

**Аналитический доклад
Евразийская экономическая комиссия**

**«О выявлении недостатков, связанных с организацией движения поездов,
в части согласования перевозок и оформления перевозок грузов,
в том числе с применением безбумажных технологий»**

Москва, 2019 год

Структура

1. Введение

2. Законодательство государств-членов Евразийского экономического союза, включая технологические аспекты. Механизм и практика взаимодействия участников перевозочной деятельности государств-членов, а также их взаимодействия с государственными органами. Взаимодействие с интеграционными объединениями.

2.1. Анализ современного состояния уровня развития организации грузовых перевозок в государствах Евразийского экономического союза, в том числе при международном транзите контейнерных грузов.

2.2. Законодательство государств-членов Евразийского экономического союза, включая технологические аспекты. Взаимодействие с интеграционными объединениями.

3. Внедрение безбумажных технологий при оформлении перевозок грузов в государствах-членах Евразийского экономического союза. Проблемы и недостатки в организации движения поездов, использованию безбумажных технологий при организации и оформлении перевозок грузов в международном сообщении.

3.1. Анализ состояния использования безбумажных технологий оформления перевозок в государствах-членах Евразийского экономического союза.

3.2. Анализ развития контейнерных перевозок железнодорожным транспортом.

3.3. Проблемы и перспективы развития контейнерных перевозок ускоренными поездами в государствах Евразийского экономического союза.

3.4. Меры поддержки организации железнодорожных транзитных перевозок.

3.5. Перспективы развития железнодорожных перевозок в условиях Евразийской экономической интеграции.

4. Предложения по формированию согласованных подходов по внедрению безбумажных технологий при организации и оформлении перевозок грузов в международном сообщении.

5. Заключение.

Использование сокращения

Комиссия – Евразийская экономическая комиссия;

ЕС – Европейский союз;

Государства-члены – государства, являющиеся членами Евразийского экономического союза;

Договор о Союзе – Договор о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года;

Союз – Евразийский экономический союз;

ОНСТП – Основные направления и этапы реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств - членов Евразийского экономического союза;

ЕЭК ООН – Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций;

СМГС – Соглашение о международном грузовом сообщении;

ЦСЖТ – Центральный совет по железнодорожному транспорту;

ОСЖД – Организация сотрудничества железных дорог;

ДФЭ – Двадцатифутовый эквивалент

ЮНКТАД - Конференция Организации Объединенных Наций по торговле развитию

ФИАТА – Международная федерация экспедиторских ассоциаций

АСОУП – автоматизированная система оперативного управления перевозками

ВОЛС – волоконно-оптическая линия передач

ВЭД – внешнеэкономическая деятельность

ТехПД – технологический центр по обработке перевозочных документов

1. Введение

Железнодорожный транспорт во взаимодействии с другими видами транспорта обеспечивает потребности экономики и населения государств-членов Союза в перевозках и связанных с ними работах и услугах.

Современные тенденции организации перевозок грузов связаны с использованием мультимодальных схем доставки, основанных на широком применении контейнерных перевозок. При этом контейнерные перевозки демонстрируют положительную динамику роста. Так, согласно справочнику ЮНКТАД «Review of Maritime Transport 2017» объем контейнерных перевозок вырос к уровню 1980 года в 16 раз, заняв долю в общемировом объеме перевозок порядка 16%.

По экспертной оценке уровень контейнеризации грузопотока в странах Союза пока невысок и по итогам 2017 года составил 6,2% от всех контейнеризируемых грузов. В то же время, географическое расположение и развитие железнодорожной инфраструктуры позволяют обеспечить их последовательный рост. При этом, не более 1% от указанного грузопотока приходится на транзитную систему государств Союза.

В кооперации железнодорожных администраций Беларуси, Казахстана и России налажена система доставки грузов специализированными контейнерными поездами между восточными и западными границами стран Союза, организована деятельность совместно созданной АО «Объединенная транспортно-логистическая компания».

Тем не менее, существует ряд барьеров, препятствующих системному развитию грузовых перевозок железнодорожным транспортом, к которым относятся: недостаточный уровень государственной поддержки системы международного транзита, недостаток информационной осведомленности потенциальных клиентов о составляющих транзитного сервиса, ограниченное количество профессиональных участников рынка, наличие правовых коллизий в транспортно-экспедиторском законодательстве, противоречия стран-партнеров Союза при проведении согласованной политики развития инфраструктуры и разработки стратегических механизмов повышения доходов от экспорта транспортных услуг.

Задача настоящего аналитического доклада - выявление недостатков, связанных с организацией движения поездов (в части согласования перевозок и оформления перевозок грузов, в том числе с применением безбумажных технологий) для дальнейшей подготовки рекомендаций по устранению недостатков в организации движения поездов, использованию безбумажных технологий при организации и оформлении перевозок грузов в международном сообщении, в том числе по определению перечня подлежащих изменению нормативных правовых актов государств-членов или актов органов Союза.

Работа подготовлена Комиссией совместно с государствами-членами Союза и направлена на обеспечение исполнения Плана мероприятий («дорожная карта») по реализации Основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств –

членов Евразийского экономического союза на 2018 – 2020 годы (далее – «дорожная карта») утвержденного Решением Евразийского межправительственного совета от 25 октября 2017 г. № 3.

Данный аналитический доклад подготовлен на основе информации и программных документов государств-членов Союза, законодательных, нормативных и иных документов.

В целях выявления недостатков, связанных с организацией движения поездов, проведен анализ нормативных правовых актов государств-членов, практики их применения, включая технологические аспекты.

Особый акцент сделан на дальнейшее развитие контейнерных перевозок грузов железнодорожным транспортом специализированными ускоренными контейнерными поездами.

2. Законодательство государств-членов Евразийского экономического союза, включая технологические аспекты. Механизм и практика взаимодействия участников перевозочной деятельности государств-членов, а также их взаимодействия с государственными органами. Взаимодействие с интеграционными объединениями

2.1. Анализ современного состояния уровня развития организации грузовых перевозок в государствах Евразийского экономического союза, в том числе при международном транзите контейнерных грузов

Необходимо отметить, что государства-члены Союза в настоящее время отстают от мировых тенденций контейнеризации, уровень которой при перевозке генеральных грузов составляет от 70% до 90%. Несмотря на то, что спектр грузов, перевозимых в контейнерах расширяется, уровень контейнеризации в Союзе по итогам 2017 года не превышает 7% от всех контейнеризируемых грузов, при том, что в Европе он составляет 14%, Индии - 16%, США - 18%.

В то же время, реализация транзитного потенциала государств-членов Союза в последние годы приобретает важнейшее значение. Территория Союза, занимающая значительную часть Евразийского континента, является связующим мостом, как между странами в направлении Север-Юг, так и между странами Европы и Азии. Вопросы использования транзитного потенциала выражаются не только получением дополнительных доходов, но и позитивным имиджем на международном рынке транспортно-логистических услуг.

Оказание услуги транзитного перемещения по территории стран Союза товаров третьих стран вызывает необходимость развития широкого ассортимента услуг национальных транспортных и товаропроводящих сетей в форме скоординированной деятельности перевозчиков различных видов транспорта, экспедиторов, портов, страховых компаний, органов таможенного контроля, компаний в сфере IT-технологий.

Основными предпосылками эффективных механизмов услуг международного железнодорожного транзита являются факторы геостратегического, экономического и инфраструктурного характера.

К первому фактору следует отнести экономическое развитие Китая и сопутствующее развитие транспортно-логистической системы данной страны, в том числе в условиях продвигаемой КНР концепции «Экономический пояс Шелкового пути». Позитивным импульсом при этом должно быть наращивание контейнерного транзита по территории России в сообщении Европа - Азия, объемы которого в 2017 году составили 23 млн. ДФЭ, при этом по территории России за тот же период по всем направлениям транзита проследовало около 417,3 тыс. ДФЭ, из которых около 277,3 тыс. ДФЭ транзитом по Транссибирской магистрали. Важное значение принимает также активизация работы со стороны Китая и России по интеграции китайской концепции с развитием Союза.

К факторам экономического характера следует отнести повсеместную политику производителей по оптимизации операционных издержек, что обуславливает выстраивание ими логистических цепочек на основе принципов «от двери до двери» и «точно в срок», а также широкое применение контейнерных перевозок.

С точки зрения инфраструктурного обеспечения транспортная система ЕАЭС имеет выгодное широтное расположение с возможностью обслуживания грузопотоков в евразийских направлениях.

С учетом перспектив развития транспортной сети государств Союза приоритетным является развитие транзитных контейнерных перевозок железнодорожным транспортом, которое по соотношению скорость - объемы перевозок - инфраструктура является доминирующим. Основные причины - возможность транспортировки широкой номенклатуры грузов, распределение инфраструктуры железнодорожного транспорта практически по всей экономически активной территории государств, возможность реализации системных решений технологического, экономического и институционального характера в рамках действующих механизмов взаимодействия железнодорожных администраций.

С учетом протяженности маршрутов по территории государств Союза и определенных недостатков железнодорожного транспорта, связанных с различием ширины колеи железных дорог государств Союза (1520 мм) и железных дорог стран Европы и Азии (1435 мм), существованием двух систем применяемого транспортного права, невозможностью применения системы «от двери - до двери», актуальным является использование мультимодальных схем доставки грузов с использованием железнодорожного транспорта на наиболее протяженных сухопутных плечах маршрутов.

Основные направления транзитных контейнерных перевозок связаны со странами Азиатско-Тихоокеанского региона. Сухопутный транзит формируется, в большей степени, в Китае с дальнейшим проследованием в страны Европы через Казахстан либо Монголию, Россию, Республику Беларусь и в обратном направлении. Практически двукратный рост контейнерного

транзита в сообщении КНР - ЕС и в обратном направлении связан с ростом поставок из Европы в Китай по железной дороге легковых автомобилей и авто комплектующих, а также некоторых видов машин и оборудования. При этом из Китая в ЕС около 55% объема поставок приходится на товарную группу «машины, оборудование, промизделия», 10-15% - на металлопродукцию, по 5-10% на товарные группы «минеральное и химическое сырье», «готовые химические товары», «стройматериалы», «одежда, обувь, текстиль». Увеличение взаимных поставок обеспечило в 2017 году рост контейнерного транзита на уровне 160% к 2016 году.

Основными международными экспедиторами на контейнерных транзитных направлениях российских железных дорог являются дочерние компании ОАО «РЖД» - ПАО «Трансконтейнер» и АО «РЖД Логистика», АО «Русская тройка», АО «Объединенная транспортно-логистическая компания», Транспортная группа FESCO и другие.

К 2025 году ОАО «РЖД» планируется привлечение порядка 1,9 млн. ДФЭ контейнерного транзита, что на 26% превышает задачу по росту контейнерного транзита, установленную Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года.

С точки зрения страновой заинтересованности основными государствами, тяготеющими к использованию услуг железнодорожного транспорта транзитной системы Союза, являются страны Евразийского континента с развитой системой внешнеэкономических связей - страны ЕС, Китай, Япония, Республика Корея, Индия, Иран. Основные причины - непосредственная возможность использования транспортной системы Союза для транспортировки товаров и доля указанных стран в формировании мирового экспорта и импорта товаров, в том числе товаров с высокой добавленной стоимостью.

2.2. Законодательство государств-членов Евразийского экономического союза, включая технологические аспекты. Взаимодействие с интеграционными объединениями

Основой организации движения поездов по инфраструктуре является сводный график движения поездов, который объединяет деятельность всех подразделений, выражает заданный объем эксплуатационной работы подразделений владельцев инфраструктур.

График движения поездов разрабатывается с учетом прогрессивной технологии работы станции, участков, локомотивных и вагонных депо. Главные задачи при построении графика:

- полное обеспечение безопасности движения поездов;
- достижение высоких технологий, участковой и маршрутной скоростей движения;
- наилучшее использование поездных локомотивов за счет сокращения времени нахождения в пунктах оборота и скоростного продвижения их по участкам;

- максимальное сокращение простоя на основе рациональной организации местной работы на участке и направлениях;
- равномерная прокладка поездов на графике в течение суток и организация ритмичного подвода транзитных разборочных поездов к техническим станциям;
- возможность предоставления «окон» для выполнения ремонтных и строительных работ на перегонах.

В Республике Армения организация движения поездов осуществляется на основании графика движения поездов и Порядка планирования перевозок грузов железными дорогами государств-участников Содружества Независимых Государств, Грузии, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики. Также в соответствии с нормативными документами в рамках СМГС, ОП СМГС, СМПС, «Правил эксплуатации, пономерного учета и расчетов за пользование грузовыми вагонами собственности других государств», «Правил эксплуатации и пономерного учета собственных грузовых вагонов».

Перевозки осуществляются в соответствии с положениями Закона Республики Армения «О железнодорожном транспорте».

Кроме того, в целях развития грузовых и пассажирских перевозок подписаны следующие документы:

Меморандум о сотрудничестве между государственным объединением «Белорусская железная дорога» и ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» (далее - ЗАО «ЮКЖД») по формированию взаимовыгодных и конкурентоспособных условий перевозок грузов в сообщении Республика Беларусь-Республика Армения от 2017 года.

Соглашение о присоединении ЗАО «ЮКЖД» к Соглашению между ОАО «РЖД», ООО «ГЖД», ООО «БФИ» и ЗАО «Армянская железная дорога» об организации перевозок грузов, эксплуатации грузовых вагонов и контейнеров и взаиморасчетов за пользование ими в прямом международном железнодорожно-паромном сообщении через порты Кавказ (Россия) и Поты (Грузия) от 2010 года.

Технология организации контейнерного поезда в международном железнодорожном сообщении между ЗАО «ЮКЖД» и АО «ГЖД» на 2018 год.

Взаимодействие участников перевозочной деятельности государств-членов, а также их взаимодействие с государственными органами осуществляется в соответствии с международными правовыми актами в части организации перевозок грузов, в частности нормами СМГС, ОП СМГС, законодательством Союза, а также нормами национального законодательства стран, в том числе на основании положений национального таможенного законодательства и таможенного законодательства государств - членов Союза.

Так, таможенные операции, связанные с помещением товаров Союза, перевозимых с одной части таможенной территории Союза на другую часть таможенной территории Союза через территории государств, не являющихся членами Союза, и (или) морем, под таможенную процедуру таможенного

транзита, совершаются исключительно в таможенном органе, в регионе деятельности которого находится отправитель товаров Союза.

В части продвижения поездов в/из Республики Армения, ЗАО «ЮКЖД» взаимодействует с железнодорожными администрациями, участвующими в перевозочном процессе, а также через ЦСЖТ и ОАО «РЖД».

В настоящее время обмен между участниками транспортного рынка электронными перевозочными документами можно реализовать только после взаимного признания электронно - цифровых подписей государств участников на уровне правительств стран и согласия таможенного органа Республики Армения на прием этого документа по формату и методике принятой в Дирекции Совета стран СНГ.

В Республике Беларусь по вопросам организации движения поездов действуют Правила технической эксплуатации железной дороги в Республике Беларусь, в которых предусмотрены требования к организации движения поездов на железнодорожном транспорте, включая вопросы организации движения в соответствии с графиком движения поездов, требования к раздельным пунктам, организации технической работы станции. Также Договор об организации работы локомотивов и локомотивных бригад при обслуживании поездов и взаимных расчетах между ОАО «Российские железные дороги» и ГО «Белорусская железная дорога» (далее – БЖД) от 23.12.2014 № Т/Ю-973/1084 (г. Москва).

Механизмы и практика взаимодействия участников перевозочной деятельности регламентируются в рамках сферы деятельности ОСЖД и ЦСЖТ следующими основными нормативными документами: СМГС; Служебной инструкцией к СМГС (СИ к СМГС).

Планирование и согласование перевозок грузов, следующих в международном железнодорожном сообщении, осуществляется согласно СМГС в соответствии с Порядком планирования перевозок грузов железными дорогами государств-участников СНГ, Грузии, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики, принятом на 30-м заседании ЦСЖТ.

Планирование и согласование перевозок на стыках колеи 1435/1520мм также осуществляется в соответствии с решениями Протокола совещания по организации перевозок грузов между Украиной, Республикой Беларусь, Литовской Республикой, Российской Федерацией, Германией и Республикой Польша, а также транзитом через эти страны в направлении Восток-Запад-Восток.

В рамках выполнения подпрограммы в сфере грузовых перевозок повышение конкурентоспособности Государственной программы развития транспортного комплекса Республики Беларусь на 2016 - 2020 годы будет достигнуто за счет:

- внедрения прогрессивных технологий;
- гармонизации тарифов с учетом конкуренции с другими видами транспорта;

совершенствования маркетинговой работы;
оптимизации транспортно-логистических схем доставки грузов;
развития контейнерных перевозок грузов специализированными
ускоренными поездами;
применения современных информационных технологий.

В развитии информационных технологий изменения будут достигнуты посредством совершенствования:

систем управления ресурсами;
прогнозирования объемов перевозок грузов и пассажиров;
планирования перевозок грузов;
системы электронных документов для перехода к безбумажным технологиям;
мониторинга и оценки выполнения пассажирских перевозок.

Совершенствование нормативной правовой базы будет осуществлено за счет разработки и внедрения нормативных правовых актов в сфере перевозок грузов и пассажиров, безопасности движения транспортных средств, железнодорожной инфраструктуры и страхования, а также информационного обеспечения работ в области технического нормирования и стандартизации, метрологии и управления качеством с актуализацией фонда технических нормативных правовых актов.

Повышение качества и конкурентоспособности основных видов услуг планируется достигнуть за счет соблюдения требований международных стандартов ИСО серии 9000, внедрения систем экологического управления на базе международного стандарта ИСО серии 14000.

В Республике Казахстан организация движения поездов осуществляется в соответствии с Законом Республики Казахстан «О железнодорожном транспорте», Правилами технологического взаимодействия участников перевозочного процесса, Правилами перевозок пассажиров, багажа, грузов, грузобагажа и почтовых отправок, Правилами технической эксплуатации железнодорожного транспорта.

Приняты стратегические и программные документы, направленные на развитие грузовых и пассажирских перевозок: Стратегия развития АО «Национальная компания «Казакстан темир жолы» до 2025 года и Государственная программа инфраструктурного развития «Нұрлы-Жол» на 2015-2019гг.

Комитет транспорта Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан является лицензиаром по осуществлению лицензирования деятельности по перевозке грузов в сфере железнодорожного транспорта.

Квалификационные требования, предъявляемые к деятельности по перевозке грузов железнодорожным транспортом, и перечень документов, подтверждающих соответствие им, утверждается Министерством по инвестициям и развитию Республики Казахстан.

Кроме того в марте 2018 года утверждены Правила взаимодействия

органов государственных доходов с национальной железнодорожной компанией, национальным перевозчиком в сфере железнодорожного транспорта, международными аэропортами, морскими и речными портами Республики Казахстан.

В рамках Организации сотрудничества железных дорог и Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества механизм и практика взаимодействия участников перевозочной деятельности регулируются Соглашением о международном грузовом сообщении (СМГС), Служебной инструкцией к СМГС (СИ к СМГС).

Планирование и согласование перевозок грузов, следующих в международном железнодорожном сообщении, осуществляется в соответствии с Порядком планирования перевозок грузов железными дорогами государств-участников СНГ, Грузии, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики, утвержденным Советом по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества.».

В Кыргызской Республике

ГП «НК «Кыргыз темир жолу» (далее – ГП «НК «КТЖ») в международном сообщении руководствуется Соглашением о международном железнодорожном грузовом сообщении и Соглашением между железнодорожными администрациями государств-участников Содружества Независимых Государств, Грузии, Латвийской Республики, Литовской Республики и Эстонской Республики об особенностях применения отдельных норм Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении (ОП СМГС) (с изменениями и дополнениями на 1 января 2018 г.).

Кроме того, в 2014 году утверждены Основные направления развития железнодорожного транспорта Кыргызской Республики на 2014-2020 годы.

По вопросу внедрения безбумажных технологий разработано программное обеспечение по формированию электронной накладной, в связи с чем, 25 апреля 2018 года в Комиссию представлена презентация «Электронный документооборот в сфере железнодорожного транспорта Кыргызской Республики».

На сегодняшний день ведется поэтапная реализация проекта построения корпоративной локально-вычислительной сети посредством волоконно-оптической линии связи на протяженности участка «Луговая - Бишкек - Рыбачье», что позволит Кыргызской железной дороге перейти на новую технологию оформления перевозки грузов.

В рамках взаимодействия участников перевозочной деятельности государств-членов подготовлен проект Соглашения между ГП НК «Кыргыз темир жолу» и АО НК «Казахстан темир жолы» в международной железнодорожном сообщении об электронном обмене.

В Российской Федерации организация движения поездов железнодорожным транспортом регулируется Федеральным законом «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», Федеральным

законом «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации», Правилами оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования», Правилами технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации.

В соответствии со статьей 18 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» организация движения поездов осуществляется на основании сводного графика движения поездов, который утверждается в порядке, определенном федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта, на основании предложенных владельцами инфраструктур графиков движения поездов в пределах инфраструктур.

Преддоговорное согласование перевозок между отправителем и договорным перевозчиком осуществляется в соответствии с национальным законодательством (статья 7 СМГС).

Порядок оформления заявок грузоотправителей на перевозку грузов установлен Правилами приема перевозчиком заявок грузоотправителей на перевозку грузов железнодорожным транспортом. В соответствии с Правилами заявки на перевозку грузов в прямом и непрямом международном сообщениях представляются отдельно по каждой выходной передаточной станции Российской Федерации и отдельно по каждому порту, не менее чем за 15 дней до начала перевозки.

На фоне позитивных тенденций в экономике ОАО «Российские железные дороги» (далее – ОАО «РЖД») в 2017 году погружено 1 261 млн. тонн грузов, это на 3,2 процента больше, чем годом ранее, а еще больше вырос грузооборот – на 6,4 процента.

Не менее важно отметить и рост всех технологических показателей РЖД. Компания стремится стать удобнее для клиентов, предоставить им новые возможности, новое качество, безопасность перевозок. В прошлом году, ориентируясь на потребности грузоотправителей, была увеличена скорость доставки, были повышены показатели среднего веса грузового поезда и производительности локомотива.

Серьезным достижением можно считать упрощение процедур и, как следствие, повышение доступности услуг. Например, чтобы воспользоваться железнодорожным транспортом, раньше нужно было подать 40 документов, потом – 14, сейчас – три, а в перспективе полностью перейти на электронное взаимодействие.

Функционирует электронная торговая площадка с возможностью заказать, рассчитать стоимость перевозки и доступ к информации о местонахождении вагона с грузом – все это в режиме онлайн.

Все большее значение для готовности инфраструктуры удовлетворить спрос на перевозки приобретает использование инструментов «Цифровой железной дороги».

Особое значение придается обеспечению транспортных потоков по железнодорожным маршрутам в направлении Китай – Европа – Китай. В настоящее время фиксируется тенденция значительного увеличения

транзитных перевозок между Китаем и Европой по железным дорогам, в том числе за счет предоставления клиентам конкурентоспособного и гибкого транспортно-логистического сервиса, внедрению цифровых технологий.

3. Внедрение безбумажных технологий при оформлении перевозок грузов в государствах-членах Евразийского экономического союза. Проблемы и недостатки в организации движения поездов, использование безбумажных технологий при организации и оформлении перевозок грузов в международном сообщении.

3.1. Анализ состояния использования безбумажных технологий оформления перевозок в государствах-членах Евразийского экономического союза

Анализ показывает, что в целом Республика Армения поддерживает идею внедрения безбумажных технологий организации и оформления перевозок грузов железнодорожным транспортом. Вместе с тем, осуществление указанного процесса ЗАО «ЮКЖД» обусловлено рядом организационно-технических и финансовых проблем, учитывая, что обмен между участниками транспортного рынка электронными перевозочными документами можно реализовать только после взаимного признания электронно - цифровых подписей государств-членов на уровне правительств стран и согласия таможенного органа Республики Армения на прием этого документа по формату и методике принятой в Дирекции Совета стран СНГ.

Белорусская железная дорога активно реализовывает мероприятия, направленные на применение современных информационных технологий в производственных процессах железнодорожного транспорта, в том числе при организации международных грузовых перевозок.

В этой связи наиболее перспективным способом совершенствования организации и сопровождения грузовых перевозок является внедрение современных проектов, основанных на применении юридически значимых электронных документов, средств электронной цифровой подписи (далее - ЭЦП), криптографической канальной защиты и централизованных автоматизированных систем, работающих по принципу web-объектов. Таким информационно-телекоммуникационным инструментом на Белорусской железной дороге является специализированная автоматизированная система «Электронная перевозка», предназначенная для организации и осуществления грузовых железнодорожных перевозок на основе юридически значимых электронных перевозочных, грузосопроводительных и иных технологических документов, подписанных ЭЦП.

С целью организации перевозок грузов и порожних вагонов на основе электронных накладных СМГС, подписанных ЭЦП, в двусторонних сообщениях между Белорусской железной дорогой и сопредельными железнодорожными перевозчиками (ОАО «РЖД», АО «Литовские железные

дороги», ГАО «Латвийская железная дорога», ПАО «Укрзализныця») заключены соответствующие соглашения.

Для технического и правового обеспечения данной задачи Белорусской железной дорогой разработан и эксплуатируется универсальный специализированный аппаратно-программный комплекс Доверенной третьей стороны (ДТС), реализующий возможность обмена подписанными ЭЦП электронными документами в международном сообщении, основанный на международных технических стандартах, в том числе применяющихся государствами-членами Европейского Союза.

На полигоне грузовых железнодорожных перевозок Республика Беларусь - Российская Федерация с 2012 года ведется планомерный, поэтапный перевод двусторонних международных грузовых перевозок на безбумажные технологии посредством применения электронных накладных СМГС, подписанных ЭЦП. Начав с опытных перевозок порожних вагонов, не принадлежащих перевозчику на основе электронных накладных СМГС на локальном маршруте (отдельные станции Белорусской и Октябрьской железных дорог), к настоящему времени железные дороги Беларуси и России по электронным накладным СМГС осуществляют грузовые перевозки:

порожних вагонов, не принадлежащих перевозчику, в транзитном сообщении Калининградская обл. – Беларусь - Литва - Россия и обратно;

грузов (за исключением негабаритных, длинномерных, тяжеловесных, подконтрольных ветеринарному и фитосанитарному контролю, в контейнерах, воинских, находящихся под таможенным контролем, а также вагонов-теплушек для перевозки людей), в том числе с 12.09.2017 - опасных грузов в двустороннем сообщении Беларусь - Россия (за исключением опасных грузов классов 1, 6.2, 7 и опасных грузов, перевозимых в контейнерах) по всем белорусско-российским железнодорожным погранпереходам (за исключением Калининградского направления).

Принимая во внимание тот факт, что Белорусская железная дорога является транзитной дорогой, взаимодействие со всеми сопредельными железнодорожными перевозчиками ведется практически одновременно. При этом учитываются не только технические и технологические особенности применения юридически значимых электронных документов в информационных системах соседних стран, но и юридические аспекты организации электронного документооборота в правовых полях каждой страны в отдельности с соблюдением требований национальных законодательств.

Как пример взаимодействия перевозчиков можно привести деятельность, ведущуюся в данном направлении в рамках Подгруппы экспертов по информационному взаимодействию Рабочей группы по реализации Соглашения между железными дорогами Китая, Беларуси, Германии, Казахстана, Монголии, Польши и России об углублении сотрудничества по организации контейнерных поездов Китай - Европа, где в качестве основной перспективной задачи определено внедрение электронных накладных СМГС, ЦИМ/СМГС, а также грузосопроводительных документов на всех этапах контейнерных перевозок в сообщении Европа - Китай.

Информационные технологии активно применяются Белорусской железной дорогой при реализации задачи предварительного информирования таможенных органов о грузах, поступающих железнодорожным транспортом на территорию государств Союза.

Для автоматизации данной деятельности Белорусской железной дорогой на базе Республиканского транспортно-экспедиционного унитарного предприятия «БЕЛИНТЕРТРАНС – транспортно – логистический центр» внедрена информационная система, позволяющая обеспечить автоматизированное формирование электронной предварительной таможенной информации о железнодорожных грузах, пересекающих латвийско-белорусскую границу, на основе электронных перевозочных и грузосопроводительных документов (инвойс), подписанных ЭЦП, валидной в правовом пространстве ЕС.

В складывающихся экономических условиях Белорусская железная дорога рассматривает задачу оптимизации международных грузовых перевозок путем внедрения инновационных подходов, основанных на электронных документах, средствах ЭЦП и криптографической защиты в качестве одного из основных действенных инструментов повышения производственной привлекательности железнодорожного транспорта.

По имеющейся информации стратегические и программные документы, предусматривающие реализацию проектов, связанных с переходом на использование электронной железнодорожной накладной при осуществлении железнодорожных перевозок в рамках национального законодательства не принимались.

В Республике Казахстан в целях внедрения новых информационных технологий и использования электронного обмена данными для автоматизации оформления и обработки перевозочных документов, повышения оперативности прохождения вагонов, совершенствования информационного обслуживания клиентов между АО «КТЖ – Грузовые перевозки» и ОАО «РЖД» подписаны Соглашение об электронном обмене данными в международном железнодорожном грузовом сообщении (от 2 июня 2016 г.) и Соглашение об осуществлении перевозок частных порожних вагонов и грузов в вагонах по безбумажной технологии с использованием электронной накладной (от 16 ноября 2016 г.).

В настоящее время существует протокол взаимодействия электронного обмена сообщениями (IFTMIN) для экспортных и импортных перевозок с ОАО «РЖД».

Ведется работа по реализации Соглашения между железными дорогами Китая, Беларуси, Германии, Казахстана, Монголии, Польши и России об углублении сотрудничества по организации контейнерных поездов в сообщении Китай – Европа (от 20 апреля 2017 г.).

Разработан план информационного взаимодействия, куда включены следующие аспекты:

организация электронного обмена данными и предварительного электронного информирования;

электронный обмен информацией с таможенными и другими контролирующими органами своих стран при осуществлении грузовых перевозок для упрощения контрольных процедур;

обеспечение юридической значимости электронного документооборота между Сторонами при осуществлении грузовых перевозок в международном сообщении;

использование безбумажных технологий на основе юридически значимых электронных документов при осуществлении перевозок контейнерными поездами в сообщении Китай – Европа;

создание единого информационного пространства по перевозкам контейнерными поездами с участием железных дорог и других заинтересованных сторон.

С октября 2018 года между российской и казахстанской железной дорогой по оговоренному маршруту, а также во внутриреспубликанском сообщении по маршруту Нура-Топар успешно начато оформление перевозок исключительно в электронном виде без дублирования перевозочного документа на бумажном носителе, с применением усиленной электронной цифровой подписи.

Разработано и находится на стадии согласования Соглашение с Китайскими железными дорогами об организации электронного обмена данными, проведена тестовая передача данных в объеме электронной накладной.

Подписаны аналогичные соглашения с азербайджанской и кыргызскими железными дорогами. Проведены необходимые тестовые работы.

В целях полного перехода на безбумажную технологию в настоящее время совместно с государственными органами проводится работа по признанию электронных перевозочных документов легитимным документом и обеспечению юридической значимости электронного документа.

Для проверки электронных цифровых подписей других стран организовано информационное взаимодействие с программно-аппаратным комплексом «Доверенная третья сторона Республики Казахстан», механизм такой проверки уже активно применяется при обмене электронными накладными с ОАО «РЖД».

В Кыргызской Республике ведется поэтапная реализация проекта построения корпоративной локально-вычислительной сети, посредством волоконно-оптической линии связи, на протяженности участка «Луговая - Бишкек - Рыбачье», что позволит Кыргызской железной дороге перейти на новую технологию оформления перевозки грузов.

Также, разработано новое программное обеспечение Автоматизированного рабочего места «Товарного кассира», на основе клиент-серверной технологии, в которой реализована возможность создания электронных транспортных накладных.

Автоматизированное рабочее место (АРМ) товарного кассира имеет развитый пользовательский интерфейс и предназначен для автоматизации расчета провозных платежей и печати дорожных ведомостей.

АРМ товарного кассира (сетевая версия) установлен на 12 станциях северного участка от станции Каинда и до станции Рыбачье.

Сетевая версия АРМа товарного кассира позволяет:

уменьшить количество ошибок работников товарных касс при вводе исходных данных, т.к. информация загружается из АСОУП;

сократить время ввода данных и повысить достоверность информации в перевозочном документе;

обеспечить обработку перевозочных документов в ТехПД (Центр по обработке перевозочных документов) в режиме реального времени;

формировать отчеты по перемещению грузов через государственную границу Кыргызской Республики с государствами – членами Союза.

Перспективы развития:

Перевод информационного обмена всех подразделений дороги на современные каналы связи - ВОЛС

Внедрение современного АСУ по грузовым перевозкам (АСОУП 2)

Создание автоматизированной системы оперативного информирования (в том числе предварительного) таможенных органов о перевозимых грузах

Разработка и внедрение автоматизированной информационной системы организации перевозок грузов по безбумажной технологии с использованием электронной железнодорожной накладной.

В части внедрения безбумажных технологий необходимо отметить, что в настоящее время между Российской Федерацией и Республикой Беларусь действует Временная технология перевозки грузов в частных вагонах и частных порожних вагонов из Российской Федерации в Республику Беларусь и обратно в прямом международном сообщении по безбумажной технологии.

При перевозках грузов и частных порожних вагонов по территории Российской Федерации в прямом международном сообщении с Республикой Беларусь и Республикой Казахстан также действует Технология оформления электронных накладных с применением электронной подписи при перевозках в прямом международном сообщении с государствами-членами Союза. Имеется практика перевозок порожних вагонов железнодорожным транспортом по электронным накладным по транзитному коридору Белоруссия - Россия - Казахстан.

Безбумажные технологии активно развиваются ОАО «РЖД» и при реализации задачи предварительного информирования таможенных органов о грузах, поступающих железнодорожным транспортом на территорию государств-членов Союза.

ОАО «РЖД» совместно с ФТС России применяет автоматизированную информационную систему электронного взаимодействия (АИС ЭВ), которая позволяет обмениваться электронными данными и документами при совершении таможенных операций с экспортными и импортными товарами и

обеспечить оптимизацию административных процедур при перемещении товаров железнодорожным транспортом через таможенную границу Союза. Данная система постоянно совершенствуется.

Цель - обмен в реальном режиме времени информацией о грузах и транспортных средствах, находящихся под таможенным контролем, для совершения таможенных операций в электронном виде и решения перевозчиком следующих задач:

1) сокращение сроков совершения таможенных и транспортных начально/конечных операций в железнодорожных пунктах пропуска, на станциях отправления и назначения и уход от необходимости получения отметок таможенных органов на бумажных документах;

2) осуществление перевозки грузов под таможенным контролем по электронным документам без использования бумажных носителей;

3) подтверждение железнодорожным перевозчиком права на применение НДС по налоговой ставке 0 процентов по электронным документам;

4) автоматизированный контроль за использованием иностранных транспортных средств, имеющих таможенные ограничения в части использования при перевозке грузов по территориям Российской Федерации и стран Союза.

В настоящее время реализованы следующие таможенные операции в электронном виде:

- предоставление предварительной информации о товарах, планируемых к ввозу (Решение Коллегии Комиссии от 17.09.2013 № 196);

- регистрации прибытия и убытия товаров в пунктах пропуска;

- предоставление документов отчетности о товарах, находящихся на временном хранении на инфраструктуре ОАО «РЖД» (Федеральный закон от 06.04.2015 №70);

- помещение товаров под таможенную процедуру таможенного транзита на всех железнодорожных погранпереходах и его завершение на станциях назначения в электронной форме в Российской Федерации.

11 июля 2017 г. подписан совместный План мероприятий ОАО «РЖД» и ФТС России до 2020 года по поэтапному переходу на совершение таможенных операций в электронном виде на железнодорожном транспорте.

Мероприятия, определенные Планом, предполагают комплекс мер законодательного, технологического и технического характера, такие как совершенствование технико-технологических решений в части совершения таможенных операций при экспорте, импорте и транзите, создание правовых условий в части совершения таможенных операций в электронной форме при перемещении транзитных товаров через несколько государств-членов Союза.

Электронные юридически значимые (подписанные электронной подписью, далее - ЭП) накладные СМГС и накладные российско-финляндского прямого железнодорожного сообщения применяются в ОАО «РЖД» при организации трансграничных перевозок вагонов и грузов с 2011 года.

По состоянию на 1 февраля 2018 г. такой формат работы применяется ОАО «РЖД» при взаимодействии с национальными перевозчиками Финляндии, Литвы, Латвии, Украины, Эстонии при перевозке порожних вагонов и с национальными перевозчиками Белоруссии, Казахстана при перевозке порожних вагонов и грузов в вагонах.

Планируется переход на электронные накладные национального железнодорожного перевозчика Монголии.

Всего за этот период времени по электронным накладным с ЭП по всем перечисленным выше международным направлениям перевезено более 2,8 млн. вагонов.

Из числа наиболее значимых проектов, основанных на применении электронных железнодорожных накладных, в которых принимает участие ОАО «РЖД», можно отметить, в первую очередь, проект, реализованный по поручению Правительства Российской Федерации от 12 мая 2015 г. № ИШ-П10-3124 по экспортным перевозкам грузов в международном сообщении по электронным накладным с ЭП и взаимодействием в электронном формате с ФТС России (электронные отметки таможенных органов с ЭП) и ФНС России (подтверждение участниками ВЭД права на налоговую ставку НДС ноль процентов в электронном виде). Проект прошел стадию масштабного эксперимента на российско-финляндском направлении. В настоящее время на согласовании в ФОИВ Российской Федерации находится законопроект по внесению соответствующих изменений в Налоговый Кодекс Российской Федерации. После вступления в силу Закона Российской Федерации о внесении изменений в Налоговый Кодекс этот режим работы при экспортных перевозках будет тиражирован на все другие международные направления.

В 2018 году планируется также завершить совместный проект ОАО «РЖД» и ФТС России во взаимодействии с БЖД и ГТК Белоруссии по открытию в электронной форме таможенной процедуры таможенного транзита в юрисдикции России при транзитных перевозках железнодорожным транспортом, а ее завершению также в электронной форме в юрисдикции Белоруссии (пилотное направление Наушки - Брест). В последующем к этой работе предполагается подключить таможенные органы и национального перевозчика Казахстана.

Кроме перечисленного выше, с 2017 года осуществляются перевозки порожних вагонов железнодорожным транспортом по электронным накладным с ЭП по транзитному коридору Белоруссия - Россия – Казахстан

3.2. Анализ развития контейнерных перевозок железнодорожным транспортом.

Преобладание «китайской» направленности в контейнерном транзите по Транссибу обусловлено формированием Китаем нового экономического пространства с доминирующей ролью КНР за счет реализации проекта «Один пояс, один путь» с сухопутной (проект «Экономический пояс Шелкового

пути») и морской (проект «Экономический пояс морского Шелкового пути XXI века») составляющими.

Необходимо отметить, что в настоящее время структура грузопотока и экономика перевозки определяют основное направление следования транзита по территории Казахстана. Ключевая роль Казахстана как страны приема основной доли китайского контейнерного транзита подтверждается выбором маршрута через данную страну основным в деятельности созданной 13 ноября 2014 года Россией, Беларусью и Казахстаном Объединенной транспортно-логистической компании – Евразийский железнодорожный альянс (АО «ОТЛК ЕРА»).

Благодаря выгодному соседству с Китаем и целенаправленной политике руководства страна обеспечивает пропуск контейнерного транзита с надлежащим качеством, доходы от которого составляют около 30% в доходах железных дорог Казахстана (АО «НК «Қазақстан темір жолы»).

В то же время международный контейнерный транзит также поступает через станции Забайкальск на северо-восточной границе Китая с Россией и Наушки на границе с Монголией. В 2017 году через станцию Забайкальск проследовало 54,3 тыс. ДФЭ, через станцию Наушки - 38,4 тыс. ДФЭ. Из указанных объемов транзита 85% проследовало в составе ускоренных контейнерных поездов со скоростью доставки 13-14 дней из Китая в Европу

Контейнерный транзит из Южной Кореи и Японии, поступающий через российские порты Дальнего Востока, достаточно сложно прогнозировать. В 2017 году из Японии поступило 1,7 тыс. транзитных контейнеров, из Южной Кореи 26,7 тыс. ДФЭ.

При этом, эксперты отмечают наличие проблем в использовании Транссиба для контейнерного транзита, такие как: непрозрачность ценообразования, консервативный подход японских грузовладельцев, которые традиционно заключают контракты на длительный срок с определенными агентами, работающими на маршруте deep sea, неконкурентоспособность ставки по сравнению с морем, низкая скорость обработки на перевалочных станциях.

В то же время на объемы контейнерного транзита по Транссибу влияет множество факторов как экономического, организационного, нормативно-правового и технологического характера. Из анализа материалов КСТП за прошедшие 10 лет следует, что по-прежнему имеются проблемы, сдерживающие реализацию транзитного потенциала Транссиба, к которым относятся:

недостаточная оперативность корректировки стоимости транзитного сервиса в зависимости от изменений рынка;

затруднения в определении и прогнозировании конечной стоимости перевозки и сопутствующих услуг;

технологические нестыковки при взаимодействии участников транзитного сервиса и сопутствующие риски срыва срока доставки;

отсутствие единой информационной площадки для ознакомления клиентов о перечне и стандартах качества услуг при организации контейнерного транзита;

недостаток нормативно-правового обеспечения и низкий уровень государственной поддержки международных транзитных перевозок.

При этом вышеизложенные недостатки не потеряли своей актуальности и в настоящее время, хотя были выявлены в исследованиях тематики международных транзитных контейнерных перевозок более 10 лет назад

Безусловным преимуществом Транссибирской магистрали при пропуске международного контейнерного транзита является более короткий срок доставки по сравнению с традиционным морским маршрутом. К примеру, доставка контейнера от китайского города Чунцин (крупный промышленный центр) до немецкого города Дуйсбург по железной дороге займет 13-16 суток, а маршрутом через Суэцкий канал - 40-45 суток.

«Альтернативой данного направления является маршрут, проходящий через территорию Республики Казахстан «Китай-Европа/Китай» сообщением Чунцин-Дуйсбург.

При этом следует отметить, что срок доставки грузов по указанному маршруту через территорию Республики Казахстан составляет 12-14 дней.

Кроме того, через территорию Республики Казахстан пролегают следующие транспортные коридоры:

- 1) Китай-Кавказ/Турция (+ Южная Европа);
- 2) Китай-Иран, Ирак;
- 3) Россия, Китай-Центральная Азия и прочие направления.

Вышеуказанные маршруты также имеют существенные преимущества, выражающиеся в сжатых сроках доставки грузов по сравнению с морским маршрутом.»

Зачастую выполнение декларируемых сроков доставки затруднительно по причине наличия многочисленных сдерживающих факторов, таких как:

накопление групп вагонов, так как консолидировать партию груза для формирования состава из 50-60 вагонов с контейнерами могут только крупные экспедиторы и грузоотправители;

организация смены вагонов-платформ с перегрузом контейнеров на границе с Польшей, Румынией, Словакией, Венгрией и Китаем по причине разницы в ширине колеи железных дорог Европы и Китая (с колеей 1435 мм) и железных дорог стран Союза (с колеей 1520 мм);

простои поездов на границах из-за различных требований железнодорожных администраций к длине контейнерных поездов (норма длины контейнерного поезда на железных дорогах России, Беларуси и Казахстана - 71 вагон, Польши - 33 вагона, Китая - 55-60 вагонов);

дисбаланс грузопотоков и, как результат, периодические всплески дефицита порожнего подвижного состава (железнодорожных платформ) на пограничных станциях России, Монголии и Казахстана;

Как следствие, первоначально заявленный срок доставки может существенно отличаться от реального. Примером данного утверждения

является предложение компании АО «ОТЛК ЕРА» по доставке транзитных контейнеров за 5,5 суток только от казахстанской границы (железнодорожная станция Достык) до белорусской (станция Брест) - то есть за участок без морской составляющей и необходимости перегруза контейнеров.

В данном случае необходимо отразить основные причины системного характера, влияющие на срок доставки контейнерных отправок по Транссибу.

На современном этапе технология железнодорожной перевозки по Транссибирской магистрали является достаточно отработанным процессом. Основные проблемы возникают на двух основных «стыках» продвижения международного транзита: на морском плече при следовании в порты Дальнего Востока и на границе со странами Европы.

Вторым ограничивающим элементом является система распределения контейнерного грузопотока на границе со странами Евросоюза. По большому счету, гарантировать выполнение срока доставки при следовании по европейской территории практически невозможно.

Конкретная работа по распределению грузопотока железнодорожными администрациями во многом зависит от многочисленных частных перевозочных и экспедиторских компаний. В результате на приграничных железнодорожных станциях Беларуси на возмездной основе производится подборка вагонов с грузами и контейнерами для конкретных перевозчиков, а иногда даже и по конкретными фронтам погрузки, выгрузки логистических терминалов Польши.

В транзитные перевозки по Транссибирской магистрали вовлечены компании различной юрисдикции, как правило, так или иначе связанные железными дорогами России, Беларуси, Казахстана и Германии: АО «ОТЛК ЕРА»; GEFCO; АО «РЖД Логистика»; ПАО «Трансконтейнер»; Транспортная группа FESCO, БЕЛИНТЕРТРАНС - Транспортно-логистический центр; KTZ Express; DB Schenker Rail; Far East Land Bridge Ltd (FELB); Trans-Eurasia Logistics. Участвуют в организации транзитных перевозок также крупные международные экспедиторы, такие как InterRail Holding AG.

Указанные компании не публикуют в открытом доступе данных о сквозной ставке и не предоставляют возможности ее расчета в отношении конкретной перевозки. Тем не менее, на основании предложений компаний АО «ОТЛК», ПАО «Трансконтейнер», АО «РЖД Логистика», Far East Land Bridge Ltd (FELB) и GEFCO, Транспортная группа FESCO в настоящей работе сформированы ценовые параметры сквозной ставки перевозки в сообщении Азия-Европа по Транссибу.

Страна отправления	Страна назначения	Маршрут	Стоимость доставки, тыс. долл. США	Срок доставки, сутки
Китай (Чунцин)		через ст. Достык	2,5	14
Китай (Чунцин)		через ст. Забайкальск	3,75	18

Китай (Чунцин)	Германия (Дуйсбург)	через ст. Наушки (через Монголию)	3,5	20
Китай (порты Циндао, Шанхай, Нингбо, Яньтянь, Шекоу, Сямынь)		Через Владивостокский морской торговый порт (ВМТП)	4	20-22
		Порт Восточный (Россия)	3,25	25-30
Япония (Иокогама, Сендей, Симидзу, Нагоя, Кобе, Тоямашинко)		Порт Владивостокский морской торговый порт (ВМТП)	4	20-22
		Порт Далянь (Китай) - ст. Забайкальск		20-25
Корея (Пусан)		Порт ВМТП	4	15-17

В текущей ситуации наиболее экономный вариант доставки на 64% превышает стоимость морской доставки, которая в сообщении порты Китая - порты Европы составляет около 1600 долл. США.

По данным АО «Институт экономики и развития транспорта» уровень сквозной ставки на маршруте от китайского порта Ляньюньган до Берлина с проследованием по Транссибирской магистрали, варьируется от 3,7 тыс. долл. США до 5,9 тыс. долл. США за 20-футовый контейнер. Уровень сквозной ставки на альтернативных маршрутах по Трансазиатскому коридору и маршруту ТРАСЕКА составят 12,2 тыс. долл. США и 12,95 тыс. долл. США соответственно.

В то же время необходимо отметить, что основная доля платежей при организации транзитных перевозок приходится на оплату морского участка пути (порядка 30% от общей стоимости) и на оплату услуг железнодорожных перевозчиков Европы (28% от общей стоимости). При этом услуги железных дорог стран Союза составляют только 20% в общей стоимости при продолжительности маршрута в 9862 км, что в 8,5 раз превышает продолжительность европейского участка маршрута. Данная ситуация не является чем-то новым в ценообразовании на транссибирском маршруте Китай-Европа. Аналогичный дисбаланс платежей наблюдается уже более 10 лет и, следует полагать, сложился фактически с момента начала функционирования маршрута.

Таким образом, принимаемые российской стороной меры в части ускорения сроков доставки грузов, технологической оптимизации на маршруте, связанные с существенными капитальными затратами, в большей степени используются европейскими контрагентами из-за сложившейся системы логистического распределения грузопотока.

3.3. Проблемы развития контейнерных перевозок ускоренными поездами в государствах Евразийского экономического союза

Необходимо отметить деятельность созданной в 2014 году железнодорожными администрациями России, Беларуси и Казахстана АО «ОТЛК ЕРА», которая по сути, не располагая собственными активами, призвана обеспечить беспрепятственный доступ заинтересованных клиентов (транспортно-экспедиторских компаний) по организации транзитных перевозок в сообщении Китай-Европа и обратно с использованием маршрута от станции Достык казахстанских железных дорог через территории России и Беларуси и дальнейшим выходом на страны Европы по инфраструктуре польских железных дорог.

С точки зрения объемов контейнерного транзита в 2017 году наблюдается его существенный рост. Так, если с 2012 года по 2016 год среднегодовой объем контейнерного транзита составлял 237,8 тыс. ДФЭ с максимальным уровнем в 2016 году (258 тыс. ДФЭ), то только по итогам 2017 года объем контейнерных перевозок по сети ОАО «РЖД» составил 414 тыс. ДФЭ с ростом на 62,3% к уровню 2016 года.

В результате роста объемов перевозок выявились ожидаемые проблемы с пропускной способностью западной границе пространства Союза. При этом в условиях исключения из транзитных направлений Центрального трансасиатского коридора (по маршруту Казахстан - Россия - Украина - страны Европы), пролегающего частично через Украину, и ограниченной пропускной способности участка на белорусско-польской границе происходит закономерная переориентация транзитных грузопотоков. Высвобождение терминальных мощностей и пропускной способности железнодорожной инфраструктуры стран Балтии (Литвы, Латвии, Эстонии) вследствие снижения обработки российских экспортных грузов позволяет указанным странам занять определенную нишу на пути контейнерного транзита, получая при этом дивиденды от процесса консолидации и распределения грузопотока в направлении стран ЕС за счет более привлекательных условий хранения и перевалки контейнеров.

Развитию транзитных контейнерных перевозок по территории государств Союза уже на протяжении длительного периода препятствует ряд факторов как физического, так административного характера услуг транзитного сервиса, дисбаланс грузопотоков.

На основе анализа основные факторы, влияющие на данный процесс приведены в таблице.

Таблица – Качественные характеристики системы международного контейнерного транзита.

Наименование характеристик	Определяющие факторы
----------------------------	----------------------

Востребованные	<ol style="list-style-type: none"> 1. срок доставки по территории государств-членов Союза; 2. сохранность груза при перевозке по территории государств-членов Союза; 3 наличие специализированного подвижного состава (платформ) и контейнеров; 4. развитая инфраструктура; 5. наличие транспортно-экспедиторских компаний, способных оказать услугу доставки транзитного груза
Требующие совершенствования	<ol style="list-style-type: none"> 1. качество взаимодействия участников перевозки для безусловных гарантий доставки груза в установленный срок на всем протяжении маршрута; 2. отсутствие единой информационной системы, а также недостаточная информированность клиентов о транзитных возможностях российской транспортной системы, а также стандартах качества оказываемых услуг
Негативные	<ol style="list-style-type: none"> 1. непрозрачность конечной стоимости перевозки и невозможность ее прогнозирования на долгосрочный период, отсутствие конкурентоспособной сквозной ставки; 2. ограниченное количество профессиональных участников рынка, оперирующих на транзитных маршрутах
Неприемлемые	<ol style="list-style-type: none"> 1. отсутствие возможности использования международных унифицированных экспедиторских документов ФИАТА; 2. недостаточный уровень государственной поддержки транзитных перевозок

Для повышения эффективности развития контейнерных перевозок необходимо решить ряд проблем институционального, организационного, нормативно-правового и экономического характера.

В качестве стратегического планирования в области развития транзитного потенциала представляется целесообразным рассмотреть положительный опыт Беларуси и Казахстана, основанный на разработке и реализации отдельных программ, направленных преимущественно на усиление транзитной составляющей транспортных систем. В данном случае актуальным является разработка основных положений концепции развития контейнерного транзита по территории Союза и соответствующих предложений с прицельным акцентированием на решении накопившихся и продолжительно нерешаемых проблем.

В организационном отношении основной является неопределенность состава участников, оперирующих на маршрутах коридоров «Восток-Запад» и «Север - Юг» с целью оказания услуг международного контейнерного транзита. И если в качестве основной площадки, связывающей участников организации перевозок по Транссибирскому маршруту, выступает международная ассоциация

«Координационный Совет по Транссибирским перевозкам» (КТСП), то в отношении коридора «Север-Юг» роль такого координирующего органа выполняет Координационный совет по перевозкам в МТК «Север-Юг», деятельность которого недостаточно формализована, а сами заседания проводятся эпизодически. В отличие от конкурирующего коридора «ТРАСЕКА», деятельность и развитие которого курируется Постоянным секретариатом в составе Межправительственной комиссии ТРАСЕКА, обеспечивающим административную поддержку и реализацию целей проекта в целом.

В нормативно-правовом отношении требуется принятие законодательных решений в части регулирования мультимодальных перевозок. На стыках видов транспорта (в основном, морского и железнодорожного) имеются многочисленные проблемы, связанные с эффективным взаимодействием и взаимной ответственностью участников перевозки.

По-прежнему остается актуальной проблема официального использования отечественными транспортно-экспедиторскими компаниями унифицированных экспедиторских документов Международной федерации экспедиторских ассоциаций (ФИАТА), которые в силу своего удобства нашли широкое распространение в обеспечении внешнеэкономической деятельности развитых государств. Указанные пробелы в нормативно-правовом обеспечении создают препятствия в эффективном взаимодействии основных участников процесса мультимодальных перевозок в России - российских железных дорог и международных экспедиторов. ОАО «РЖД» активно выступает на международном рынке транспортных услуг, однако, и в самой компании признается, что сдерживающими факторами существующих транспортных продуктов являются, кроме всего прочего, недостаточный ассортимент, качество сервиса и экспедиторских услуг, а также сложность технологического и коммерческого взаимодействия с компанией.

Основными проблемами в экономическом аспекте при организации перевозок международного транзита являются несбалансированность грузопотоков и недостаточный уровень предсказуемости и прозрачности конечной стоимости перевозки, что обусловлено структурой международной торговли, множеством участников цепочки поставки и системой формирования тарифов. Решение указанных проблем позволит придать развитию экспорта транспортных услуг от оказания услуги международного контейнерного транзита системный и целенаправленный характер и обеспечить повышение роли отечественных компаний на мировом рынке транспортно-экспедиторских услуг.

3.4. Меры поддержки организации железнодорожных транзитных перевозок

Для комплексного развития международного контейнерного транзитного сервиса необходимо проведение работы по различным направлениям оказания содействия отечественным компаниям для повышения их статуса на международном рынке транспортно-экспедиторских и транспортно-

логистических услуг. К указанным мероприятиям относятся институциональные, правовые, информационные, тарифные.

ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЕ

Вопросы развития международного контейнерного транзита практически делегированы организациям железнодорожного транспорта железных дорог заключается отнюдь не в развитии транзитных перевозок, а в «эффективном развитии конкурентоспособного на рынках транспортного бизнеса, ядром которого является эффективное выполнение задач национального железнодорожного перевозчика грузов, пассажиров и владельца железнодорожной инфраструктуры общего пользования».

По указанной причине, а также вследствие того, что железные дороги на существующем этапе являются в большей степени инфраструктурной компанией, предоставляющей многочисленным собственникам вагонов и грузовладельцам услуги по предоставлению инфраструктуры железнодорожного транспорта и локомотивной тяги для доставки как груженых, так и порожних вагонов, целесообразным является координация вопросов развития транзитных перевозок. Так, вопросы синхронизации технологии пересечения границ, тарифной составляющей, организации работы таможенных и иных контрольных органов при организации транзитных перевозок возможно координировать на площадке Союза и, в частности, в рамках деятельности Евразийской экономической комиссии.

ПРАВОВЫЕ

Проблемы транспортно-экспедиторского сообщества (в том числе оказывающего услуги международного транзита) требуют пристального внимания со стороны государства. В настоящее время транспортно-экспедиторский и транспортно-логистический бизнес в государствах – членов Союза находятся за рамками государственного регулирования. Для соответствия сервиса транспортно-экспедиторских компаний Союза международному уровню немаловажным является развитие законодательной базы в отношении мультимодальных перевозок, а также транспортного экспедирования.

Уже на протяжении ряда лет поднимаются вопросы необходимости корректировки законодательства в области транспортного экспедирования, разработки и принятия законов о прямых смешанных (комбинированных) перевозках, о транзите, тем не менее, какого-либо предметного продвижения в области принятия данных законодательных актов не происходит.

При этом преодоление различных систем международного транспортного права в области железнодорожных перевозок при доставке грузов в сообщении Азия-Европа реализуется за счет применения унифицированной накладной ЦИМ/СМГС. Однако СМГС и ЦИМ не являются преемственными системами, а использование документов ФИАТА транспортным законодательством прямо не регламентировано.

При этом крупнейшие транспортно-экспедиторские и транспортно-логистические компании мира, активно продвигающие свои услуги на российском рынке - DHL, DB Schenker, Gefco, Kuhne+Nagel, Maersk Line, перехватывают у

российских компаний инициативу и действительно оказывают «бесшовный» сервис за счет имеющихся у них финансовых, инфраструктурных активов, а также надлежащего страхового покрытия и узнаваемого бренда.

ИНФОРМАЦИОННЫЕ

Какого-либо информационно-аналитического сопровождения для организации транзитных перевозок с использованием маршрутов государств-членов Союза не существует. В настоящее время в открытом доступе отсутствуют технические и технологические характеристики предлагаемых маршрутов пропуска международного транзита, отсутствует также информация о компаниях и их специализации (перевозчик, оператор вагонного или контейнерного парка, экспедитор) на указанных маршрутах, как и о «сквозных» ставках на всем маршруте.

В целом необходимо определить площадку для размещения необходимой информации, включая ее перевод на иностранные языки. Указанную информационно-методическую базу необходимо сделать публичной с предоставлением данных информационного (техническая и технологическая характеристика маршрутов, в том числе «вооруженность» терминального хозяйства, принадлежность транспортного оборудования, состав участников процесса, котировка ставок на участках маршрута доставки с и их статистической обработкой), и методического характера (правовое обеспечение перевозки, вопросы таможенного законодательства, налогообложения, правила и условия перевозок и др.).

Реализация данной меры позволит обеспечить равнодоступность услуги для многочисленных заинтересованных клиентов, не знакомых с перипетиями соподчинения и взаимодействия, как различных дочерних и зависимых структур, как организаций железнодорожного транспорта, так и иных компаний, в том числе, зарубежных.

ТАРИФНЫЕ

Необходимо продвижение сбалансированной тарифной политики на транзитные международные перевозки. По-прежнему тарифы на перевозку контейнерного транзита в странах Европы остаются завышенными относительно тарифов, предоставляемых государствами-членами Союза.

Обеспечение понятного и предсказуемого ценообразования на организацию международной транзитной перевозки, при сведении к минимуму количества контрагентов, с которыми должен взаимодействовать клиент. Возможности для этого существуют. К примеру, для использования «сквозной» ставки при доставке контейнеров в сообщении Европа-Азия необходимо включение таких затрат, как дополнительные расходы на станциях отправления и назначения, охрана груза в пути в стоимость услуги.

Вышеприведенные меры способны оказать положительное влияние на системное и сбалансированное построение эффективной отечественной системы международного контейнерного транзита.

3.5. Перспективы развития железнодорожных перевозок в условиях Евразийской экономической интеграции

С точки зрения интеграции национальных транспортных систем государств-членов Союза - России, Беларуси, Казахстана, Кыргызии и Армении необходимо отметить, что значимость транспортных систем указанных стран определяется не только масштабами выполняемой работы по перевозке грузов и пассажиров, но и существенным влиянием на эффективность функционирования экономики, а также формирование социальной среды в этих странах.

По этой причине, с одной стороны, государства-члены Союза предпринимают шаги к сохранению своего «транспортного» суверенитета и, если не наращивания, то хотя бы сохранения существующего уровня в экспорте транспортных услуг, с другой стороны - необходимо создавать эффективную систему управления транзитными грузопотоками на маршрутах международных транспортных коридоров, основными из которых являются «Восток-Запад» и «Север-Юг».

На современном этапе российская транспортная система посредством развитого инфраструктурного комплекса российских железных дорог обеспечивает транспортно-экономические связи между странами Содружества Независимых Государств (СНГ) и Союза, а также является составной частью транспортно-технологических схем доставки грузов между мировыми центрами международной торговли - Азиатско-Тихоокеанским регионом и странами Европейского союза. Однако единого скоординированного подхода к развитию международного транзита как организаций железнодорожного транспорта, так и на уровне железнодорожных администраций не имеется. Каждая страна на пути транзита в евразийском сообщении рассматривает международный контейнерный транзит как безусловный источник получения валютной выручки от экспорта транспортных услуг. В то же время, несмотря на вступление в силу с 1 января 2015 года договора о создании Евразийского экономического союза, многочисленные противоречия во взаимодействии железнодорожных администраций России, Беларуси, Казахстана, Армении и Кыргызии так и не решены. Не создано института независимых перевозчиков, не обеспечен общий рынок предоставления услуг локомотивной тяги, не снято напряжение в системе управления вагонными парками собственников и инвентарного парка.

С учетом вышеизложенного для государств-членов Союза актуальным является вопрос выстраивания эффективной экономической политики в части развития транспортных услуг. С одной стороны, необходимо соблюдение собственных экономических интересов, с другой – требуется проведение согласованной политики со странами-партнерами для достижения максимального эффекта от продвижения международного транзита.

Безусловным драйвером в наращивании транзитного грузопотока в направлении Европа-Азия является Китай, являющийся по доле в мировом ВВП второй экономикой мира и проводящий политику глобального инвестиционного присутствия, в том числе, за счет диверсификации зарубежных активов, международной экспансии крупных китайских игроков в сфере транспортной

инфраструктуры, усиления регионального лидерства страны, а также формирования комплексной транспортной системы. Ключевым с точки зрения развития торговых отношений в целом и увеличения объемов международного транзита, в частности, является многоцелевой проект Китая «Экономический пояс Великого шелкового пути», предусматривающий формирование единого экономического пространства с доминирующей ролью Китая в регионе Евразия.

В то же время международный транзит является высококонкурентным сектором, что подтверждается активной позицией ближайших к государствам-членов Союза соседей – КНР, Монголии, Литвы, Латвии, Польши, активно увязывающих развитие национальных транспортно-логистических систем с реализацией транспортной составляющей проекта «Экономический пояс Великого шелкового пути».

Помимо технических и технологических особенностей транспортных систем стран Евразийского союза дополнительные сложности создаются при наличии множества национальных хозяйствующих субъектов, каждый из которых в отдельности не способен обеспечить всю полноту услуг по обеспечению международных транзитных перевозок.

Отдельно следует отметить попытку создания в рамках Союза координирующей вопросы международного контейнерного транзита организации в форме АО «ОТЛК ЕРА». В то же время основных проблем на пути международного контейнерного транзита, таких как устранение «барьерных мест», усиление координации железнодорожных администраций, оптимизация проведения контрольных процедур, развитие конкуренции и проведение гибкой тарифной политики, данная компания в силу своих уставных целей и несогласованной позиции партнеров относительно наполнения ее активами решить не в состоянии.

Основными целями при этом должно быть повышение «прозрачности» функционирования железнодорожных коридоров, а также рост эффективности за счет перехода на более качественный уровень координации при управлении товарными и транспортными потоками в транзитных сообщениях. При этом одним из ключевых направлений должно стать эффективное управление вагонным и контейнерным парком железнодорожных администраций государств-членов Союза, в том числе, в части его рациональной загрузки и снижения издержек от порожнего пробега.

В дальнейшем, в случае эффективной деятельности указанных структур, возможен переход к конкурентной среде и формированию пула добросовестных участников на международных транзитных маршрутах.

Для решения задачи повышения качества предоставления мультимодального сервиса на транзитных контейнерных маршрутах представляется целесообразным организация пула мультимодальных контейнерных операторов. Основной задачей указанного объединения должно стать повышение прибыли участников за счет взаимодополнения услуг на маршрутах международного контейнерного транзита. При этом при построении пула должны быть соблюдены следующие принципы:

информационной доступности участников соглашения к условиям и ценовым котировкам на транзитных маршрутах;

прозрачного распределения различного рода преференций (скидок с тарифов инфраструктурных монополий);

профессионализма, финансовой устойчивости, обязательного страхования ответственности, членства в общепризнанном союзе или ассоциации (например, в Российской ассоциации экспедиторских и логистических организаций).

В результате, помимо привлечения дополнительных объемов международного транзита, будут созданы условия для максимального использования транзитных возможностей государств-членов Союза, а также «адаптации железнодорожных администраций к возможностям новых транзитных и экспортно-импортных грузопотоков».

Перспективы международного транзита напрямую связаны как с решением уже устоявшихся проблем, так и новыми вызовами времени, связанными, в первую очередь, с глобализацией мировой экономики и доминирующей ролью услуг в мировом экспорте.

Изложенные направления развития позволят обеспечить реализацию интересов государств-членов Союза на глобальном рынке транспортных услуг в контейнерном сегменте, сформировать современную систему распределения транзитных контейнерных грузопотоков и укрепить свое влияние на евразийском рынке.

4. Предложения по формированию согласованных подходов по внедрению безбумажных технологий при организации и оформлении перевозок грузов в международном сообщении.

Анализ поступивших предложений от государств-членов позволяет сделать вывод о необходимости совершенствования нормативно-правовой базы, регламентирующей вопросы организации движения поездов, в том числе в части согласования перевозок и внедрением безбумажных технологий.

В качестве предложений по формированию согласованных подходов по внедрению безбумажных технологий при организации и оформлении перевозок грузов в международном сообщении предлагается:

- разработать единый формат электронной накладной, признаваемой всеми железнодорожными администрациями;

- выработать стандартные процедуры признания значимых документов при пересечении границ всеми участниками международной перевозки, в том числе между членами Союза;

- обеспечить государственным (в том числе таможенным) органам Союза признание электронных документов и подписей, полученных из сопредельных государств;

- создание электронной системы регулярного обмена информацией по состоянию инфраструктуры международных транспортных коридоров, статистике грузоперевозок по конкретным транспортным маршрутам, по логистике и ценообразованию.

Для исключения рисков нарушений таможенного законодательства требуется интеграция информационных систем перевозчика и таможенных органов в части получения выпущенных транзитных деклараций и сроков таможенного транзита, перехода на безбумажный документооборот при уведомлении о прибытии грузов на территорию Союза и отказа от проставления таможенных отметок на перевозочных документах перевозчика.

На текущий момент прорабатываются вопросы с комитетом государственных доходов Министерства финансов Республики Казахстан по дальнейшему взаимодействию информационных систем перевозчика и таможенных органов.

5. Заключение

В целом законодательная база государств-членов Союза, регламентирующая организацию движения поездов по инфраструктуре не значительно отличается. Основными нормативными актами являются законы о железнодорожном транспорте, правила перевозок грузов, пассажиров багажа и грузобагажа. Технические аспекты отражаются в актах по технической эксплуатации, движению поездов и т.д.

Можно констатировать, что законодательством государств-членов Союза предусмотрен порядок организации движения поездов, в том числе технологические аспекты.

При этом программами развития железнодорожной отрасли, а также нормативно-правовыми актами не отражены порядок и условия применения безбумажных технологий.

Вместе с тем, в Республике Казахстан предусматривается расширить в законе о железнодорожном транспорте понятийный аппарат и нормы, регулирующие взаимоотношения участников перевозочного процесса с учетом электронных форм обмена информацией. В целях полного перехода на безбумажную технологию в настоящее время в Казахстане проводится работа с государственными органами о признании электронных перевозочных документов легитимным документом и обеспечении юридической значимости электронного документа.

Кыргызской Республикой по вопросам внедрения безбумажных технологий ведется разработка программного обеспечения по формированию электронной накладной.

В Республики Беларусь и Российской Федерации более активно проводится работа по применению электронной накладной.

Кроме того, для совершенствования взаимодействия железнодорожных администраций создана Межгосударственная информационно-вычислительная сеть железных дорог государств – участников Содружества – «Инфосеть-21», которая позволяет реализовать единую систему обмена информацией между национальными информационными системами на основе современных компьютерных технологий.

Основу информационного обеспечения железнодорожных администраций составляет Информационная база межгосударственного уровня (ИБМУ), содержащая автоматизированные банки данных грузовых вагонов и их технического состояния в реальном режиме времени, база данных межгосударственного фонда классификаторов технико-экономической и нормативно-справочной информации железнодорожных администраций, а также модель перевозочного процесса межгосударственного сообщения.

Технологическое единство работы сети железных дорог базировалось и базируется на едином графике движения поездов, плане формирования грузовых поездов, порядке направления вагонопотоков и плане формирования вагонов с контейнерами в международном сообщении, которые ежегодно разрабатываются с учетом предложений железнодорожных администраций и утверждаются на заседаниях Совета СНГ.

В связи с чем, можно отметить следующие проблемы при согласовании и оформлении перевозок грузов, в том числе с применением безбумажных технологий:

- отсутствие единого формата электронной накладной, признаваемой всеми железнодорожными администрациями;

- отсутствие стандартных процедур признания значимых документов при пересечении границ всеми участниками международной перевозки, в том числе между членами Союза;

- государственными (в том числе таможенными) органами Союза не обеспечено признание электронных документов и подписей, полученных из сопредельных государств;

- в соответствии с технологическими процессами юридически значимый документооборот осуществляется на бумажном носителе.

В связи этим предлагается определить и следующие ключевые направления, которые должны лечь в основу развития железнодорожного транспорта пространства 1520 на краткосрочную и среднесрочную перспективы.

Принципы управления частными парками на межадминистративном уровне:

- механизмы юридического взаимодействия компаний-операторов и различных железнодорожных администраций пространства «1520»;

- гармонизация взаимодействия перевозчиков (по новой версии СМГС) между собой на межадминистративном уровне;

- порядок и механизмы формирования полигонных межадминистративных технологий, включая использование локомотивной тяги (в том числе частной) на пограничных стыках;

- порядок, регламент и механизм применения бесшовных перевозочных технологий с использованием подвижного состава (в том числе тягового) и инфраструктуры (включая ППЖТ) различных собственников и железнодорожных администраций;

К базовым блокам вопросов, можно отнести следующие:

- разработка Единой технической политики с выделением отдельных требований к подвижному составу, инфраструктуре, технологиям перевозочного процесса, информационным технологиям, системе защиты информации;
- разработка Концепции развития высокоскоростного движения на территории Союза (это относится как к пассажирским так и грузовым перевозкам);
- разработка Концепции интеграции «1435-1520-1435» с целью повышения роли пространства «1520» при реализации транспортного сообщения Азия – Европа при участии авторитетных организаций ОСЖД и МСЖД.

Реализация безбумажного документооборота внутри пространства «1520» приведет к неизбежности организации безбумажного документооборота между таможенными и пограничными органами СНГ, и администрациями железных дорог с применением принципа подачи документов через «единое окно».

В рамках проведенного анализа определено, что приоритетным направлением для стран Союза является развитие контейнерных перевозок железнодорожным транспортом специализированными ускоренными контейнерными поездами. Системообразующими с точки зрения объемов транзитного грузопотока являются направления «Восток-Запад» и «Север-Юг».

Выявлены основные качественные характеристики системы организации перевозок железнодорожным транспортом с их декомпозицией на востребованные, требующие совершенствования, негативные и неприемлемые. К востребованным относятся срок доставки по территории стран-партнеров Союза, сохранность груза при перевозке, наличие специализированного вагонного и контейнерного парков, развитая инфраструктура, наличие компаний операторов, оказывающих услуги транзитного контейнерного сервиса.

В то же время есть ряд характеристик, которые требуют совершенствования, негативные и неприемлемые. Указанные характеристики следуют из наличия основных барьеров на пути продвижения грузопотока, к которым относятся: отсутствие отработанных мультимодальных технологий перевозок; несбалансированность грузопотоков и недостаточный уровень предсказуемости и прозрачности конечной стоимости перевозки; недостаток легитимизации использования отечественными транспортно-экспедиторскими компаниями экспедиторских документов ФИАТА и другие.

Предложен ряд мероприятий, направленных на развитие грузовых железнодорожных перевозок по территории Союза, к которым относятся:

развитие законодательной базы в отношении мультимодальных перевозок, а также транспортного экспедирования, в том числе с признанием российским транспортным законодательством документов ФИАТА;

обеспечение общедоступного информационно-аналитического сопровождения организации транзитных перевозок с использованием маршрутов государств-членов Союза с отражением технических и технологические характеристик маршрутов международного транзита, информации о компаниях и их специализации (перевозчик, оператор вагонного или контейнерного парка, экспедитор), о «сквозных» ставках на маршрутах и иных;

обеспечение понятного и предсказуемого тарифообразования с исключением ввода дополнительных услуг, противоречащих законодательству и принципам международного частного транспортного права;

Обращается внимание на то, что с учетом значимости транспортных систем для отечественных экономик государства-члены Союза предпринимают шаги к сохранению своего «транспортного» суверенитета для сохранения существующего уровня в экспорте транспортных услуг.

При этом в сфере международного железнодорожного контейнерного транзита в аналитическом докладе предлагается решение задач устранения «барьерных мест», усиление координации железнодорожных администраций, развитие стимулирующей конкуренции и проведение гибкой тарифной политики. Основные цели: повышение «прозрачности» функционирования железнодорожных коридоров; рост эффективности за счет перехода на более качественный уровень координации при управлении товарными и транспортными потоками в транзитных сообщениях; повышение эффективности управления вагонным и контейнерным парком железнодорожных администраций государств-членов Союза, в том числе, в части его рациональной загрузки и снижения издержек от порожнего пробега.

В качестве перспективного развития рынка международных транзитных перевозок предложено формирование конкурентной среды с образованием пула добросовестных участников на международных транзитных маршрутах.