависимости от людей для продвижения автомобильных грузовых перевозок в будущем может обеспечить значительную экономию средств для предприятий и потребителей. Автоматизированные грузоперевозки позволят сократить расходы, снизить объемы вредных выбросов и повысить безопасность на дорогах. Однако серьезная проблема возникает в связи с высвобождением миллионов профессиональных водителей.

Беспилотные грузовые ТС уже работают на таких объектах с контролируемыми условиями, как порты и шахты. Во многих регионах, в том числе в США и Европейском Союзе, проводятся испытания таких ТС на общественных дорогах. Производители вкладывают значительные средства в автоматизацию, а многие правительства уже приступили к пересмотру нормативных актов.

Международный транспортный форум, Международные автомобильные профсоюзы, Международная федерация транспортников и Европейская ассоциация автомобильных производителей провели исследование, в котором изучены варианты перехода к использованию беспилотных грузовых ТС, чтобы избежать возможных социальных потрясений, вызванных сокращением количества рабочих мест.

Согласно одному из сценариев развития, автоматизированные грузовые ТС в США и Европе к 2030 году сократят потребность в водителях на 50 – 70 %, то есть около 4,4

миллиона из 6,4 миллиона прогнозируемых рабочих мест для профессиональных водителей грузовых ТС станут избыточными.

Даже если все более широкое использование беспилотных грузовых ТС снизит приток новичков в отрасль, количество сокращенных водителей в США и Европе может превысить 2 миллиона, как показывает один из рассматриваемых в отчете сценариев.

На основе различных сценариев широкомасштабного внедрения, автоматизированных автомобильных грузовых перевозок данное исследование, дает рекомендации, помогающие правительствам управлять потенциальными нарушениями и обеспечивать справедливый переход для затронутых водителей.

В отчете отмечается, что максимальная выгода от внедрения новой технологии беспилотных грузовых ТС возможна только при стандартизации правил всеми странами. Вопросы, связанные с автоматизированными грузовыми ТС, не могут решаться в рамках одной страны, поскольку данные ТС должны беспрепятственно пересекать границы. Нужны международные стандарты, законодательство и методики для выявления исключений из правил дорожного движения, которые подходят для самоуправляемых грузовых ТС [98].

Переход на широкое использование беспилотных грузовых ТС в ЕС может оказать непосредственное влияние на условия осуществления транзитных перевозок перевозчиками стран ЕАЭС. Профессиональные водители стран ЕС могут быть перенаправлены на осуществление международных перевозок, так как наличие границ и необходимость прохождения таможенных процедур пока сдерживает использование беспилотных грузовых ТС в этой сфере, что повысит конкуренцию между водителями стран ЕС и ЕАЭС.

Особенности национального законодательства в области транзитных перевозок стран-членов ЕС. В настоящее время одними из проблемных вопросов для международных перевозчиков из стран ЕАЭС при выполнении перевозок по территориям государств ЕС являются принятие отдельными государствами ЕС ограничений, связанных с минимальным размером оплаты труда водителей.

С 1 января 2015 года в **Германии** вступил в силу Закон о минимальном размере оплаты труда.

В соответствии с данным законом, работодатели обязаны соблюдать размер выплаты минимальной заработной платы за каждый отработанный на территории Германии час, которая должна быть выплачена не позднее последнего банковского дня месяца, следующего за месяцем, в котором была осуществлена перевозка. Первая регистрация транспортных компаний должна сопровождаться заявлением-обязательством

работодателя, подтверждающим его готовность исполнять требование по минимальной оплате труда и предоставлять по запросу таможенных органов Германии подтверждающие документы на немецком языке.

За нарушения указанного закона предусмотрены штрафные санкции за невыполнение положения о выплате установленного минимального размера оплаты труда и за невыполнение прочих положений, в том числе в части заполнения и направления уведомления.

Аналогичные требования с 2017 г. действуют во Франции («закон Макрона»).

31 марта 2017 года второй палатой парламента Германии (Бундесрат) был принят закон, запрещающий проводить регулярный еженедельный период отдыха (45 часов) в ТС или в неприспособленных для отдыха местах, который вступил в силу с 25 мая 2017 года. Законом предписывается, что водитель не должен проводить свой регулярный еженедельный отдых в кабине, а в том месте, где водители проводят отдых, им должны быть обеспечены подходящие места для сна. В случае обнаружения водителя, проводящего свой регулярный отдых в кабине или в другом месте, не оборудованном подходящими спальными местами, будет считаться, что этот водитель совсем не использует (пропорционально) регулярный еженедельный отдых.

Приспособленными местами для отдыха водителей считаются гостиницы, мотели и пансионаты. В качестве таких мест могут также признаваться и съемные квартиры при наличии подтверждающих документов об их аренде.

Нарушение соответствующих требований к режиму отдыха наказывается однократным штрафом в размере 500 евро (в отношении водителя) и 1500 евро (в отношении предприятия) [99].

В **Австрии** с 1 мая 2017 г. были введены требования о маркировке грузовых ТС в зависимости от выбросов выхлопных газов. Все грузовые ТС массой свыше 7,5 тонн при передвижении по территории федеральной земли Тироль должны быть маркированы специальным значком экологического класса, который выдается авторизованными органами Австрии. Перевозчик обязан обеспечить, чтобы наклейка была наклеена на видном месте, на наклейке чётко просматривались даты её заказа и выдачи. Наклейки, выданные в других странах, не пригодны для использования в Тироле, так как они не соответствуют стандартам, установленным в австрийских законах.

Для получения специального значка необходимо предоставить в авторизованные органы Австрии соответствующие документы (свидетельство о регистрации ТС, сертификат об экологической безопасности грузового ТС, сертификат соответствия грузового ТС требованиям резолюций ЕКМТ) без предъявления ТС.

Отсутствие наклейки является административным правонарушением и влечет наложение штрафа в размере 2180 евро [100].

Система дорожных сборов. Европейская система дорожных сборов — это сложный и постоянно меняющийся механизм, включающий правила оплаты дорожного сбора в каждой стране ЕС, систему назначения, порядок взыскания штрафов, тарифы дорожного сбора, список облагаемых налогом магистралей и систему скидок.

Одна из первых систем взимания платы с грузовых ТС была введена в Австрии 1 января 2004 года. Это была рамочная система: при прохождении рамки со считывающего устройства, установленного на грузовом ТС, снималась такса. В настоящие время в Австрии и Германии действует единая спутниковая система взимания платы.

С 1 января 2005 года в Германии введена новая система взимания дорожных сборов за проезд по автомагистралям грузовых ТС полной массой свыше 12 тонн, предназначенных исключительно для перевозки грузов независимо от страны регистрации.

По заказу Федерального правительства разработана система взимания дорожных сборов Toll Collect, которая вычисляет и взимает сборы пропорционально пройденным этапам маршрута. Кроме того, система Toll Collect гарантирует, что взимание дорожных сборов не будет препятствовать движению транспортного потока по автостраде.

В отличие от традиционной системы взимания дорожных сборов, система Toll Collect не требует ни ограничения скорости, ни остановки ТС, а также не предписывает ему полосу движения.

Следует отметить, что и до этого проезд грузовых ТС полной массой свыше 12 тонн по немецким автобанам был не бесплатным. Водителю необходимо было приобретать «евровиньетку», как подтверждение уплаты дорожного сбора. Срок действия «евровиньетки» доходил до одного года, а расценки начинались от 8 евро за один день работы грузового ТС. После ввода новой системы дорожных сборов действие «евровиньетки» на территории Германии отменено, теперь платить необходимо за каждый пройденный километр.

Дорожная пошлина взимается независимо от того, осуществляется рейс с грузом или грузовое ТС следует порожним.

Размер дорожного сбора зависит от класса токсичности, числа осей грузового ТС и протяженности маршрута, подлежащего обложению пошлиной. Сначала ТС относится к одной из категорий ЕВРО-0...-VI, - в зависимости от класса токсичности. Такой порядок оплаты по классам токсичности стимулирует владельцев грузовых ТС переходить на более высокий экологический стандарт.

ТС, выполняющие международные перевозки грузов и пассажиров, находясь на территории иностранного государства, подпадают под действие национального законодательства в части оплаты различных налогов и сборов, связанных с осуществлением перевозок (если иное не предусмотрено международными договорами). В настоящее время в европейских государствах существуют различные подходы при определении размеров оплат, взимаемых с иностранных перевозчиков за проезд по территории государства. При этом, как правило, при расчете используются: общий вес ТС (груженого или порожнего), количество перевозимых пассажиров, расстояние перевозки, количество осей ТС, время пребывания на территории государства и т.д., Например, в Республике Польша ставки сбора, взимаемого с грузовых ТС, установлены в зависимости от их грузоподъемности.

Законодательством практически всех государств ЕС предусмотрено взимание платы за проезд по автодорогам ТС, весовые, а также габаритные параметры которых превышают размеры, установленные на территории данного государства.

В некоторых странах распространена практика взимания сборов за проезд по участкам автомагистралей, построенных за счет привлечения частных фирм или иностранного капитала. Платные дороги имеются во Франции, Италии, Португалии, Испании, Словении. Сооружение таких дорог имеет тенденцию к расширению.

В Нидерландах, Бельгии, Люксембурге, Дании и Швеции с грузовых ТС с допустимой общей массой более 12 тонн взимается пошлина за пользование автомагистралями и приравненными к ним дорогами категории Е. Сертификат («евровиньетка»), который является подтверждением оплаты, можно приобрести на погранпереходах, заправочных станциях, в автокемпингах, на терминалах, портах и т.д. «Евровиньетка» заполняется на конкретный ТС, должна находиться в его салоне и по требованию предъявляться для контроля.

«Евровиньетки», приобретенные в любой из стран: Нидерландах, Бельгии, Люксембурге, Дании или Швеции, - действительны на территории этих стран.

Стоимость «евровиньетки» дифференцирована не только по количеству осей, но также и по европейским стандартам выброса загрязняющих веществ.

С 1 января 2010 года Чехия и Словакия перешли на электронную систему взимания дорожных сборов по аналогу действующей в Германии с применением автомобильного прибора On-Board Unit (OBU).

С 1 января 2014 года за проезд по литовским автомагистралям A1-A18 с перевозчиков, осуществляющих международные перевозки автомобильным транспортом, взимается налог. Налог взимается с автобусов категории М2-М3, с грузовых ТС категории

N1-N3 и их соединений. Для автобусов более чем с 8-ю местами для пассажиров при общем весе до 5 тонн (M2) и грузовых ТС общим весом до 3,5 тонн (включительно) (N1) ставка сбора за 1 день составляет 6 евро. Для автобусов более чем с 8-ю местами для пассажиров при общем весе 5 тонн (M3) и более и грузовых ТС общим весом от 3,5 тонн до 40 тонн (N2, N3) - 11 евро. Владельцам или пользователям ТС, заплатившим сбор, выдается документ (виньетка), подтверждающей оплату сбора, который дает ему право пользоваться автомагистралью высшей категории в Литве.

В Бельгии с 1 апреля 2016 года введена покилометровая система оплаты дорожных сборов для грузовых ТС разрешенной общей массой более 3,5 т. Все тяжеловесные грузовые ТС общей массой более 3,5 т должны быть снабжены бортовым оборудованием (OBU). С помощью спутниковых технологий регистрируется расстояние, которое преодолело грузовое ТС, и по какой ставке. Посредством технологии GSM данные передаются в центр обработки, отвечающий за счета и платежи. Штраф размером 1000 евро взыскивается за общее количество нарушений, совершенных одним и тем же ТС за 3 часа, начиная с момента регистрации первого нарушения [96, с. 63].

4. Опыт Североамериканской ассоциации свободной торговли в части формирования и регулирования условий в сфере грузового и пассажирского автомобильного транспорта и международных транзитных автомобильных перевозок

4.1. Формирование и регулирование условий в сфере грузового автомобильного транспорта в НАФТА

Условия и предпосылки формирования и регулирования (либерализации) рынка транспортных услуг Североамериканского макрорегиона. Объединение НАФТА (North American Free Trade Agreement) (NAFTA, НАФТА) одна из крупнейших в мире зон свободной торговли с территорией 21,78 млн км2, населением более 470 млн чел., совокупный ВВП - около $20 трлн. НАФТА стала первым в мире экономическим союзом, объединившим высокоразвитые государства (США, Канада) и развивающуюся (Мексика) страну, то есть характерной особенностью данного объединения является тот факт, что страны Соглашения находятся на разных уровнях экономического, социального и политического развития. В период подписания договора ВВП на душу населения составлял в США – 23,2 тыс. долл., в Канаде – 20,7 тыс. долл., в Мексике – 3,5 тыс. долл. (или в 6,6 раза ниже, чем в США) [101].

Этапы. Ядром НАФТА является американо-канадская экономическая интеграция. Первым шагом стал «план Эббота», принятый в 1947 году, целью которого являлось стимулирование инвестиций США в ведущие отрасли канадской экономики. В 1959 году США и Канада заключили соглашение о совместном военном производстве, которое способствовало внедрению американских стандартов в канадское производство военной техники. Следующим шагом стало заключение в 1965 году соглашения о либерализации торговли продукцией автомобилестроения, которое способствовало интеграции многих других отраслей.

В сентябре 1988 году после нелегких трехлетних переговоров было подписано американо-канадское соглашение о свободной торговле (CUSFTA), вступившее в силу с 1989 г. КУФТА предусматривало создание в течение 10 лет зоны свободной торговли, объединяющей обе страны Северной Америки. С 1990 начались переговоры о присоединении к КУФТА Мексики. В силу происходивших в 1980-х годах интеграционных процессов в Европе и Азии, вопрос о создании НАФТА стал острее, так как стало понятно, что ответом на объединение Европы должно стать объединение

Америки, и, как его части — Северной Америки. 17 декабря 1992 было подписано соглашение между США, Канадой и Мексикой о Североамериканской ассоциации свободной торговли (НАФТА), которое вступило в силу 1 января 1994 г.

Предпосылки. Создание зоны свободно торговли в североамериканском регионе было обусловлено рядом факторов:

во-первых, географической близостью стран-участниц и элементами взаимодополняемости структур национальных экономик;

во-вторых, тесными торговыми связями между ними и расширяющимся производственным кооперированием;

в-третьих, растущей сетью подконтрольных предприятий американских ТНК в Канаде и Мексике и Канадских ТНК в США и, наконец, усилением позиций ЕС, Японии и новых индустриальных стран на мировом рынке.

Цели. Как и другие региональные интеграционные блоки, НАФТА организовано с целью расширения экономических связей (прежде всего, взаимной торговли) между странами-участниками. Запрещая государствам-членам дискриминацию в отношении взаимных товаропоставок и инвестиций, НАФТА устанавливает протекционистские правила против внешних производителей (**в частности, в** текстильной промышленности и **автомобилестроении**).

Основными целями НАФТА, официально заявленными в соглашении об его образовании, являются:

– снятие барьеров в торговле и содействие свободному движению между странами товаров и услуг;

– установление справедливых условий конкуренции в рамках зоны свободной торговли;

– значительное увеличение возможностей для инвестирования в странах-членах соглашения;

– обеспечение эффективной защиты прав интеллектуальной собственности в каждой из стран;

– урегулирование экономических споров;

– создание перспектив будущего многостороннего регионального сотрудничества.

Основные характеристики НАФТА. Экономическая интеграция в Северной Америке отличается от интеграции в Западной Европе и Азии, основанных на согласованной регулирующей деятельности многих высокоразвитых государств.

В других регионах интеграция осуществлялась «сверху вниз», когда межправительственные соглашения стимулировали контакты предпринимателей разных

стран. В НАФТА, наоборот, процесс интеграции шел «снизу-вверх»: сначала высокого уровня достигли межкорпоративные связи, а затем на их основе принимались межгосударственные соглашения.

Внутри НАФТА, в отличие от ЕС и АТЭС, есть только один центр экономической силы – США, чья экономика в несколько раз превосходит Канаду и Мексику вместе взятые. Эта моноцентричность облегчает управление (страна-лидер легко может навязать свои решения более слабым партнерам), но одновременно создает среду потенциальных конфликтов (партнеры США могут оказаться недовольными своим подчиненным положением). Кроме того, интеграция оказывается однобокой: Канада и Мексика тесно интегрированы с США, но не друг с другом.

По своему экономическому потенциалу США занимают первое место в мире, на них приходится около 85% ВВП и промышленного производства трех стран НАФТА. Канада занимает 6-7 место в мире, в то время как Мексика не входит и во вторую десятку развитых стран мира [102]. В то же время асимметричность взаимозависимости, обусловленная слабым интеграционным взаимодействием Канады и Мексики и доминирующим положением США, сделали НАФТА непохожей на другие интеграционные группировки.

В НАФТА нет специальных надгосударственных институтов (как Европарламент в ЕС), поскольку они стали бы лишь придатком к администрации США.

Структура НАФТА. Центральный институт – Комиссия по свободной торговле. В нее входят представители на уровне министров торговли от трех стран-участниц. Комиссия наблюдает за осуществлением и дальнейшей разработкой Соглашения и помогает разрешать возникающие споры. Она контролирует деятельность 30 комитетов и рабочих групп. Если какая-либо страна решится игнорировать решения Комиссии, то она столкнется с торговыми и иными санкциями других партнеров по блоку.

Координирующий Секретариат НАФТА призван служить официальным архивом работы НАФТА и выполнять роль рабочего секретариата при Комиссии.

Хотя соглашение НАФТА направлено главным образом на либерализацию торговли (сокращение и последующую отмену тарифных и нетарифных барьеров), оно охватывает также широкий круг сопутствующих вопросов. В НАФТА приняты, в частности, соглашения по экологическому и трудовому сотрудничеству – Североамериканское соглашение по сотрудничеству в сфере окружающей среды (NAAEC – North American Agreement on Ecological Cooperation) и Североамериканское соглашение по трудовому сотрудничеству (NAALC – North American Agreement on Labour Cooperation).

Участники НАФТА не намерены трансформировать его, как это было в ЕС, в таможенный союз. Это объясняется тем, что 70% внешней торговли США приходится на страны за пределами НАФТА, поэтому Соединенные Штаты хотят сохранить свободу своей внешнеэкономической политики.

Основные проблемы. Либерализация торговли способствовала существенному увеличению торгового оборота между странами. Если в 1993 г. он составлял $290 млрд (при этом большая часть приходилась на торговлю между США и Канадой), то в 2016 г. достиг $1,1 трлн. Увеличился также объем взаимных инвестиций, например, за этот период прямые иностранные инвестиции США в экономику Мексики выросли с $15 млрд до $100 млрд. Если оценивать последствия НАФТА для США, то следует отметить, что торговый оборот США с Мексикой и Канадой за время действия НАФТА увеличился в три раза, при этом он рос более быстрыми темпами, чем торговля с остальным миром. Около 14 млн рабочих мест были созданы в США в сфере торговли с Мексикой и Канадой. [103] Тем не менее критики НАФТА утверждают, что реализация соглашения привела к сокращению 600 тыс. рабочих мест и падению заработной платы из-за большого притока дешевой рабочей силы из Мексики и переноса многих производств на ее территорию. Особенно это затронуло сектор автомобилестроения.

Перевозки грузов автомобильным транспортом являются преобладающим видом перевозок в Северной Америке. В США на автомобильный транспорт приходится более 60% объемов перевозимых грузов. В торговле между США – Канадой и США – Мексикой большой удельный вес приходится на дорогостоящее промышленное оборудование и автомобильные компоненты.

Следует также отметить, что спрос на услуги автомобильного транспорта растет опережающими темпами по сравнению с другими видами транспорта. При этом вопросы совершенствования и модернизации инфраструктуры остаются актуальными и отстают от общего роста товарооборота.

Открытие рынков автотранспортных услуг стран НАФТА сопровождается постепенным сближением правил в этих странах, хотя сохраняются существенные отличия. Наиболее жесткие требования по допуску на рынок перевозчиков применяются в США, тогда как в Мексике эти требования находятся в стадии формирования.

Что касается Мексики, то компании США создают в Мексике предприятия, стремясь использовать дешевую рабочую силу и получить доступ на обширный потребительский рынок, половина которого приходится на людей в возрасте до 20 лет. Основная производственная база в Мексике находится вблизи границы с США, тогда как основная покупательская способность сосредоточена в центральных районах страны.

Именно поэтому главный потенциал роста розничной торговли Мексики, включая дистрибуции и складское хозяйство, сконцентрирован в центральных районах страны. Пока что транспортная инфраструктура Мексики не способна обслуживать должным образом крупные товарные потоки между США и центральными районами страны. Под влиянием перечисленных обстоятельств компании США и Канады, имеющие производственные мощности в Мексике, сейчас начинают активно организовывать здесь логистические цепи и управлять ими. Следствием этого является то, что большинство поставщиков останутся в Соединенных Штатах, производственные предприятия «макиладорас» будут размещаться в приграничных районах Мексики, а для распределения готовой продукции будут использоваться мощности юго-западных и центральных штатов США. Автомобильные транспортные компании США, согласно НАФТА, получили право на осуществление международных грузоперевозок сначала в приграничных штатах Мексики, а начиная с 1999 года — по всей территории страны. Мексиканские грузоперевозчики получили право на аналогичные операции в США. Кроме того, Соглашение предусматривает поэтапное устранение барьеров в автобусном сообщении и в потоках иностранных инвестиций транспортных фирм, а также значительно расширяет возможности американских железных дорог в Мексике. Некоторые специализированные сервисные фирмы начали предоставлять комплексные брокерские услуги. В Мексике построены крупные распределительные центры.

Особенности транспортного законодательства в промышленно развитых странах Североамериканского макрорегиона. *Транспортное законодательство США.* Правовая система США состоит из нескольких частей: а) общего права (commonlaw); б) права справедливости (commonlaw); в) статутного права (statutorylaw); г) Конституции США.

Особенности правовой системы США заключаются в следующем.

Во-первых, Конституция США, содержащая «Билль о правах» создает правовые основы построения и организации деятельности всех государственных и общественно-политических институтов, служит юридическим инструментом, на котором строятся правовая система США и правовые системы всех 50 штатов.

Во-вторых, торговые отношения в США регулируются различными актами как федерального уровня, так и актами штатов. Наличие актов «федеративного» характера – следующая особенность правовой системы США. В качестве актов федерального статутного права США можно привести широко известные антитрестовские законы Шермана (1890 г.), Клейтона (1914 г.), Закон о Федеральной торговой комиссии (1914 г.), Закон о патентах (1952 г.), Закон об авторском праве (1976 г.). Вместе с тем указанная

особенность правовой системы США, заметное повышение роли федеральных законов не умаляют практического значения законодательства штатов в регулировании тех или иных общественных отношений. При разрешении конкретных спорных ситуаций и коллизий практикующие юристы часто обращаются к законодательству штата. Например, Закон о предпринимательских корпорациях штата Нью-Йорк 1970 г. регулирует деятельность корпораций, преследующих цель по извлечению прибыли (за исключением банковских, железнодорожных и транспортных, правовое положение которых определяется специальными законами).

Особое место в системе правовых актов занимает Единообразный торговый кодекс США (ЕТК). В настоящее время вышло несколько вариантов ЕТК. Так, официальный текст ЕТК 1962 г. с небольшими изменениями имел юридическую силу на территории трех штатов: Миссури, Южная Каролина и Вермонт. В свою очередь официальный текст ЕТК 1978 г. уже действовал в 14 штатах, а текст ЕТК 1978 г. расширил свое действие и распространил силу на 32 штата. Луизина - единственный штат, в котором не был принят ни один официальный текст ЕТК. Правда, в 1974 г. были введены в действие разд. 1,3-8 официального текста ЕТК 1972 г.

В США неоднократно предпринимались попытки кодифицировать нормы договорного и торгового права, но безуспешно. Наконец-то в 1952 г. был выработан первый проект Кодекса, который до 1960 г. повсеместно не применялся. Решением этой задачи занялись Национальная конфедерация уполномоченных по разработке единообразных законов штатов (National Conferenceof Commissionerson Union State Laws) и Американский институт права. По замыслу разработчиков, каждый штат должен был принять данный кодекс в виде собственного закона (например, «ЕТК штата Калифорния», «ЕТК штата Пенсильвания» и т. д.). Таким образом, ЕТК не является федеральным законом США, а выступает законом штатов. Одна из основных причин этому - в соответствии с Конституцией США издание гражданских законов относится к компетенции штатов, а не федерации.

Кодекс (ЕТК США) состоит из десяти разделов, большинство из которых имеют части, разделенные на статьи. Это – следующие разделы: общие положения; продажа; торговые бумаги; банковские депозиты и инкассовые операции; аккредитивы; комплексное отчуждение; складские свидетельства, коносаменты и другие товарораспорядительные документы; инвестиционные ценные бумаги; обеспечение сделок, продажа причитающихся платежей, договорных прав и бумаг на недвижимость; дата вступления в силу и отмена других законов. Следует отметить, что в ЕТК отсутствуют многие положения обязательственного права, в том числе нет специального

раздела о перевозке. Поэтому ЕТК является собранием (объединением) законов в единый документ по отдельным, наиболее важным для экономической деятельности институтам без общей части.

В США действует Единый транспортный кодекс, на основании которого каждый штат принимает свои Правила. Название «Единый транспортный кодекс США» носит условный характер. Транспортный кодекс США – это свод федеральных законов, объединенных предметом (объектом) правового регулирования.

Известно, что Федеральное законодательство США публикуется в форме Свода законов, который состоит из 50 разделов по отраслям права либо по правовому институту, либо по видам деятельности (например, раздел первый «Основные положения», раздел одиннадцатый «Банкротство», раздел двенадцатый «Банки и банковская деятельность», раздел пятнадцатый «Коммерция и торговля», раздел сорок пятый «Железные дороги», раздел сорок шестой «Мореплавание», раздел сорок девятый «Транспортировка»). Свод законов США переиздается каждые шесть лет.

Соответственно каждый раздел Свода законов состоит из частей. Так, разд. 45 включает двадцать две части (например, ч. 2 «Ответственность за причинение вреда служащим», ч. 13 «Безопасность на железной дороге» и др.)- Разд. 46 содержит шесть подразделов, каждый из которых включает определенное количество частей и параграфов.

В различных сегментах транспортной сферы США действуют различные правовые акты. Так, в области мореплавания соответствующие отношения регулируются: Законом об управлении прибрежной зоной 1972 г. (Coastal Zone Management ActOf 1972), Законом о морской транспортной безопасности 2002 г. (Maritime Transportation Security Act 2002), Законом о мировом океане 2000 (Oceans Act 2000)[2].

Среди законодательных актов США, регулирующих отдельные вопросы транспортной деятельности, можно выделить Закон о борьбе против кражи автомобилей (Motor Vehicle Theft Enforcement Act) 1984 г., Закон о торговле и пошлинах 1984 г. (Tradeand Tariff Act), Закон о борьбе с кражей автомобилей 1992 г. (Anti-Car Theft Act).

В целом транспортная политика США в первую очередь направлена на обеспечение безопасности. Так, в 2001 г. создана TSA (Transportation Security Administration) – Администрация транспортной безопасности США как одна из мер, принятых Президентом США в области законодательства после трагических событий 11 сентября 2001 г. Изначально TSA входила в состав Транспортного департамента, но в марте 2003 г. была переведена в Департамент безопасности. С февраля 2002 г. TSA взяла на себя ответственность за безопасность национальных аэропортов. Основная задача TSA

– обеспечение защищенности транспортной системы США от актов незаконного вмешательства в ее деятельность, а также свободы передвижения людей и имущества.

Основной плановый документ, прогнозирующий главные направления социально-экономического развития США, – Долгосрочная концепция развития США в XXI в. В нем сформулирована миссия Департамента транспорта США: служить США, обеспечивая безопасную систему транспорта, которая соответствует жизненно важным национальным интересам и повышает качество жизни американского народа. На ее основе разработан Стратегический план развития транспорта, который каждый год детализируется Соглашениями о работах (Annual Performance Agreement).

Основными стратегическими приоритетами развития транспортной системы США являются:

- *безопасность***:** обеспечивать охрану здоровья и безопасность, исключая отрицательное воздействие транспорта, приводящее к летальным исходам и телесным повреждениям (сохранить человеческие жизни);

- *мобильность:* сформировать доступную, надежную транспортную систему для перемещения людей, товаров, охватывающую все регионы;

- *экономический рост:* создать транспортную систему, которая способствует экономическому росту США;

- *социальная и природная среда:* защищать сообщество и природную окружающую среду, которой наносится ущерб транспортом;

- *национальная безопасность:* обеспечить безопасность транспортной системы для перемещения людей и товаров, реализуя, таким образом, цели, стратегии национальной безопасности.

Наряду с федеральными законами США, законами штатов вопросы правового регулирования транспортных отношений являются предметом регламентации судебных прецедентов и заключаемых договоров. Так, морские перевозки осуществляются в США в соответствии с прецедентным правом под названием GeneralMaritimeLaw. Соответствующие отношения опосредуются транспортными договорами в таких сферах, как железнодорожные, морские, воздушные, автомобильные перевозки.

Особенности транспортной системы США. По всем основным количественным показателям, характеризующим размеры транспортной системы, США не имеют равных себе во всем мире. Эта страна занимает первое место по протяженности железных, автомобильных дорог и трубопроводов, по грузообороту железнодорожного, по грузообороту и пассажирообороту автомобильного и воздушного транспорта, по размерам автомобильного парка, по числу и пропускной способности аэропортов. Если же учесть

морские суда, то по его тоннажу США наряду с Японией также окажутся в числе мировых лидеров. Можно добавить, что сеть путей сообщения США составляет около 1/3 мировой.

Другие характерные черты транспортной системы США – огромная мощность грузо– и пассажиропотоков, большая дальность перевозок, колоссальное развитие междугородных, но также и международных сообщений, высокий уровень технической оснащенности, значительная избыточность транспортных мощностей. Правда, по удельным показателям (на 1000 км2 территории или 1000 человек).

Важно подчеркнуть также, что, хотя транспорт развивается прежде всего под воздействием производства, он, в свою очередь, сам оказывает большое влияние на его размещение, специализацию и кооперирование. С развитием автомобильного транспорта непосредственно связаны процессы активизации, очень высокая транспортная подвижность населения. Кроме того, на долю транспорта приходится около 1/4 общего потребления энергии в стране и более 1/2 всего потребления жидкого топлива.

Структура транспорта США имеет свои особенности. Так, в грузообороте ни один из его видов резко не преобладает: 32 % приходятся на железнодорожный, 24,5 – на автомобильный, 18 – на морской, 14 – на трубопроводный, 11 – на внутренний водный и 0,5 % – на воздушный транспорт. Зато в пассажирообороте положение совершенно иное: 82 % его обеспечивает автомобильный транспорт, 17,5 – воздушный и всего 0,5 % – железнодорожный транспорт.

При грузоперевозках в США следует учитывать, что:

- вопросы безопасности в США находятся в приоритетной зоне, они также распространяются и на сферу грузоперевозок, в том числе и международных перевозок грузов. Придется пройти ряд специфических процедур, на которые могут потребоваться дополнительные расходы. При обращении в проверенную компанию такие расходы будут минимальными;

- стоимость одинаковой услуги в разных штатах может быть разной. При этом разниться в цене может составлять до 50%. Экспедитор должен иметь сеть надежных агентов в каждом штате, чтобы помочь клиенту сэкономить и осуществить безопасную выгодную доставку;

- весовые ограничения в США довольно строгие. Обычно требуется использование тяжеловесной техники или другого специального транспорта;

- часто грузы отправляют через удаленные порты. Чтобы обеспечить доставку груза от места его погрузки в порт, можно использовать широкую сеть железных дорог. Часто при покупке товара, к примеру, в Лос-Анджелесе, его будут отправлять через

восточное побережье США. Это удобный и правильный способ доставки, но более сложный в организационном плане.

Общеизвестно о совершенно особой роли автомобильного транспорта в США, где автомобиль используется в 98% всех городских перевозок, 85% всех междугородных переездов и 84% всех выездов на работу и обратно.

Но автомобилизация – это не только автопарк, но и автомобильные дороги, общая длина которых в стране уже превысила 6,5 млн км, составив более 1/5 мировой. Значительная часть из них относится к дорогам с усовершенствованным покрытием. Строительство автострад в США началось давно, но особенно продвинулось начиная с середины 1950-х гг. по программе сооружения сети национальных автострад. Американская автострада на основном своем протяжении – это две полосы движения в каждом направлении плюс запасная и еще одна запасная дорога. Чаще всего полосы встречного движения изолированы, а то и вообще удалены друг от друга. Большинство автодорог находится в ведении властей отдельных штатов, на многих из них взимается плата за проезд. Добавим также, что примерно 13 тыс. населенных пунктов США с общим населением 85 млн человек полностью зависят от автотранспорта, т. е. не имеют никаких других путей сообщения. Неудивительно, что на основных междугородных автодорогах напряженность автомобильного потока обычно составляет многие тысячи машин в сутки.

Транспортное законодательство Канады. Законодательство Канады основано на английском общем праве, а потому в стране действуют источники права, применяемые в Великобритании. Исключением из общего правила является провинция Квебек, в которой, в частности, гражданская законодательная система основана на идеях французского законодательства.

По форме государственного устройства Канада является федерацией. Канадская федерация состоит из 10 провинций (Альберта, Британская Колумбия, Квебек, Манитоба, Новая Шотландия, Нью-Брансуик, Ньюфаундленд, Онтарио, Саскачеван, Юкон) и двух территорий (Северо-Западные территории, Лабрадор), причем каждая из них имеет соответствующие законодательные органы (легислатуры) и систему управления. Пять регионов представляют экономический потенциал страны. Это регион тихоокеанский – Британская Колумбия; Квебек и Онтарио - центральные провинции; Альберта, Саскачеван, Канадские прерии, Манитоба – степные провинции; Юкон, Северо-Западные территории, Нунавут (территории); атлантические провинции – Остров Принца Эдуарда, Ньюфаундленд, Нью-Брансуик, Лабрадор, Новая Шотландия.

Однако по существу Канада управляется централизованно и ее провинции не обладают реальными возможностями обеспечить автономное развитие своих правовых систем. Это обусловлено историческими особенностями страны.

Основные акты транспортного законодательства Канады: Transportand Maritime Law (Закон о транспортных и морских перевозках); Canada Marine Act (Закон о прибрежной зоне); Canada Marine Transportation Security Act (Закон о морской транспортной безопасности); Canada Maritimeinsurance Act (Закон о морском страховании); Canada Railway Safety Act(Закон о железнодорожной безопасности); Canada Shipping Act, 2001 (Закон о мореплавание (судоходстве)); Canada Transportation Act (Закон о перевозках); Canada Transport ationof Dangerous Goods Act (Закон о транспортировке опасных грузов); Carriageby Air Act (Закон о воздушных перевозках); Commercial Transport Act (British Columbia) (Закон о коммерческих перевозках); Dangerous Goods Transportation Act (Newfoundland) (Закон о транспортировке опасных грузов (товаров)); Dangerous Goods Transportation Act (Yukon) (Закон о безопасности перевозки грузов); Dangerous Goods Transportation Act (Saskatchewan) (Закон о безопасности перевозки грузов); Dangerous Goods Transportationand Handling Act (Alberta) (Закон о транспортировке и обращении опасных грузов); Highway Traffic Act (Ontario) (Закон о дорожном движении (Онтарио)); Maritime Economic Cooperation Act (Prince Edward Island) (Закон о морском экономическом сотрудничестве); Motor Transport Act (Yukon) (Закон об автомобильном транспорте); Motor Vehicle Act (Yukon) (Закон об автомобильной промышленности); Rail Service Act (Newfoundland) (Закон о железнодорожном обслуживании); RailwayAct (Alberta) (Закон о железной дороге); Railway Act (British Columbia) (Закон о железной дороге); Railway Safety Act (British Columbia) (Закон о безопасности железнодорожных путей); RailwaysAct (NovaScotia) (Закон о железной дороге); Transportationof Dangerous Goods Act, 1992 (Закон о перевозке опасных грузов). Как видим, в состав транспортного законодательства входят как законодательные акты федерального уровня, так и акты, регулирующие перевозочные отношения в пределах провинции.

Общие положения по доступу на рынок Канады. Рассматривая возможности организации экспорта того или иного товара в Канаду важно учитывать, что канадцы оценивают себя как страну с экономикой среднего размера, а емкость своего внутреннего рынка – примерно в 10% от рынка США. При этом канадский рынок насыщен продукцией достаточно высокого качества и характеризуется высокой конкуренцией. Таким образом, вывод зарубежной продукции на канадский рынок будет, скорее всего, связан с высокими

рисками, значительными издержками по продвижению товаров, а также высокими транспортными расходами.

На начальном этапе для определения возможности и целесообразности вывода своей продукции на канадский рынок зарубежным экспортерам следует выполнить маркетинговое исследование существующего рынка соответствующих товаров в Канаде и ее провинциях (территориях).

При рассмотрении целесообразности поставок товаров следует учитывать таможенный режим и импортные пошлины, действующие в Канаде в отношении России. Таможенный тариф находится в открытом доступе на сайте Канадского агентства пограничной службы.

В Канаде существуют особые требования к упаковке товаров, особенно к продуктам питания. Согласно Закону о потребительской упаковке и маркировке (ConsumerPackagingandLabelingAct) на этикетке должна отображаться информация о продукте, в т.ч. наименование продукта, чистый вес, список ингредиентов, название и адрес дилера или дистрибьютора, количество и размер порций в одной упаковке, а также должна быть указана дата, до которой желательно употребить продукт. Что касается маркировки контейнеров, то тут должны быть указаны следующие данные – наименование продукции, цвет товара (в случае необходимости), вес контейнера (в килограммах), количество товара в одном контейнере, размер коробки, страна и регион происхождения товара, название и адрес производителя или экспортера.

Особенности таможенных процедур при импорте в Канаду. В соответствии с действующими в Канаде нормами и правилами, стороной, ответственной за взаимодействие с государственными органами при ввозе товаров на территорию Канады, является канадская фирма-импортер. Импортер отвечает за получение необходимых разрешений на импорт, точность и своевременное предоставление Канадскому агентству пограничных служб всей требуемой документации на импортируемые товары, уплату всех сборов и пошлин и совершение других действий.

Основными документами при импорте товаров в Канаду являются:

- коносамент (BillofLadingorAirwayBill);
- свидетельство о происхождении товара (CertificateofOrigin);
- торговый счет-фактура (CommercialInvoice);
- разрешение на вывоз товара (ExportPermit);
- акт технического осмотра (InspectionCertificate);
- упаковочный лист (PackingList).

Однако следует подчеркнуть, что в зависимости от вида товара, сферы его применения и др. аспектов, список разрешительных документов для ввоза товара на территорию Канады, может меняться и дополняться.

Транспортирование грузов, основные логистические маршруты Канады. Для стабильности экономики Канады стратегически важно эффективное функционирование системы транспортирования. В мире она считается одной из наиболее развитых. Транспортная система Канады включает в себя более 1,1 миллиона километров автомобильных дорог, десять крупных международных и около трёхсот аэропортов регионального и местного значения, 72 093 километра железнодорожных путей и более 300 коммерческих морских портов, обеспечивающих доступ к акваториям Тихого, Атлантического, Северного Ледовитого океанов, водным пространствам Великих озёр и реки Святого Лаврентия.

Общие вопросы контроля и регулирования транспорта страны находятся в ведении Министерства транспорта Канады, возглавляемого министром-членом федерального правительства Канады. Задачи обеспечения безопасности, расследования причин инцидентов и несчастных случаев на транспорте входят в компетенцию канадского Агентства безопасности на транспорте.

Автомобильный транспорт является доминирующим видом пассажирских и грузовых перевозок в стране, доход от данного вида транспорта традиционно составляет свыше 30% от всего валового внутреннего продукта транспортной индустрии Канады. Основным логистическим маршрутом страны является Трансканадская автомагистраль, строительство которой финансировалось за счет средств федерального бюджета и бюджетов провинций страны. Протяженность трасса составляет порядка 8 тысяч километров (от побережья Атлантического до побережья Тихого океанов).

Крупные партии грузов в Канаде, как и в большинстве стран, перевозятся по железной дороге. Авиатранспорт незаменим для срочной доставки. Речной транспорт для внутренних грузоперевозок также используется, крупнейшая водная транспортная артерия – путь по реке Св. Лаврентий, протяженность которого 3370 километров. На этом пути речных порта всего два, они расположены в Монреале и Квебеке, остальные порты – озерные.

Однако в Канаде приоритет принадлежит автомобильному транспорту. На него в стоимостном эквиваленте приходится более половины коммерческих грузов 55%. Остальная часть внутренних грузоперевозок приходится на железнодорожный транспорт – 20%, порядка 15% приходится на трубопроводный транспорт, и еще 5% на транспорт водный.

Транспортное машиностроение является главной отраслью в структуре национальной экономики. К числу основных операторов относятся компании SNC-Lavalininernacional, FergusonSimekClarkInternational, Nortelnetworks, Bombardier, Pratt&Whitney и другие, которые поставляют грузы в том числе и в Европу.

Преимущественно доставки грузов осуществляются в мультимодальном режиме. В транспортировании, как правило, задействованы несколько видов транспорта. Обычно груз перевозится по морю и доставляется к месту назначения на автомобиле.

Условия регулирования в сфере грузового автомобильного транспорта в НАФТА. Комитетом НАФТА по мерам, связанным со стандартами, для изучения режимов регулирования наземного транспорта в Соединенных Штатах, Канаде и Мексике и для обеспечения большей совместимости определенных стандартов был учрежден Подкомитет по стандартам наземного транспорта. Консультативная группа по транспорту (ГТС) была создана департаментами транспорта трех стран для решения вопросов, не связанных со стандартами, которые затрагивают трансграничные перемещения между странами, но которые не включены в программу работы ГТС НАФТА.

Регулирование грузовых и пассажирских перевозок в НАФТА осуществляется на следующих условиях:

- транспортные средства должны иметь регистрационные номера. Все канадские провинции и американские штаты являются членами Международного соглашения по налогам на топливо (IFTA) и международного регистрационного плана (IRP). Это позволяет пропорционально распределять налог на топливо штата/провинции и плату за регистрацию, исходя из расстояния, пройденного в каждой юрисдикции. Мексика не принадлежит ни к одному из этих планов. Федеральные акцизные сборы на топливо, взимаемые как канадским, так и американским правительствами, выплачиваются во время покупки топлива. Не существует механизма возврата этого налога за топливо, использованное в другой стране. Налоги на топливо, которые собираются штатом или провинцией, должны быть пропорционально распределены в соответствии с пройденным расстоянием.

- водитель должен иметь права на управление коммерческим транспортом (между Канадой, Соединенными Штатами Америки и Мексикой существуют соглашения по взаимному признанию водительских удостоверений);

- наличие лицензии на выполнение перевозок грузов (допуск на рынок);

- наличие разрешения на осуществление коммерческих перевозок при международных автоперевозках.

Весовые и габаритные ограничения, экологические и требования к режиму труда и отдыха водителей не унифицированы на территории НАФТА.

Регистрация транспортных средств осуществляется федеральными или региональными органами власти, например, в Мексике – центральными органами власти, в США – на уровне штата, в Канаде – на уровне провинции или территории.

Подготовка водителей в НАФТА. Для того, чтобы получить права на вождение грузовых автомобилей, к примеру в США, необходимо сначала получить права на вождение легковых. При этом претенденту на получение водительского удостоверения не обязательно разбираться в технике. В Америке каждый занимается своим делом: водители работают за рулем, а в случае поломки ремонт делают профессиональные механики.

Для получения прав на вождение легкового автомобиля нужно обратиться в DMV (Department of Motor Vehicles - Департамент транспортных средств) и записаться на сдачу экзаменов прямо с их сайтов, что очень удобно. После получения «легковые» права, можно будет приступать к получению «грузовых». При этом в некоторых штатах права дальнобойщика не возможно получить, если «легковым» американским правам менее года. Права дальнобойщика называются «CDL class A».

Процесс их получения состоит из трех этапов.

1. Изучение теории дорожного движения и сдачи теоретического экзамена (теста) на знание правил дорожного движения, получения соответствующего документа о прохождении теоретической части в местном департаменте транспортных средств.

2. Прохождения обучения в автошколе дальнобойщиков.

3. Получение дополнения (Endorsements) к правам дальнобойщика после успешной сдачи так называемого дополнительного экзамена HazMat, т.е. «HazardousMaterials» (Опасные материалы). Получение данного дополнения дает дальнобойщику право на перевозку опасных грузов (фейерверков, аэрозолей, технических жидкостей, которые могут воспламениться, горючих красок и т.д.).

По данным Ассоциации американских дальнобойщиков (American Truckers Association - ATA), в Соединенных Штатах насчитывается более четырех миллионов водителей грузовиков. Каждый водитель в Америке обязан обладать лицензией CDL а также должен досконально знать правила транспортировки специфических грузов. В США дальнобойщиков обычно разделяют на 6 основных категорий:

Auto Haulers занимаются доставкой легковых автомобилей, мотоциклов и громоздкой сельскохозяйственной техники.

Dry Van Drivers перевозят нескоропортящиеся товары в закрытых фурах.

Flat Bed Drivers специализируются исключительно на транспортировке больших

однотипных изделий (например, стальных труб или древесины) в полуоткрытых контейнерах.

Водители LTL (в переводе LessthanTruckLoad – груз легче, чем вес грузовика) перевозят товары на небольшие расстояния и обычно разгружают их самостоятельно.

Водители категории reefer занимаются доставкой замороженных и охлажденных продуктов.

Tankerdrivers имеют дело с жидкостью (например, бензином), находящейся в специальных цистернах.

Согласно американскому трудовому законодательству, водитель может вести автофургон не более 11 часов подряд. После этого, ему требуется как минимум 10-часовой перерыв. В соответствии с этим правилом, установленным еще в 1985 году, работодателями рассчитываются дистанции и сроки поездки.

В США существуют восемь классов прав на вождение транспортных средств: Класс А – автопоезда (тягач плюс полуприцеп) общей массой 26 тыс. фунтов (11 790 кг) и более. Также двойные и составные автобусы. Класс В – одинарные автомобили, включая большинство автобусов. Также в эту категорию включаются составные коммерческие автомобили общей массой менее 26 тыс. фунтов. Класс С – коммерческие автомобили, не подпадающие под требования классов А и В, но имеющие отметки о перевозке опасных грузов, либо предназначенные для перевозки более 15 человек (исключая штат Джорджия). Может включать тяжёлые некоммерческие автомобили, например, автопоезда, весом более 16 тыс. фунтов, а также все автомобили весом более 16 тыс., но менее 26 тыс. фунтов. Класс С во многих штатах разделяется на коммерческий и некоммерческий. Некоммерческий класс не может использоваться для аренды. Профессиональным водителям обычно требуется иметь дополнительную категорию, указывающую на тип автомобиля, требующего дополнительного обучения. Такие требования совпадают во всех штатах, обучение и сдача экзаменов регулируются федеральным правительством. Категория Р – пассажирский транспорт (16 человек и более) и категория Н – (Hazardouz) опасные грузы. Для получения прав также требуется отсутствие судимости водителя. N – автомобили, перевозящие жидкие материалы в цистернах, Т – двойные/тройные автопоезда; Х – опасные грузы, перевозимые в цистернах**;** L **–** пневматические тормоза; S – школьные автобусы (также требуется проверка на отсутствие судимости). Для категорий Н и Х также требуется гражданство либо вид на жительство США. Минимальный возраст для вождения коммерческого автомобиля при поездке за границы штата, согласно требованиям федерального закона, составляет 21 год.

Одним из основных методов регулирования рынка транспортных услуг является лицензирование. Коммерческие перевозчики или перевозчики общего пользования, выполняющие перевозки между штатами или между странами считаются элитой. Одновременно с ними, существует другая категория перевозчиков, которая называется в США контрактными. Эти перевозчики имеют право работать с ограниченным кругом клиентов, приспосабливая к их запросам подвижной состав, технологию, режим работы и т.д. Смысл создания автотранспортных предприятий общего пользования заключается в обеспечении гарантированного транспортного обслуживания для клиентов, которые не имеют собственного транспорта и не могут предложить достаточно привлекательных условий для предприятий контрактного типа. Контрактные перевозчики и предприятия общего пользования руководствуются различными тарифными правилами, подлежат различному налогообложению и т.д.

Одновременно с этим, происходит разделение по технологическому признаку, в зависимости от вида перевозимого груза, которое в США и Канаде закреплено лицензией. Так, например, в США выделяются перевозчики генеральных грузов, наливных грузов, тяжеловесных грузов, ценных грузов, перевозчики автомобилей и т.д. Лицензирование служит механизмом допуска операторов к автотранспортной деятельности. Регулирование допуска преследует следующие основные цели:

– недопущение недобросовестных, финансово ненадежных, профессионально неквалифицированных операторов к автотранспортной деятельности;

– ограничение количества операторов, действующих на рынке.

Функция допуска операторов к автотранспортной деятельности включает два аспекта: допуск к профессии и допуск на рынок. Система лицензирования в США и Канаде прошла несколько этапов. На первом этапе перевозчик мог получить отказ по причине ограничения количества операторов на рынке. В этом случае квалифицированный оператор мог не получить допуск на конкретный сектор рынка. В США для выполнения перевозок в межштатном сообщении лицензии обязаны получить профессиональные перевозчики. Перевозка сельскохозяйственных грузов лицензированию не подлежит. При выполнении перевозок внутри штата лицензируется деятельность не только профессиональных, но и перевозчиков собственных грузов. При этом лицензии, выданные в одних штатах, недействительны в других.

От внутриштатного лицензирования освобождены отдельные виды перевозок: ежедневные перевозки служащих из дома на работу; перевозки учащихся на автотранспортных средствах, находящихся в ведении учебных заведений.

В США лицензии на выполнение внутриплатных перевозок выдаются

исполнительными органами власти штата, а на коммерческие перевозки в межштатном сообщении лицензии выдавались Комиссией по междуштатной торговле, а после ее ликвидации в 1996 г. – органами Министерства транспорта.

Наиболее сложный порядок выдачи лицензии существовал в США на междуштатных профессиональных перевозках до начала периода дерегулирования. Помимо представления квалификационных документов соискатель должен был также подтвердить свою благонадежность, представив соответствующие документы из полиции (при этом в расчет брались любые правонарушения, а не только имеющие отношение к автотранспортному бизнесу). Наконец, соискатель должен был доказать наличие неудовлетворенной потребности в перевозках в определенном секторе рынка. Обычной формой такого доказательства было «технико-экономическое обоснование», составленное совместно с потенциальным клиентом или клиентами. В США регистрационный документ представляет собой металлическую табличку, аналогичную по исполнению номеру государственной регистрации автомобиля. Она закрепляется на бампере или кабине автомобиля.

Несмотря на либерализацию грузовых и автобусных перевозок в Северной Америке, требование иметь разрешение на осуществление перевозок все еще остается в силе. Необходимые разрешения можно получить, если удовлетворять общим требованиям соответствия.

Когда дело доходит до получения разрешения, национальная принадлежность перевозчика не является препятствием (ограничение для Мексики).

Передвижения между штатами, провинциями и международные перевозки относятся к федеральной юрисдикции. Существовавшие раньше строгие барьеры на въезд наемных грузовиков сейчас смягчены. Теперь въезжающие должны продемонстрировать, что они «соответствуют» (т. е. понимают соответствующие правила безопасности и должным образом застрахованы).

Каботажные автомобильные перевозки всех видов перевозок на территории иностранного государства, запрещены. В целом, таможенные и иммиграционные правила во всех трех странах не разрешают иностранным перевозчикам совершать внутренние перевозки.

В Канаде и США либерализация сопровождалась усилением законодательства в области безопасности, регулирования и администрирования. Контроль осуществляется на государственном уровне США и Канады (инспекторы посещают офисы автоперевозчиков для того, чтобы определить его соответствие государственным стандартам безопасности). Инспекции на дорогах также проводятся властями штатов и всех канадских провинций.

Режимы безопасности в Канаде и США довольно схожи. В целом, перевозчики знают об условиях работы, например, что после пересечения границы США применяются американские правила в отношении рабочего времени (более строгие). Правила, действующие в США в отношении выбросов, являются очень строгими. Стандарты выбросов для грузовиков теперь установлены и в Канаде. Стандарты топлива регулируются похожим образом. Канадские правила практически идентичны правилам, выработанным Агентством США по охране окружающей среды. Правила в отношении выбросов в Мексике менее строгие.

Таким образом, разногласия положений в странах НАФТА требуют проведение дальнейшей либерализации транспортной политики.

Дальнейшая либерализация транспортной политики НАФТА основываются на принципах, провозглашенных Правительством Канады, Правительством Объединенных Мексиканских Штатов и Правительством Соединенных Штатов Америки при подписании Соглашения:

усилить специальные узы дружбы и сотрудничества среди их наций;

способствовать гармоничному развитию и расширению международной торговли и международного сотрудничества;

создать расширенный и прочный рынок товаров и услуг, произведенных на их территориях;

уменьшать торговые расстройства;

установить ясные и взаимовыгодные правила управления торговлей;

гарантировать коммерческую структуру для планирования бизнеса и инвестиций;

основываться на соответствующих правах и обязательствах, согласно Генеральному Соглашению по Тарифам и Торговле и другим многосторонним и двусторонним документам о сотрудничестве;

расширить конкурентоспособность их фирм на глобальных рынках;

способствовать развитию творческого потенциала и новшеств и поддерживать торговлю товарами и услугами, которые являются предметом интеллектуальных прав собственности;

создать новые возможности занятости и улучшать условия труда и жизненный уровень на их территориях;

гарантировать, что все упомянутое не будет противоречить законам об окружающей среде;

сохранять общественное благосостояние;

поддерживать устойчивое развитие;

усилить развитие и осуществление законов по охране окружающей среды и норм; защищать расширять основные права рабочих.

Следует отметить, что автомобильная промышленность имеет ключевое значение для мексиканской экономики. Это самый крупный производственный сектор Мексики, составляющий 21% всего экспорта. В общем объеме промышленного производства страны его доля составляет 17%. В нем занято 14 % всего работоспособного населения.

Мексика занимает 10 место в мире по производству автомобилей. На территории страны расположены более 20 сборочных предприятий, на которых собирается порядка 40 марок грузовых и легковых автомашин, в том числе Toyota, Nissan, Honda, General Motors, Ford, Volkswagen, Chrysler, BMW, Volvo. Кроме того, в Мексике насчитывается около 1200 заводов по производству автомобильных запчастей.

4.2. Формирование и регулирование условий в сфере пассажирского автомобильного транспорта в НАФТА.

Этапы в эволюции пассажирского автомобильного транспорта. На эволюцию транспорта в Северной Америке повлияли технологические изменения, происходящие в обществе на протяжении столетий. Можно выделить четыре важных периода в развитии пассажирского автомобильного транспорта (рисунок 4.1):

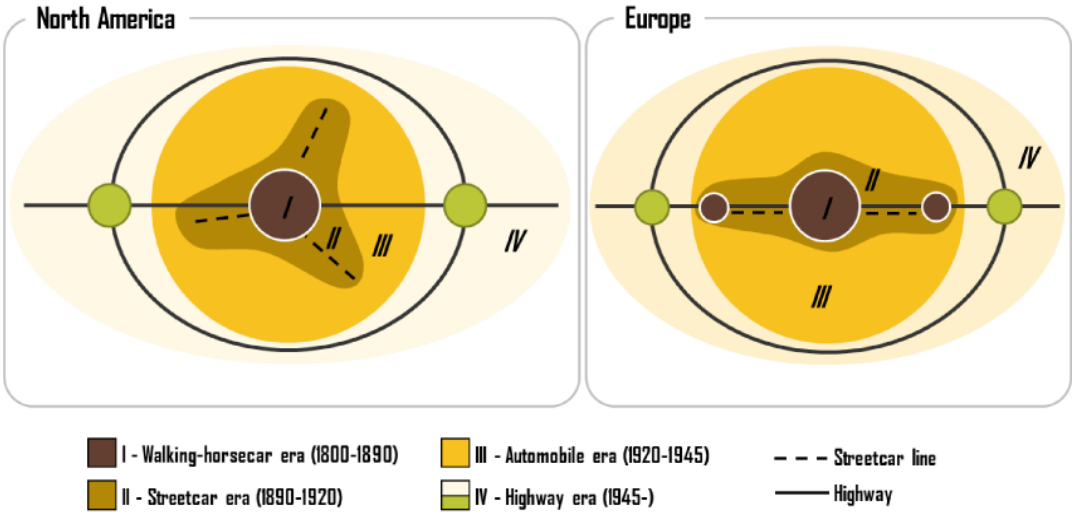

Рисунок 4.1 – Эволюция транспорта в Северной Америке и Европе.

Источник: [104]

I – Эпоха ходьба-лошадь (1800-1890). Эта эпоха характеризовалась отсутствием массового транспорта. Люди имели доступ к местам, которые могли быть пройдены (от 4 до 6 км.). Вся хозяйственная деятельность была сосредоточена в центральном узле наряду с жилыми районами. Сниженная мобильность (пешеходная зона) объясняла эту

наложенную концентрацию. С 1850-х годов железные дороги обеспечивали радиальное развитие рядом с железнодорожными станциями, особенно в более старых американских городах (например, в Нью-Йорке).

II – Эпоха трамвая (1890-1920). Развитие первых форм городского массового транспорта способствовало улучшению доступности и расширению городов по основным трамвайным линиям, созданию полноценных транзитных коридоров. Скорости электрического транспорта расширили пространственную около и городскую структуру. Это позволило создать специализированный центр города с коммерческой и сервисной деятельностью, а также развивать городскую деятельность за пределами города. Появление торговых центров вдоль транзитных коридоров стало очевидным, поскольку растущая доля населения, имеющая доступ к этому виду транспорта, решила переехать за пределы города. Это усилило социальную стратификацию и способствовало возникновению соседних районов, дифференцированных по социально-экономическому статусу. Менее удачливые люди, ограниченные в своей мобильности, как правило, оставались в центральных районах, а более богатый класс перемещался в ранние пригороды

III – автомобильная эра (1920-1945). Моторизованные перевозки не только привели к росту городов, но и обеспечили доступность к удаленным населенным пунктам, способствовали свободному перемещению рабочей силы к новым быстро развивающимся промышленным центрам. Т.е. произошла реальная революция на транспорте с помощью развития пассажирских перевозок. Это техническое новшество оказало существенное влияние на пространственную организацию. Первоначально только богатые классы могли позволить себе свои ТС, которые использовались в основном для рекреационных целей. Рост парка частных ТС привел к появлению первых пригородов низкой плотности с повышенной этнической и экономической сегментацией. Это совпало с децентрализацией коммерческой и промышленной деятельности.

IV – эра шоссе (1945-2000). После Второй мировой войны характеризуется ростом индивидуальной мобильности. Развитие автомагистралей способствовало расширению полноценных пригородов, новых городских структур, новых городов особенно в Северной Америке. В эту эпоху улучшения в транспортной инфраструктуре значительно увеличили доступность и к пассажирским перевозкам автотранспортом. Таким образом, развитие автомобильных пассажирских перевозок способствовало децентрализации жилья и занятости.

Формирование и регулирование условий в сфере пассажирского автомобильного транспорта. При рассмотрении вопросов формирования и

регулирования условий в сфере пассажирского автомобильного транспорта в Североамериканской зоне свободной торговли (НАФТА) необходимо учитывать, прежде всего, особенности регионального интеграционного блока НАФТА.

НАФТА не ставила целью создание межгосударственных административных органов, как и законов, которые управляли бы такой системой. НАФТА является лишь международным торговым соглашением в рамках международного права.

Тем не менее, НАФТА обладает четкой организационной структурой, позволяющей координировать работу национальных органов стран-участниц. Центральным институтом НАФТА является Комиссия по свободной торговле, в которую входят представители на уровне министров торговли от трех стран-участниц. Комиссия наблюдает за осуществлением и дальнейшей разработкой соглашения и помогает разрешать возникающие споры. Она также наблюдает за работой более чем 30 комитетов и рабочих групп НАФТА, в том числе по транспорту и передвижению деловых людей через границы.

Координирующий секретариат призван служить официальным архивом работы НАФТА и выполняет роль рабочего секретариата при комиссии.

Администрирование положений, связанных с разрешением споров, возложено на канадскую, американскую и мексиканскую национальные секции координирующего секретариата НАФТА.

Комитетом (НАФТА) по мерам, связанным со стандартами, для изучения режимов регулирования наземного транспорта в Соединенных Штатах, Канаде и Мексике и для обеспечения большей совместимости определенных стандартов был учрежден Подкомитет по стандартам наземного транспорта.

Консультативная группа по транспорту (ГТС) была создана департаментами транспорта трех стран для решения вопросов, не связанных со стандартами, которые затрагивают трансграничные перемещения между странами, но которые не включены в программу работы ГТС НАФТА.

Внутри НАФТА, в отличие от ЕС и ЕАЭС, есть только один центр экономической силы – США, чья экономика в несколько раз превосходит Канаду и Мексику вместе взятые. Эта моноцентричность облегчает управление (страна-лидер легко может навязать свои решения более слабым партнерам), но одновременно создает среду потенциальных конфликтов (партнеры США могут оказаться недовольными своим подчиненным положением). Кроме того, интеграция оказывается однобокой: Канада и Мексика тесно интегрированы с США, но не друг с другом.

Транспортная система региона, которую называют североамериканской, заметно отличается высоким уровнем развития всех видов транспорта, однако ключевыми в пассажирских перевозках является авиационный и автомобильный.

Международный пассажирский автомобильный транспорт представлен множеством частных компаний и их альянсами. Частные автобусные компании в США и Канаде обеспечивают работой 118 тыс. человек. Американские или канадские автобусные компании обеспечивает в среднем 3,5 рабочих мест на автобус.

В зависимости от уровня развития экономики страны, транспортная система каждой из стран НАФТА имеет свою специфику. Например, США и Канада в полной мере соединены скоростными магистралями, а Мексика несколько отстает по уровню обеспеченности автомагистралей. Из-за огромных территорий скорость передвижения в северной Америке одна из самых высоких в мире, а высокий уровень развития автодорожных магистралей (автобанов) и инвестиционная привлекательность пассажирских перевозок способствуют внедрению новых технологий. Пассажирский автомобильный транспорт представлен всеми средствами передвижения, создающимися в этом регионе по новейшим технологиям.

На рисунке 4.2 дана динамика пассажирских перевозок стран НАФТА по годам к уровню 2006 г.

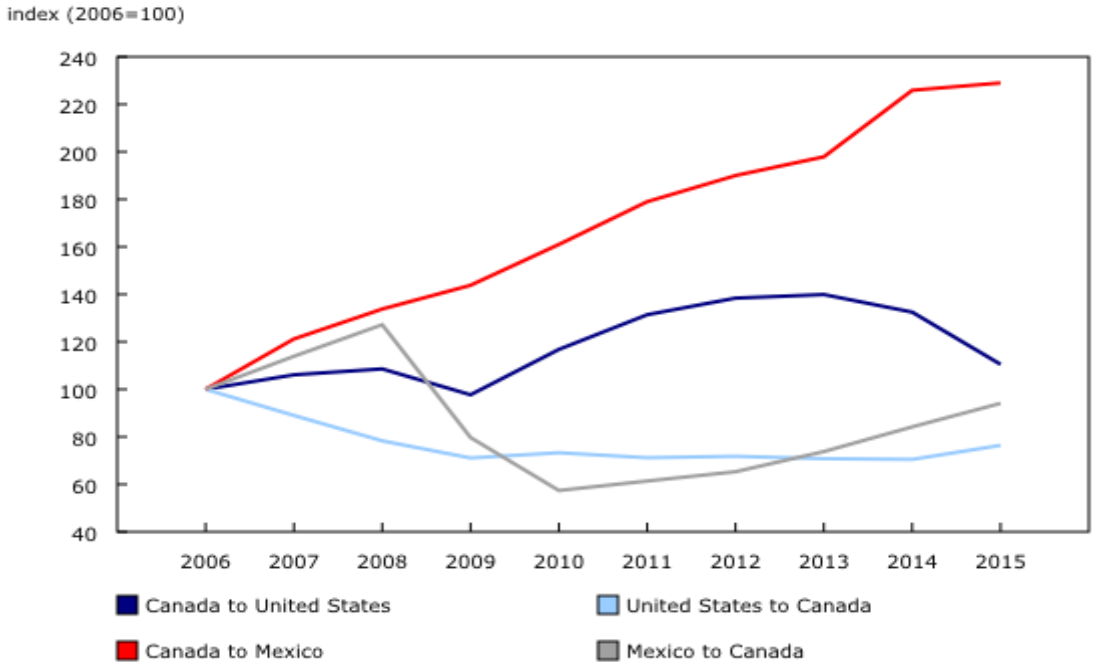

Рисунок 4. 2 – Пассажирские перевозки стран НАФТА по годам к уровню 2006 г

Источник: [105]

Спрос на перевозки пассажиров автомобильным транспортом изменяется под воздействием внутренних и внешних факторов. Он является функцией экономического развития стран и регионов, природно-географических условий, рынков труда, а также уровня покупательской способности населения. Вместе с тем, рост автомобильный пассажирских перевозок зависит от качественного состояния ТС, совершенствования и внедрения высокоэффективных технологических процессов, способствующих снижению экологической нагрузки на окружающую среду, совершенствования типов покрытий автомобильных дорог, увеличения их пропускной способности, повышения безопасности движения и т.п.[106].

В таблице 4.1. представлены данные по пассажирским перевозкам между Канадой, Соединенными Штатами и Мексикой, индекс (2006=100).

Таблица 4.1 – Пассажирские перевозки между Канадой, Соединенными Штатами и Мексикой, индекс (2006=100).

Год	Канада - США	США - Канада	Канада - Мексика	Мексика - Канада
2006	100.0	100.0	100.0	100.0
2007	106.1	89.0	121.2	113.9
2008	108.6	78.3	133.8	127.2
2009	97.7	71.1	143.8	79.7
2010	116.8	73.3	161.0	57.4
2011	131.4	71.2	179.0	61.4
2012	138.4	71.8	190.0	65.3
2013	139.9	70.8	197.9	73.8
2014	132.5	70.5	225.9	84.2
2015	110.5	76.4	229.0	94.1

Источник: [105]

В течение десяти лет пассажирские перевозки между странами-членами НАФТА претерпели как рост (направление Канада-Мексика – почти в 2,3 раза), так и снижение (направление США-Канада – на 3,6 %, Мексика-Канада – на 5,9 %).

Развитие общественных автомобильных организаций в странах НАФТА. Государственные структуры стран НАФТА активно сотрудничают с общественными организациями в сфере транспорта. Американская автомобильная ассоциация (ААА) имеет отделения в США и Канаде. Насчитывает более 54 млн человек.

Приоритетное направление работы – обеспечение безопасности на дорогах, пропаганда безопасности дорожного движения, обеспечение наиболее благоприятных условий для эксплуатации средств автомобильного транспорта. Данные направления реализуются через:

– добиваются от власти строительства качественных дорог;

– оказывают техническую и правовую помощь автомобилистам;

– поддерживают меры безопасности, считающиеся непопулярными среди автомобилистов, но имеющие положительный эффект для безопасности участников дорожного движения;

– ведут просветительскую работу по вопросам безопасности в СМИ, со школьной и студенческой молодежью;

– юристы ААА следят за изменениями как в федеральном законодательстве, так и в законах различных штатов.

В НАФТА регулирование перевозок, в том числе и пассажирских, может отличаться не только в зависимости от страны, но, например, и от штата. Таким образом, учитывая факт отсутствия центрального, единого регулирования развития пассажирского автомобильного транспорта стран НАФТА, было бы логично рассмотреть вопрос формирования и регулирования условий в сфере пассажирского автомобильного транспорта постраново.

Соединенные штаты Америки. Транспортная система США является самой мощной в мире, обеспечивая постоянную и надежную работу экономики страны. Транспорт США – это не только система средств для осуществления перевозок грузов, но и для перевозки пассажиров [107].

США занимают второе место в мире по протяженности автодорог: дороги всего составляют 6,6 млн. км., магистрали – более 76,3 тыс. км. На рисунке 4.3 показана карта автомобильных дорог США.

Основным средством передвижения в большей части страны является личный автотранспорт, между странами – авиационный, однако, общественные виды автомобильного транспорта США тоже развиты, но в значительно меньшей степени.

Органы управления транспортом в США. Центральным органом управления транспортом в США является United States Department of Transportation – Министерство (департамент) транспорта Соединенных штатов Америки, который состоит из более чем полусотни комитетов, управлений и отделов. Оперативное управление ведомством выполняет секретариат департамента, в который входит 39 служб и подразделений. Среди комитетов и управлений можно выделить:

администрацию транспортной безопасности,

федеральное управление транзитных перевозок,

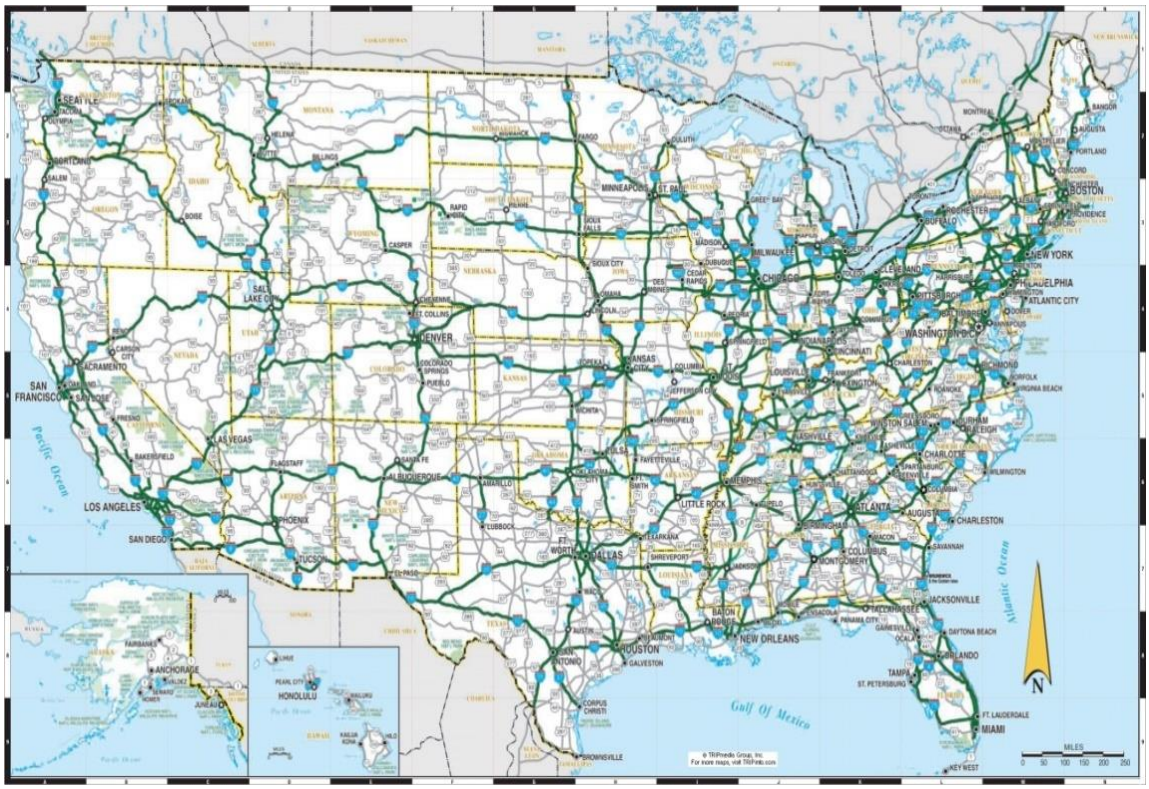

Рисунок 4.3 – Карта автомобильных дорог США

Источник: [108]

национальное управление безопасности на скоростных автомагистралях.

управление исследований и специальных программ,

федеральная служба безопасности на автомобильном транспорте и другие.

Департамент транспорта определяет транспортную политику в США, которая, как и в других развитых стран, направлена на регулирование автомобилизации страны в целях снижения потерь от дорожно-транспортных происшествий, недопущения необратимых экологических последствий автомобилизации и предотвращения коллапса в наиболее загруженных сегментах автодорожных сетей. Эта политика реализуется в рамках так называемой концепции устойчивого развития транспорта, предусматривающей сбалансированное развитие различных видов транспорта, повышение роли общественного автотранспорта, введение ряда ограничений движения личных легковых ТС в крупных городах и на наиболее напряженных автомагистралях (платный проезд, ограничения времени движения, выделение приоритетных полос движения автобусов, проведение парковочной политики и т. д.).

Основными принятыми законами в области пассажирских перевозок являются:

Закон о пассажирских перевозках;

Регулирование пассажирских перевозок;

Закон об административных трибуналах[109].

Главный инструмент осуществления транспортной политики – использование различных программ улучшения транспортной системы. В последнее время для формирования транспортной системы в США реализуются три основные программы:

программа экономического развития,

программа мобильности и программа в социальной сфере,

программа, непосредственно касающаяся охраны окружающей среды.

Ежегодно установленные программы совершенствования транспортной системы США корректируются. Для программы экономического развития транспорта в США характерно определение главного фактора – фактора экономического роста страны. Результатом выполнения этой программы является: незначительное повышение цен на транспортные услуги; увеличение объемов перевозок; уменьшение торговых ограничений, которые связаны с дальнейшим развитием транспорта; возможность вовлечения в деятельность малого бизнеса.

Программа мобильности предоставляет всевозможные удобства обслуживания транспортом население всех регионов страны. Результатами этой программы являются: улучшение состояния транспортной системы США в соответствии с современными требованиями; сведение к минимуму затрат времени на перемещение; улучшение безопасности и надежности транспортных средств; сокращение транспортных расходов.

Результатами выполнения программы в социальной сфере и в сфере окружающей среды являются: сокращение отрицательного влияния транспорт США на состояние окружающей среды и экосистем; улучшение жизнедеятельности и состояния всех сфер общественных отношений; уменьшением загрязняющих факторов, связанных с транспортными источниками.

Представляет интерес *опыт США по использованию дорожных фондов* как финансовой базы для обеспечения развития дорожного хозяйства. В США с 1956 г. существует Дорожный фонд (The ighway Trust Fund – HTF), который был учреждён в соответствии с Актом о дорожных поступлениях 1956 г. (the Highway Revenue Act of 1956) для обеспечения надёжными источниками финансирования системы автомобильных дорог, связывающих между собой отдельные штаты. Хотя изначально фонд создавался для поддержки строительства таких дорог, за его счёт в настоящее время реализуется широкий круг проектов, связанных с развитием транспорта, с учётом изменяющихся потребностей страны. Благодаря Фонду обеспечивается финансирование строительства,

содержание и модернизация национальной системы дорог и транспортной системы. Его средства расходуются также на программы, связанные с обеспечением безопасности, в целях сокращения числа погибших в ДТП и уменьшения имущественного ущерба от аварий [110].

В соответствии с законодательством Фонд формируется в основном за счёт акцизов на моторное топливо, шины, налогов на пользование дорогами. Обслуживание Фонда производится Казначейством. Свободные средства Фонда требуется инвестировать в беспроцентные казначейские нерыночные ценные бумаги.

Каждый финансовый год Конгресс утверждает трансферты из Фонда Департаменту транспорта для финансирования шести агентств Департамента:

Федеральной дорожной администрации (Federal Highway Administration – FHWA),

Федеральной администрации по пассажирским перевозкам (FederalTransit Administration – FTA),

Федеральной администрации по безопасности автомобильных перевозок (Federal Motor Carrier Safety Administration – FMCSA),

Федеральной администрации железных дорог (Federal Railroad Administration – FRA),

Национальной администрации безопасности дорожного движения (National Highway Traffic SafetyAdministration – NHTSA),

Администрации по исследованиям и инновационным технологиям (Research and Innovative Technology Administration – RITA).

Поступления в Фонд, как правило, распределяют следующим образом: 83% – Федеральной дорожной администрации (включая ассигнования Администрации по исследованиям и инновационным технологиям), 15% – Федеральной транспортной администрации, по 1% – Национальной администрации по безопасности дорожного движения и Федеральной администрации по безопасности автомобильных перевозок.

Из Фонда осуществляется поддержка таких инициатив, как обеспечение безопасности на дорогах, охрана окружающей среды, неотложная помощь при авариях, безопасность автомобильных перевозок, научные исследования, транспортная статистика, использование ремней безопасности, предупреждение вождения в нетрезвом виде. Также за счёт средств Фонда проводится анализ функционирования транспортной системы и различных систем обеспечения безопасности ТС. Все эти мероприятия вносят вклад в работу Департамента по сокращению количества погибших в ДТП и снижению ущерба от аварий, обеспечивают доступность и эффективность работы транспорта, защиту окружающей среды и обеспечивают безопасность транспортной системы США.

Каждое из агентств, за исключением Администрации по исследованиям и инновационным технологиям, предоставляют гранты правительствам штатов и муниципальных образований в соответствии с формулами расчётов, установленными законом и / или на конкурсной основе. Получатели вначале должны совершить расходы на отобранные и одобренные проекты, а затем предъявить требование на получение компенсации от соответствующего федерального агентства. Такая компенсация возможна по закону в объёме от 50 до 100% от общей суммы затрат на соответствующий проект. Оставшиеся нефедеральные затраты оплачиваются получателем из соответствующих фондов.

Целью деятельности Федеральной дорожной администрации (FHWA) является повышение мобильности путём внедрения инноваций, усовершенствования управления и повышения качества общественных услуг, содействие строительству и содержанию дорог, а также проведение мероприятий по обеспечению безопасности на транспорте и охране окружающей среды.

Основная задача Федеральной администрации по безопасности автомобильных перевозок (FMCSA) – снижение числа аварий и количества погибших в ДТП, сокращение размера ущерба при ДТП с участием грузовых ТС и автобусов. Важным способом, с помощью которого FMCSA пытается уменьшить количество аварий, травм и смертельных случаев, связанных с крупными грузовиками и автобусами, заключается в выдаче и соблюдении правил часового обслуживания (HOS) для коммерческих и пассажирских перевозок (CMV) в Соединенных Штатах. Правила HOS определяют максимальное количество часов, в течение которых водители грузовиков и автобусов могут работать в течение 24-часового рабочего дня или 7-дневной недели. Ограничение количества часов, в течение которых водители CMV работают, дает им время для отдыха, и тем самым уменьшает связанные с усталостью аварии. Правила служат двум целям: они ограничивают время работы, обеспечивают периоды отдыха и сна. ICC и FMCSA также установили ограничения на максимальное количество часов, в течение которых водитель CMV может работать в недельном рабочем цикле. Правила HOS с 1938 по 1962 год позволили водителям проехать 60 часов в течение 7 дней или 70 часов в 8-дневный период. Правила 2003 года HOS увеличили максимальные часы работы до 77 часов в 7-дневный период или 88 часов в течение 8-дневного периода, в то время как правила 2011 года вернулись к 60 или 70 часам в 7- или 8-дневный период, соответственно,

Деятельность FMCSA включает в себя, в частности, применение строгих мер против мошенничества с выдачей прав на вождение грузовиков и автобусов. Для устранения с дорог неквалифицированных водителей ТС и автобусов Администрация

проводит мероприятия по выявлению мошенничества при сдаче экзаменов на права и выдаче прав путём усовершенствования отчётности о выполнении государственных программ, скрытого наблюдения за государственными и независимыми экзаменаторами и путём проверки персональных номеров по системе социального страхования. Администрация также оказывает помощь в информационном обеспечении потенциальных клиентов компаний-перевозчиков грузов. В связи с ростом жалоб потребителей Администрация значительно расширила и увеличила свою базу данных, размещённую в Интернете, которая информирует потребителей об их правах и обязанностях и оказывает помощь в выборе перевозчиков, имеющих хорошую репутацию.

Федеральная администрация по пассажирским перевозкам (FTA) поддерживает развитие системы общественного транспорта и способствует повышению безопасности и доступности общественного транспорта.

Национальная администрация безопасности дорожного движения (NHTSA) собирает и анализирует данные о ДТП, разрабатывает меры по их предотвращению, проводит образовательные мероприятия, посвящённые обеспечению безопасности дорожного движения.

Деятельность каждого агентства связана с выполнением нескольких программ. Для Федеральной дорожной администрации (FHWA) это, например, такие программы, как «Безопасность на дорогах», реализация которой внесла значительный вклад в обеспечение безопасности населённых пунктов США, включая снижение числа аварий на перекрёстках и ДТП с участием пешеходов. Программа по оказанию помощи при чрезвычайных ситуациях, реализуемая Агентством, была принята Конгрессом в целях ремонта или реконструкции автомагистралей и дорог, пострадавших в результате стихийных бедствий (таких как наводнения, ураганы, землетрясения и т.д.) или катастроф, вызванных техногенными причинами. При реализации программы «Качество дорожного покрытия» Агентство оказывает помощь отдельным штатам в целях обеспечения соблюдения требований к качеству дорожного покрытия. Оно также предоставляет помощь другим агентствам и предприятиям для повышения эффективности расходов на планирование, строительство, содержание и управление дорогами, поощряет использование высококачественной стали и бетона для строительства более прочных мостов с увеличенным сроком полезного использования. Программа развития транспортной системы направлена на снижение перегруженности дорог и внедрение справочных информационных систем, благодаря которым население может получать информацию о ситуации на дорогах. Федеральная дорожная администрация также тесно

взаимодействует с Агентством по охране окружающей среды, органами власти штатов и крупных городов в целях обеспечения соблюдения жёстких стандартов качества воздуха.

Серьёзной проблемой для Агентства является уклонение от уплаты налогов на транспортные средства. Установлено, что потери Фонда вследствие неполного отражения или сокрытия налогов составляют около 1 млрд. долл. США. Агентство проводит работу по взысканию этих средств.

Федеральная администрация по пассажирским перевозкам (FTA) предоставляет гранты органам управления нижестоящих уровней. В качестве одной из задач она ставит и реализует ускорение процедуры предоставления грантов.

Национальная администрация безопасности дорожного движения (NHTSA) основное внимание в последнее время уделяет, в частности, использованию ремней безопасности, проводя соответствующую пропаганду в СМИ, а также снижению числа иных нарушений, в том числе, связанных с вождением в нетрезвом состоянии и с превышением скорости.

Администрация по исследованиям и инновационным технологиям (RITA) проводит статистические и аналитические исследования работы транспортной системы. Бюро транспортной статистики разработало способы измерения подверженности транспортным рискам. Демографическая информация о перевозках, соединённая с данными о количестве погибших в ДТП и ущербе, может быть использована для того, чтобы показать относительный риск по возрасту, полу, местоположению, времени суток и другим группам[111].

Таким образом, Дорожный фонд США совмещает в себе задачи по строительству дорог и обеспечению безопасности дорожного движения, что представляется целесообразным, поскольку отдельные аспекты безопасности можно учитывать ещё на стадии проектирования новой дороги. При этом, как показывает опыт США, наличие у фонда нескольких распорядителей средств не вызывает проблем при условии чёткого разграничения функций, координации деятельности и обеспечении контроля как со стороны главного распорядителя, так и независимого внешнего контроля. Отдельного внимания заслуживает система инвестирования свободных средств Дорожного фонда США в беспроцентные казначейские обязательства. Использование механизма инвестирования части свободных средств фонда способствует более эффективному использованию бюджетных средств.

В США, как отмечалось выше, регулирование перевозок может отличаться в разных штатах. Так, предусмотрены в департаментах Секции обслуживания

автоперевозчиков, которые отвечают за надзор и финансовое регулирование воздушных и автотранспортных средств. Ответственность включает следующие области:

Годовые отчеты – проверяет, что перевозчик по-прежнему находится в бизнесе, и что никаких изменений в имени или контактной информации не было, а также включает данные в финансовый отчет;

Страхование – требует, чтобы все внутригосударственные автотранспортные средства и авиаперевозчики пассажиров или имущества подавали и подтверждали страхование ответственности. Брокеры должны подать облигацию поручителя;

Тарифы и услуги – требуют предоставление документов по своим услугам и ставкам в Комиссию;

Регистрация унифицированных перевозчиков (UCR) – Программа регистрации унифицированных перевозчиков (UCR) требует, чтобы лица и компании, которые управляют коммерческими автотранспортными средствами в межгосударственной или международной торговле, регистрировали свой бизнес в базовом состоянии и платили годовую плату в зависимости от размера их ТС. Компании, работающие исключительно в качестве брокеров, экспедиторов и лизинговых компаний, также обязаны регистрировать и выплачивать фиксированную плату в размере 76,00 долл. США.

Результатом целенаправленной на результат политики регулирования транспортной отрасли является факт, что практически все города США связаны маршрутами междугородных линий. Транспортное сообщение в городах, где отсутствует аэропорт и железнодорожный вокзал, обеспечивают регулярные автобусные перевозки. С графиком движения автобусов можно ознакомиться на сайте через поисковую систему. Билет на автобус в Соединенные Штаты Америки, а также билет на автобус из США можно заказать через Интернет из любой точки мира. Также билеты на автобусы доступны в продаже в кассах автовокзалов и крупных автостанций. Расписание автобусов из США можно уточнить через поисковую систему, а также в информационном бюро автовокзалов [112].

Состояние рынка пассажирских перевозок США. Закон о реформе регулирования автобусов, принятый в 1982 г. федеральным правительством, заметно снизил централизованное регулирование пассажироперевозок. Вступление в бизнес было либерализовано, государственные правила о выходе из убыточных маршрутов были смягчены, была предоставлена гибкость по тарифам [113]. Администрация каждого штата занимаются развитием системы автобусных перевозок, готовит соответствующие проекты, которые защищаются в пассажирском подразделении департамента транспорта США. Финансовые средства на содержание и функционирование пассажирской системы

страны, то есть ежегодный бюджет департамента транспорта, утверждает федеральное правительство США сроком на 5 лет, который по его истечении обычно, пересматривается в сторону увеличения. Приобретение подвижного состава на местах также происходит из федерального бюджета. Каждый год федеральный бюджет увеличивает финансирование деятельности пассажирского транспорта примерно на 2%. Если штат запрашивает сумму, превышающую этот показатель, то назначается независимая экспертиза, которая определяет причину увеличения расходов, после чего дает соответствующие рекомендации. Если требования штата оказываются обоснованными, то просьба удовлетворяется. В среднем ежегодно на нужды пассажирского транспорта выделяется свыше 7 млрд. долл. США, из них 80% являются федеральными средствами, а 20% поступают от оплаты за проезд в регионах.

На рынке пассажирских перевозок, по данным Американской автобусной ассоциации (American Bus Association), зарегистрировано примерно 4 тыс. компаний, которые занимаются междугородними и международными пассажирскими перевозками; ежегодно услугами этих компаний пользуются около 850 млн. человек, и годовой оборот колеблется от 30 до 50 млрд. долл. США, их общий парк ТС составляет более 44 тыс. ед., численность сотрудников – более 200 тыс. человек. 65% компаний имеют в своем парке не больше 15 единиц ТС, и только около 50 компаний содержат в своем парке больше 100 единиц ТС.

В городах приоритет при перевозке пассажиров отдается муниципальному транспорту. Частный сектор здесь не столь заметен. Причина такого положения кроется в том, что затраты на час работы составляет от 30 до 50 долл. США. Поэтому частники и акционерные общества не занимают эту нишу в экономике, поскольку рентабельность перевозок очень низкая, тогда как расходная часть весьма существенная. В междугородних и международных автоперевозках ситуация иная: главным образом перевозкой пассажиров занимаются частные компании. Крупнейший и почти монопольный перевозчик – компания Greyhound, чьи рейсы связывают все основные города и туристические объекты США и Канады. Это старейшая автобусная компания Америки, основанная в 1914 г. [114]. Альтернативой кампании Greyhound служат дешевые перевозчики – небольшие компании, как правило, управляемые иммигрантами из Китая. Изначально они образовывались для дешевого транспортного сообщения между крупными американскими городами, имеющими значительные общины выходцев из Китая и Юго-Восточной Азии. Автобусы не имеют стационарных автостанций и отправляются из условных точек, месторасположение которых указано на сайтах этих компаний. Крупнейшая автобусная компания такого типа – это Apex Bus. Среди компаний

(Fung Wah, Vamoosebus, Peter Pan и др.) существует сильнейшая конкуренция, в результате которой компании устраивают акции, в ходе которых билеты стоят не белее 1 долл. США.

В организации пригородных перевозок имеются недостатки как на уровне департамента транспорта, так и на региональном. Так, в США имеются населенные пункты, где вообще отсутствует транспортное обслуживание. Проблемой перевозчиков, является обслуживание граждан, кто по каким-либо причинам не может пользоваться личным автотранспортом. Данные проблемы решаются федеральными властями после детального ознакомления со складывающейся ситуацией. Все маршруты тщательно изучаются, проводится глубокий анализ интенсивности пассажиропотока. Принимается решения о расширении линейной сети или о продлении отдельных маршрутов.

Большинство автобусов, которые работают на местных линиях, изготовлены в Соединенных Штатах или Канаде. При этом стоимость подвижного состава довольно высока: трудно найти автобус, стоимостью ниже 240 тыс. долл.

Между многочисленными компаниями, выпускающими подвижной состав, идет конкурентная борьба. Обычно годовой объем производства большинства предприятий находится на уровне 500-600 единиц. Самыми известными на североамериканском рынке изготовителями автобусов являются фирмы Thomas Built Bus, Blue Bird, Motor Coach Industries, ABC Companies, Freightliner, GMC, Intarnational, Orion. Присутствуют модели и из Европы: VanHool, Enviro, Setra, Neoplan VanHool и т.д.

В основном в городах Америки используются 12-метровые одиночные автобусы, но также эксплуатируются их 18- и даже 24-метровые сочлененные автобусы. Все модели очень комфортабельны с продуманной планировкой, оборудованы кондиционерами, в салоне имеется расписание. Единственный город в США, где нашли применение двухэтажные автобусы – Лас-Вегас. Это 40-футовые автобусы Enviro 500 производства компании Alexander Dennis, хорошо оборудованные: видеокамеры, автоматическое объявление остановок, автоматическая системы пожаротушения и пр. Стоимость этих автобусов составляет 584 тыс. долл. США. В городе курсирует 50 таких автобусов. Лас-Вегас стал первым городом, в котором работает единственный маршрут со сверхсовременными сочлененными 61-футовыми автобусами Irisbus Max, каждый их которых рассчитан на перевозку 120 пассажиров. Данная модель насыщена современными устройствами, с их помощью, например, управляются светофоры, есть и оптический навигатор, удерживающий автобус на полосе. Использование данной модели способствовало увеличению объема перевозок на этом маршруте. Срок эксплуатации этих автобусов – 22 года (обычные автобусы рассчитаны на 12 лет).

Пассажирский автомобильный транспорт в США является, как самой медленной формой пассажирских перевозок, так и самой дешевой. Данный вид транспорта воспринималась как вариант тех, кто не может позволить себе путешествовать на машине, поезде или самолете.

Канада. Общая длина автомобильных дорог в Канаде составляет более миллиона километров, из которых 415 тыс. км. – дороги с твёрдым покрытием. Суммарная длина скоростных автомагистралей составляет более 17 тыс. километров [115]. Дорожная сеть довольно развитая и занимает 9 место в мире [116]. Из одного города в другой легко проехать автобусом или автомашиной. На рисунке 4.4 представлена сеть основных автомобильных дорог Канады.

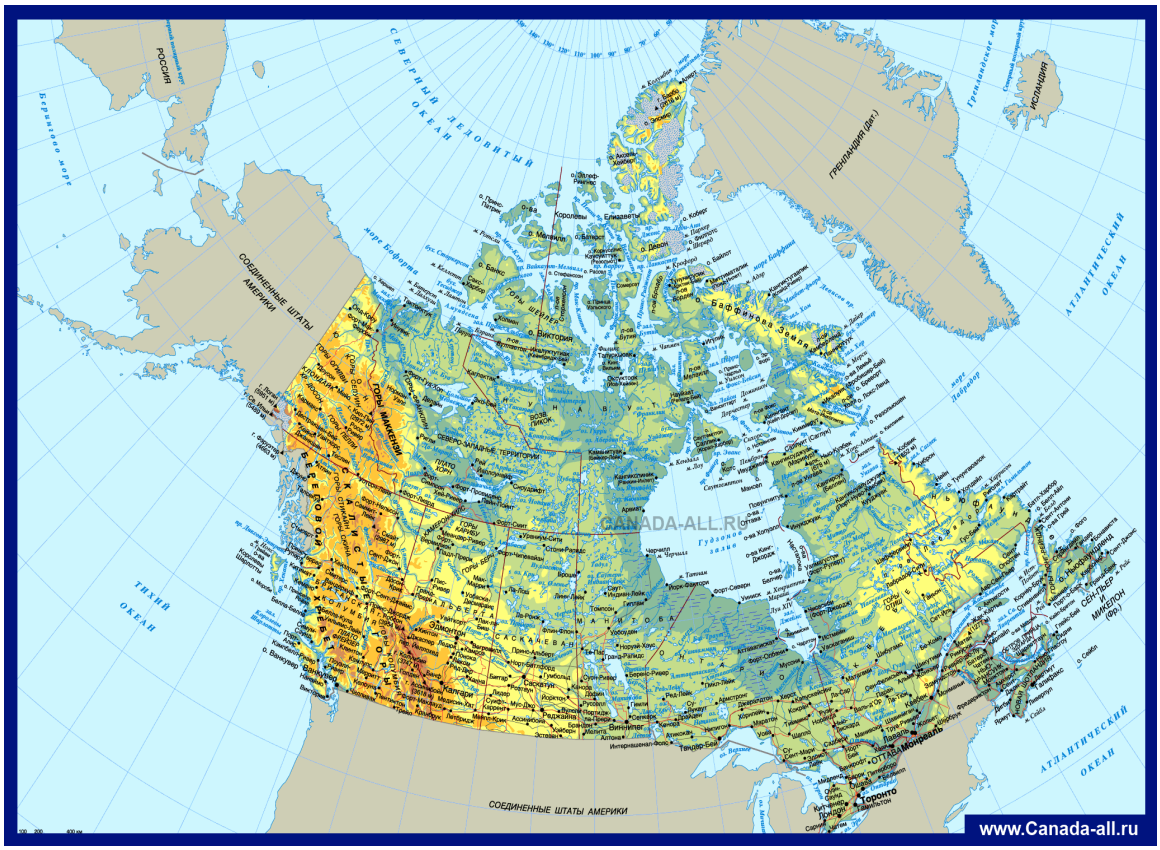

Рисунок 4.4 – Сеть автомобильных дорог Канады

Источник: [117]

Органом управления транспортом в Канаде является Министерство транспорта, возглавляемое министром-членом федерального правительства Канады. В ведении Министерства находятся общие вопросы контроля и регулирования транспорта страны.

Транспорт Канады, включая пассажирский автомобильный, регулируется положениями ряда законов, касающихся транспорта.

Основными законами, регулирующими пассажирский автомобильный транспорт, являются:

Закон о безопасности автотранспортных средств 1971 г.;

Закон о дорожном движении 1990 г [118];

Закон об автомобильном транспорте, который содержит основные положения по пассажирским перевозкам [119];

Закон о пассажирских перевозках – Регулирование пассажирских перевозок 2016 г.

Закон регулирования пассажирских перевозок состоит из семи разделов, которые предусматривают все вопросы, касающиеся пассажирских автоперевозок:

Часть 1 – Интерпретация и применение (определения, межгородские автобусы, пассажирские ТС, сотрудники милиции, изъятия, истечение срока действия лицензии);

Часть 2 – Эксплуатация коммерческих пассажирских ТС (сохранность и контроль лицензиантом коммерческого пассажирского транспортного средства, ограничение количества пассажиров, разрешение на перевозку пассажиров стоя, ограничения на въезд или выезд коммерческих пассажирских транспортных средств, ограничения сборов за проезд в коммерческих пассажирских транспортных средствах, возможность водителя или оператора отказаться от перевозки пассажиров, ограничения на отказ в перевозке пассажиров водителями такси);

Часть 3 – Состояние коммерческого пассажирского ТС (о необходимости нахождения коммерческого пассажирского транспортного средства в безопасном рабочем состоянии (неисправный автомобиль не должен продолжать движение), об обязанности сообщать о проблемах безопасности, о необходимости коммерческого пассажирского автомобиля иметь свободный выход, требования к проведению осмотр ТС);

Часть 4 – Идентификаторы и сертификаты идентификации ТС (Обязательство об отображении идентификаторов, положение по возвращению специальных идентификаторов транспортных средств авторизации и удостоверения личности с идентификационным номером ТС);

Часть 5 – Временные эксплуатационные разрешения (максимальный срок для временных разрешений на эксплуатацию, ограничение временных разрешений на эксплуатацию);

Часть 6 – Положения об администрации;

Часть 7 – Сборы.

Канадский совет администраторов транспорта (The Canadian Council of Motor Transport Administrators - CCMTA) – некоммерческая общественная организация, в состав которой входят представители провинциальных, территориальных и федеральных

правительств Канады. ССМТА на основе коллективных консультаций принимает решения по вопросам лицензирования, регистрации и контроля дорожного транспорта, а также занимается безопасностью дорожного движения. Возник ССМТА в 1940 году, когда четыре канадских провинции решили координировать свои действия в сфере регулирования дорожного транспорта. К ним в начале 50-х гг. присоединились еще две провинции, а в 1956 году Совет принял общенациональный характер в связи с ростом числа ТС. В состав ССМТА также входят представители частного сектора и других правительственных департаментов, мнение и опыт которых используются для разработки программ и стратегий.

В составе ССМТА работают три постоянных комитета, которые собираются два раза в год:

– Комитет по ТС и автомобилистам занимается всеми вопросами, связанными с регистрацией и контролем ТС, требованиями к небольшим ТС и их техническими осмотрами, а также выдачей водительских прав;

– Комитет по вопросам соответствия требованиям занимается коммерческими ТС и их водителями и перевозкой опасных товаров;

– Комитет по вопросам политики в сфере безопасности дорожного движения координирует усилия по повышению безопасности дорожного движения на федеральном, провинциальном и территориальном уровнях, а также дает рекомендации по поддержке программ обеспечения безопасности дорожного движения, оценивает и разрабатывает самостоятельно стратегии предотвращения и смягчения последствий ДТП.

Совет директоров ССМТА собирается два раза в год. Он определяет направление политики в сфере безопасности дорожного движения, осуществляет общее руководство и управление постоянными комитетами. Все рекомендации постоянных комитетов утверждаются руководством ССМТА [120].

Верховный суд Канады постановил, что федеральное правительство имеет право регулировать межпровинциальные автобусные перевозки, но по практическим соображениям отдельные провинции выполняют эту функцию в консультации друг с другом самостоятельно [121].

Правительством Канады всех уровней совместно с партнерами государственного и частного секторов была разработана и 28 января 2016 г. утверждена Стратегия безопасности на дорогах 2025. Стратегия должна способствовать повышению безопасности на дорогах Канады. Хотя безопасность дорог Канады по международным стандартам считается умеренно хорошей, ежегодно почти 1800 человек погибают и 162 000 получают ранения (10 200 серьезные) в результате автомобильных перевозок, при

этом расходы общества составляют 37 млрд долл. США в год. Усовершенствование дорожной системы, инфраструктуры и транспортных средств может способствовать уменьшению количество аварий на дорогах. Данными вопросами занимается Главное управление по безопасности ТС Министерства транспорта Канады, которое ведет работу по нескольким направлениям [122]:

безопасностью самих транспортных средств и, в частности, устанавливает нормы безопасности для разработки, производства и импорта ТС;

следит обеспечением максимальной безопасности автомобильных кресел для детей;

определяет требования безопасности для коммерческих ТС (в том числе предельно допустимое время бессменной работы водителя).

В Канаде не существует единого свода правил дорожного движения. В каждой провинции действуют свои особые правила, скоростные ограничения и система штрафов. Что касается законодательных актов, то на всю территорию страны распространяется действие Закона о безопасности ТС в Канаде (Loi sur la sécurité automobile du Canada), принятый в 1993 г., а также Закона о различных видах дорожного транспорта (Loi sur les transports routiers) от 1985 г., в которых зафиксированы требования к производству и импорту ТС с точки зрения их безопасности для водителя и пассажиров, а также для окружающей среды. При этом, как отмечается в ежегодном отчете министерства транспорта, в 2014 году правительство Канады внесло изменения в Закон о безопасности ТС, увеличив вдвое размер финансовых штрафов за нарушение требований безопасности и передав Министерству транспорта право принуждать публиковать данные об обнаруженных дефектах и несоответствиях с нормами. На территории всей Канады также действует Канадский кодекс безопасности для автомобильных перевозчиков (Code canadien de sécurité pour les transporteurs routiers), в котором прописаны требования как к водителям коммерческих ТС (в том числе грузовиков, автобусов, тракторов и прицепов), так и к компаниям-перевозчикам [123].

Одним из серьезнейших нарушений во всех провинциях является управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, за него водителю грозит не только крупный штраф, но и тюремное заключение. В разных провинциях максимально допустимый уровень алкоголя в крови может составлять 0,5 или 0,8 промилле. Примером недавних мер, направленных на повышение безопасности дорожного движения, является закон, принятый в июне 2015 г. в провинции Онтарио, где расположены самые безопасные дороги Северной Америки. Цель закона: снизить количество ДТП с погибшими и пострадавшими. Он предполагает:

– повышение штрафов за «рассеянное внимание» за рулем с 60-500$ до 300- 1000$, а также наложение 3-х штрафных баллов,

– повышение штрафов для водителей, которые уже не в первый раз оказываются за рулем под воздействием алкоголя, наркотиков или лекарственных препаратов, ухудшающих реакцию,

– обязательное требование к водителям дождаться, пока пешеход на пешеходном переходе покинет проезжую часть, и только затем возобновлять движение,

– повышение штрафов водителям, которые открывают двери ТС так, что они мешают проезду велосипедистов, а также требование по возможности при обгоне велосипедиста держаться от него на расстоянии одного метра.

Помимо перечисленных мер в Онтарио запрещено пользоваться телефоном и другими электронными гаджетами за рулем, введены более строгие меры за агрессивное вождение и превышение скорости [124]. В Квебеке с 23 апреля 2015 г. были введены более суровые меры за использование телефона за рулем. Водитель, позволяющий себе пользоваться данным мобильным устройством в момент управления ТС, теряет четыре штрафных балла (вместо трех), а также платит штраф в размере от 80 до 100$. Запрещено использовать телефон или держать в руках во время вождения любой другой аппарат, который позволяет осуществлять телефонные звонки. «Использовать телефон» означает разговаривать, отправлять смс или смотреть на экран телефона, чтобы узнать, сколько времени. При этом разрешено пользоваться устройствами handsfree. На стоянках оборудовали зоны с wi-fi, о чем извещают дорожные указатели. В Законе о безопасности на дорогах на Острове принца Эдуарда также были ужесточены наказания за использование мобильного телефона за рулем. Штрафы за использование мобильного телефона за рулем возрастут в отдельных случаях до 1200$. Предполагается также увеличение числа штрафных баллов с 3-х до 5-ти за использование телефона за рулем.

В Канаде действуют строгие правила скоростного режима: скорость на крупных автомагистралях ограничена – 100 км/ч, на других дорогах – 90 км/ч. В городе лимит скорости составляет 50 км/ч, а иногда – даже меньше.

Федеральное правительство Канады имеет небольшие возможности по регулированию транспортной области. К ним относятся:

– внесение изменений в положения Федерального закона об автомобильных перевозках 1987 года, касающиеся экономического регулирования автобусов;

– изменения в политике субсидирования видов транспорта;

– изменения в политике безопасности;

– использование налоговых стимулов и препятствий или путем более прямых субсидий для устранения различных недостатков.

Федеральное правительство Канады утверждает экономическую юрисдикцию в отношении междугородных пассажирских перевозок по Канаде и делегирует регулирование междугородных автобусных перевозок в провинциальные департаменты. Регулирование на местах должно обеспечить транспортные услуги в сельских и отдаленных общинах. Перевозчики должны использовать свои доходы от основных маршрутов для обеспечения пассажироперевозок в отдаленные и промежуточные пункты. Однако, сельские междугородные пассажирские автобусные службы постепенно начали исчезать по всей Канаде как неконкурентоспособные [125]. Закрытие данных автобусных перевозок является результатом неудачного экономического регулирования. Для решения проблемы обеспечения пассажирским транспортом жителей отдаленных населенных пунктов отдельных провинций рассматривается вопрос использования почтового транспорта после некоторой доработки для предоставления пассажирских услуг на некоторых маршрутах.

Одним из способов, с помощью которых магистральные автобусные компании могут конкурировать, заключается в том, чтобы предлагать низкие цены на самые большие автобусы, которые могут вписаться в дорогу. Успешный сервис Mega-Bus достигает такого результата благодаря использованию двухэтажных автобусов по основным маршрутам. Они перевозят большое количество пассажиров по конкурентоспособным ценам, которые могут быть достаточно низкими, чтобы препятствовать конкуренции в условиях дерегулирования. Цены на услуги Mega-Bus часто дешевле, чем стоимость переезда человека на личном ТС. Однако канадское регулирование во многих провинциях не позволяет Mega-Bus эксплуатировать более длинные автобусы, работающие на основных маршрутах по всей Южной Америке. В провинциях государственные регуляторы выступают против расширения пределов прямых автобусов до полуприцепов и поддерживают работу сочлененных автобусов, которые уже потерпели неудачу в междугородном обслуживании по всему миру.

Таким образом, нынешний режим регулирования междугородних автобусных перевозок Канады нельзя рассматривать как успешный опыт: пассажирские перевозки снизились, некоторые необходимые маршруты прекратили существование, что неблагоприятно сказалось на уровне жизни отдельных слоев общества.

Мексика. Развитие сектора автомобильного пассажирского транспорта для дальнейшего роста экономики Мексики имеет важное значение. Прежде всего, способствует более динамичному функционированию отдаленных районов страны,

положительно влияет на занятость населения, на привлечение инвестиций в данную область и пр. Учитывая огромную территорию страны, разбросанность по ней производств, необходимость доставки для них специалистов, спрос на пассажирские перевозки постоянно возрастает.

Сеть автомобильных дорог в Мексике имеет протяженность около 250 тыс. км., из них около трети – асфальтированных. Плотность автодорог выше в северной и центральной части страны. Главной магистралью страны является шоссе от Сьюдад-Хуарес к Сьюдад-Куаутемок, соединяющее приграничные зоны Мексики с США и Гватемалой. Крупные автомагистрали соединяют Мехико с Тихуаной, Акапулько, Веракрусом. Но, несмотря на расширение транспортной сети, отдаленные районы, в особенности горные, еще остаются труднодоступными. На рисунке 4.5. представлена детальная карта автомобильных дорог Мексики [126].

В 2014 г., по данным Министерства связи и транспорта Мексики, было перевезено более 3 млрд пассажиров, при этом около 600 млн пассажиров по пяти способам обслуживания: роскошь, экономичность, исполнительная, смешанная и первая. На развитие транспортной сети значительное влияние оказало соседство с США. По автострадам, которые связывают Мексику с пограничными американскими городами, границу ежегодно пересекают около 3 млн человек.

Органом управления транспортом в Мексике является Министерство связи и транспорта. Министерство – основной государственный регулятор, определяющий цели транспортной политики (стратегического уровня), формы государственного вмешательства, регулирования и концессии услуг (тактический уровень). Деятельность министерства заключается в продвижении безопасных, эффективных и конкурентоспособных систем транспорта и связи путем укрепления правовой базы, определения государственной политики и разработки стратегий, способствующих устойчивому росту экономики и сбалансированному социальному развитию страны, расширяя охват и доступность услуг, добиваясь интеграции мексиканцев и сохранения окружающей среды. В области транспорта – в обеспечении эффективности управления сектором, который гарантирует современную, экономичную и экологичную транспортную систему, включая инфраструктуру, которая отвечает ожиданиям граждан и тенденциям глобализации, способствуя устойчивому развитию страны, сохраняя при этом свою среду и безопасность.

Рисунок 4.5 – Карта автомобильных дорог Мексики.

Источник: [126]

Основные законы в области перевозок, регулируемые Министерством связи и транспорта Мексики:

Закон о государственных дорожных правах 1989 г.;

Закон о наземном транспорте 1998 г.;

Закон о регулировании наземного транспорта 2003 г.;

Закон об управлении общественным транспортом 2008 г.;

Закон о взимании дорожных сборов 2012 г.

Правительство Мексики определило политику регулирования в качестве одного из своих приоритетов для повышения экономического роста и развития, прозрачности государственного управления. Для поддержки этих усилий в 2007 г. была установлена

тесная взаимосвязь между Организацией экономического сотрудничества и развития ОЭСР (Organisation for Economic Co-operation and Development, OECD) и Мексикой,

Правительством Мексики был разработан Национальный план инфраструктуры, в котором также предусматривалось развитие пассажирского автотранспорта. Действующий при правительстве Национальный совет по науке и технике (CONACYT) разработал Программу инновационных стимулов (PEI). Данной программой был проинвестирован (четыре с половиной млн песо) проект предпринимателей из Халиско по разработке системы преобразования дизельного топлива в электродвигатель. Этот тип двигателя был использован на автобусах в Мексике, которые оказались комфортабельными, без выбросов углеводородов, оксидов азота, монооксида и диоксида углерода [127]. Кроме того, мексиканская компания разрабатывает автобусы до 40 пассажиров, которые работают с использованием солнечной энергии. Данный проект будет стоить около 45 млн. долл. США. На первом этапе, до полного развития солнечных автобусов, компания планирует собирать 300 микроавтобусов в месяц, стоимость которых составит от 130 тыс. до 250 тыс. песо (от 11 700 до 22 500 долл. США), в зависимости от грузоподъемности двух, трех или пять тонн [128].

Правительство Мексики параллельно с инвестициями в разработку новых видов автобусов и улучшение дорожной сети, работают над созданием обширной сети автобусных маршрутов, предлагая пассажирам возможность пересечь всю страну на автобусе.

В стране действуют автобусы различных классов: класса люкс, первого класса и обычные. Автобусы класса «люкс» относительно чисты, комфортабельны, с широкими креслами, кондиционером, туалетом и бесплатными напитками и пунктуальны, что делает их удобным средством передвижения. Ездят только между крупными городами и возят в основном состоятельных мексиканцев и туристов. ADO XL – автобусы первого класса, то же самое, что «люкс» только старше и дешевле. ADO – самая крупная автобусная сеть к югу от Мехико – это кондиционированные автобусы эконом класса, без напитков и кресла похуже. Несмотря на то, что в Мексике есть несколько классов автобусного обслуживания, наиболее популярными среди пассажиров являются первоклассные и исполнительные классы, которые обеспечивают комфорт и безопасность клиентов на высокотехнологичных современных автобусах с кондиционером. Эти автобусы очень редко делают промежуточные остановки, что делает путешествие быстрым и эффективным [129].

В Мексике нет национальной автобусной компании, но существует несколько региональных. Вместе они предоставляют обширные автобусные маршруты, которые

охватывают все города Мексики и столицу. Различные компании управляют различными маршрутами (обычно по регионам). Основные автобусные компании в Мексике:

ADO (Направления: Мексика, Пуэбла, Морелос, Оахака, Веракрус, Табаско, Кампече, Юкатан, Чьяпас, Кинтана-Роо);

AVE Executive Path (Направления: Центральная и Северная Мексиканская Республика);

Коста-Линия (Направления: Коста и города Герреро Мичоакан и Морелос);

ETN (Направления: Центр Республики, Тихий океан, Нижняя Калифорния, Агуаскальентес, SLP, Баджио, ДФ, Морелос, Веракрус и другие);.

Estrella Roja (Направления: Пуэбла, Федеральный округ, Аэропорт Мехико);

Futura (Направления: центр Республики и Северный Сакатекас, Дуранго, Монтеррей, Сьюдад-Хуарес);

Северо-восточные автобусы (Направления: Сан-Луис-Потоси, Нуэво-Леон и Тамаулипас);

Omnibus de México (Направления: Покрытие по всей стране, за исключением южных штатов и полуострова Юкатан);

Примера Плюс (Направления: Республиканский центр, Мехико, Баджо, Мичоакан, Халиско).

Пулман де Морелос (Направления: штат Морелос, аэропорт Мехико);

TAP (Направления: Нижняя Калифорния, Сонора, Синалоа, Наярит, Халиско, Мичоакан, штат Мехико, федеральный округ);.

Туфеса (Направления: Гвадалахара, Мехикали, Тихуана, Мазатлан, Тепик, Эрмосильо, Лос-Мочис и др.);

Turistar (Направления: Центро-де-ла-Република Агускальентес, SLP, Баджио, Морелос, Нижняя Калифорния, Юго-восточный Веракрус);

Транспортировка северных направлений: центр и север Мексиканской Республики:

Transpais (Направления: Сьюдад-Виктория, Монтеррей, Сан-Луис-Потоси, Матаморос, Рейноса, Тампико и Сьюдад-Валлес);

Turimex Internacional (Направления: От Монтеррея доСША - Техаса, Чикаго) [130].

В секторе пассажирского автомобильного транспорта, несмотря на попытки со стороны государства регулировать его работу с целью повышения эффективности и качества, имеются значительные проблемы, к которым можно отнести следующие:

1. Все компании, предлагающие услугу автоперевозки пассажиров, являются концессионерами или владельцами разрешений, то есть, у организации нет централизованной компании. Таким образом, стоимость услуги не всегда является

доступной, а скорее, регулируется законами рынка. Это еще один бизнес, а не услуга, которая направлена на удовлетворение потребностей пользователей. Это услуга не регулируется государством, им не предлагается субсидируемые цены, равно как не обеспечивается социальное обеспечение для работников транспорта.

2. Многочисленные случаи несоблюдения правил дорожного движения водителями, некачественного исполнения ими должностных обязанностей. Частично это зависит от компаний-концессионеров, которые не обучают свой персонал стандартам эксплуатации ТС. Следует также отметить, что мексиканская организация была идентифицирована с самыми высокими показателями феминизации и сексуального домогательства женщин на транспорте.

3. Имеют место вооруженные грабежи при перевозке пассажиров с большими материальными и человеческими потерями. Безопасность является ответственностью правительства. По данным министра общественной безопасности Мексики, наиболее опасные маршруты расположены на дорогах: Перифери-Норте, Густаво-Баз, Тескоко, Виа-Лопес Портильо, Ав. Центральная, Луис Доналдо Колизио, Примеро-де-Майо, Адольфо Лопес-Матеос, Виа-Морелос.

4. При совершении аварий нередко потерпевшие не получают страховки, потому что некоторые перевозчики не страхуют пассажиров.

5. Парк ТС превышает спрос на него, но не всегда хорошего качества, что вызывает дорожный хаос в часы пик.

6. Высокие издержки в ставках: 8 песо за первые пять километров и 0,20 цента за каждый дополнительный километр. Это приводит к тому, что многие небогатые жители страны на дальние расстояния часто не пользуются автобусами, а предпочитают открытые полуфургоны, что небезопасно [131].

Особо выделяется еще важная проблема – загрязнение окружающей среды. В автобусном парке Мексики имеется большое количество совсем старых автобусов, выбросы которых н загрязняют окружающую среду. Нередко, это уже снятые с эксплуатации, несоответствующие экологическим нормам, автобусы из США, купленные автоперевозчиками. Так, например, старые «желтые» школьные автобусы, срок эксплуатации которых в Америке составляет 10 лет, приобретают и используют в Мексике.

4.3. Формирование и регулирование условий в сфере международных транзитных автомобильных перевозок в НАФТА.

За годы существования Североамериканского соглашения о свободной торговле (НАФТА) либерализация торговли товарами и услугами способствовала значительному росту товарооборота этих стран. Так, объем торговли в рамках НАФТА увеличился с 288 млрд долл. США в 1993 г., до 918 млрд США в 2010 г.. и свыше 1 трлн долл. США в 2014 г. За 10 лет товарооборот между США и Канадой увеличился в 1,3 раза, а между США и Мексикой в 1,8 раза (рисунок 4.6).

Рисунок 4.6 – Динамика товарооборота между странами НАФТА, млрд долл. США

Источник: [132]

Возрастающие объемы товарооборота оказали влияние на развитие грузоперевозок, в том числе автомобильным транспортом, между странами НАФТА и соседними с ней странами. Без сомнения, самым важным компонентом транспортной системы НАФТА является дорожная сеть, которая представлена на рисунке 4.7.

Транзитные перевозки – перевозки, когда автотранспорт с грузом пересекает одно или несколько государств за всё время доставки. Транзитная перевозка считается очень сложной операцией, особенно если отсутствуют отлаженные национальные и международные нормативные требования [133].

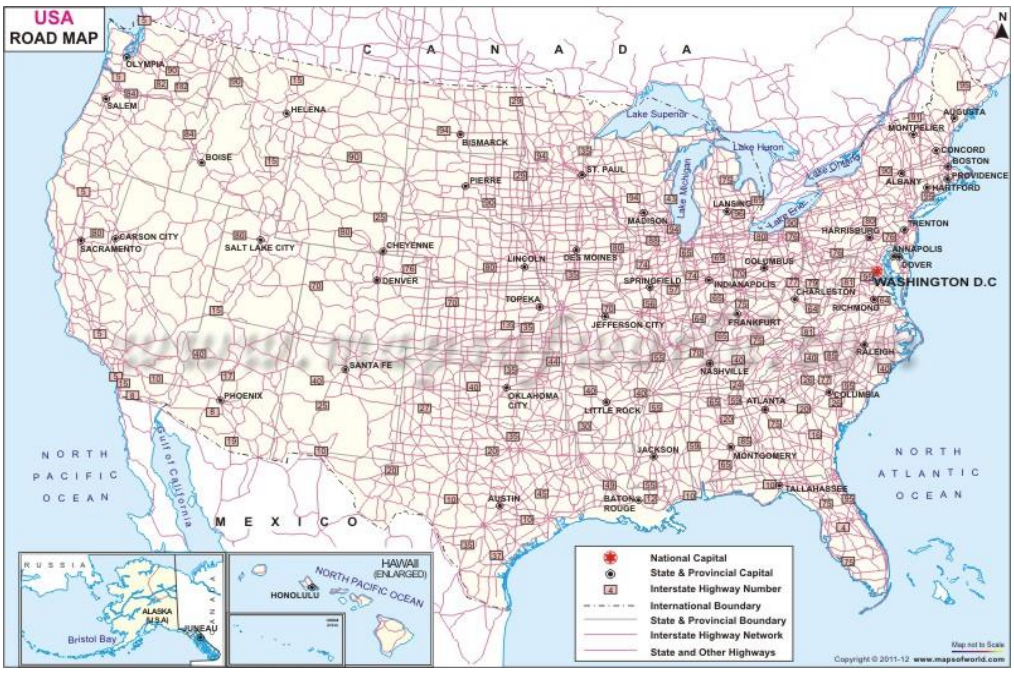

Рисунок 4.7 – Транспортная система стран НАФТА

Источник: [134]

Основы регулирования транзитных перевозок в странах НАФТА.

Выполнение перевозок по административно-территориальному признаку определяет вид выполняемых перевозок:

- международные;

- между административными территориями внутри страны;

- межрегиональные, в пределах административных территорий (местные).

Обособление международных перевозок вполне очевидно: во-первых, они подчиняются международным соглашениям в области автомобильного транспорта, а во-вторых, их выполнение сопряжено с соблюдением требований таможенных и пограничных правил.

Особенностью НАФТА, объединившей географически близкие государства, является различный уровень развития ее участников: Мексика значительно отстает в экономическом развитии, США доминируют. Однако, степень либерализации в НАФТА оказалась выше, чем в первоначальном канадско-американском соглашении. Открытие рынков автотранспортных услуг стран НАФТА сопровождается постепенным сближением правил в этих странах, хотя сохраняются существенные отличия. Данные вопросы были изложены в пункте 4.1.

В странах различные требования по безопасности, экологии, ограничения по весовым нагрузкам и габаритам. Значительное несоответствие в правилах по самому основному показателю – общей массы транспортного средства. В США этот показатель

составляет 36288 кг. В Мексике и Канаде разрешенный вес больше для всех категорий грузовиков. В странах могут применяться различные правила перевозок в провинциях и штатах. Например, Канадское регулирование установлено на уровне провинции, и, несмотря на недавние попытки стандартизации, в провинциях остаются некоторые различия. В США также имеются различия на уровне штатов и на разных участках сетей автодорог. Эти несоответствия значительно увеличили расходы на международные перевозки. Некоторые компании по грузовым автоперевозкам должны содержать отдельные парки автомашин для перевозок в США и для внутренних перевозок. Каждая страна должна гарантировать, что грузовые ТС, въезжающие на ее территорию, не нарушают ее правила. Это подразумевает проверки на границах, которые увеличивают расходы на пограничную деятельность и могут вызвать дорогостоящие задержки на границах. Специальная рабочая группа сделала вывод, что комплексная гармонизация является недостижимой целью. И так как международные грузовые перевозки составляют относительно небольшой процент от всех грузовых автоперевозок в США, то маловероятно, что американское правительство изменит систему регулирования.

Допуск на рынок перевозчиков стран НАФТА.

В целом, каждая страна требует выполнения национальных законов для перевозчиков из других стран НАФТА.

По допуску на рынок перевозчиков стран НАФТА наиболее жесткие требования применяются в США, тогда как, например, в Мексике эти требования находятся в стадии формирования. В 2016 г. в США была внедрена Единая система регистрации перевозчиков (URS), что коснулось всех автотранспортных компаний, грузовых брокеров и других лиц, зарегистрированных ранее в Федеральной службе безопасности автотранспортных средств и вновь допускаемых к организации перевозок на территории США автотранспортных компаний, грузовых брокеров стран НАФТА. URS устранила все используемые до этого регистрационные номера, такие как MC, MX и FF и заменила их системой нумерации USDOT в одной всеобъемлющей базе данных. Это дало возможность сократить документооборот и время обработки данных перевозчиков, а также облегчило для FMCSA отслеживание мелких и средних перевозчиков высокой степени риска.

Иностранные национальные водители ТС должны полностью соответствовать общим требованиям к въезду в качестве посетителя для бизнеса (классификация B-1). Таким образом, водитель ТС должен:

1. a) иметь место жительства в другой стране, менять которое не имеет права;

b) намерен покинуть США в конце разрешенного периода временного пребывания;

c) иметь адекватные финансовые средства для осуществления цели посещения США и выезда из нее;

d) быть приемлемым для США, в том числе по причинам, связанным со здоровьем, по уголовным обвинениям или по предыдущим нарушениям иммиграции.

2. Водители ТС могут свободно перемещать грузы через границу, т.е. деятельность, имеет международный характер, но не имеют доступ к внутреннему рынку труда.

Так, допустимыми перевозками для водителей Канады / Мексики являются:

- Водители могут доставить груз из Канады / Мексики в одно или несколько мест в США.

- Затем водители могут получить обратную отгрузку из одного или нескольких мест США для доставки в Канаду / Мексику (как правило, должны быть предварительно согласованы).

- Водители могут доставлять груз из Канады / Мексики в местонахождение США, с тем же ТС переехать в другое место в США и загружать груз для доставки в Канаду / Мексику.

- Водители могут доставлять груз из Канады / Мексики в место нахождения США, с тем же ТС переехать в другое место, оставить пустое ТС и забирать второе загруженное ТС для доставки в Канаду / Мексику.

- Водители могут доставить груз из Канады в место в США, забрать пустое ТС в другом месте США, где ТС будет загружено для доставки в Канаду / Мексику.

- Водители могут также оставить загруженное ТС из Канады / Мексики в одном месте в США и проехать пустым ТС в другое место, чтобы забрать загруженное ТС для перевозки в Канаду / Мексику.

- Иностранные водители могут управлять полностью внутренними сегментами международной доставки, если они отвечает двум условиям: 1) водитель должен быть нанят той же компанией, что и доставка; и 2) проезд по территории США является необходимой частью международного характера поездки. Водители могут выполнять действия, которые являются «необходимыми инцидентами» международной торговли, такие как погрузка и разгрузка международных грузов.

В каждой ситуации выше каждое ТС должно использоваться только для доставки товаров либо в США, либо из них.

Перевозки, не разрешенные для водителей Канады / Мексики:

- Водители не могут забрать груз в одном месте в США и доставить его в другое место в США.

- Водители не могут перемещать пустое ТС между двумя точками в США, когда водитель не входит или не отправляется с этим ТС.

- Водители не могут «пополнять» международную отправку внутренними поставками США.

- Водители не могут запрашивать поставки для внутренних поставок в США.

3. Все водители грузовиков должны пройти обычную проверку в пункте таможенного и пограничного контроля. Каждый водитель / пассажир должен иметь необходимую иммиграционную документацию.

Все грузовые ТС и все водители, въезжающие в США, проверяются на: соответствие документов, мониторинг радиационного фона транспорта, рентгеновские исследования грузов. Кроме того, все ТС подлежат проверке Министерством транспорта США (DOT) или Государственным агентством по контролю CMV в любое время.

4. Федеральные законы требуют, чтобы коммерческие водители, получившие лицензию в Канаде или Мексике, не могли перевозить опасные материалы (hazmat), включая взрывчатые вещества, в США, если они не прошли проверку фона, аналогичную той, которая требуется для операторов США [135].

Несмотря на сложности гармонизации технических регламентов в странах-участницах, продолжается работа в этом направлении. Для этих целей в НАФТА был создан подкомитет по стандартизации в области транспорта the Land Transportathion standarts sub-Committee (LTSS). В этот подкомитет входят 5 рабочих групп:

– водители (ТС) соответствие: эта группа работает над такими вопросами, как стандарты для водителей (медицинские и не медицинские), стандарты транспортных средств, в том числе безопасность груза и стандарты соответствия;

– вес и размеры ТС: эта группа работает над установлением общих ограничений веса и размеров ТС, а также над другими вопросами, такими как классификация ТС, общие методы выдачи разрешений для перевозки тяжеловесных или негабаритных грузов и вопросы контроля за работой ТС;

– перевозка опасных грузов;

– дорожные знаки: эта группа работает над гармонизацией дорожных знаков и приборов, контролирующих движение.

– оперативная: эта группа рассматривает все оперативные аспекты перевозки пассажиров или грузов через границы, обращения за выдачей разрешения на осуществление перевозки, регистрации транспортных средств, сборы и налогообложение, страхование и т. д.;

– облегчение пересечения границ: эта группа работает над такими вопросами, как

процедуры таможенного оформления, координация пограничных органов, попытки стандартизировать деятельность, иммиграция и временный въезд, таможня и планирование средств пограничной инфраструктуры;

– автоматизированный обмен данными и др.

Программа «Свободная и безопасная торговля» (FAST). В транзитных перевозках стран НАФТА действует Программа «Свободная и безопасная торговля» (FAST). Программа FAST первоначально являлась двусторонней инициативой между Соединенными Штатами и Канадой, направленной на обеспечение безопасности и безопасности при одновременном повышении экономического благосостояния обеих стран. К программе позже присоединилась и Мексика. Этой программой страны договорились согласовать, насколько это возможно, на границе свои коммерческие процессы оформления коммерческих поставок с низким уровнем риска поступающие в Соединенные Штаты из Канады и Мексики. Программа направлена на повышение целостности и безопасности цепи поставок, предлагая клиринг перевозчикам и импортерам, включенным в Программу сотрудничества с торговым сообществом по борьбе с терроризмом (C-TPAT) или канадскую программу Партнерство защиты (PIP) 136.

Программа FAST предназначена для оптимизации и интеграции процессов регистрации для водителей, операторов и импортеров, для минимизации документооборота и обеспечения участия только участников с низким уровнем риска в качестве членов. Программа направлена на ускорение оформления трансграничных поставок совместимых партнеров за счет снижения требований к таможенной информации, определения маршрутов на основных перекрестках для участников FAST с использованием общих технологий и физического осмотра грузов, перевозимых этими клиентами с низким уровнем риска с минимальной частотой.

Программа FAST позволяет таможенным службам пограничных сторон применять современные технологии, что облегчает очистку поставок с низким уровнем риска и уменьшает стоимость участия в программе для партнеров FAST. FAST карта является обязательным требованием для работы в любых компаниях-перевозчиках со всех сторон границы [137].

Большинство выделенных пунктов пропуска FAST расположены в северных пограничных пунктах пропуска в Мичигане, Нью-Йорке и Вашингтоне, а также в южных пограничных пунктах пропуска из Калифорнии в Техас. Участие в FAST требует, чтобы каждое звено в цепочке поставок от производителя до перевозчика, водителя к импортеру сертифицировалось в рамках программы Таможенно-торгового партнерства против терроризма (Customs-Trade Partnership AgainstTerrorism, C-TPAT). Таможенно-

пограничная служба (Customs & Border Patrol – CBP) регулярно проводит на месте посещения внутренних и иностранных организаций-членов C-TPAT для оценки и проверки их мер безопасности цепочки поставок. Сертификаты C-TPAT сертифицированы более чем 10 000 компаний по всему миру. Крупные отраслевые группы лоббируют Торгового представителя США в отношении существующей программы, которая позволяет мексиканским грузовикам работать в США в рамках НАФТА [138].

Перевозчики стран НАФТА, участники этой программы, получили определенные выгоды, а именно:

– выделение полосы (где доступно) для большей скорости и эффективности в разрешении трансграничных перевозок FAST, что способствует быстрому пересечению границы даже в периоды пиковой нагрузки;

– сокращение количества экзаменов за постоянное соблюдение Таможенных требований;

– сильное и постоянное партнерство с канадскими (PIP) и таможенными (C-TPAT) администрациями, меньше вопросов от пограничных агентов, более быстрое время проверки на границе;

– усиление общей безопасности и безопасности цепочки поставок;

– знание того, что они перевозят грузы для одобренного C-TPAT импортера;

– более быстрая доставка товара до места назначения;

– компании, которые используют FAST карты, коммерчески более успешны;

– дальнобойщики FAST имеют больше шансов на работу.

Чтобы получить квалификацию для карты FAST перевозчики должны соответствовать требованиям FAST. Кандидаты могут быть отстранены от участия в программе FAST, если они:

– предоставили ложную или неполную информацию в заявке;

– были осуждены за любое уголовное преступление или находятся в ожидании уголовного обвинения;

– были обнаружены нарушения любых таможенных, иммиграционных или сельскохозяйственных правил или законов в любой стране;

– являются субъектами текущего расследования любым федеральным, государственным или местным правоохранительным органом;

– недопустимы для Соединенных Штатов в соответствии с иммиграционным регулированием, включая заявителей с утвержденными отказами от недопустимости или документации по условно-досрочному освобождению;

– не могут удовлетворить уровнем низкого риска или соответствовать другим требованиям программы.

За карту FAST взимаемая плата, сумма оплаты представлена в таблице 4.2. [139]:

Таблица 4.2 – Плата, взимаемая за FAST карту.

Обслуживание	Сборы	Общая стоимость
Правительственное заявление * к оплате кредитной картой	50,00 долл.США на человека	
Услуга IVT * оплачивается через PayPal	129.99 долл.США на человека	
		179,99 долл.США

Источник: [139]

FAST – это согласованный процесс очистки для поставок известного импортера. Таким образом, любое ТС, использующие обработку FAST, должен быть утвержденным перевозчиком C-TPAT, перевозящим соответствующие товары от сертифицированного C-TPAT импортера, и водитель должен иметь действительную FAST-коммерческую карточку водителя. Обработка FAST основана на передовой электронной передаче информации. Ниже перечислены основные компоненты:

– Регистрация импортера: импортеры подают отдельные заявки в таможенные администрации. Импортеры, уполномоченные использовать программу FAST берут на себя ответственность по соблюдению всех соответствующих законодательных и нормативных требований и обязательства по обеспечению в области безопасности, как того требует C-TPAT;

– Регистрация перевозчика: перевозчики должны соблюдать все требования к заявке на перевозку транспортных средств FAST, которые включают корпоративную информацию, профиль безопасности и письменное соглашение о пограничном транспортном средстве. Отдельные приложения должны быть представлены в соответствующие центры обработки данных FAST каждой страны. Каждая страна проведет независимую оценку риска, и каждая страна выдает независимые разрешения на участие. Для США перевозчик, одобренный FAST, будет отвечать всем аспектам C-TPAT через процесс регистрации FAST.

– Приложение для коммерческих перевозчиков: заявка будет оцениваться рисками таможенными и иммиграционными службами стран. Заявители, идентифицированные как низкий риск, должны обратиться в центр регистрации, где они будут опрошены, проверены оригинальные документы идентификации и гражданства, сняты отпечатки

пальцев и сделана цифровая фотография. Затем кандидатам с низким уровнем риска будет выдана FAST - коммерческая идентификационная карточка водителя.

В системе FAST применяется Национальная программа таможенной автоматизации (NCAP), очистка PAPS в США (система предварительной подготовки), очищение в Канаде (система обзора до прибытия).

FAST является первым полностью безбумажным механизмом выпуска грузов, который вводит таможенную и пограничную защиту. Это достигается с помощью электронной передачи данных и технологии транспондеров. FAST высоко автоматизирован и позволяет ускорить выпуск высокосовместимых грузов от крупных импортеров, уменьшая скопление на сухопутных границах.

Кроме этого, в странах НАФТА существует Система предварительной подготовки (PAPS). PAPS – это механизм выпуска пограничных грузов для таможенной автоматизированной коммерческой системы (ACS), который использует технологию штрих-кодов для ускорения выпуска коммерческих грузов при обработке каждой партии с помощью выборочной нагрузки на борт (BCS) и автоматизированной системы (ATS) [140].

Совершенствование транзитных механизмов позволило странам НАФТА значительно увеличить североамериканские торговые потоки. Согласно недавнему анализу Американских ассоциаций грузовиков (АТА) торговля США автотранспортом с Канадой и Мексикой увеличилась с 1995 г. по 2016 г. на 164%, и составила почти 700 млрд Долл. США в 2016 году. За этот период между США и Мексикой рост составил 372%, или в стоимостном выражении 372,8 млрд Долл. США в 2016 г., а стоимость торговли между США и Канадой достигла 327,2 млрд. Долл. США, или рост на 76%. Этот рост достигнут только за счет грузов, перевозимых через сухопутные границы.

Хотя ТС страны НАФТА транспортируют различные группы товаров, на долю большинства трансграничных грузовых перевозок приходится лишь несколько групп. Среди них: компьютерные машины, комплектующие и другие элементы, сгруппированные по двухзначному товарному коду, для ядерных реакторов; электрические машины, оборудование и детали; автотранспортные средства и их части [141].

Основными национальными наземными пунктами пропуска на южной границе США - Мексика являются Ларедо, Эль-Пасо и Идальго, расположенные в Техасе. На северной границе США - Канада: Нью-Хэмпшире, Оклахома и Колорадо, где фиксируется самый высокий процент роста торговли с Канадой за последние годы. Через сухопутные

пограничные пункты пропуска стран НАФТА ежегодно проходит до 11,6 млн ед. грузовых ТС.

Учитывая все возрастающие объемы торговли, некоторые перекосы в экономической деятельности возникла необходимость пересмотра НАФТА, с целью сосредоточиться на модернизации и упрощения процедур торговли. На предстоящих переговорах по улучшению торговых потоков НАФТА-2 могут быть рассмотрены вопросы:

– внедрения более эффективных транзитных режимов,

– совершенствования использования цифровых технологий для обработки данных и оценок рисков;

– «чрезмерной обработки» грузов несколькими агентствами, работающими на границах;

– обеспечение интеграции нескольких брокерских нагрузок в одном ТС и др.

Это предложения могут реально оказать влияние на улучшение трансграничных операций, несмотря на то, приведут ли переговоры НАФТА-2 к увеличению или уменьшению объемов торговли в целом [142].

Разработка приложений для смартфонов по поиску грузов для водителей грузовых ТС. В работу транспортных компаний НАФТА активно внедряются инновационные методы оптимизации транспортных потоков.

В США компаниями Cargomatic из Лос-Анджелеса и Convoy из Сиэттла были разработаны и запущены приложения для поиска грузов. Данные стартапы уже работают в штатах Сан-Франциско и Нью-Йорке. Еще семь разработчиков подобных стартапов за год были профинансированы в общей сложности на 63 млн долл. США.

Работа с новыми приложениями для смартфонов даёт ряд преимуществ водителям ТС и владельцам небольших транспортных компаний. При их использовании стоимость поиска груза и размещения заказа ощутимо меньше по сравнению с услугами брокеров. Более того, мобильные приложения с помощью специального алгоритма практически мгновенно делают заказ груза и вычисляют оптимальный маршрут его доставки. Кроме того, наличие приложения в смартфоне водителя, помогает уменьшить холостой пробег ТС, т.к. водитель самостоятельно находит и принимает заказ на доставку груза в любой конец страны. Кроме этого, заключив контракт с такими компаниями как Cargomatic или Convoy, ведением отчётной документации заниматься само приложение [143].

Развитие транспортных коридоров НАФТА. Учитывая негативные факторы, присутствующие при организации транзитных автоперевозок в странах НАФТА, в настоящее время для обеспечения растущих транспортных потоков на

североамериканском континенте создаются международные транспортные коридоры меридионального направления. При этом реализуется концепция поэтапного перехода от гармонизации параметров инфраструктуры коридоров к созданию условий для всемерного облегчения перемещения ТС и продвижения товаров и далее к скоординированному рациональному размещению производительных сил в полосе создаваемых коридоров.

Транспортные коридоры – эффективный и надежный поток грузов и людей.

Торговые логистические коридоры – эффективный и надежный поток информации и знаний.

Экономические коридоры – развитие узлов, городских центров и городов вдоль коридоров с целью формирования региональных цепочек начисления стоимости и соединения национальных и глобальных цепочек поставок.

В рамках НАФТА официальное определение коридоров отсутствует, большая часть деятельности по развитию осуществляется на уровне местных сообществ.

На рисунке 4.8 представлена схема транспортных коридоров НАФТА по видов транспорта

Рисунок 4.8 – Схема транспортных коридоров НАФТА по видам транспорта НАФТА

Источник: [144]

Национальные правительства участвуют в вопросах снижения тарифов и квот, урегулировании торговых споров, содействия проезду предпринимателей и обеспечения недискриминационного отношения к инвестициям. Правительства провинций (штатов) являются партнерами с национальным правительством в области развития транспортных сетей и логистической инфраструктуры, предоставления стимулов для инвестиций. Городские (сельские) госорганы разрабатывают предоставление стимулов, предоставление земли и адекватных коммунальных услуг, права на использование грантов. Частные предприятия предоставляют капитал, знания и соединение с глобальными цепочками начисления стоимости и глобальными рынками. Региональные ассоциации развития, коалиции по развитию коридоров предоставляют помощь в координации работы частного (государственного) секторов по продвижению развития коридоров.

Коридоры НАФТА фактически представляют собой коридоры, определенные рыночными отношениями, и развивались они огромным количеством предприятий, использующих наиболее экономичные (эффективные) транспортные маршруты, пункты пересечения границ, логистическую инфраструктуру и преимущества наиболее привлекательной бизнес среды.

Основные коридоры НАФТА включают:

Монреаль – Торонто – Детройт – Чикаго – Канзас – Оклахома – Даллас /Фт. Ворс – Сан-Антонио – Ларедо – Монтерей – Мехико;

Ванкувер – Сиэтл – Портленд – Сан-Франциско – Лос-Анджелес – Сан-Диего – Тихуана.

Для развития коридоров правительства трех стран содействуют развитию транспорта и торговли. В мае 2011 г. США и Мексика запустили программу для увеличения полос движения для грузовиков с 8 до 15 на «всемирном торговом мосту», проходящему от Нуево Ларедо, Мехико до Ларедо, от Техаса до Канады. США и Мексика сформулировали упрощенные процедуры для проверки при пересечении границы. Все правительства также упростили визовые режимы для предпринимателей и создали недискриминационные режимы для инвестиций. Правительства провинций и штатов, городов и местные сообщества работают с частными предприятиями для формирования коалиций по развитию коридоров с целью продвижения экономического развития.

Большая часть деятельности по развитию транспортных коридоров осуществляется на уровне местных сообществ. Различные маршруты и узлы продвигаются различными коалициями по развитию коридоров. Некоторые из них:

– NASCO – организация, членами которой являются города, округа, штаты, провинции и частный сектор США, Канады и Мексики с целью продвижения экономического развития и устойчивых перевозок по центральной части Северной Америки;

– CANAMEX – организация, в состав которой входят транспортные и туристические агентства из канадской провинции, штатов США и Мексики;

– «Kansas City Smartport» – электронная организация развития, получающая поддержку как от государственного, так и частного секторов с целью продвижения региона города Канзас в качестве ведущего североамериканского логистического центра.

Консалтинговой компаний Armstrong & Associates Inc в логистическом бизнесе Северной Америки выделяют несколько типов логистических провайдеров (классификация относится к компаниям, которые зарегистрированы в Северной Америке):

– Non-asset domestic transportation management (DTM-NA) – транспортные компании, которые организуют перевозку в пределах Северной Америки и не владеют реальными активами;

– Non-asset international transportation management (ITM-NA) – транспортные компании, которые организуют перевозку между Северной Америкой и другими регионами мира и не владеют реальными активами;

– Asset-based (U.S.) dedicated contract carriage (DCC-AB) – транспортные компании, владеющие подвижным составом и имеющие в штате водителей и транспортных менеджеров (обычно работают по договорам сроком от 1 до 7 лет);

– Asset-based value-added warehousing/distribution (VAWD-AB) – складские компании, обладающие складскими терминалами и дистрибутивными центрами (обычно работают на основе долгосрочных договоров);

– Software – компании провайдеры программного обеспечения [145].

НАФТА стимулирует мультимодальные перевозки, которые наилучшим образом используют автодорожные, железнодорожные, воздушные и морские сети США, Канады и Мексики для оказания поддержки торговле. Перемещения вглубь Мексики в основном осуществляются с использованием железнодорожного транспорта. Способность обеспечить «сквозные» мультимодальные перевозки между Канадой, США и Мексикой привело к существенному росту городов Канзас, ФерроМекс и Пасер, а также югу Мексики. Перемещение грузов в и из «макиладорас» (предприятия и производства в приграничной зоне США–Мексики), осуществляется грузовиками. В отличие от автомобильных грузовых перевозок между США и Канадой, автомобильные грузовые

перевозки между США и Мексикой в основном включает замену перевозчиков на границе по причине незнания языка и вопросов защиты и обеспечения безопасности.

При развитии коридоров стран НАФТА существуют многочисленные проблемы. Для развития транспортной и логистической инфраструктуры требуются огромные инвестиции. Происходит потеря рабочих мест в пользу Мексики и давление в сторону снижения зарплат в США, Канаде. С развитием автомобильных перевозок происходит ухудшение окружающей среды. Языковой барьер между США, Канадой и Мексикой также не способствует налаживанию контактов. Остро стоят вопросы защиты и обеспечения безопасности участников перевозок. Трансграничные перевозки создают риск незаконного оборота оружия, наркотиков и торговли людьми. Существует высокий уровень кражи товаров, угонов и грабежей в Мексике. Водители обеспокоены относительно вопроса личной безопасности в Мексике. Мексиканские компании автомобильных грузовых перевозок имеют более низкие стандарты работы.

Правительствами трех стран предпринимаются меры для решения проблем и вызовов, такие как:

– отмена или приостановка проектов, требующих огромного финансирования (например, Транс-техасский коридор);

– наем сотрудников, владеющих двумя языками, что позволяет снизить языковой барьер между США, Канадой и Мексикой;

– обмен грузами компаниями США и Канады на границе США-Мексика;

– правительство США оплачивает установку оборудования для обеспечения безопасности на приемлемых мексиканских ТС, чтобы помочь им соответствовать стандартам США-Канады;

– таможни создают тесные партнерства с участниками ВЭД (особенно с перевозчиками) с целью снижения незаконного оборота оружия, наркотиков, торговли людьми;

– увеличение количества сотрудников в таможенных и пограничных патрулях;

– подключение кинологических подразделений и средств дистанционного контроля;

– использование гамма лучей и рентгеновских аппаратов в пунктах въезда для выявления контрабанды и др.

5. Аналитический доклад по оценке возможности и целесообразности использования зарубежного опыта регулирования грузовых и пассажирских перевозок при формировании общего рынка услуг автомобильного транспорта в ЕАЭС и реализации Основных направлений скоординированной (согласованной) транспортной политики государств-членов ЕАЭС

1.1 Важное значение в общей транспортной системе экономики любой страны имеет автомобильный транспорт. Он широко применяется во всех отраслях народного хозяйства, влияя на все сферы деятельности человека и развитие общества в целом.

XX век характеризуется значительным распространением в мире автомобильного транспорта. До Первой мировой войны в мире насчитывалось около 350 тыс. автомобилей. В 1986 году их было уже более 500 млн, а в 2010 году мир перешагнул рубеж в 1 млрд. автомобилей. Данные темпы роста обусловлены тем, что автомобильный транспорт по праву можно считать наиболее удобным видом транспорта. Манёвренность автомобилей, способность доставлять пассажиров и грузы «от двери до двери», относительно невысокая себестоимость перевозок сыграли ключевую роль для его развития.

В советские годы пассажирооборот транспорта возрастал практически непрерывно, что было вызвано возрастающей мобильностью населения и процессом урбанизации, сопряжённым с увеличением численности городского населения.

За 20 лет в период с 1965 по 1985 годы была создана система автобусного транспорта в СССР: за этот период объём услуг транспорта общего пользования вырос в 100 раз.

Выпуск первых автобусов в СССР начался 1930-х г. В 1939-1940 гг. производство автобусов вышло на уровень 3,9 тыс. машин. После Великой Отечественной войны производство резко расширилось. Начав в 1945 г. с выпуска 1,1 тыс., довели выпуск до 94 тыс. в 1988 г. Всего же в 1980 г. в СССР в эксплуатации было 277 тыс. автобусов, в 1988 г. – 318 тыс.

Первые советские грузовые автомобили – полуторатонные АМО-Ф-15 были выпущены в 1924 г. заводом АМО (Автомобильное Московское общество). Производство этих автомобилей было весьма небольшим по количеству и не могло удовлетворить

потребности в автомобилях бурно развивавшегося народного хозяйства Советского Союза. В 1929 году было принято правительственное решение о постройке автомобильных заводов: в Горьком и в Москве. После окончания Великой Отечественной войны вступили в строй Минский, Павловский, Кутаисский, Кременчугский и Львовский заводы.

До конца Первой мировой войны автомобильный транспорт оставался главным образом местным видом транспорта. Первым международным автомобильным маршрутом в СССР стал Чуйский тракт, по которому осуществлялись перевозки в Монголию (с 1920-х гг.).

С 1963 года начались единичные автоперевозки из СССР в страны социалистического лагеря, чуть позже - в другие страны Западной Европы.

В целях дальнейшего развития международных перевозок грузов и пассажиров автомобильным транспортом СССР было сформировано Главное управление международных автомобильных сообщений «Совтрансавто», которое в течение более 20-ти лет являлось фактически монопольной структурой, осуществлявшей в СССР все коммерческие автомобильные перевозки в международном сообщении, включая выполнение многочисленных государственных заказов. Пик развития системы «Совтрансавто» пришелся на середину восьмидесятых: 3 500 автопоездов, 15 000 работающих. География перевозок грузов «Совтрансавто» охватывала 25 стран в Европе и Азии. Были освоены направления не только во все страны Западной Европы, но и на восток: Монголия, Турция, Иран, Ирак, Афганистан, Сирия. В 1983 году начались приграничные перевозки с Китаем.

С распадом СССР в 1991 г. произошел разрыв экономических связей между бывшими советскими республиками, который привел к резкому сокращению объемов перевозок грузов и пассажиров между ними.

В 1990-х гг. в странах бывшего СССР была сформирована новая законодательная база, на основе которой осуществлялось дальнейшее развитие отрасли международных автомобильных перевозок. Право осуществлять международные рейсы получили любые зарегистрированные предприятия, соответствующие определенным условиям.

Вопросами совершенствования автотранспортных средств в мировом масштабе занимаются Комитет Внутреннего Транспорта Европейской Экономической Комиссии Организации Объединённых Наций (КВТ ЕЭК ООН), Европейский Союз (ЕС) и Международная Организация по Стандартизации. В целях совершенствования подвижного состава в части выброса загрязняющих веществ и уровня шума с 1992 г. в ЕС

был введён в действие стандарт Евро-I, с 1995 - Евро-II, с 1999 - Евро-III, с 2005 - Евро-IV, с 2008 - ЕВРО-V, а с 2013 года - стандарт ЕВРО-VI.

Для развития автотранспортной отрасли целесообразно ориентироваться на достижения мирового лидера автомобильных грузоперевозок – США, которые первоначально, еще в 50-е годы, сделали основной акцент на развитие автомобильной инфраструктуры, через строительство высококачественных автострад, что позволило им в дальнейшем производить и использовать крупнотоннажные грузовые автомобили, снижая тем самым себестоимость автогрузоперевозок.

1.2 Согласно статье V «Свобода транзита» Генерального соглашения по тарифам и торговле (ГАТТ) ВТО товары (включая багаж), а также суда и другие транспортные средства считаются находящимися в транзите через территорию страны, когда провоз через такую территорию, при наличии или отсутствии перегрузки, складирования, дробления партий или перемены вида транспорта, является лишь частью полного маршрута, начинающегося и заканчивающегося за пределами границы страны, через территорию которой совершается движение груза. Транзитная перевозка может осуществляться в прямом автомобильном или в смешанном сообщении. В осуществлении транзитных перевозок могут участвовать как зарубежные автотранспортные компании, так и национальные транспортные компании (например, перевозка через территорию страны контейнера иностранных владельцев, погруженного на транспортное средство, зарегистрированное в этой стране).

История развития международных автомобильных перевозок в масштабе мировой экономики или региона не выделяет отдельным аспектом развитие транзитных перевозок. При осуществлении одной поездки через территории нескольких стран для двух стран эта поездка окажется двусторонней, а для всех остальных – транзитной. Это приводит к тому, что невозможно оценить глобальные масштабы транзитных перевозок.

Статистика объемов транзитных перевозок автомобильным транспортом собирается каждой страной и включает количество поездок, осуществленных иностранными и отечественными ТС по территории страны в транзитном сообщении, а также объем перевезенных ими грузов (в грузовых перевозках) и число пассажиров (в пассажирских перевозках).

Доходы страны от транзита автомобильным транспортом включают в себя сборы за проезд по дорогам иностранных транспортных средств, доходы транспортно-логистических центров, связанные с обработкой транзитных грузов; объектов придорожного сервиса, гостиниц, станций технического обслуживания, автозаправочных станции.

В СССР в 1970-х годах одними из наиболее перспективных направлений международных перевозок грузов автомобильным транспортом считались транзитные перевозки через территорию страны. Успешными примерами транзитных перевозок можно назвать организацию доставки крупнотоннажных контейнеров смешанными видами транспорта по так называемой системе «Траконс», международных транзитных грузов автомобильным транспортом из стран Европы и Скандинавии в государства Ближнего и Среднего Востока.

Наиболее важной международной автомобильной транзитной системой, используемой в Европе, Азии и Северной Африке, является так называемая «система МДП». Она была разработана после Второй мировой войны Европейской Экономической Комиссией ООН. С тех пор она остается фактически единственной глобальной системой таможенного транзита.

С 1975 г. в Конвенцию МДП двадцать семь раз вносились изменения и дополнения, определяющие юридические и административные обязанности таможенных органов, перевозчиков и МСАТ, на который была возложена ответственность за эффективную организацию и функционирование международной системы гарантий.

После окончания Второй мировой войны в области международных и транзитных перевозок была разработана «разрешительная система», которая регулировала количество въезжающих иностранных грузовых автомобилей и автобусов на территорию страны. Она предохраняла железнодорожный транспорт от оттока грузов, а также позволяла поддерживать определенный уровень тарифов, защитить государственные автотранспортные компании от конкуренции и т.д.

Такой подход привел к заключению в целом по всему миру нескольких тысяч двусторонних соглашений об автомобильном сообщении.

В настоящее время нет единой базы двусторонних соглашений, в отличие от воздушного транспорта, где такая база данных собрана и используется для анализа и выработки механизмов по либерализации международных воздушных сообщений.

В целях преодоления недостатков двухсторонней разрешительной системы были созданы многосторонние разрешительные системы. Они являются переходным механизмом от разрешительной системы перевозок к безразрешительной.

Количество многосторонних разрешительных систем в области международных автомобильных перевозок в мире невелико. Наиболее успешным среди них является система многосторонних квот ЕКМТ, созданная в 1953 году 17 европейскими странами. Система ЕКМТ прошла несколько этапов развития.

На первом этапе были введены многосторонние, многоразовые разрешения ЕКМТ или СЕМТ, позволявшие автомобильным перевозчикам осуществлять неограниченное число поездок в течение года между пунктами загрузки и выгрузки, расположенными в разных странах ЕКМТ.

Второй этап развития системы – 1990-е годы, когда европейские страны с переходной экономикой стали активно присоединяться к этой организации и спрос на многосторонние разрешения значительно вырос.

Третий этап - расширение ЕС, отмена разрешительной системы внутри Евросоюза, в результате чего спрос на разрешения ЕКМТ со стороны стран ЕС резко сократился. В то же время страны, не состоящие в Европейском Союзе, испытывали дефицит разрешений. Это явилось предпосылками для полного реформирования системы ЕКМТ, которое заключалось в перераспределении квоты, введении транспортных средств категории Евро-4,5, ограничении количества поездок и совершенствовании управления системой.

Либерализация международной торговли и туризма, развитие евроазиатских транспортных связей, а также в других регионах мира, требуют совершенствования механизмов регулирования международных автомобильных перевозок, приведения их к реалиям второго десятилетия XXI века и предоставления перевозчикам больших степеней свобод при оказании трансграничных услуг по доставке товаров.

2.1 Особенности международных транспортных сообщений требуют наличия между странами специальных единообразных правил, которые не могут быть выработаны в порядке дополнения и совершенствования внутреннего законодательства, а должны стать предметом межгосударственных соглашений. Характерной особенностью регулирования в этой сфере является то, что основные вопросы перевозок решаются в международных соглашениях (транспортных конвенциях), содержащих унифицированные нормы, единообразно определяющие условия международных перевозок грузов и пассажиров. Обычно такие соглашения содержат требования к перевозочной документации, определяют порядок приема груза к перевозке и выдаче его в пункте назначения, условия ответственности перевозчика, процедуру предъявления к перевозчику претензий и исков, которые оговариваются заранее в заявке на перевозку груза. В настоящее время основным источником регламентации международного сообщения на всех видах транспорта является не внутреннее законодательство, а международные соглашения.

Источниками правового регулирования международных автомобильных перевозок являются:

- двусторонние межправительственные соглашения о международном автомобильном сообщении;

- многосторонние конвенции и соглашения, разработанные в рамках ООН;

- нормы внутреннего законодательства.

Они распространяются на такие сферы, как:

- развитие сети автомобильных дорог;

- регулирование и безопасность дорожного движения;

- технические правила для автотранспортных средств и взаимное признание их предметов и оборудования;

- правила периодических технических осмотров автотранспортных средств;

- стандарты труда и отдыха водителей;

- налогообложение транспортных средств, участвующих в международных перевозках;

- порядок пересечения границы;

- разрешительная система для международных перевозок;

- порядок осуществления перевозок грузов и пассажиров;

- запрещение или ограничения на осуществление внутренних перевозок иностранным транспортом (каботаж);

- вопросы транзита и перевозок в третьи страны и из этих стран;

- страхование гражданской ответственности;

- положения, касающиеся таможенных, пограничных, санитарных и других правил;

- порядок перевозок опасных, скоропортящихся, тяжеловесных и крупногабаритных грузов;

- обязанности перевозчиков по соблюдению внутреннего законодательства стран-участниц соглашения по вопросам, не регулируемым двусторонним соглашением и другие аспекты.

В развитии международных автомобильных перевозок важная роль принадлежит следующим специализированным международным организациям:

- Международной организации по предотвращению дорожных происшествий (МОПДП), созданной в 1901 году;

- Международной автодорожной федерации (МАФ), основанной в 1904 году;

- Постоянной международной ассоциации дорожных конгрессов (ПМАДК), учрежденной в 1909 году;

- Международной федерации экспедиторских ассоциаций (ФИАТА), созданной в 1926 году;

- Комитету по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (КВТ ЕЭК ООН), созданному в 1948 году;

- Международной автотранспортной федерации (МАФ), основанной в 1948 году;

- Международному союзу автомобильного транспорта (МСАТ/ИРУ), созданному в 1948 году;

- Международной организации по перевозке скоропортящихся продуктов в условиях контролируемых температур (ТРАНСФИГОРУТ/Европа), учрежденной в 1955 году;

- Международному союзу водителей грузовиков дальнего следования, созданному в 1957 году.

Важнейшее значение для развития международных автомобильных перевозок играет работа **Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (КВТ ЕЭК ООН),** созданного в 1948 году.

На работу Комитета оказывают влияние многие правительственные и неправительственные международные организации. Наиболее значимой организацией в области автомобильного транспорта является Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ).

МСАТ был основан в марте 1948 года в Женеве (Швейцария) по инициативе автодорожных и автотранспортных ассоциаций Бельгии, Дании, Франции, Великобритании, Норвегии, Нидерландов, Швеции и Швейцарии.

Международная федерация экспедиторских ассоциаций (ФИАТА). ФИАТА была основана в Вене (Австрия) 31 мая 1926 года как профессиональная ассоциация экспедиторов для обеспечения защиты интересов экспедиторов на международном уровне.

В настоящее время Федерация объединяет 106 национальных ассоциаций, представляющих интересы 40 000 предприятий с числом занятых более 10 млн. человек

Международные конвенции, регулирующие сферу международных автомобильных перевозок. В настоящее время действует 57 соглашений и конвенций ЕЭК ООН в области транспорта. В приложении 1 отражены конвенции и соглашения, регулирующие сферу автомобильного транспорта.

Основным международным документом, регулирующим отношения, возникающие в процессе международной перевозки грузов автомобильным транспортом, является **Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ),** от 19 мая 1956 года.

В **Конвенции о дорожном движении** 1949 года закрепляются положения, предъявляемые к техническому состоянию автотранспортных средств, правилам получения водительских прав, а также требования, предъявляемые к водителям автомобилей.

Конвенция о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа 1973 года и Протокол к ней 1978 года применяются для случаев перевозки пассажиров по территории по крайней мере двух государств, когда пункт отправления или пункт назначения находятся на территории одного из государств - участников Конвенции.

Еще одним из основных международных документов в области международных автомобильных перевозок является **Соглашение ДОПОГ**, которое было подписано договаривающимися сторонами с целью повысить безопасность международных дорожных перевозок.

В 1956 году Комитетом экспертов по перевозке опасных грузов при ООН были разработаны классификация и знаки опасности, а также составлена номенклатура опасных грузов. Позднее в соответствии с рекомендациями Комитета экспертов было разработано Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов - ДОПОГ (в латинской аббревиатуре - ADR), вступившее в силу в 1971 году. В настоящее время оно действует на территории 38 европейских стран. Это Соглашение является документом, в котором учтены рекомендации по стандартизации и унификации норм и правил, действующих в различных странах и на различных видах транспорта.

Координационное транспортное Совещание Министров транспорта государств - участников СНГ (КТС). В рамках СНГ в 1991 году для решения вопросов взаимодействия и выработки общей политики в области транспорта было создано Координационное транспортное Совещание Министров транспорта государств - участников СНГ. КТС предоставлены полномочия по решению текущих вопросов транспортной политики.

Процедура АТА. Правовой основой этой процедуры являются Конвенция АТА и Конвенция о временном ввозе, известная также как Стамбульская конвенция. Конвенция АТА 1961 года подписана 61 страной мира и продолжает действовать в настоящее время. Стамбульская конвенция, которая первоначально готовилась Всемирной таможенной организацией (ранее СТС — Совет таможенного сотрудничества) с целью замены Конвенции АТА, была заключена 26 июня 1990 года. По состоянию на начало 2017 года ее подписали 75 стран.

Процедура АТА является общей для двух указанных выше конвенций и предусматривает применение специального международного таможенного документа, который называется «Карнет АТА».

Разрешение СЕМТ или ЕКМТ — многостороннее разрешение, выдаваемое перевозчику, и позволяющее ему работать среди стран-участниц Европейской Конференции Министров Транспорта (Conférence Européenne des Ministres des Transports). Разрешение действительно в течение периода времени, указанного в нем и позволяет осуществлять неограниченное количество грузоперевозок между странами-участницами ЕКМТ и транзитом через территорию одной или нескольких стран — участниц ЕКМТ транспортными средствами, зарегистрированными в стране-участника ЕКМТ.

Европейская Конференция Министров Транспорта (ЕКМТ) была основана в 1953г.; в 2006 г. ее правопреемником стал Международный транспортный форум (МТФ).

На регулярные международные перевозки пассажиров распространяется разрешительный принцип. Для нерегулярных перевозок пассажиров, как правило, разрешительная система не устанавливается.

2.2-2.7 В рамках выполнения НИР был проведен анализ законодательного и нормативно-правового регулирования автомобильного транспорта, осуществляющего международные перевозки грузов и пассажиров, транзитные перевозки, включая требования к профессиональной подготовке водителей и специалистов, ответственных за организацию международных автомобильных перевозок в каждой из стран ЕАЭС. Основные элементы регулирования международных автомобильных перевозок в ЕАЭС представлены в Приложении Н.

Проведенный анализ действующих нормативных правовых актов, регулирующих организацию и осуществление автомобильных международных перевозок грузов, пассажиров в ЕАЭС свидетельствует, что эти перевозки осуществляются как на основе внутреннего законодательства, так и международных конвенций и соглашений. Практически каждая из стран ЕАЭС достигла определенной степени гармонизации с международным правом. Однако внутри Союза сохраняются отличия, которые не позволяют повысить эффективность автомобильных перевозок.

Кроме того, можно обозначить несколько групп взаимосвязанных проблем:

- из-за существующих на сегодняшний день ограничений, изъятий и барьеров в транспортной сфере затруднена полномасштабная интеграция транспортных систем стран ЕАЭС, что делает проблематичным достижение наибольшей эффективности работы транспортной системы каждой страны и формирование общего рынка услуг;

- транспортная инфраструктура некоторых стран ЕАЭС (Кыргызстана и Армении) уступает инфраструктуре более «масштабных» экономик, а имеющаяся инфраструктура нуждается в модернизации;

-институциональные проблемы: транспортные коридоры могут быть привлекательны для международных транзитных перевозок только в случае создания общей правовой, информационной платформы, минимизации таможенных и административных процедур.

Анализ требований к профессиональной подготовке специалистов, ответственных за организацию международных автомобильных перевозок в странах ЕАЭС показал, что необходима реализация следующих направлений:

–Выработка единых подходов к учебным программам повышения квалификации специалистов, ответственных за организацию международных автомобильных перевозок.

–Разработка единого документа, подтверждающего необходимую квалификацию.

–Однотипные требования к стажу специалистов.

–Однотипные требования к образованию специалистов.

–Общие подходы к выбору образовательных учреждений.

–Близкий по продолжительности период обучения.

–Близкий по методологии механизм формирования цен на образовательные услуги водителей и специалистов, ответственных за организацию международных автомобильных перевозок.

–Внедрение современных технических средств обучения, так как парк беспилотных автомашин и интеллектуального транспорта с каждым годом растет.

3.1-3.3 В настоящее время международные перевозки между странами-членами ЕС практически полностью либерализованы, за некоторыми исключениями в области каботажных перевозок. Для выполнения международных перевозок грузов владельцу транспортного средства достаточно иметь допуск к перевозкам, полученный в любой стране ЕС. Однако, потребовалось больше времени, чем ожидалось, для создания свободного рынка транспортных услуг. Опыт стран ЕС представляет исключительный интерес для других союзов и сообществ, которые идут по пути объединения.

В 1970-е годы Европейское Экономическое Сообщество приступило к созданию рынка, открытого для конкуренции производителей из разных стран. Свободный рынок позволяет развиваться тем компаниям, которые обладают относительно сильными конкурентными преимуществами. Эффективно используя имеющиеся ресурсы, предприятия способны снижать издержки и цены на свои товары и услуги.

Транспорт стал частью этого широкого движения. Либерализация международных перевозок – логическое следствие либерализации торговли и, в то же время, один из ее инструментов. Однако либерализация перевозок, как и другие отрасли экономики, тоже сталкивались с противодействием со стороны отдельных стран. Это связано с тем, что создавая в долгосрочной перспективе положительные эффекты, конкурентная модель в более краткосрочном плане порождает «проигравших». Индустрия автомобильных перевозок была в этом отношении даже чувствительнее других отраслей, поскольку фирмы грузовых перевозок зачастую невелики, но содержат значительное число рабочих мест. Защита рабочих мест и отечественного перевозчика была и все еще остается аргументом, которым отраслевые организации пользуются для сдерживания либерализации.

В Европе либерализация началась с создания Европейского Экономического Сообщества и (ЕЭС), а более конкретно, с заключения Римского договора. Этот документ возлагал обязанность на государства ЕЭС по созданию для перевозчиков-нерезидентов равные условия доступа к автомобильным грузовым перевозкам (Глава V, Статья 71).

На первом этапе, по предложению Европейской Комиссии Европейский Совет одобрил введение многосторонних разрешений. Первый контингент сообщества (многосторонняя квота) был введен в 1969 году и составил 1200 разрешений, разделенных между государствами следующим образом: Германия -286, Франция -296, Италия - 194, Нидерланды- 240, Бельгия 161, Люксембург-33.Число разрешений увеличивалась ежегодно сначала на 30%, затем на 40 и 50 и к 1983 году достигло 4038 единиц для 10 государств. Процесс внедрения происходил поэтапно, постепенно замещая двусторонние разрешения. Потребовалось около 15 лет, чтобы перейти от двусторонних разрешений к отмене ограничений в 1986 году.

Долгое время Европейское сообщество не могло и не хотело проводить единую транспортную политику в соответствии с Римским Соглашением. Одной из причин нежелания стран открывать рынки стало неравные условия работы перевозчиков. Римский договор не устанавливал никаких целей и не содержал никаких требований в отношении гармонизации, авторы Договора считали, что либерализация приведет к гармонизации правил функционирования рынка. Однако, в том случае, если социальные, налоговые условия существенно отличаются в странах, то рынок занимают не эффективные компании, а те, которые имеют наилучшие условия.

В этом случае, предполагавшаяся «добросовестная» конкуренция в рамках общих правил становится конкуренцией между самими правилами, поскольку государства под нажимом своих грузоперевозчиков могут не устоять перед соблазном принять менее

строгие правила, примыкая к тем странам, которые установили менее затратные условия. Именно поэтому следующий этап развития рынка международных перевозок был направлен на гармонизацию правил работы перевозчиков.

Ученые стран ЕС считают, что именно гармонизация - одна из ключевых областей свободного рынка (равные налоги на топливо, сборы за пользование инфраструктурой и т.д.).

Несмотря на то, что меры, принимаемые на уровне Европейского Союза, ограничиваются установлением минимальных или максимальных порогов налогообложения и оставляют правительствам большой простор для маневра, они являются серьезным достижением стран ЕС.

В связи с решением ряда стран Центральной Восточной Европы (ЦВЕ) о присоединении к ЕС была проведена работа по подготовке стран-кандидатов к принятию законодательных актов ЕС. Большую работу в этом направлении провел Международный Союз автомобильного транспорта, который подготовил руководство по интеграции стран ЦВЕ. Данное руководство основано на положениях Белой книги №2 по подготовке ассоциированных стран к интеграции во внутренний рынок Союза. Принятие основных законодательных актов ЕС странами-кандидатами является одним из основных требований для вступления. Основные принципы гармонизации в области автомобильного транспорта, изложенные в Резолюции МСАТ от 15 апреля 1994 года, адресованы к странам-кандидатам ЕС, представляют интерес и для других стран. Такими принципами стали: прогрессивная либерализация доступа к международному рынку перевозок (более широкое использование многосторонних разрешений, отказ от международных разрешений и ограничений по квотам с параллельным постепенным введением условий доступа к профессии). Одной из первых областей, в которых Европейское Экономическое Сообщество ввело правила с тенденцией к гармонизации, был доступ к профессии. Либерализация доступа на рынок предполагала внедрение единообразных положений о доступе к профессии, которые заменили количественные ограничения качественными критериями. В равной степени это относится к стандартам транспортных средств и условиям труда водителей.

Как показало исследование, принципиальный подход ЕС по либерализации рынка грузовых автомобильных перевозок между государствами-членами ЕС был основан на следующих положениях:

- необходимость устранить искажения конкуренции между перевозчиками государств- членов ЕС;

- стремление гармонизировать социальное и техническое законодательство, а также систему налогов и сборов за пользование автомобильными дорогами;

- необходимость обеспечения свободы предоставления транспортных услуг;

- создание возможности для автотранспортной отрасли государств-членов адаптироваться к свободному рынку;

- прогрессивное преобразование двусторонних разрешений в Разрешения Сообщества, а также отмена любых квот (количественных ограничений) по доступу к рынку;

- создание механизма по управлению рисками.

Практическая либерализация рынка автомобильных перевозок между государствами - членами ЕС началась в июне 1988 года после принятия Решения об отмене двусторонних разрешений на перевозку грузов. С 1 января 1993 года одновременно с упразднением таможенных границ, была ликвидирована и система контроля грузов на внутренних границах Сообщества.

Два других важных шага в направлении либерализации - принятие в 1992 году Постановления 881/92, которое ввело в оборот единую лицензию Сообщества для перевозчиков на основании 3 качественных критериев, предъявляемых к перевозчикам. Лицензия, а не разрешения стала основным критерием допуска к рынку международных автомобильных перевозок.

Кроме того, Постановление 3118/93, принятое в 1993 году, установило четкие количественные рамки и «расписание» по прогрессирующей либерализации каботажных перевозок, начатой в 1998 году.

Европейский Союз оказывает непосредственное влияние на правила организации международных транзитных перевозок в Европе, Азии и Северной Африке: в ходе работы в международных организациях, посредством продвижения европейских стандартов безопасности и охраны окружающей среды на страны, не входящие в ЕС. Работа ЕС с третьими странами в области международного транспортного сообщения и транзитной политики проводится относительно стран расширения (гармонизация законодательства данных стран в области транспорта с законодательством ЕС), стран Европейской политики добрососедства (развитие инфраструктуры и сближение в области регулирования международных и транзитных перевозок в рамках политики Восточного партнерства, Евро-средиземноморского партнерства и Северного измерения) и прочих третьих стран (заключение двусторонних соглашений и выдача разрешений на въезд-выезд и транзит по территории ЕС). Процедура общего транзита ЕС (процедура СТ или процедура Т) применяется при осуществлении транзитных перевозок на территории стран

ЕС, ЕАСТ, Турции, Македонии и Сербии. Таможенное законодательство ЕС различает внешний транзит («Т1» - для товаров, не происходящих из стран ЕС) и внутренний транзит («Т2» - для товаров, происходящих из стран ЕС). Основным документом таможенного контроля в процедуре СТ является документ «SAD» - Единый административный документ. Отказ от Конвенции МДП в рамках ЕС и переход к системе общего транзита ЕС по процедуре Т2 в значительной степени упростил прохождение таможенных и контрольно-пропускных пунктов в странах ЕС, облегчил процедуру обработки документов и способствовал развитию смешанных перевозок с привлечением железнодорожного и морского транспорта.

В ЕС существует единый свод требований к профессиональным автомобильным перевозчикам, в том числе финансовые требования и требования к хорошей репутации. В странах ЕАЭС было бы целесообразно также разработать единые походы и определить критерии достойной репутации. В ЕС четко прописан список категорий, типов и степени серьезности нарушений, ведущих к потере хорошей репутации операторов автомобильных перевозок.

Европейский опыт регулирования автомобильных пассажирских перевозок имеет большое значение для последующего совершенствования и гармонизации в этой сфере законодательной базы стран ЕАЭС. Европейская нормативно-правовая база постепенно совершенствуется в направлении повышения требований к безопасности и экологичности транспортных средств, защите прав пассажиров, снижения травматичности на дорогах и уменьшения количества погибших. Большое значение уделяется унификации документов с тем, чтобы добросовестные перевозчики всех стран Евросоюза могли свободно действовать на территории стран ЕС без дискриминации их прав по страновому признаку или месту образования. Также особое внимание уделяется подготовке водителей и повышению уровня их квалификации. В частности, водители автобусов должны проходить курсы повышения квалификации каждые 5 лет в объеме 35 часов.

Страны Евросоюза уделяют большое внимание защите прав пассажиров. Это особенно актуально в случаях задержки или отмены рейсов, когда граждане оказываются в неприятной ситуации ожидания решения их проблемы. Единые критерии компенсационных выплат для стран ЕС и установленный порядок действий в различных случаях позволяют потребителям транспортных услуг возместить причиненный ущерб. В ЕС функционирует веб-сайт по правам пассажиров. Каждый может скачать специальное приложение на мобильный телефон и оперативно получить необходимую информацию. Такой сайт перспективно сделать и для государств ЕАЭС и унифицировать меры по защите прав пассажиров.

Заслуживают внимания планы ЕС оснастить все новые типы транспортных средств в 2018 году системой eCall. Система eCall автоматически набирает единый номер экстренной помощи в Европе 112 в случае серьезной дорожной аварии и сообщает местонахождение транспортного средства аварийным службам. eCall сокращает время реагирования аварийных служб до 50% в сельской местности и 40% в городских районах. Согласно экспертным оценкам, система eCall может сократить число погибших, по крайней мере на 4%, и число тяжелых травм на 6%, что позволяет повысить безопасность движения. Этот опыт было бы перспективно использовать в странах ЕАЭС. Кроме того было бы целесообразно использовать опыт ЕС по следующим направлениям:

обеспечение равных условий конкуренции для перевозчиков из стран ЕАЭС, переход на безразрешительную систему между странами ЕАЭС при осуществлении перевозок в/из третьих стран;

унификация правил допуска автомобильных перевозчиков стран ЕАЭС к осуществлению международных автомобильных перевозок; перечня и форм документов, необходимых для получения разрешения; сроков действия лицензий;

установление единых для стран ЕАЭС допустимых весовых и габаритных параметров АТС;

определение срока адаптации, в течение которого страны – участницы ЕАЭС приводят свое законодательство в соответствие с принимаемыми правовыми актами ЕЭК (до 1,5 лет);

принятие дополнительных мер по защите прав пассажиров;

совершенствование экологических стандартов при осуществлении автомобильных перевозок;

создание единой интеллектуальной транспортной системы в рамках ЕАЭС, ориентированной на повышение безопасности и эффективности транспортного процесса стран-участниц, развитие беспилотных транспортных средств;

использование широкого спектра электронных средств обеспечения международных и транзитных автоперевозок: транзитных деклараций без предоставления документов на бумажных носителях; внедрение общих баз данных по ЕАЭС по товарам с повышенным риском; по украденным, утерянным, подлинным таможенным пломбам, по поручительским свидетельствам и пр.

4.1-4.3 Основными целями НАФТА, официально заявленными в соглашении об его образовании, являются:

расширение экономических связей (прежде всего, взаимной торговли) между странами-участниками;

– снятие барьеров в торговле и содействие свободному движению между странами товаров и услуг;

– установление справедливых условий конкуренции в рамках зоны свободной торговли;

– значительное увеличение возможностей для инвестирования в странах-членах соглашения;

– обеспечение эффективной защиты прав интеллектуальной собственности в каждой из стран;

– урегулирование экономических споров;

– создание перспектив будущего многостороннего регионального сотрудничества.

В отличие от Европейского союза в НАФТА отсутствуют какие-либо наднациональные структуры и четкие формы регулирования интеграционного взаимодействия.

В рамках НАФТА Канада, США и Мексика сохраняют свое внешнеторговое законодательство, и создание таможенного союза не предусмотрено, хотя содержание договора существенно превосходит цели формирования зоны свободной торговли товарами.

Экономическая интеграция в Северной Америке отличается от интеграции в Западной Европе и Азии, основанных на согласованной регулирующей деятельности многих высокоразвитых государств.

В других регионах интеграция осуществлялась «сверху вниз», когда межправительственные соглашения стимулировали контакты предпринимателей разных стран. В НАФТА, наоборот, процесс интеграции шел «снизу вверх»: сначала высокого уровня достигли межкорпоративные связи, а затем на их основе принимались межгосударственные соглашения.

Внутри НАФТА, в отличие от ЕС, есть только один центр экономической силы – США, чья экономика в несколько раз превосходит Канаду и Мексику вместе взятые. Эта моноцентричность облегчает управление (страна-лидер легко может навязать свои решения более слабым партнерам), но одновременно создает среду потенциальных конфликтов (партнеры США могут оказаться недовольными своим подчиненным положением). Кроме того, интеграция оказывается однобокой: Канада и Мексика тесно интегрированы с США, но не друг с другом.

Регулирование грузовых и пассажирских перевозок в НАФТА осуществляется на следующих условиях:

- транспортные средства должны иметь регистрационные номера. Все канадские провинции и американские штаты являются членами Международного соглашения по налогам на топливо (IFTA) и международного регистрационного плана (IRP). Это позволяет пропорционально распределять налог на топливо штата/провинции и плату за регистрацию, исходя из расстояния, пройденного в каждой юрисдикции. Мексика не принадлежит ни к одному из этих планов. Федеральные акцизные сборы на топливо, взимаемые как канадским, так и американским правительствами, выплачиваются во время покупки топлива. Не существует механизма возврата этого налога за топливо, использованное в другой стране. Налоги на топливо, которые собираются штатом или провинцией, должны быть пропорционально распределены в соответствии с пройденным расстоянием.

- водитель должен иметь права на управление коммерческим транспортом (между Канадой, Соединенными Штатами Америки и Мексикой существуют соглашения по взаимному признанию водительских удостоверений);

- наличие лицензии на выполнение перевозок грузов (допуск на рынок);

- наличие разрешения на осуществление коммерческих перевозок при международных автоперевозках.

Весовые и габаритные ограничения, экологические и требования к режиму труда и отдыха водителей не унифицированы на территории НАФТА.

Регистрация транспортных средств осуществляется федеральными или региональными органами власти, например, в Мексике – центральными органами власти, в США – на уровне штата, в Канаде – на уровне провинции или территории.

Одним из основных методов регулирования рынка транспортных услуг является лицензирование. Коммерческие перевозчики или перевозчики общего пользования, выполняющие перевозки между штатами или между странами считаются элитой. Одновременно с ними, существует другая категория перевозчиков, которая называется в США контрактными. Эти перевозчики имеют право работать с ограниченным кругом клиентов, приспосабливая к их запросам подвижной состав, технологию, режим работы и т.д. Смысл создания автотранспортных предприятий общего пользования заключается в обеспечении гарантированного транспортного обслуживания для клиентов, которые не имеют собственного транспорта и не могут предложить достаточно привлекательных условий для предприятий контрактного типа. Контрактные перевозчики и предприятия общего пользования руководствуются различными тарифными правилами, подлежат различному налогообложению и т.д.

Организация по административно-территориальному признаку определяет вид выполняемых перевозок – международные, между административными территориями внутри страны, – межрегиональные, в пределах административных территорий (местные). Обособление международных перевозок вполне очевидно. Во-первых, они подчиняются международным соглашениям в области автомобильного транспорта, а во-вторых, их выполнение сопряжено с соблюдением требований таможенных и пограничных правил. Одновременно с этим, происходит разделение по технологическому признаку, в зависимости от вида перевозимого груза, которое в США, Канаде закреплено лицензией. Так, например, в США выделяются перевозчики генеральных грузов, наливных грузов, тяжеловесных грузов, ценных грузов, перевозчики автомобилей и т.д. Лицензирование служит механизмом допуска операторов к автотранспортной деятельности. Регулирование допуска преследует следующие основные цели:

- недопущение недобросовестных, финансово ненадежных, профессионально неквалифицированных операторов к автотранспортной деятельности;
- ограничение количества операторов, действующих на рынке.

Функция допуска операторов к автотранспортной деятельности включает два аспекта: допуск к профессии и допуск на рынок. Система лицензирования в США и Канаде прошла несколько этапов, на первом, перевозчик мог получить отказ по причине ограничения количества операторов на рынке. В этом случае, квалифицированный оператор мог не получить допуск на конкретный сектор рынка. В США для выполнения перевозок в межштатном сообщении лицензии обязаны получить профессиональные перевозчики. Перевозка сельскохозяйственных грузов лицензированию не подлежит. При выполнении перевозок внутри штата лицензируется деятельность не только профессиональных, но и перевозчиков собственных грузов. При этом лицензии, выданные в одних штатах, недействительны в других.

От внутриштатного лицензирования освобождены отдельные виды перевозок – ежедневные перевозки служащих из дома на работу, перевозки учащихся на автотранспортных средствах, находящихся в ведении учебных заведений.

Несмотря на либерализацию грузовых и автобусных перевозок в Северной Америке, требование иметь разрешение на осуществление перевозок все еще остается в силе. Необходимые разрешения можно получить, если удовлетворять общим требованиям соответствия. Когда дело доходит до получения разрешения, национальная принадлежность перевозчика не является препятствием.

Передвижения между штатами, провинциями и международные перевозки относятся к федеральной юрисдикции. Существовавшие раньше строгие барьеры на въезд

наемных грузовиков сейчас смягчены. Теперь въезжающие должны продемонстрировать, что они «соответствуют» (т. е. принимают соответствующие правила безопасности и должным образом застрахованы).

Каботаж всех видов перевозок на территории иностранного государства, запрещен. В целом, таможенные и иммиграционные правила во всех трех странах не разрешают иностранным перевозчикам совершать внутренние перевозки. В Канаде и США либерализация сопровождалась усилением законодательства в области безопасности, регулирования и администрирования. Контроль осуществляется на государственном уровне США и Канады (инспекторы посещают офисы автоперевозчиков для того, чтобы определить его соответствие государственным стандартам безопасности). Инспекции на дорогах также проводятся властями Штатов и всех канадских провинций. Режимы безопасности в Канаде и США довольно схожи. В целом, перевозчики знают об условиях работы, например, что после пересечения границы США применяются американские правила в отношении рабочего времени (более строгие). Правила, действующие в США в отношении выбросов, являются очень строгими. Стандарты выбросов для грузовиков теперь установлены и в Канаде. Стандарты топлива регулируются похожим образом. Канадские правила практически идентичны правилам, выработанным Агентством США по охране окружающей среды. Правила в отношении выбросов в Мексике менее строгие.

В странах партнерах НАФТА существует значительное несоответствие в правилах. Это касается и самого основного показателя – общей массы транспортного средства. В разных местах могут применяться различные правила. Например, канадское регулирование установлено на уровне провинции, и, несмотря на недавние попытки стандартизации, в провинциях остаются некоторые различия. В США также имеются различия на уровне штатов, и на разных участках сетей автодорог применяются различные правила. Эти несоответствия могут значительно увеличить расходы на международные перевозки. Действительно, некоторые компании по грузовым автоперевозкам должны содержать отдельные парки автомашин для перевозок в США и для внутренних перевозок.

Каждая страна должна гарантировать, что грузовые ТС, въезжающие на ее территорию, не нарушают ее правила. Это подразумевает проверки на границах, которые увеличивают расходы на пограничную деятельность и могут вызвать дорогостоящие задержки на границах. Специальная рабочая группа сделала вывод, что комплексная гармонизация является недостижимой целью. И так как международные грузовые перевозки составляют относительно небольшой процент от всех грузовых автоперевозок в США, то маловероятно, что американское правительство изменит систему регулирования.

Однако два других партнера могут рассматривать принятие правил Соединенных Штатов как потерю рынка автотранспортных услуг.

Несмотря на сложности гармонизации технических регламентов в странах-участницах, продолжается работа в этом направлении. Для этих целей в НАФТА был создан подкомитет по стандартизации в области транспорта (LTSS). В этот подкомитет входят 5 рабочих групп:

- водители/транспортные средства/соответствие: эта группа работает над такими вопросами, как стандарты для водителей (медицинские и не медицинские), стандарты транспортных средств, в том числе безопасность груза и стандарты соответствия;

- вес и размеры транспортных средств: эта группа работает над установлением общих ограничений веса и размеров грузовиков, а также над другими вопросами, такими как классификация транспортных средств, общие методы выдачи разрешений для перевозки тяжеловесных или негабаритных грузов и вопросы контроля за работой транспортных средств;

- перевозка опасных грузов;

-дорожные знаки: эта группа работает над гармонизацией дорожных знаков и приборов, контролирующих движение.

- оперативная: эта группа рассматривает все оперативные аспекты перевозки пассажиров или грузов через границы, обращения за выдачей разрешения на осуществление перевозки, регистрации транспортных средств, сборы и налогообложение, страхование и т. д.;

- облегчение пересечения границ: эта группа работает над такими вопросами, как процедуры таможенного оформления, координация пограничных органов, попытки стандартизировать деятельность, иммиграция и временный въезд, таможня и (даже) планирование средств пограничной инфраструктуры;

- автоматизированный обмен данными и др.

Опыт НАФТА в ЕАЭС можно использовать следующим образом:

подготовка национальных программ развития различных элементов транспортной системы стран-членов, в соответствии с выбранными приоритетами развития стран ЕАЭС в целом;

создание современной автодорожной сети, преимущественно скоростных автомагистралей, с развитой инфраструктурой, соединяющей все страны-участники ЕАЭС;

обеспечение государственно-частного партнерства в сфере пассажирских перевозок в части субсидирования государством маршрутов, являющихся

низкорентабельными (опыт развитых стран свидетельствует об уходе с таких маршрутов коммерческих перевозчиков);

комплексная разработка и внедрение программ по улучшению состояния экосистемы за счет снижения неблагоприятных факторов воздействия деятельности автомобильного транспорта на окружающую среду (внедрение экологических стандартов применяемым к автомобильному транспорту, перевод автотранспорта на более чистое топливо: использование как гибридных (дизель-электрических) автобусов, так и машин, работающих на сжиженном газе);

использование дорожных фондов как финансовой базы для обеспечения развития дорожного хозяйства (опыт США), он совмещает в себе задачи по строительству дорог и обеспечению безопасности дорожного движения, что представляется целесообразным, поскольку отдельные аспекты безопасности можно учитывать ещё на стадии проектирования новой дороги. При этом обеспечение четкого механизма контроля за инвестированием и целевым применением средств фонда способствует более эффективному использованию бюджетных средств;

динамичное развитие международных транспортных коридоров, использование наиболее эффективных транспортных маршрутов, что будет способствовать развитию предприятий, пунктов пересечения, логистической инфраструктуры и преимуществ бизнес-среды;

применение современных технологий таможенными службами пограничных сторон (в НАФТА – Программа FAST, которая оптимизирует все процессы регистрации для водителей, операторов и импортеров, минимизирует документооборот и обеспечивает участие только членов с низким уровнем риска. Как результат – практически отсутствуют очереди на переходах);

разработка приложений для смартфонов по поиску грузов для водителей грузовых ТС, при использовании которых владельцы небольших компаний и водители ТС получат ощутимые преимущества, т.к. стоимость поиска груза и размещения заказа в данном случае ощутимо меньше по сравнению с услугами брокеров. Более того, мобильные приложения с помощью специального алгоритма практически мгновенно делают заказ груза и вычисляют оптимальный маршрут его доставки.

Как свидетельствует и опыт ЕС и опыт НАФТА важнейшими направлениями развития транспорта являются создание экологически чистых ТС и развитие интеллектуальных транспортных систем.

Заключение

В рамках научно-исследовательской работы проведены следующие исследования:

– Анализ важнейших этапов развития автомобильного транспорта.

– Анализ исторических аспектов развития автомобильных транзитных перевозок.

– Анализ особенностей государственного регулирования в сфере грузового и пассажирского автомобильного транспорта и международных транзитных автомобильных перевозок в Республике Беларусь.

– Анализ особенностей государственного регулирования в сфере грузового и пассажирского автомобильного транспорта и международных транзитных автомобильных перевозок в Российской Федерации.

– Анализ особенностей государственного регулирования в сфере грузового и пассажирского автомобильного транспорта и международных транзитных автомобильных перевозок в Республике Казахстан.

– Анализ особенностей государственного регулирования в сфере грузового и пассажирского автомобильного транспорта и международных транзитных автомобильных перевозок в Кыргызской Республике.

– Анализ особенностей государственного регулирования в сфере грузового и пассажирского автомобильного транспорта и международных транзитных автомобильных перевозок в Республике Армения.

– Анализ законодательного и нормативно-правового регулирования требований к профессиональной подготовке водителей и специалистов, ответственных за организацию международных автомобильных перевозок в странах ЕАЭС.

– Изучение опыта Европейского союза по формированию и регулированию условий в сфере грузового и пассажирского автомобильного транспорта и международных транзитных автомобильных перевозок.

– Изучение опыта Североамериканской ассоциации свободной торговли в части формирования и регулирования условий в сфере грузового и пассажирского автомобильного транспорта и международных транзитных автомобильных перевозок.

Методология исследования базируется на выявлении различий в механизмах регулирования рынка услуг автомобильного транспорта в ЕАЭС. Будут разработаны варианты адаптации национальных механизмов регулирования к взаимно согласованным методам и инструментам, принятым для Евразийского экономического союза.

При решении поставленных в исследовании задач будут применяться методы математического, экономического анализа, систематизации и обобщения статистических данных, сравнение и прогнозирование.

Новизна исследования: впервые проведен сравнительный анализ механизмов регулирования рынка услуг автомобильного транспорта в странах ЕАЭС, в том числе и требований к профессиональной подготовке водителей и специалистов, ответственных за организацию международных автомобильных перевозок. Разработаны предложения по использованию опыта Европейского Союза и НАФТА по созданию общего рынка автомобильных перевозок в ЕАЭС.

Список использованных источников

1 Компас экспедитора и перевозчика / Белорусская ассоциация международных автомобильных перевозчиков. – Минск: БАМЭ-Экспедитор, 2016.

2 Общий рынок автотранспорта ЕАЭС [Электронный ресурс]. – 2017. – Режим доступа: http://www.eurasiancommission.org/ru/nae/news.aspx– Дата доступа: 12.02.2018.

3 Рубец, А.Д. История автомобильного транспорта России / А.Д. Рубец. – Москва, 2004.

4 История развития пассажирского автомобильного транспорта [Электронный ресурс]. – 2017. – Режим доступа: https://studopedia.org/3-176632.html – Дата доступа: 12.02.2018.

5 Комплексный анализ состояния и развития автомобилестроения государств – членов Евразийского экономического союза // Департамент промышленной политики – Москва, 2016.

6 Транспорт в СССР [Электронный ресурс]. – 2017. – Режим доступа: https://www.booksite.ru/fulltext/1/001/008/106/987.htm – Дата доступа: 22.11.2017.

7 Шаронов, О. История развития международных автомобильных перевозок /О. Шаронов, А. Новичкова // МАП.– 2013. – № 1.

8 Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств. Методы работы. Порядок присоединения. – ООН, 2012. [Электронный ресурс]. – 2017. – Режим доступа: https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29pub/WP29_Blue_Book_2012-1r.pdf – Дата доступа: 27.04.2018.

9 Евро нормы выбросов вредных веществ для автомобилей [Электронный ресурс]. – 2017. – Режим доступа: http://avtonov.info/normy-evro – Дата доступа: 22.11.2017.

10 Рейтинг по протяжённости автомобильных дорог [Электронный ресурс]. – 2017. – Режим доступа: http://www.yestravel.ru/world/roways_rank_order/ – Дата доступа: 22.11.2017.

11 Федеральная служба государственной статистики [Электронный ресурс]. – 2017. – Режим доступа: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/accounts/ – Дата доступа: 22.11.2017.

12 Справочная информация о деятельности автомобильного транспорта в рамках Таможенного союза и Единого экономического пространства (период 2013 – 2014 гг.) и Евразийского экономического союза (2015 год, I квартал 2016 г.)

13 МДП: система развития [Электронный ресурс]. – 2017. – Режим доступа: http://bamap.org/information/transport/ – Дата доступа: 22.11.2017.

14 Компас экспедитора и перевозчика / Белорусская ассоциация международных автомобильных перевозчиков. – Минск: БАМЭ-Экспедитор, 2016

15 Проект Аналитического доклада // Разрешительные системы в области международных автомобильных перевозок в Евразии: существующая практика и перспективы развития – октябрь, 2014г.

16 UNECE AND THE GLOBAL GOALS [Electronic resource]. – Mode of access : http://www.unece.org/ru/info/about-unece/missija/unece-and-the-global-goals.html – Date of access : 14.11.2017.

17 Зимовец, А.В. Международные транспортные операции / А.В. Зимовец. Таганрог: Издательство ТИУиЭ, 2008.

18 Карбанович, И.И. Международные автомобильные перевозки / И.И. Карбанович. – Минск: БАМЭ-Экспедитор, 2017.

19 Соглашение о взаимодействии государств – участников СНГ в области международных автомобильных грузовых перевозок / Интернет-портал СНГ [Электронный ресурс]. - Режим доступа : http://www.e-cis.info/page.php?id=25272 – Дата доступа : 19.10.2017.

20. Решение об Основных направлениях развития рынка международных автотранспортных услуг / Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств [Электронный ресурс]. - Режим доступа : http://cis.minsk.by/reestr/ru/index.html#reestr/view/text?doc=2532 – Дата доступа : 29.10.2017.

21 IRU в мире [Электронный ресурс]. - Режим доступа : https://www.iru.org/ru/where-we-work – Дата доступа : 25.10.2017.

22 Электронные инструменты МДП [Электронный ресурс]. - Режим доступа : https://www.iru.org/ru/tir/tir-tools – Дата доступа : 21.10.2017.

23 Справочная информация о деятельности автомобильного транспорта в рамках Таможенного союза и Единого экономического пространства (период 2011 – 2014 гг.) и Евразийского экономического союза (2015 - 2016 год гг.) / ЕЭК [Электронный ресурс]. - Режим доступа :

http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikaiinfr/transport/Pages/avtotransport.aspx – Дата доступа : 17.10.2017.

24 Въезд разрешен: Конвенция МДП расширяет географию [Электронный ресурс]. - Режим доступа : http://transinfonews.by/perevozki/4204-vezd-razreshen-konvenciya-mdp-rasshiryaet-geografiyu.html – Дата доступа : 18.10.2017.

25 Гарантия по МДП 100 тыс. евро в 18 странах / БАМЭ [Электронный ресурс]. - Режим доступа : http://www.baif.by/novosti/garantiya-po-mdp-100-tys.-evro-v-18-stranah/ – Дата доступа : 16.10.2017.

26 ECMT Multilateral Quota Menu / ITF [Electronic resource]. – Mode of access : https://www.itf-oecd.org/ecmt-licences-country-information – Date of access : 05.11.2017.

27 Курочкин, Д. Высокие стандарты ЕКМТ / БАМЭ http://www.baif.by/stati/vysokie-standarty-ekmt/ – Дата доступа : 02.11.2017.

28 Государственная программа развития транспортного комплекса Республики Беларусь на 2016 - 2020 годы. Утверждена Постановлением Совета Министров Республики Беларусь 28.04.2016 № 345 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.government.by/upload/docs/file591cd03b057946c1.PDF. – Дата доступа: 19.05.2017.

29 Республиканская программа развития логистической системы и транзитного потенциала на 2016–2020 годы. Утверждена Постановлением Совета Министров Республики Беларусь 18.07.2016 № 560 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.baifby.com/page/60. – Дата доступа: 19.05.2017.

30 Соглашением о гармонизации требований к дополнительному обучению и профессиональной компетентности международных автомобильных перевозчиков государств-участников СНГ от 24 ноября 2006 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: soglashenie_0.pdf – Дата доступа: 23. 02. 2018.

31 Автотранспортное законодательство. Состав и практика применения [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://docs.cntd.ru/document/420370647 – Дата доступа: 15. 11. 2017.

32 Белых, В.С. Транспортное законодательство России и зарубежных государств, ЕС, ШОС, ЕврАзЭС (сравнительно-правовой анализ) : монография / В.С. Белых. – М.: ООО «Проспект», 2014. – С. 64.

33 Россия заключила двусторонние межправительственные соглашения о международном автомобильном сообщении с 54 странами [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://escados.ru/news/rossiya-zaklyuchila-dvustoronnie-mezhpravitelstvennye-

soglasheniya-o-mezhdunarodnom-avtomobilnom-soobshhenii-s-54-stranami/ – Дата доступа: 26. 02. 2018.

34 Гречуха, В.Н. Правовое регулирование деятельности автомобильного и городского электрического транспорта : монография / В.Н. Гречуха. – М.: Издательство «Русайнс», 2017. – 268 с.

35 Диспетчер грузоперевозок [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://dispetcher-gruzoperevozok.biz/licenziya-na-mezhdunarodnye-gruzoperevozki/ – Дата доступа: 01. 12. 2017.

36 Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 28 сентября 2015 г. № 287 «Об утверждении профессиональных и квалификационных требований к работникам юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://minjust.consultant.ru/documents/17266?items=1&page=20 – Дата доступа: 01. 12. 2017.

37 Разрешительная система. Транспортное законодательство [Электронный ресурс]. – 2018. – Режим доступа: http://www.kazato.kz/licensing-system/?c=zakony-i-kodeksy. – Дата доступа: 22.03.2018.

38 Лобков, А. Правовое регулирование международных перевозок / А. Лобков // [Электронный ресурс]. – 2017. – Режим доступа: http://www.zakon.kz/77875-pravovoe-regulirovanie-mezhdunarodnykh.html. – Дата доступа: 22.03.2018 г.

39 Руководитель транспортной отрасли Казахстана о развитии перспектив торговли с Китаем [Электронный ресурс]. – 2018. – Режим доступа: https://www.iru.org/ru/%D0%A0%D0%B5%D1%81%D1%83%D1%80%D1%81%D1%8B/%D0%9D%D0%BE%D0%B2%D0%BE%D1%81%D1%82%D0%B8/rukovoditel-transportnoi-otrasli-kazahstana-o-razvitii-perspektiv-torgovli-s-kitaem. – Дата доступа: 23.02.2018.

40 Цифровизация – в центре внимания транспортников Казахстана [Электронный ресурс]. – 2018. – Режим доступа: https://www.iru.org/ru/%D0%A0%D0%B5%D1%81%D1%83%D1%80%D1%81%D1%8B/%D0%9D%D0%BE%D0%B2%D0%BE%D1%81%D1%82%D0%B8/cifrovizacia-v-centre-vnimania-transportnikov-kazahstana. – Дата доступа: 23.02.2018.

41 Приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 14 мая 2009 г. №228 «Об организации специализированных курсов по подготовке водителей автотранспортных средств, перевозящих опасные грузы в международном сообщении и по территории Республики Казахстан, консультантов по вопросам безопасности перевозки

опасных грузов».

42 Автомобильный транспорт Кыргызстана 2012-2013 [Электронный ресурс]. – 2017. – Режим доступа: https://www.iru.org/sites/default/files/2016-02/ru-road-transport-kyrgyzstan-12-13.pdf. – Дата доступа: 08.11.2017 г.

43 Задача ЕЭК – ускорить проникновение цифровых технологий в транспортную сферу [Электронный ресурс]. – 2018. – Режим доступа: http://airto-kr.com/zadacha-eek-uskorit-proniknovenie-cifrovyx-texnologij-v-transportnuyu-sferu-16-02-18-g/. – Дата доступа: 23.02.2018.

44 Чибухчян, С. Развитие транспортной отрасли Армении в рамках Таможенного союза / С. Чибухчян, А. Казарян // Журнал ЕАЭС. Специализированное издание. – 2016. – № 14. – С. 86-90.

45 Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.cis.minsk.by/reestr/ru/index.html#reestr/view/text?doc=5391 – Дата доступа: 20. 02. 2018.

46 Правовые акты и другие документы Республики Армения. Постановления Правительства и Премьер-министра [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.translation-centre.am/rus/Translations/HH_KVV.html – Дата доступа: 30. 11. 2017.

47 Егиазарян, А. Армения: основы транзита для страны, не имеющей выхода к морю / А. Егиазарян // Журнал социально-политических исследований «Центральная Азия и Кавказ. – 2014. – Том 17. – Выпуск 4. – С. 88-103.

48 Ассоциация международных автомобильных перевозчиков Армении [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.airca.am/services.html – Дата доступа: 30. 11. 2017.

49 Закон Республики Беларусь от 21 июля 2001 года № 50-З «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» // Эксперт 2 – информационно-правовая система по законодательству Республики Беларусь [Электронный ресурс] / ОДО «Экспертцентр». – Минск, 2017.

50 Закон Республики Беларусь от 14 августа 2007 г. № 278-З «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» » // Эксперт 2 – информационно-правовая система по законодательству Республики Беларусь [Электронный ресурс] / ОДО «Экспертцентр». – Минск, 2017.

51 Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 30.06.2008 № 971 «Об установлении требований к лицам, ответственным за организацию и выполнение

автомобильных перевозок, и утверждении Положения о порядке подтверждения профессиональной компетентности лиц, ответственных за организацию и выполнение международных автомобильных перевозок, и выдачи соответствующих свидетельств» // Эксперт 2 – информационно-правовая система по законодательству Республики Беларусь [Электронный ресурс] / ОДО «Экспертцентр». – Минск, 2017.

52 Постановление Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 29.09.2008 № 98 «Об утверждении учебного плана и единой программы дополнительного обучения на профессиональную компетентность лиц, ответственных за организацию и выполнение международных автомобильных перевозок» // Эксперт 2 – информационно-правовая система по законодательству Республики Беларусь [Электронный ресурс] / ОДО «Экспертцентр». – Минск, 2017.

53 Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 30 июня 2008 г. № 970 «Об утверждении Правил автомобильных перевозок грузов» // ЮСИАС [Электронный ресурс] / СООО «Информационно-правовое агентство «Регистр». – Минск, 2017.

54 Постановление Правительства Российской Федерации от 16 октября 2001 г. № 730 «Об утверждении Положения о допуске российских перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок» // ЮСИАС [Электронный ресурс] / СООО «Информационно-правовое агентство «Регистр». – Минск, 2017.

55 Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 28 сентября 2015 года №287 «Об утверждении профессиональных и квалификационных требований к работникам юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом (В редакции Приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 02.03.2017 г. № 76) // БД "Законодательство стран СНГ" / СоюзПравоИнформ. – Москва, 2003-2017.

56 Методические рекомендации для самостоятельной работы (с использованием элементов дистанционных технологий и электронного обучения)по дополнительной профессиональной программе повышения квалификации «Квалификационная подготовка руководителей, специалистов, предпринимателей по международным автомобильным перевозкам грузов и пассажиров» / ЧУ ДПО «Сибирский УКЦ АСМАП» [Электронный ресурс]. - Режим доступа : http://ukc-asmap-omsk.ru/pages/metodicheskie-rekomendatsii-dlja-samostojatelnoj-raboty-1 – Дата доступа : 26.10.2017.

57 Федеральный Закон Российской Федерации от 24 июля 1998 года №127-ФЗ «О

государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения // БД "Законодательство стран СНГ" / СоюзПравоИнформ. – Москва, 2003-2017.

58 Приказ Министерство транспорта Российской Федерации от 31 марта 2016 г. № 87 «Об утверждении порядка проведения квалификационного экзамена на право получения свидетельства профессиональной компетентности международного автомобильного перевозчика» // КонтурНорматив [Электронный ресурс]. - Режим доступа : https://normativ.kontur.ru/document?moduleId=1&documentId=273241 – Дата доступа : 26.10.2017.

59 Приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан г. Астана от 30 января 2015 года № 72 «Об утверждении квалификационных требований, предъявляемых к деятельности по нерегулярной перевозке пассажиров автобусами, микроавтобусами в междугородном межобластном, межрайонном (междугородном внутриобластном) и международном сообщениях, а также регулярной перевозке пассажиров автобусами, микроавтобусами в международном сообщении и перечня документов, подтверждающих соответствие им» // Министерство по инвестициям и развитию Республики Казахстан [Электронный ресурс]. - Режим доступа : https:// transport.mid.gov.kz/sites/default/files/01_prikaz_rus.doc – Дата доступа : 28.10.2017.

60 Автомобильный транспорт Кыргызстана – 2013/ «Синяя книга» IRU. – Бишкек: IRU. – 2013. – С.60-61.

61 Минтранс предлагает внести поправки в соглашение о гармонизации требований к допобучению международных автоперевозчиков СНГ / Интернет-издание в Кыргызстане Tazabek [Электронный ресурс]. - Режим доступа: www.tazabek.kg/news:1426074?f=ср – Дата доступа : 22.02.2018.

62 Ваган Мартиросян назначен заместителем председателя Координационного транспортного совещания государств-участников СНГ / Министерство транспорта, связи и информационных технологий Республики Армения [Электронный ресурс]. - Режим доступа: http://mtcit.am/pages.php?lang=2&id=6866&page_name=news# – Дата доступа: 28.02.2018.

63 Кудрявец, Ю.Н. Некоторые проблемы реализации норм международных правовых актов во внутреннем праве государств / Международное общественное объединение «Развитие», Белорусский журнал международного права и международных отношений 1999 — № 3 [Электронный ресурс]. - Режим доступа: http://evolutio.info/content/view/307/ – Дата доступа: 28.02.2018.

64 30 ЕС – StudFiles. [Электронный ресурс]. – Режим доступа https://studfiles.net/preview/6176219/ – Дата доступа: 17.11.2017.

65 Интеграция Зарубежной Европы в конце 20-го века. [Электронный ресурс]. - Режим доступа http://geoinfoed.ru/geo3/125integraciyazarubieznoj – Дата доступа: 16.11.2017.

66 Стратегия 20-20-20 - GreenEvolution.ru [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://greenevolution.ru/enc/wiki/strategiya-20-20-20/ – Дата доступа: 16.11.2017.

67 Логистические системы и процессы в современных экономических условиях. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.sbmt.bsu.by/upload/ – Дата доступа: 16.11.2017.

68 Экологические стандарты Евро [Электронный ресурс]. – Режим доступа: www.stroyteh.ru/wiki/Экологические%20стандарты%20Евро – Дата доступа: 17.11.2017.

69 Studbooks.net, pravo_evropeyskogo_soyuza [Электронный ресурс]. - Режим доступа: http://studbooks.net/48487/pravo/pravo_evropeyskogo_soyuza – Дата доступа: 14.11.2017.

70 Российский внешнеэкономический вестник [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.rfej.ru/rvv/id/b0040b14e/$file/65-69.pdf – Дата доступа: 17.11.2017.

71 Passenger transport demand. Available at: https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/passenger-transport-demand-version-2/assessment-9 (accessed 15 February 2018).

72 Passenger transport statistics. Available at: http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Passenger_transport_statistics (accessed 15 November 2017).

73 Концепция гармонизации законодательства Беларуси и ЕС в области перевозок пассажиров (проект «Беларусь и ЕС: делимся опытом») / Республиканское общественное объединение «Белорусский союз транспортников». – Минск: Национальная библиотека Беларуси, 2013. – 136 с.

74 Глинкина, Е. А. Порядок получения водительских прав в Европейском Союзе /Е. А. Глинкина. //LexRussica. -2009. - № 5. - С. 1191 – 1193.

75 Driving licence recognition and validity. Available at: http://europa.eu/youreurope/citizens/vehicles/driving-licence/driving-licence-recognition-validity/index_en.htm (accessed 16 November 2017).

76 Regulation (EC) No 1073/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 on common rules for access to the international market for coach and bus services,

and amending Regulation (EC) No 561/2006. Available at: http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:32009R1073 (accessed 18 November 2017).

77 Directive 96/53/EC.Access to European Union law. Available at: http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:01996L0053-20150526 (accessed 17 November 2017).

78 Directive (EU) 2015/719 of the European Parliament and of the Council of 29 April 2015. Access to European Union law Available at:http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32015L0719 (accessed 19 November 2017).

79 Directive 97/27/EC of the European Parliament. Access to European Union law Available at: http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:31997L0027 (accessed 21 November 2017).

80 More rights for passengers travelling by bus and coach. European Commission Available at: http://europa.eu/rapid/press-release_IP-10-1639_en.htm?locale=en (accessed 23 November 2017).

81 Road Safety: Encouraging results in 2016 call for continued efforts to save lives on EU roads. European Commission Available at: https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/road_safety_encouraging_results_in_2016_en (accessed 19 November 2017).

82 Road deaths per million inhabitants Preliminary country by country statistics for 2016. European Commission Available at: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2017-03-28-road-deaths-per-million-inhabitants.pdf (accessed 19 November 2017).

83 Anna-Kaisa ITKONEN, Alexis PERIER. 2016 road safety statistics: What is behind the figures? Road Passenger transport. European Commission Available at: http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-17-675_en.htm (accessed 18 November 2017).

84 EU transport policy [Electronic resource]. – Mode of access : https://europa.eu/european-union/topics/transport_en – Date of access : 05.11.2017.

85 Transport. Connecting Europe's citizens and businesses. European Commission, 2014.

86 External Transport Policy - What do we want to achieve? / European Commission [Electronic resource]. – Mode of access : https://ec.europa.eu/transport/themes/international_en – Date of access : 9.11.2017.

87 Enlargement / European Commission [Electronic resource]. – Mode of access : https://ec.europa.eu/transport/themes/international/enlargement_en– Date of access : 9.11.2017.

88 EU Neighbourhood Transport Plan European Commission [Electronic resource]. – Mode of access : http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-11-488_en.htm – Date of access :

8.11.2017.

89 Астапенко, В.А. Европейская политика соседства и программа восточного партнерства / В. А. Астапенко, Т. Н. Михалева [Электронный ресурс]. - Режим доступа : http://elib.bsu.by/bitstream/123456789/169616/1/astapenko_mihaleva_2017_Actual_probl_IR_V4.pdf – Дата доступа : 09.09.2016.

90 Информация об особенностях использования и наличия разрешений на международные перевозки грузов автомобильным транспортом при проезде автотранспортных средств Республики Беларусь по территориям соответствующих иностранных государств, автотранспортных средств иностранных государств – по территории Республики Беларусь (по состоянию на 1 июля 2017 г.) [Электронный ресурс]. - Режим доступа : - Дата доступа : 13.11.2016.

91 An Overview of the EU Road Transport Market in 2015 / European Commission [Electronic resource]. – Mode of access : https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/mobility-package-overview-of-the-eu-road-transport-market-in-2015.pdf – Date of access : 10.11.2017.

92 Energy, transport and environment indicators 2017 / Eurostat [Electronic resource]. – Mode of access : http://ec.europa.eu/eurostat/documents/3217494/8435375/KS-DK-17-001-EN-N.pdf/18d1ecfd-acd8-4390-ade6-e1f858d746da – Date of access : 9.11.2017.

93 Романова, М. Е. Европейское таможенное право. TEMPUS, 2010. – 104 с.

94 Common and Union transit / European Commission [Electronic resource]. – Mode of access : https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/customs-procedures/what-is-customs-transit/common-union-transit_en – Date of access : 13.11.2017.

95 Common customs transit / Belastingdienst [Electronic resource]. – Mode of access : https://www.belastingdienst.nl/wps/wcm/connect/bldcontenten/belastingdienst/customs/transport/transit_of_goods/transit_of_goods/externa-and-internal-customs-transit/common_customs_transit– Date of access : 8.11.2017.

96 Карбанович, И.И. Международные автомобильные перевозки / И.И. Карбанович. – Минск: БАМЭ-Экспедитор, 2017.

97 Романова, М. Процедура общего транзита ЕС / М. Романова // БАМЭ – Экспедитор [Электронный ресурс]. - Режим доступа : http://www.baif.by/stati/protsedura-obschego-tranzita-es/ Дата доступа : 09.09.2016.

98 Беспилотные грузовики: новый отчет о влиянии на работу водителей и юридические вопросы [Электронный ресурс]. - Режим доступа : https://www.iru.org/ru/%D0%A0%D0%B5%D1%81%D1%83%D1%80%D1%81%D1%8B/%D

0%9D%D0%BE%D0%B2%D0%BE%D1%81%D1%82%D0%B8/bespilotnye-gruzoviki-novyi-otcet-o-vlianii-na-rabotu-voditelei-i-uridiceskie- Дата доступа : 02.11.2016.

99 Германия. Запрет на проведение водителем регулярного еженедельного отдыха в кабине автомобиля вступает в силу 25 мая 2017 года / БАМАП [Электронный ресурс]. - Режим доступа : http://bamap.org/information/news/2017_05_24_93761/ - Дата доступа : 20.11.2017.

100 Австрия. С 1 мая 2017 г. вводятся требования о маркировке грузовых транспортных средств в зависимости от выбросов выхлопных газов / БАМАП [Электронный ресурс]. - Режим доступа : http://bamap.org/information/news/2017_04_11_93612/ - Дата доступа : 19.10.2017.

101 Оценка экономической интеграции НАФТА. [Электронный ресурс]. - Режим доступа https://www.top-technologies.ru/ru/article/view?id – Дата доступа : 14.11.2017.

102 Современные интеграционные процессы. [Электронный ресурс]. - Режим доступа http://interservis.info/lib/i2/4_1.html/ – Дата доступа : 16.11.2017.

103 Texas A&M Transportation Institute [Electronic resource]. – Mode of access : https://en.wikipedia.org/wiki/Texas_A%26M_Transportation_Institute/ – Date of access : 24.11.2017.

104 Muller, P.O. Transportation and Urban Form: Stages in the Spatial Evolution of the American Metropolis n S. Hanson (ed.) The Geography of Urban Transportation, 2nd Edition, New York: Guilford, 1995 e. – p. 29

105 Passenger travel…[Electronic resource]. – Mode of access : http://www.statcan.gc.ca/daily-quotidien/161116/cg-e001-eng.htm. . – Date of access : 21.11.2017.

106. Курчевский, Н. Тенденции развития транспортных услуг / Н. Кучевский // Белорусский журнал международного права и международных отношений, 2003 – № 2.

107 Passenger Transportation Board - Legislation [Electronic resource]. – Mode of access : www.ptboard.bc.ca/legislation.htm. – Date of access : 21.11.2017.

108 United-States-Road-Map-Highway [Electronic resource]. – Mode of access : https://yandex.by/images/search?text=Карта%20. – Date of access: 21.11.2017.

109 Passenger Transportation Board - Legislation [Electronic resource]. – Mode of access : www.ptboard.bc.ca/legislation.htm. – Date of access : 21.11.2017.

110 Коровкина, Е.В. Контрольно-счетная палата Москвы [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.gossector.narod.ru/text/budget18.htm. – Дата доступа: 20.11.2017.

111 Коровкина, Е.В. Контрольно-счетная палата Москвы [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.gossector.narod.ru/text/budget18.htm. – Дата доступа: 20.11.2017.

112 Транспортный гид по [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://wikitransport.com/america/usa/. – Дата доступа: 20.11.2017.

113 Bus Industry in the United States [Electronic resource]. – Mode of access : https://eh.net/encyclopedia/the-bus-industry-in-the-united-states/. – Date of access : 18.11.2017.

114 Автобусное сообщение в США [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://guide.travel.ru/usa/transport/bus/. – Дата доступа: 20.11.2017.

115 The woorld factbook [Electronic resource]. – Mode of access : https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ca.htm /. – Date of access : 16.11.2017.

116 Список стран по длине сети автомобильных дорог [Электронный ресурс]. – Режим доступа : https://ru.wikipedia.org/wiki. – Дата доступа: 14.11.2017.

117 Дорожная карта Канады [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://canada-all.ru/karty-kanady/fizicheskaya-karta-kanady.gif. – Дата доступа: 14.11.2017.

118 Canada [Electronic resource]. – Mode of access : https://en.wikipedia.org/wiki/Canada. – Date of access : 14.11.2017.

119 Acts and Regulations [Electronic resource]. – Mode of access : http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/M-12.01/page-1.html. – Date of access : 18.11.2017.

120 Goverment of Canada [Electronic resource]. – Mode of access : https://www.tc.gc.ca/fra/securiteautomobile/menu.htm 272http://ccmta.ca/fr/. – Date of access : 14.11.2017.

121 Bus Transportation - The Canadian Encyclopedia [Electronic resource]. – Mode of access : www.thecanadianencyclopedia.ca/en/.../bus-transportation/. – Date of access : 18.11.2017.

122 News [Electronic resource]. – Mode of access : ://www.gov.pe.ca/newsroom/index.php?number=news&newsnumber=10284&lang=F . – Date of access : 14.11.2017.

123 L'Ontario adopte une loi pour améliorer la sécurité routière [Electronic resource]. – Mode of access : http://ccmta.ca/fr/nouvelles/item/l-ontario-adopte-une-loi-pour-ameliorer-la-securite-routiere. – Date of access : 14.11.2017.

124 LA LOI EXPLIQUÉE EN UN SEUL ENDROIT [Electronic resource]. – Mode of access : https://www.educaloi.qc.ca/nouvelles/cellulaire-au-volant-des-sanctions-plus-severes 126. – Date of access : 22.11.2017.

125 Canada's Vanishing Intercity Train and Bus Services [Electronic resource]. – Mode of access. – Date of access : 21.11.2017.

126 Транспорт страны [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://samogoo.net/country/Mexico/transportation. – Дата доступа: 14.11.2017.

127 Construyen autobús eléctrico de transporte público [Electronic resource]. – Mode of access : www.conacytprensa.mx/.../transportes/7345-mexicanos-cons.... – Date of access : 16.11.2017.

128 Desarrollan en México autobuses que funcionarán con energía solar ... [Electronic resource]. – Mode of access : www.jornada.unam.mx › Inicio › Sociedad y Justicia. – Date of access : 18.11.2017.

129 Bus travel in Mexico [Электронный ресурс]. – Режим доступа : https://www.mexperience.com/lifestyle/transport/bus-travel-in-mexico/#4. – Date of access : 16.11.2017.

130 Curiosidades de la historia del autobús en México – Transporte.mx [Electronic resource]. – Mode of access : www.transporte.mx/curiosidades-de-la-historia-del-autobus-.. – Date of access : 20.11.2017.

131 La problemática del transporte público en el Estado de México | La ... [Electronic resource]. – Mode of access : https://old.laizquierdasocialista.org/node/3396. – Date of access : 14.11.2017..

132 Разрешительные системы международных автомобильных перевозок в Евразии: существующая практика и перспективы развития / Комитет по связям IRU с Евразией . – 2014.

133 Транзитные международные перевозки [Электронный ресурс]. – 2017. – Режим доступа : http://www.iccwbo.ru/blog/2016/tranzitnye-mezhdunarodnye-perevozki/. – Дата доступа: 21.11. 2017.

134. Развитие логистики в странах НАФТА [Электронный ресурс]. – 2017. – Режим доступа : http://mirznanii.com/a/264495/razvitie-logistiki-v-stranakh-nafta. – Дата доступа: 16.11. 2017.

135 Hours of Service Rules – FAQ [Electronic resource]. – Mode of access : https://www.jjkeller.com/learn/hours-of-service-faqs. – Date of access : 16.01. 2018.

136 Canada / USA Crossborder Freight Experts [Electronic resource]. – Mode of access : http://www.shipnorthamerica.com/htmfiles/service_exp.html – Date of access : 26.01. 2018

137 FREE AND SECURE TRADE (FAST) PROGRAM [Electronic resource]. – Mode of access : http://www.shipnorthamerica.com/htmfiles/news/news_story_060507_2.html. – Date of access : 16.11. 2017.

138 Jameson B Rice More than 20 Years Later, Cross-Border Trucking Fight under NAFTA Continues [Electronic resource]. – Mode of access : https://www.hklaw.com/TransportationBlog/More-than-20-years-later-Cross-Border-Trucking-Fight-under-NAFTA-Continues-10-27-2017/. – Date of access: 21.11. 2017.

139 FAST: US-Canada-Mexico [Electronic resource]. – Mode of access : Mexicohttp://usa.immigrationvisaforms.com/travel/fast-card-canada-and-mexico /. – Date of access : 21.11. 2017.

140 DOT Hours of Service Rules – FAQs [Electronic resource]. – Mode of access : https://www.jjkeller.com/learn/hours-of-service-faqs. – Date of access : 16.01. 2018.

141 US Depatment of transport [Electronic resource]. – Mode of access : https://translate.googleusercontent.com/translate_c?depth=1&hl=ru&prev=search&rurl=translate.google.by&sl=en&sp=nmt4&u=https://www.bts.gov/&usg=ALkJrhittTtySJauPvbUNki645RRyOVOag/ /. – Date of access : 16.11. 2017.

142 Can the growth of the political opposition of protectionism to constrain growth? [Electronic resource]. – Mode of access: https://www.iru.org/resources/newsroom/could-rising-political-headwinds-protectionism-stall-growth. – Date of access : 18.11. 2017.

143 The freight industry in the US is undergoing global changes: invented by Uber for truckers. [Electronic resource]. – Mode of access: https://www.slavicsac.com/2016/06/29/cargomatic/. – Date of access : 18.11. 2017.

144 Энди Цзе Развитие экономических коридоров НАФТА (Североамериканская зона свободной торговли) 10-ая Министерская конференция 22-24 ноября 2011 год, Баку, Азербайджан [Электронный ресурс]. – 2017. – Режим доступа : https://www.iru.org/resources/newsroom/could-rising-political-headwinds-protectionism-stall-growth– Дата доступа: 21.11. 2017.

145 Рынок логистических услуг в странах НАФТА [Электронный ресурс]. – 2017. – Режим доступа : [Электронный ресурс]. – 2017. – Режим доступа :http://logisticstime.com/news/razvitie-logistiki-v-stranax-nafta/.– Дата доступа: 21.11. 2017.