

**Министерство образования и науки Российской Федерации**  
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение  
высшего образования  
**«НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ  
ТОМСКИЙ ПОЛИТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»**

Институт социально – гуманитарных технологий  
Направление подготовки 38.05.02 «Таможенное дело»  
Кафедра истории и философии науки и техники

**ДИПЛОМНАЯ РАБОТА**

| Тема работы                                                                                                 |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>«Особенности таможенных операций в отношении товаров, перемещаемых<br/>комбинированными перевозками»</b> |

УДК 339.543:656.02

Студент

| Группа | ФИО                             | Подпись | Дата |
|--------|---------------------------------|---------|------|
| 11921  | Шильцова Екатерина<br>Андреевна |         |      |

Руководитель

| Должность | ФИО                         | Ученая<br>степень,<br>звание     | Подпись | Дата |
|-----------|-----------------------------|----------------------------------|---------|------|
| Доцент    | Агеева Вера<br>Валентиновна | Кандидат<br>исторических<br>наук |         |      |

Рецензент

| Должность                   | ФИО                             | Подпись | Дата |
|-----------------------------|---------------------------------|---------|------|
| Директор ООО<br>«ВЭД-лидер» | Рыбалов Сергей<br>Александрович |         |      |

**ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ:**

| Зав. кафедрой                                                 | ФИО                                 | Ученая<br>степень,<br>звание | Подпись | Дата |
|---------------------------------------------------------------|-------------------------------------|------------------------------|---------|------|
| Зав. кафедрой<br>истории и<br>философии<br>науки и<br>техники | Трубникова<br>Наталья<br>Валерьевна | Д.и.н.,<br>профессор         |         |      |

Томск – 2017 г.

## Планируемые результаты обучения по ООП

| Код результата                      | Результат обучения<br>(выпускник должен быть готов)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Требования ФГОС, критериев и/или заинтересованных сторон                                                                              |
|-------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Профессиональные компетенции</b> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                                                                                                       |
| P1                                  | Постоянно повышать уровень профессиональных знаний и компетенций, находить, анализировать и применять необходимую информацию для решения профессиональных задач, владеть навыками использования компьютерной техники, информационных технологий и систем, проводить научные исследования, внедрять научные и инновационные методы и проекты в сфере профессиональной деятельности                                                                        | Требования ФГОС (ОК -5, 6, ПК-4, 5)<br>Требования заинтересованных работодателей: Томская таможня, Томский таможенный пост            |
| P2                                  | Контролировать соблюдение участниками ВЭД таможенного, валютного законодательства РФ, достоверность классификации товаров, сведений о происхождении товара, установленных запретов и ограничений при таможенных перемещениях, заявленную таможенную стоимость перемещаемых товаров, правильность исчисления, полноты и своевременности уплаты таможенных платежей, пошлин, взимания пени, процентов, задолженности при осуществлении таможенных операций | Требования ФГОС (ПК-7, 10, 11, 14, 15, 16, 17)<br>Требования заинтересованных работодателей: Томская таможня, Томский таможенный пост |
| P3                                  | Владеть навыками применения форм, технологий, средств таможенного контроля товаров, эксплуатации соответствующего современного оборудования и приборов; применять правила интерпретации ТН ВЭД, методы определения таможенной стоимости перемещаемых товаров, выявления фальсифицированного и контрафактного товара                                                                                                                                      | Требования ФГОС (ПК-8, 9, 10, 12, 19)<br>Требования заинтересованных работодателей: Томская таможня, Томский таможенный пост          |
| P4                                  | Применять навыки заполнения и контроля деклараций и др. таможенной документации, использования в таможенном деле информационных технологий, статистических данных, анализа и прогнозирования поступления таможенных поступлений финансово-хозяйственной деятельности участников ВЭД,                                                                                                                                                                     | Требования ФГОС (ПК-13,14, 37, 38, 41, 44)<br>Требования заинтересованных работодателей: Томская таможня, Томский таможенный пост     |
| P5                                  | Выявлять и противодействовать административным злоупотреблениям, правонарушениям, и преступлениям в сфере таможенного дела, совершать для этого юридически значимые действия                                                                                                                                                                                                                                                                             | Требования ФГОС (ПК -23, 24, 25, 27, 28)<br>Требования заинтересованных работодателей: Томская таможня, Томский таможенный пост       |
| P6                                  | Управлять деятельностью таможенных органов и структур, персоналом в таможенных органах, качеством, результативностью и рисками в области профессиональной деятельности, прогнозировать и планировать личную и коллективную профессиональную деятельность; владеть приемами применения СУР в профессиональной деятельности, понимать место ТО в системе госуправления                                                                                     | Требования ФГОС (ПК- 29 – 33, 20, 36)<br>Требования заинтересованных работодателей: Томская таможня, Томский таможенный пост          |
| P7                                  | Применять профессиональные знания для организации и содействия внешнеэкономической деятельности государственных органов, предприятий, фирм, связанной с таможенным перемещением и оформлением; информировать и консультировать участников ВЭД в области таможенного дела, состояния и развития российской и мировой экономики, потенциала таможенных территорий                                                                                          | Требования ФГОС (ПК-4,5, 38, 39, 42)<br>Требования заинтересованных работодателей: Томская таможня, Томский таможенный пост           |

**Министерство образования и науки Российской Федерации**  
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение  
высшего профессионального образования  
**«НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ  
ТОМСКИЙ ПОЛИТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»**

Институт социально – гуманитарных технологий  
Направление подготовки 38.05.02 «Таможенное дело»  
Кафедра истории и философии науки и техники

УТВЕРЖДАЮ:  
Зав. кафедрой  
Трубникова Н.В.  
(Ф.И.О.)

\_\_\_\_\_  
(Подпись)    \_\_\_\_\_  
(Дата)

**ЗАДАНИЕ**

**на выполнение выпускной квалификационной работы**

В форме:

дипломной работы

**(бакалаврской работы, дипломного проекта/работы, магистерской диссертации)**

Студенту:

| Группа | ФИО                           |
|--------|-------------------------------|
| 11921  | Шильцовой Екатерине Андреевне |

Тема работы:

«Особенности таможенных операций в отношении товаров, перемещаемых  
комбинированными перевозками»

Утверждена приказом директора (дата, номер)

Срок сдачи студентом выполненной работы:

**ТЕХНИЧЕСКОЕ ЗАДАНИЕ;**

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Исходные данные к работе</b><br><br><i>(наименование объекта исследования или проектирования;<br/>производительность или нагрузка; режим работы<br/>(непрерывный, периодический, циклический и т. д.);<br/>вид<br/>сырья или материал изделия; требования к продукту,<br/>изделию или процессу; особые требования к<br/>особенностям<br/>функционирования (эксплуатации) объекта или<br/>изделия в<br/>плане безопасности эксплуатации, влияния на<br/>окружающую среду, энергозатратам; экономический<br/>анализ и т. д.).</i> | <b>Объект исследования:</b> государственное регулирование и внешнеэкономическая практика реализации комбинированных перевозок в России и в мире.<br><b>Предмет исследования:</b> терминологическая, нормативно-правовая и организационная специфика осуществления комбинированных перевозок, включая трудности и перспективы развития данного типа перевозок в России и в мире.<br><b>Цель настоящего исследования</b> – сравнительный анализ терминологических, нормативно-правовых и организационных особенностей регулирования комбинированных перевозок в российской и международной практике, для выявления перспективных направлений развития данного типа перевозок в России, а также таможенных формальностей, осуществляемых в их отношении. |
| <b>Перечень подлежащих исследованию, проектированию и разработке вопросов</b><br><br><i>(аналитический обзор по литературным источникам с</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 1) Оценить логистические аспекты развития перевозок различными видами транспорта в России: их структуру, уровень развития рынка;<br>2) Проанализировать международное и национальное законодательство, регулирующее смешанные (комбинированные) перевозки;                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><i>целью выяснения достижений мировой науки техники в рассматриваемой области; постановка задачи исследования, проектирования, конструирования; содержание процедуры исследования, проектирования, конструирования; обсуждение результатов выполненной работы; наименование дополнительных разделов, подлежащих разработке; заключение по работе).</i></p> | <p>3) Сравнить терминологию смешанных перевозок, применяемую как на международном уровне, так и на национальном;</p> <p>4) Выявить особенности таможенного регулирования товаров, перемещаемых смешанными (комбинированными) перевозками на этапах декларирования и таможенного контроля;</p> <p>5) Рассмотреть организацию международной смешанной (комбинированной) перевозки на примере города Томска;</p> <p>6) Разработать общие рекомендации по таможенному аспекту организации смешанной (комбинированной) перевозки для участников ВЭД.</p> <p>7) Сформулировать и обобщить основные направления таможенно-логистического развития РФ по оптимизации смешанных (комбинированных) перевозок.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| <p><b>Перечень графического материала</b></p> <p><i>(с точным указанием обязательных чертежей)</i></p>                                                                                                                                                                                                                                                        | <p>В работе необходимо представить:</p> <p><b>Таблицы:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Сравнительная характеристика разных видов транспорта</li> <li>2. Индекс эффективности логистики РФ в 2012-2016 гг.</li> </ol> <p><b>Рисунки:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Структура грузооборота в РФ, 2016 г.</li> <li>2. Структура перевозки грузов в РФ, 2016 г.</li> <li>3. Модель 1. Традиционная модель управления потоками в грузоперевозке</li> <li>4. Модель 2. Традиционная модель управления потоками в международной грузоперевозке с учетом таможенной границы</li> <li>5. Модель 3. Инновационная модель управления потоками в грузоперевозке</li> <li>6. Модель 4. Инновационная модель управления потоками в грузоперевозке с учетом таможенной границы</li> <li>7. Документ мультимодальной перевозки- FIATA FBL</li> <li>8. Сведения в декларации на товары, имеющие значение для смешанных перевозок</li> <li>9. Режим работы пунктов пропуска через таможенную границу РФ в 2014 г.</li> <li>10. Структура видов пунктов пропуска через таможенную границу в 2014 г.</li> <li>11. Наложение таможенных пломб на транспортное средство</li> <li>12. Проекты «Сухого порта» в г. Владивосток</li> <li>13. Схема проекта «сухого порта» в ОАО «ЮПТ»</li> <li>14. Схема международных транспортных коридоров Российской Федерации</li> <li>15. Ж/д станция Клешиха Новосибирской области</li> </ol> |

|                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                       |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                                                                                                                       | <p>16. Этапы следования груза на ж/д транспорте в г. Томск</p> <p>17. «Дерево проблем». Таможенные барьеры при смешанной грузоперевозке</p>                                           |
| <b>Консультанты по разделам выпускной квалификационной работы</b><br>(с указанием разделов)                                                                                           |                                                                                                                                                                                       |
| <b>Раздел</b>                                                                                                                                                                         | <b>Консультант</b>                                                                                                                                                                    |
| 1.1. Логистические аспекты развития перевозок различными видами транспорта в РФ на современном этапе                                                                                  | Агеева В.В.                                                                                                                                                                           |
| 1.2. Перемещение товаров несколькими видами транспорта: терминологические особенности и практическая реализация комбинированных, интермодальных, мультимодальных, смешанных перевозок | Агеева В.В.                                                                                                                                                                           |
| 1.3. Нормативное регулирование и правоприменительная практика в отношении комбинированных и смешанных перевозок                                                                       | Агеева В.В.                                                                                                                                                                           |
| 2.1. Отражение специфики перемещения товаров комбинированными (смешанными) перевозками в таможенном законодательстве ЕАЭС и РФ                                                        | Агеева В.В.                                                                                                                                                                           |
| 2.2. Особенности таможенного декларирования товаров, перемещаемых комбинированными (смешанными) перевозками                                                                           | Рыбалов С.А.                                                                                                                                                                          |
| 2.3. Особенности таможенного контроля товаров, перемещаемых комбинированными (смешанными) перевозками                                                                                 | Рыбалов С.А.                                                                                                                                                                          |
| 3.1. Анализ организации грузоперевозки разными видами транспорта на примере города Томска                                                                                             | Агеева В.В.                                                                                                                                                                           |
| 3.2. Практические аспекты организации комбинированной (смешанной) перевозки для участников ВЭД                                                                                        | Рыбалов С.А.                                                                                                                                                                          |
| 3.3. Актуальные направления таможенно-логистического развития РФ по оптимизации комбинированных (смешанных) грузоперевозок                                                            | Агеева В.В.                                                                                                                                                                           |
| <b>Названия разделов, которые должны быть написаны на русском и иностранном языках:</b>                                                                                               |                                                                                                                                                                                       |
|                                                                                                                                                                                       | 1.1. Логистические аспекты развития перевозок различными видами транспорта в РФ на современном этапе                                                                                  |
|                                                                                                                                                                                       | 1.2. Перемещение товаров несколькими видами транспорта: терминологические особенности и практическая реализация комбинированных, интермодальных, мультимодальных, смешанных перевозок |
|                                                                                                                                                                                       | 1.3. Нормативное регулирование и правоприменительная практика в отношении комбинированных и смешанных перевозок контроле                                                              |
|                                                                                                                                                                                       | 2.1. Отражение специфики перемещения товаров комбинированными (смешанными) перевозками в таможенном законодательстве ЕАЭС и РФ                                                        |
|                                                                                                                                                                                       | 2.2. Особенности таможенного декларирования товаров, перемещаемых комбинированными (смешанными) перевозками                                                                           |

|  |                                                                                                                            |
|--|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | 2.3. Особенности таможенного контроля товаров, перемещаемых комбинированными (смешанными) перевозками                      |
|  | 3.1. Анализ организации грузоперевозки разными видами транспорта на примере города Томска                                  |
|  | 3.2. Практические аспекты организации комбинированной (смешанной) перевозки для участников ВЭД                             |
|  | 3.3. Актуальные направления таможенно-логистического развития РФ по оптимизации комбинированных (смешанных) грузоперевозок |

|                                                                                          |  |
|------------------------------------------------------------------------------------------|--|
| Дата выдачи задания на выполнение выпускной квалификационной работы по линейному графику |  |
|------------------------------------------------------------------------------------------|--|

**Задание выдал руководитель**

| Должность | ФИО                      | Ученая степень, звание     | Подпись | Дата |
|-----------|--------------------------|----------------------------|---------|------|
| Доцент    | Агеева Вера Валентиновна | Кандидат исторических наук |         |      |

**Задание принял к исполнению студент:**

| Группа | ФИО                          | Подпись | Дата |
|--------|------------------------------|---------|------|
| 11921  | Шильцова Екатерина Андреевна |         |      |

## **ОТЗЫВ**

на выпускную квалификационную работу  
студента гр. 11921

Томского политехнического университета

**Шильцовой Екатерины Андреевны**

**На тему:** Особенности таможенных операций в отношении товаров, перемещаемых комбинированными перевозками

**Актуальность темы** обусловлена особой ролью мультимодальных и интермодальных перевозок во внешнеторговой деятельности РФ и необходимостью совершенствования правового регулирования таможенных операций в отношении товаров, перемещаемых мультимодальными перевозками.

**Оригинальность текста** работы согласно системе «Антиплагиат» составляет **95%**.

**Достоинства работы.** К достоинствам представленного исследования относится детальный анализ нормативно-правовых, терминологических и практических аспектов реализации комбинированных перевозок как в России, так и за рубежом. Внушительный объем проделанной работы (130 страниц) позволил автору обобщить большой массив информации и выявить особенности таможенного оформления и контроля товаров, перемещаемых смешанным транспортом. Результаты проведенного исследования были неоднократно представлены на всероссийских и международных конференциях, а также опубликованы в серии научных статей.

**Недостатки:** работу усилила бы более тщательная проработка методологии исследования. В частности, актуальным было бы применение SWOT-анализа для оценки рисков и преимуществ мультимодальных перевозок. Впрочем, указанная рекомендация не умаляет достоинств выпускной квалификационной работы.

**В процессе выполнения выпускной квалификационной работы**

**Шильцова Е.А.** показала себя как заинтересованный в теме исследователь, аналитик и грамотный специалист в области таможенного дела и внешнеэкономической деятельности.

**По календарному рейтинг-плану студент набрал 40 баллов из 40.**

**Считаю, что выпускная квалификационная работа заслуживает оценки «Отлично», а студент Шильцова Екатерина Андреевна присвоения квалификации специалиста по направлению подготовки «Таможенное дело»**

**Руководитель выпускной квалификационной работы:**

К.и.н., доцент каф. ИФНТ  
должность, ученое звание

\_\_\_\_\_ Агеева В.В.  
подпись Фамилия И.О.

## РЕЦЕНЗИЯ

### на бакалаврскую работу/дипломную работу (проект)/магистерскую диссертацию

|         |                              |
|---------|------------------------------|
| Студент | Шильцова Екатерина Андреевна |
|---------|------------------------------|

|                             |                            |
|-----------------------------|----------------------------|
| Направление / специальность | 38.05.02 «Таможенное дело» |
|-----------------------------|----------------------------|

|         |                                     |          |                                     |
|---------|-------------------------------------|----------|-------------------------------------|
| Кафедра | Истории и философии науки и техники | Институт | Социально - гуманитарных технологий |
|---------|-------------------------------------|----------|-------------------------------------|

|                                                                                                  |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Тема работы                                                                                      |
| «Особенности таможенных операций в отношении товаров, перемещаемых комбинированными перевозками» |

Представленная на рецензию работа содержит пояснительную записку на \_\_\_\_\_ листах, \_\_\_\_\_ листов графической части на формате \_\_\_\_\_, Работа выполнена в соответствии с заданием и в полном объеме.

Рецензируемая работа содержит три главы.

|                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| В первой главе/разделе рассмотрены/представлены/описаны и т.д.:                                                                                                                                                                                                                     |
| Логистический аспект организации комбинированных (смешанных) перевозок, их международное и национальное законодательное регулирование, а также терминологические особенности. Определено место таможенных органов в реализации международной смешанной (комбинированной) перевозки. |

|                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Во второй главе/разделе рассмотрены/представлены/описаны и т.д.:                                                                                                                                                                                                           |
| Особенности таможенного декларирования и таможенного контроля товаров, перемещаемых смешанными (комбинированными) перевозками, в том числе порядок организации погрузочно-разгрузочных работ, помещение под процедуру таможенного транзита, а также условия ее выполнения. |

|                                                                                                                                              |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| В третьей главе/разделе рассмотрены/представлены/описаны и т.д.:                                                                             |
| Направления таможенно-логистического развития и оптимизации смешанных (комбинированных) перевозок, практические рекомендации участникам ВЭД. |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Оценка работы рецензентом в целом (указывается мнение рецензента о работе в целом: степень раскрытия тематики, актуальность, практическая значимость и т.д., дается оценка достижения каждого из запланированных результатов обучения по образовательной программе. Необходимо указать недостатки и замечания работы):                                               |
| Тема выпускной квалификационной работы Шильцовой Е.А. является достаточно актуальной в настоящий момент, так как смешанные перевозки повсеместно используются в международной торговле. Целью применения данного типа грузоперевозок является оптимизация временных и финансовых затрат на перемещение товара, в которой таможенные органы играют немаловажную роль. |
| В дипломной работе подробно рассмотрены как международные, так и национальные особенности осуществления перевозок разными видами транспорта, определены их разногласия и проблемные стороны. Особое внимание уделено различиям между российским и мировым нормативно-правовым регулированием данного типа грузоперевозок.                                            |

Автор системно рассматривает процесс выполнения таможенных формальностей на разном этапе организации смешанных перевозок, однако полагается преимущественно на теоретические источники, что является причиной незначительных несоответствий с практической точки зрения, которые скорректируются с опытом работы в данной сфере.

Студентка достаточно хорошо ориентируется в теме международных транспортных перевозок, знает правила их осуществления, в том числе и таможенного оформления.

Дипломная работа является результатом долгой работы и глубокого изучения как научных трудов в области транспортной логистики, так и таможенного законодательства, и множества нормативно-правовых актов, регулирующих транспортные правила на разных уровнях: международном и национальном.

Использованные источники информации достоверны, а выводы логичны и обоснованы. Практические рекомендации выбраны правильно, некоторые из них в настоящий момент находятся на стадии реализации.

Таким образом, данная выпускная классификационная работа актуальна, детально изучена и логично структурирована. Существенных недостатков не имеет, однако имеет потенциал дальнейшего изучения и развития.

Хочется отметить качественную переработку сложной информации и ее интерпретацию в графическом формате: многие таблицы, модели и рисунки спроектированы автором дипломной работы.

Считаю тему смешанных перевозок и их особенности таможенного оформления раскрытой, дискуссионной и актуальной, выполненной качественно и заслуживающей оценки «отлично» с присвоением ее автору, Шильцовой Екатерине Андреевне, квалификации «специалист» по специальности «Таможенное дело».

Выполненная работа может быть признана законченной квалификационной работой, соответствующей всем требованиям, а ее автор,

Шильцова Е.А.

заслуживает оценки:

отлично

и присуждения степени/квалификации бакалавра/специалиста/магистра по:

направление / специальность

«Таможенное дело»

Рецензент:

Директор

ООО «ВЭД-лидер»

/ Рыбалов

Сергей Александрович

М.П. (организации-места работы рецензента)

« \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2017 г.

## Реферат

Выпускная квалификационная работа 127 страниц, 17 рисунков, 2 таблицы, 74 источника.

**Ключевые слова:** смешанные (комбинированные) перевозки, транспортная логистика, таможенное законодательство, международные грузоперевозки, транспортное законодательство, внешнеэкономическая деятельность, таможенное дело, таможенное регулирование.

**Объектом** исследования является государственное регулирование и внешнеэкономическая практика реализации комбинированных перевозок в России и в мире.

**Целью** работы является сравнительный анализ терминологических, нормативно-правовых и организационных особенностей регулирования комбинированных перевозок в российской и международной практике, для выявления перспективных направлений развития данного типа перевозок в России, а также таможенных формальностей, осуществляемых в их отношении.

В процессе исследования было выяснено, что смешанные (комбинированные) перевозки являются основной тенденцией развития рынка транспортных услуг как на мировом, так и на национальном уровне; освещены организационные и правовые проблемы таможенного регулирования данного типа грузоперевозок вследствие их межвидовой сущности, отсутствия гармонизированного и унифицированного законодательного транспортного регулирования, в том числе и по терминологической стороне вопроса.

**Результатом работы** стало комплексное исследование особенностей таможенного регулирования смешанных (комбинированных) перевозок в России, а также формулирование таможенно-логистических направлений их дальнейшего развития.

**Областью применения** является сфера внешнеэкономической деятельности, логистика (транспортная, таможенная, логистика предприятия), таможенное дело, сфера транспортно-экспедиторской деятельности.

**Практическая значимость** работы заключается в возможности использования ее результатов как в работе таможенных органов, так и в качестве рекомендаций участникам ВЭД. Выводы данной дипломной работы могут также использоваться авторами научных работ в данной области для дальнейшего исследования и развития темы регулирования международных смешанных перевозок в Российской Федерации.

## **СОКРАЩЕНИЯ, ИСПОЛЬЗУЕМЫЕ В РАБОТЕ:**

**ВЭД** – внешнеэкономическая деятельность

**ЕАЭС** – Евразийский Экономический Союз

**ТС** – Таможенный Союз

**ОСП** – оператор смешанной перевозки

**ППР** – погрузочно-разгрузочные работы

**ТК** – Таможенный кодекс

**ФИАТА** - Международная федерация экспедиторских ассоциаций

## Оглавление

|                                                                                                                                                                                                    |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Введение.....                                                                                                                                                                                      | 15 |
| Глава I. Терминологическое и нормативно-правовое регулирование<br>комбинированных, интермодальных, мультимодальных и смешанных<br>перевозок.....                                                   | 27 |
| 1.1. Логистические аспекты развития перевозок различными видами<br>транспорта в РФ на современном этапе.....                                                                                       | 27 |
| 1.1.1 Структура российских грузоперевозок и их особенности .....                                                                                                                                   | 27 |
| 1.1.2 Уровень развития рынка транспортных услуг в России.<br>Мультимодальная перевозка как мировая и российская тенденция<br>развития.....                                                         | 34 |
| 1.1.3 Место и роль таможни в транспортной логистике.....                                                                                                                                           | 38 |
| 1.2 Перемещение товаров несколькими видами транспорта:<br>терминологические особенности и практическая реализация<br>комбинированных, интермодальных, мультимодальных, смешанных<br>перевозок..... | 44 |
| 1.2.1. Терминологические особенности и практическая реализация<br>комбинированных, интермодальных, мультимодальных, смешанных<br>перевозок в России.....                                           | 44 |
| 1.2.2. Терминологические особенности комбинированных,<br>интермодальных, мультимодальных, смешанных перевозок в мире.....                                                                          | 48 |
| 1.3 Нормативное регулирование и правоприменительная практика в<br>отношении комбинированных и смешанных перевозок .....                                                                            | 52 |
| 1.3.1 Международное нормативное регулирование комбинированных и<br>смешанных перевозок.....                                                                                                        | 52 |
| 1.3.2 Национальное нормативное регулирование комбинированных и<br>смешанных перевозок.....                                                                                                         | 59 |

|                                                                                                                                                          |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Глава 2. Таможенные операции в отношении товаров, перемещаемых<br>комбинированными (смешанными) перевозками.....                                         | 64 |
| 2.1 Отражение специфики перемещения товаров комбинированными<br>(смешанными) перевозками в таможенном законодательстве ЕАЭС и РФ                         | 64 |
| 2.1.1 Отражение специфики перемещения товаров комбинированными<br>(смешанными) перевозками в таможенном законодательстве ЕАЭС.....                       | 64 |
| 2.1.2 Отражение специфики перемещения товаров комбинированными<br>(смешанными) перевозками в таможенном законодательстве РФ .....                        | 69 |
| 2.2 Особенности таможенного декларирования товаров, перемещаемых<br>комбинированными (смешанными) перевозками .....                                      | 73 |
| 2.2.1 Виды представляемых документов таможенным органам о товаре,<br>перемещаемом комбинированными (смешанными) перевозками .....                        | 73 |
| 2.2.2 Сведения о смешанной грузоперевозке, указываемые в таможенной<br>декларации .....                                                                  | 79 |
| 2.3 Особенности таможенного контроля товаров, перемещаемых<br>комбинированными (смешанными) перевозками .....                                            | 87 |
| 2.3.1. Прибытие/убытие, предварительное уведомление о товарах,<br>перемещаемых разными видами транспорта .....                                           | 87 |
| 2.3.2. Логистизация таможенного дела: места прибытия и убытия<br>транспортных средств на таможенную территорию .....                                     | 90 |
| 2.3.3. Таможенный контроль и система управления рисками,<br>используемые при таможенных формальностях, связанных со<br>смешанными грузоперевозками ..... | 92 |
| 2.3.4. Грузовые операции с товаром, перевозимым комбинированным<br>(смешанным) транспортом, осуществляемые под таможенным контролем<br>.....             | 95 |
| 2.3.5. Таможенные правила организации контейнерной перевозки.....                                                                                        | 98 |

|                                                                                                                                            |     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 2.3.6. Порядок организации процедуры таможенного транзита для товаров, перемещаемых комбинированными (смешанными) перевозками .....        | 100 |
| 2.3.7. Практическая реализация и проблемы таможенных операций с товарами, перемещаемыми комбинированным (смешанным) транспортом .....      | 103 |
| Глава 3. Алгоритмы совершенствования таможенных операций, связанных с осуществлением комбинированных (смешанных) грузоперевозок в РФ ..... | 112 |
| 3.1 Анализ организации грузоперевозки разными видами транспорта на примере города Томска .....                                             | 112 |
| 3.2 Практические аспекты организации комбинированной (смешанной) перевозки для участников ВЭД.....                                         | 117 |
| 3.3 Актуальные направления таможенно-логистического развития РФ по оптимизации комбинированных (смешанных) грузоперевозок .....            | 121 |
| Заключение .....                                                                                                                           | 125 |
| СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ И ИСТОЧНИКОВ .....                                                                                        | 128 |

## **Введение**

Вопрос развития международных грузоперевозок является актуальным с момента возникновения международного разделения труда. Миллиарды тонн товаров различных наименований, стоимости и объема перевозятся через границы Российской Федерации каждый год.

Процесс организации международной грузоперевозки включает в себя много этапов, начиная с заключения внешнеэкономической сделки участниками внешнеэкономической деятельности (далее – ВЭД), заканчивая таможенным выпуском товара на территорию Евразийского экономического союза (далее ЕАЭС). На каждом этапе международной перевозки владелец груза решает множество задач: выбор маршрута перевозки, способа транспортировки, выбор вида транспортного средства, выбор перевозчика, либо экспедитора, который включает в себя заключение договора международной перевозки, его содержание с полным перечнем прав и обязанностей транспортной компании по транспортировке, экспедированию, осуществлению погрузо-разгрузочных операций, а также таможенной очистке и таможенному оформлению ввоза товара на территорию покупателя – каждое действие на пути следования товара с транспортным средством должно быть согласовано для того, чтобы этот товар приехал к получателю в целостности, точно в срок и с минимальными затратами.

Усложнение международных грузоперевозок в настоящее время обусловлено развитием транспортной логистики, ее принципов и моделей, а также усложнением внешнеэкономических связей. Международный уровень коммерческих взаимоотношений требует особого внимания к документальному оформлению, ее унификации, переводу на национальный язык и выполнению иных национальных и международных формальностей. В совокупности с данными требованиями растет и спектр предлагаемых транспортных услуг, их комплексность и многообразие.

Так, тенденцией настоящего времени является использование нескольких видов транспорта в грузоперевозке, которое может организовываться как

последовательно, так и одной компании по одному договору перевозки. Обозначается этот вид грузоперевозок терминами «смешанные грузоперевозки» и аналогичными ему «комбинированные», «интермодальные», «мультимодальные» грузоперевозки – различаются они режимом ответственностью перевозчика, способом перевозки и перечнем транспортных услуг.

Общеупотребляемый термин «смешанные грузоперевозки» все чаще используется специалистами в сфере экспортно-импортных грузоперевозок, и этому есть достаточно явная причина: согласно международным данным, 90% мировых грузоперевозок осуществляется, по крайней мере, двумя видами транспорта<sup>1</sup>. Данный факт объясняется контейнеризацией мировых грузоперевозок, позволяющей с меньшими затратами осуществлять смену одного вида транспорта другим, а также повсеместным внедрением принципов логистики в существующие процессы. Так, отсутствие дорог для прямого сообщения больше не является неразрешимой проблемой – грузы довозятся «от двери до двери» всеми видами транспорта, доступными на той или иной части маршрутного пути.

Комбинированная (смешанная) перевозка может осуществляться последовательно, с передачей груза от одного перевозчика к другому, так и под ответственностью одной компании. В данном случае речь идет о следующем этапе развития комбинированных перевозок – мультимодальные перевозки.

Они представляют собой транспортировку груза различными видами транспорта под ответственностью оператора смешанных перевозок (далее – ОСП) с использованием единого перевозочного документа. Данный тип грузоперевозки преимущественно осуществляется 3-<sup>rd</sup> операторами и представляют собой качественно новый уровень международных грузоперевозок.

---

<sup>1</sup> UNCTAD Review of maritime transport-2016, UNATED NATIONS. – New York and Geneva. 2016. 2-18 с. [Электронный ресурс]: URL: <http://lpi.worldbank.org/international/global> (дата обращения 23.03.2017)

Аналогичные мультимодальным перевозкам и являющиеся их вариацией – интермодальные перевозки – транспортировка груза в укрупненной грузовой единице (контейнере) набирают все большую популярность и в нашей стране.

Однако в практическом применении этих видов перевозок на разном этапе организации возникают сложные проблемы.

Первая, это вопрос о международном регулировании мультимодальных (смешанных) перевозок, введение единых правил их осуществления, принятие законодательной основы, которая могла бы стать аналогом для национальных норм. Суть проблемы заключается в том, что представленная в 1980 году в г. Женева «Конвенция о смешанных (мультимодальных) перевозках»<sup>2</sup> осталась не принятой в мировом сообществе. Оказалось, что принятие единых транспортных правил требует отмены или полного пересмотра правовых норм всех существующих транспортных конвенций (автомобильные перевозки, железнодорожные перевозки, воздушные и морские перевозки), которые за десятилетия своего существования плотно вошли в использование всеми странами.

Как в теории, так и на практике, процесс регулирования грузоперевозок разных видов транспорта существенно отличается. Документальное оформление разнится по формам, срокам предоставления и нормам ответственности. Даже таможенное оформление разных типов перевозок имеет разные требования и условия.

Так, в настоящее время единое нормативное регулирование смешанных (комбинированных) перевозок осуществляется путем внесения поправок и статей в действующие транспортные конвенции.

Вторая проблема применения смешанных перевозок связана с отсутствием единого терминологического понимания этого типа перевозок. До сих пор нет утвержденных и закрепленных терминов «интермодальная

---

<sup>2</sup> Конвенция Организации Объединенных Наций о международных смешанных перевозках грузов (Заключена в г. Женеве 24.05.1980 г.) // Международное частное право. Сборник документов.- М.: БЕК. 1997.

перевозка», «смешанная перевозка», «комбинированная перевозка», «мультимодальная перевозка». Национальное законодательство предлагает нам использовать также такие понятия как «непрямое смешанное сообщение», «прямое смешанное сообщение» и «смешанное сообщение».

Таким образом, имеющиеся несоответствия и отсутствие нормативного закрепления феномена смешанных перевозок сдерживают их развитие и совершенствование. Анализ и описанию этой проблемы посвящено много научных работ в области логистики как международных, так и российских авторов, предлагающих разные решения (основные из них будут представлены ниже) для налаживания единого материального и информационного логистического канала транспортировки товара от отправителя к получателю в международном сообщении.

Однако место и роль таможенного регулирования данного типа грузоперевозок авторами освещается недостаточно явно и подробно. Зачастую они просто указывают и подтверждают, что таможенные формальности усложняют процесс транспортировки груза, но не дают каких-либо комментариев по этому поводу.

В связи этим, становится **актуальной проблема исследования** таможенных особенностей оформления и контроля товаров, перемещаемых смешанным (комбинированным) транспортом.

Какое место занимают таможенные органы в международной перевозке товаров? Выделяется ли такой тип грузоперевозки в таможенном законодательстве? Существуют ли особые правила таможенного декларирования и таможенного контроля смешанных перевозок? Какие действия предпринимают должностные лица таможенных органов для ускорения совершения таможенных формальностей в отношении товаров, перевозимых двумя и более видами транспорта? Какие моменты таможенного регулирования смешанных перевозок важны для государства? Получение ответов на все эти вопросы и есть актуальность данной работы.

Согласно принятой Российской Федерацией Международной конвенции «По упрощению и гармонизации таможенных процедур»<sup>3</sup>, целью таможенных органов нашей страны является упрощение таможенных операций с целью их ускорения и переноса на таможенный контроль после выпуска товаров при сохранении высокого уровня соблюдения таможенного законодательства.

Исходя из этого, можно заключить, что национальное таможенное регулирование смешанных грузоперевозок должно способствовать ускорению прохождения операций по их декларированию и таможенному контролю. Но на практике, наоборот, зачастую говорится о дополнительном «грузе» таможенных формальностей, с которыми сталкиваются декларанты и перевозчики прямого смешанного сообщения.

**Объект исследования:** государственное регулирование и внешнеэкономическая практика реализации комбинированных перевозок в России и в мире.

**Предмет исследования:** терминологическая, нормативно-правовая и организационная специфика осуществления комбинированных перевозок, включая трудности и перспективы развития данного типа перевозок в России и в мире.

**Цель** настоящего исследования – сравнительный анализ терминологических, нормативно-правовых и организационных особенностей регулирования комбинированных перевозок в российской и международной практике, для выявления перспективных направлений развития данного типа перевозок в России, а также таможенных формальностей, осуществляемых в их отношении.

#### **Задачи:**

- 1) Оценить логистические аспекты развития перевозок различными видами транспорта в России: их структуру, уровень развития рынка;

---

<sup>3</sup> Международная конвенция «Об упрощении и гармонизации таможенных процедур» от 18 мая 1973 года (в редакции Протокола о внесении изменений в Международную конвенцию об упрощении и гармонизации таможенных процедур от 26 июня 1999 года) [Электронный ресурс]: Таможня.ру // [http://www.tamognia.ru/doc\\_base/document.php?id=1571053](http://www.tamognia.ru/doc_base/document.php?id=1571053) (дата обращения 05.02.2017)

- 2) Проанализировать международное и национальное законодательство, регулирующие смешанные (комбинированные) перевозки;
- 3) Сравнить терминологию смешанных перевозок, применяемую как на международном уровне, так и на национальном;
- 4) Выявить особенности таможенного регулирования товаров, перемещаемых смешанными (комбинированными) перевозками на этапах декларирования и таможенного контроля;
- 5) Рассмотреть организацию международной смешанной (комбинированной) перевозки на примере города Томска;
- 6) Разработать общие рекомендации по таможенному аспекту организации смешанной (комбинированной) перевозки для участников ВЭД;
- 7) Сформулировать и обобщить основные направления таможенно-логистического развития РФ по оптимизации смешанных (комбинированных) перевозок.

#### **Степень изученности проблемы исследования:**

Общетеоретическим и практическим вопросам организации международной комбинированной (смешанной) перевозки уделено много внимания в научной литературе и информационно – аналитическом поле.

Основу дипломного исследования составили научные публикации в различных экономических и юридических журналах, а также в сборниках научно – практических конференций.

Следует отметить, что особо детально изучены правовые и логистические аспекты организации мультимодальных перевозок. Авторами широко рассматриваются вопросы как проблемы единой терминологии смешанных перевозок, так и единого нормативного регулирования.

Так, вопросам терминологии смешанных перевозок посвящен достаточно большой объем научных работ. Особенно в этой области хочется

выделить таких авторов как Астафьев А.В, Зайцев Т.А., Стеблецов Д.Е.<sup>4</sup>, а также Лимонов Э.Л.<sup>5</sup>, Милославская С.В., Плужников К.И.<sup>6</sup>, Морозова О.Ю.<sup>7</sup>, Никифоров В.С.<sup>8</sup>, Николашин В.М.<sup>9</sup> Авторами были предложены разные интерпретации понятий «смешанная», «комбинированная», «мультимодальная», «интермодальная» перевозка, даны пояснения и выделены основные общие особенности каждого понятия.

Правовое регулирование смешанных (комбинированных) перевозок, анализ международных правовых источников широко рассмотрено в публикациях Василенок Л.В, Негреевой В.В.<sup>10</sup>, Левикова Г.А., Тарабанько В.В.<sup>11</sup>, Бутаковой Н.А.<sup>12</sup> и других авторов.

Особенно хочется выделить работы Бутаковой Н.А. В своих научных трудах автор детально рассматривает международные особенности мультимодальной перевозки, использует компаративный подход в изучении их правового регулирования на мировом и национальном уровне<sup>13</sup>, в том числе многие работы посвящены документальному сопровождению смешанной перевозки и вопросам ответственности сторон<sup>14</sup>.

Что касается анализа мирового рынка транспортных услуг и транспортно-экспедиторской деятельности, то публикации Холопова В.А.<sup>15</sup> широко

---

<sup>4</sup> Астафьев А.В, Зайцев Т.А., Стеблецов Д.Е. Разночтения в толковании терминологии смешанных перевозок // Ассоциация Высших учебных заведений транспорта. МИИТ. – М.: 2014 г. С.3-7.

<sup>5</sup> Лимонов Э.Л. Внешнеторговые операции морского транспорта и мультимодальные перевозки. СПб.: ООО «Модуль», 2009.

<sup>6</sup> Милославская С.В., Плужников К.И. Мультимодальные и интермодальные перевозки: учеб. пособие. М.: РосКонсульт. 2001.

<sup>7</sup> Морозова О.Ю. Мультимодальные перевозки: к вопросу о разграничении понятий международных перевозок // Современная наука: актуальные проблемы теории и практики. серия: познание: сб. статей. – УрГУПС. – С. 8-12.

<sup>8</sup> Никифоров В.С. Мультимодальные перевозки и транспортная логистика: учеб. пособие. М.: ТрансЛит. 2007

<sup>9</sup> Сервис на транспорте: учеб. пособие / Под. редакцией проф. В.М. Николашина М.: Академия, 2008.

<sup>10</sup> Василенок Л.В, Негреева В.В. Организация интермодальных перевозок: международный и российский опыт // Научный журнал НИУ ИТМО. Серия «Экономика и экологический менеджмент». 2015. №4. С.77-88

<sup>11</sup> Левилов Г.А., Тарабанько В.В. Смешанные перевозки (состояние, проблемы, тенденции): учеб. пособие. – М.: РКонсульт, 2006

<sup>12</sup> Бутакова Н.А. Современные особенности развития мультимодальной перевозки грузов в международной торговле // Управленческое консультирование. 2015. № 10 (82). С. 32-39.

<sup>13</sup> Бутакова Н.А. Правовое регулирование мультимодальной перевозки грузов: компаративный подход: дис. на соиск. учен. степ. д-ра. юрид. наук: 12.00.03/ Бутакова Надежда Александровна – Москва, 2019. – 495 с.

<sup>14</sup> Бутакова Н.А. Мультимодальный коносамент: проблема ответственности сторон // Гражданское право. 2014. № 2. С. 30-32.

<sup>15</sup> Экономика и организация внешнеторговых перевозок: учеб. для вузов / Под редакцией К.В.Холопова. – М.: Юристъ. 2000. С.67-69.

исследуют эту тему. Отличным примером является работа «Экспедиторские документы ФИАТА в международной и внешней торговле»<sup>16</sup>, «Проблемы и направления регулирования международной и национальной транспортно-экспедиторской деятельности в России»<sup>17</sup>. Транспортный рынок также освещали в своих статьях Эрлих Н.В., Эрлих А.В.<sup>18</sup>, Серебрякова М.Ю.<sup>19</sup>, Печеная Н.П., Калашникова И.В.<sup>20</sup>, Плужников К.И.<sup>21</sup>, Багапов Л.Р.<sup>22</sup>

Важно отметить тот факт, что несмотря на тот факт, что научные труды в большей мере посвящены логистическому и организационному аспекту развития смешанных (комбинированных) перевозок и анализу их возможной оптимизации, авторы упоминают о важной роли таможенных формальностей при пересечении таможенной границы государства, но не уделяют им должного внимания.

При этом, научные исследования в области таможенного дела в сфере грузоперевозок различными видами транспорта также существуют, и посвящены они конкретным элементам развития таможенного регулирования международных перемещений товаров. К примеру, Бякин Г.И.<sup>23</sup> предлагает внедрить диспетчерскую систему таможенного контроля за таможенным транзитом на основе глобального позиционирования, а Ежгуров В.Н.<sup>24</sup> основывает свои предположения на программных средствах автоматизации

---

<sup>16</sup> Холопов К.В. Экспедиторские документы ФИАТА в международной и внешней торговле // Российский внешнеэкономический вестник. 2014. № 1. С. 50-57.

<sup>17</sup> Холопов К.В., Соколова О.В. Проблемы и направления регулирования международной и национальной транспортно-экспедиторской деятельности в России // Российский внешнеэкономический вестник. 2012. № 8. С. 58-67.

<sup>18</sup> Эрлих Н.В., Эрлих А.В. Комбинированные услуги завоевывают транспортный рынок // Вестник транспорта Поволжья. 2016. № 3 (57). С. 67-70.

<sup>19</sup> Серебрякова М.Ю. Анализ рынка транспортных услуг // Научное сообщество студентов XXI столетия. Экономические науки: сб. ст. по мат. XL междунар. студ. науч.-практ. конф. № 3(40). С. 4-15.

<sup>20</sup> Печеная Н.П., Калашникова И.В. Узловые проблемы транспортно-экспедиционного бизнеса. // Научно-техническое и экономическое сотрудничество стран АТР в XXI веке. 2014. Т. 2. С. 311-314.

<sup>21</sup> Транспортное экспедирование: учеб. для транспортных вузов / Под общей редакцией К.И. Плужникова. М.: РосКонсульт, 2006.

<sup>22</sup> Багапов Л.Р. Проблемы транспортной логистики и грузоперевозок автомобильным транспортом в России // Вестник молодых ученых СГЭУ. 2016. №1. (33). С.26-31.

<sup>23</sup> Бякин Г.И. Диспетчерская система таможенного контроля за таможенным транзитом на основе глобального позиционирования // Ученые записки Санкт-Петербургского имени В.Б. Бобкова филиала Российской таможенной академии. 2014. № 4 (52). С. 34-43.

<sup>24</sup> Ежгуров В.Н. Программные средства автоматизации мультимодальных грузоперевозок в рамках международных транспортных коридоров // Вестник государственного университета морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова. 2013. № 1 (20). С. 73-77.

мультимодальных грузоперевозок в рамках международных транспортных коридоров.

Отдельные исследования Гришковой Ю.С., Полухина И.В.<sup>25</sup> посвящены проблемам и перспективам функционирования таможенно-логистических терминалов, а Матвеевой О.П.<sup>26</sup> – развитию таможенно-логистической инфраструктуры.

Таким образом, научная литература в данной области еще раз подтверждает необходимость взаимосвязи логистики и таможенного дела в процессе организации смешанной (комбинированной) грузоперевозки.

Важную роль в написании дипломной работы сыграли нормативно-правовые акты международного, регионального и национального уровней. К основным из них отнесем Международную Конвенцию ООН «О международных смешанных перевозках грузов»<sup>27</sup>, Международную Конвенцию ООН «О договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов»<sup>28</sup>, а также иные международные транспортные конвенции.

На региональном уровне важное значение стоит придать Таможенному Кодексу ЕАЭС<sup>29</sup>, а также многочисленным Решениям Коллегии ЕЭК и действующим Решениям Комиссии ТС в сфере таможенного декларирования и порядка таможенного контроля товаров, перемещаемых различными видами транспорта.

---

<sup>25</sup> Гришкова Ю.С., Полухин И.В. Проблемы и перспективы функционирования таможенно-логистических терминалов // Логистические системы в глобальной экономике. 2015. № 5. С. 500-502.

<sup>26</sup> Матвеева О.П., Алейников И.А. Развитие таможенно-логистической инфраструктуры как фактор повышения качества инструментов таможенного регулирования: региональный аспект // Вестник Белгородского университета кооперации, экономики и права. 2016. № 4 (60). С. 146-160.

<sup>27</sup> Конвенция Организации Объединенных Наций о международных смешанных перевозках грузов (Заключена в г. Женеве 24.05.1980 г.) // Международное частное право. Сборник документов. - М.: БЕК. 1997.

<sup>28</sup> Конвенция Организации Объединенных Наций о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов" ("Роттердамские правила") (Заключена в г. Нью-Йорке 11.12.2008) (Документ не вступил в силу. Российская федерация не участвует) [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» (дата обращения 10.04.2017)

<sup>29</sup> Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (Приложение N 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза (подписан в г. Москва 11.04.17 г.) Принят Решением Межгосударственного Совета Евразийского экономического сообщества. Документ вступает в силу 1 июля 2017 г. [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» (дата обращения 10.06.2017)

Значимым национальным нормативно-правовым актом является Приказ ФТС № 1221 от 01.10.2008<sup>30</sup>, Проект закона «О смешанных (комбинированных) перевозках»<sup>31</sup>, а также ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности» от 30.06.2003 №87-ФЗ<sup>32</sup>.

Не теряют свою актуальность и группа Интернет-источников, представленная публицистическими статьями, информационно-аналитическими перечнями и отчетами, как, к примеру, «Обзор морского транспорта-2016»<sup>33</sup>

**Методологическую основу исследования** составили как общенаучные, так и специальные научные методы.

В основу работы положен логико-структурный подход в рамках системного анализа, позволивший проследить проблемы, возникающие при выполнении таможенных формальностей на разном этапе организации смешанной перевозки. Проблемный анализ также дал нам возможность определить проблемные области нашей темы и сформулировать перспективные направления их развития.

Статистический метод позволил количественно и качественно оценить структуру международных грузоперевозок на основе которой были сделаны гипотезы насчет актуальности смешанных перевозок в РФ.

Количественный анализ был использован при работе с нормативно-правовыми документами для определения их общих закономерностей и различий.

Метод формализации дал возможность наглядно представить различия прямого смешанного и непрямого смешанного сообщений.

---

<sup>30</sup> Приказ ФТС РФ от 01.10.2008 г. N 1221 «О решении коллегии ФТС России от 29.08.2008 г. "О проекте Концепции таможенного оформления и таможенного контроля товаров в местах, приближенных к государственной границе РФ» [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс»

<sup>31</sup> Проект Закона РФ о смешанных (комбинированных) перевозках [Электронный ресурс] // URL: <http://economy.gov.ru> (дата обращения 14.03.2017)

<sup>32</sup> Федеральный закон от 30.06.2003 N 87-ФЗ (ред. от 06.07.2016) "О транспортно-экспедиционной деятельности"// СЗ РФ. 2003. - № 27 (часть I).

<sup>33</sup> Review of maritime transport-2016, UNATED NATIONS. – New York and Geneva. 2016. 2-18 с. [Электронный ресурс]: URL: [http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2016\\_en.pdf](http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2016_en.pdf) (дата обращения 10.04.2017)

Применение аналитического метода было целесообразно для выделения из общего порядка прохождения процедуры таможенного оформления и таможенного контроля тех правовых действий, которые относятся непосредственно к осуществлению смешанных (комбинированных) перевозок.

**Выпускная квалификационная работа** состоит из введения, основной части, заключения и приложений. Основная часть представлена тремя главами.

В первой главе была рассмотрена логистическая сторона процесса организации комбинированных (смешанных) перевозок, а именно: их структура, уровень развития рынка транспортных услуг в Российской Федерации, дана оценка преимуществ мультимодальной перевозки, а также сформулировано место и роль таможенных органов в системе международных перевозок и в логистике. По результатам первой главы были созданы модели традиционной и инновационной международной грузоперевозки, доказана непосредственная роль таможни в оптимизации логистических каналов международных товарных потоков, а также актуальность использования смешанной (комбинированной) перевозки в Российской Федерации.

Вторая глава посвящена анализу особенностей таможенных операций, связанных с товаром, перемещаемым двумя и более видами транспорта на разных этапах организации перевозки – от предварительного декларирования до выпуска товара в свободное обращение. Итогом работы над этой главой стало определение того, что смешанные перевозки все-таки имеют свои формальности при прохождении через таможенную границу, однако таможенное законодательство регулирует их путем внесения примечаний, подпунктов и оговорок в существующие правовые документы, коренным образом не видоизменяя их. Несомненным прогрессом в развитии смешанных перевозок можно оценить логистизацию таможенного дела, развитие таможенной инфраструктуры и пунктов пропуска, приближенных к границе РФ.

Третья глава содержит практические рекомендации участникам ВЭД по соблюдению таможенных формальностей, а также посвящена актуальным направлениям таможенно-логистического развития РФ по оптимизации смешанных перевозок, в том числе и на примере города Томска.

**Практическая значимость полученных результатов** исследования состоит в получении необходимых знаний о таможенном оформлении и таможенном контроле смешанных перевозок как в работе таможенных органов, так и в качестве рекомендаций участникам ВЭД. Выводы данной дипломной работы могут также использоваться авторами научных работ в данной области для дальнейшего исследования и развития темы регулирования международных смешанных перевозок в Российской Федерации.

Таким образом, в результате поставленной цели и выполнении указанных задач, итогом работы будет комплексное исследование особенностей таможенного регулирования смешанных перевозок в России, а также формулирование таможенно-логистических направлений их дальнейшего развития.

# **Глава I. Терминологическое и нормативно-правовое регулирование комбинированных, интермодальных, мультимодальных и смешанных перевозок**

## **1.1. Логистические аспекты развития перевозок различными видами транспорта в РФ на современном этапе**

### **1.1.1 Структура российских грузоперевозок и их особенности**

В настоящее время рынок транспортных услуг в Российской Федерации представлен разнородными компаниями, осуществляющими грузоперевозки как внутри страны, так и за ее пределами. Структура и система таких услуг неупорядоченная, так как в понятие «транспортная услуга<sup>34</sup>» сейчас включается не только перевозка груза или пассажира, но дополнительные операции, связанные с перевозочным процессом, такие как погрузочно-разгрузочные работы, хранение груза, прокат транспортного средства или контейнера, экспедиция<sup>35</sup> и прочие. Осложняет классификацию и то, что перевозку груза можно осуществлять разными видами транспорта, которые имеют свои особенности и требования к оформлению. Таким образом, транспортные компании могут предлагать как комплексные услуги, так и специализироваться на конкретном виде транспорта, перевозимом грузе, территории.

Данный факт также затрудняет измерение структуры грузоперевозки по видам транспорта в том случае, когда транспортировка осуществляется комбинированно, то есть несколькими видами транспорта последовательно (еще сложнее – с пересечением государственной границы). Статистика обычно учитывает только основную перевозку, то есть один вид транспорта. Поэтому получить достоверную статистику по смешанным перевозкам нельзя, можно лишь сопоставить данные по длительности и тоннажу грузоперевозок разными видами транспорта в отдельности. Еще одна причина сложности их

---

<sup>34</sup> Национальный стандарт Российской Федерации «Услуги транспортные. Термины и определения» ГОСТ Р 51006-96 (принят в качестве межгосударственного стандарта ГОСТ 30596-97). – М.: ИПК Издательство стандартов. 1997

<sup>35</sup> Национальный стандарт Российской Федерации «Услуги транспортно-экспедиторские. Общие требования (с Изменением N 1) ГОСТ Р 52298-2004. – М.: ИПК Издательство стандартов. 2005

измерения – отсутствие их единой классификации и нормативного закрепления. Но об этом подробно будет рассказано в следующих пунктах главы.

Среднегодовая динамика грузооборота, его объемы и краткая характеристика публикуются ежегодно Федеральной службой государственной статистики. Для первичных выводов нам достаточно три вида показателей: структуры перевозки грузов, структуры грузооборота и перевозки грузов контейнерами по отдельным видам транспорта.

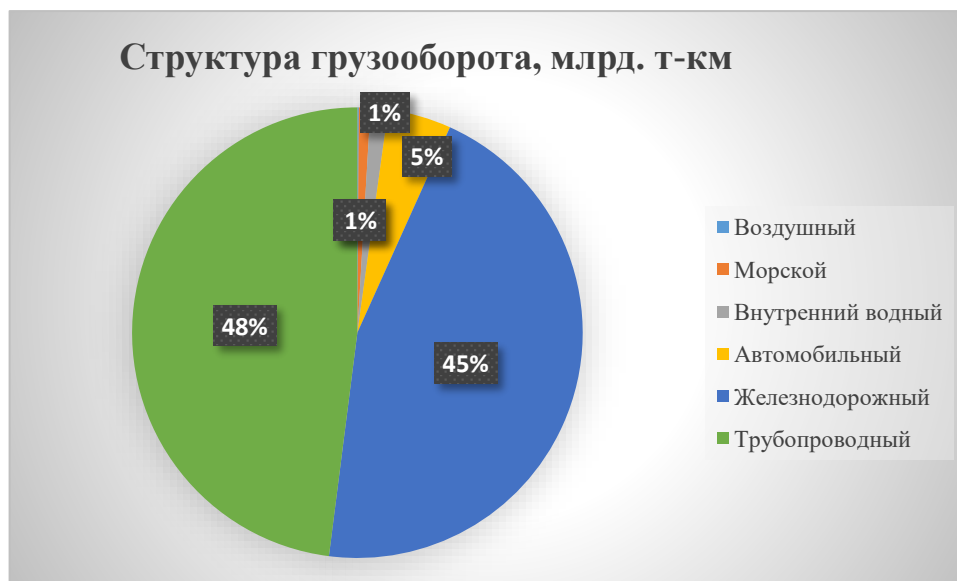
В Российской Федерации на протяжении многих лет основу грузовых перевозок составляют три вида транспорта: трубопроводный, железнодорожный и автомобильный. Конкуренция между ними обусловлена категорией груза, его объемом и дальностью перевозки. Чем выше добавленная стоимость товара, тем вероятней, что груз будет транспортироваться воздушным транспортом. По состоянию на конец 2016 года Российский статистический ежегодник опубликовал следующие данные о структуре грузооборота. Первое место занимает трубопроводный транспорт – 2444 миллионов тонно-километров<sup>36</sup>, незначительно отстает от него железнодорожный транспорт с 2306 миллионами тонно-километров. Без учета трубопроводного транспорта, на железнодорожный приходится более 86% грузооборота. Третье место у автомобильных грузоперевозок, далее по убывающей внутренний водный, морской и воздушный. Надо отметить, что впервые в статистических данных смешанный транспорт был отмечен в 2012 году, когда перевозку судами смешанного (река-море) плавания включили в категорию внутреннего водного вида транспорта<sup>37</sup> (см. рис.1).

---

<sup>36</sup> Сумма произведений веса каждой партии (отправки) перевозимого груза на расстояние его перевозки

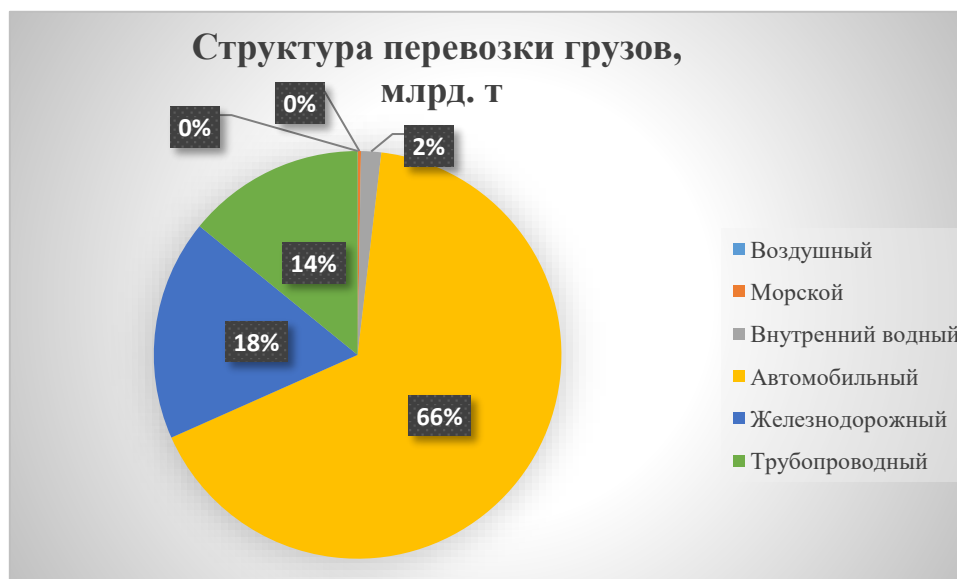
<sup>37</sup> Информационно-статистический бюллетень «Транспорт России. Январь-декабрь 2016 года» // Министерство транспорта Российской Федерации. – М.: 2017. [Электронный ресурс]: URL: <https://www.mintrans.ru> (дата обращения 19.02.2017)

Рисунок 1 – Структура грузооборота в РФ, 2016 г.



Существенно отличаются от структуры грузооборота данные о структуре перевозки грузов. В России по тоннажу перевезенных грузов лидирует автомобильный транспорт, на него приходится 66% от общего числа грузоперевозок (без учета трубопроводного транспорта это равняется 76,5%). То есть, на основе этих данных можно предположить, что только 19,5% грузоперевозок осуществляются без помощи автомобилей. Тем не менее, надо отметить, что автомобильный транспорт работает на ближние (пригородные) расстояния и с небольшим грузооборотом, но опережает за счет их количества (см. рис. 2)

Рисунок 2 – Структура перевозки грузов в РФ, 2016 г.



В силу специфичности трубопроводного транспорта, его обычно не включают с систему смешанных грузоперевозок (высокие показатели использования трубопроводного транспорта структуре отражает сырьевую модель развития экономики, от которой необходимо отходить в пользу инновационного типа), поэтому целесообразно говорить лишь о лидерстве автомобильного и железнодорожного транспорта в смешанном сообщении на территории Российской Федерации и стран СНГ.

Со смешанными грузоперевозками тесно взаимосвязаны контейнерные и пакетные перевозки, но данные по этим видам также представлены по отдельным категориям транспорта. Традиционно контейнеры транспортируются железной дорогой, показатель равен 97%, а вот общий процент контейнерных перевозок от всего количества составляет только 0,39%.

Таким образом, мы не можем точно представить структуру грузооборота и перевозки грузов комбинированным (смешанным) транспортом в количественных данных, но можем предположить, что в России лидирует такая схема транспортировки как автомобиль-поезд-автомобиль, а также другие комбинации с автомобильным и иным видом транспорта. Тем не менее, эта схема не является универсальной и будет рассмотрена в следующем пункте главы.

Можно назвать несколько причин использования разных видов транспорта комбинированно. Во-первых, это обусловлено стремлением снизить затраты на логистику путем сочетания наиболее подходящей транспортной единицы на том или ином отрезке маршрута. Во-вторых, зачастую географическое положение региона отправки груза не предоставляет возможности использования одного и того же вида транспорта по всему пути следования. Пример этого – город Томск, который не расположен на транзитных международных дорогах и имеет тупиковое местоположение. Обычно грузовые транспортные маршруты из г. Томска состояются из автотранспорта, а только потом авиа или ж/д состава.

Иную структуру грузоперевозок можно получить, если расширить границы анализа до международного уровня. Согласно представленным секретариатом UNCTAD данным в ежегодном «Обзоре морского транспорта»<sup>38</sup> уже в 2000-е годы международные морские перевозки товаров уже достигали 80% от общего числа. Российская Федерация в сумме с другими странами с переходной экономикой составила 6,3% от всех международных морских перевозок. Этот показатель охарактеризован как «выше среднего». Стоит также добавить, что морская грузоперевозка по умолчанию считается смешанной, так как обычно осуществляется совместно с иным видом транспорта.

Выбор того или иного вида транспорта зависит от многих факторов: дальности перевозки, маршрута следования, требований к грузу, себестоимости груза и перевозки. Очень важно умение правильно организовать схему грузоперевозки товара, учитывая особенности каждого вида транспорта (см. табл. 1)

**Таблица 1 – Сравнительная характеристика разных видов транспорта**

| Показатель                          | Морской                      | Железно-дорожный               | Речной                          | Автомобильный  | Воздушный           |
|-------------------------------------|------------------------------|--------------------------------|---------------------------------|----------------|---------------------|
| Пропускная способность              | Неограниченная               | Высокая                        | Высокая                         | Невысокая      | Малая               |
| Себестоимость                       | Низкая                       | Низкая                         | Низкая                          | Средняя        | Высокая             |
| Скорость                            | Низкая                       | Средняя                        | Низкая                          | Средняя        | Высокая             |
| Регулярность                        | Иногда ограничена            | Стабильная                     | Сезонная                        | Контролируемая | Зависит от погоды   |
| Дальность                           | Меж-континентальная          | Внутри-континентальная         | Внутри водного бассейна         | Небольшая      | Неограниченная      |
| Объем                               | Большой                      | Большой                        | Большой                         | Небольшой      | Небольшой           |
| Необходимость в спец. дорожной сети | Не требуется                 | Требуется                      | Не требуется                    | Требуется      | Не требуется        |
| Необходимость в спец. терминалах    | Требуется портовое хозяйство | Требуется терминалы на станции | Требуется терминалы на пристани | Не требуется   | Требуется аэропорты |

Как правило, виды транспорта между собой не конкурируют в силу своих особенностей на разных этапах перевозки. Так, если нам нужно быстро

<sup>38</sup> Review of maritime transport-2016, UNATED NATIONS. – New York and Geneva. 2016. 2-18 с. [Электронный ресурс]: URL: [http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2016\\_en.pdf](http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2016_en.pdf) (дата обращения 10.04.2017)

перевезти малое количество ценного груза – используется авиаперелет, большие объемы груза успешно перевозит железнодорожный вид транспорта на суше, морской – по морю. Автоперевозки маневренны и мобильны на коротких дистанциях. Такой вид перевозки практически не имеет труднодоступных мест, так как твердое покрытие самое протяженное в России и охватывает практически все населенные и промышленные пункты. Высока себестоимость построения железной дороги, а также аэропорта и морского порта, при этом также учитывается целесообразность и рентабельность проекта. Речной транспорт в настоящее время теряет свою рентабельность вследствие сезонности, высокой конкуренции других способов транспортировки и устаревания и износа основных фондов – в итоге риск несчастных случаев достаточно высок.

Важным фактором выступает структура видов грузов<sup>39</sup>. Знание структуры перевозки грузов дает понимание того, какой вид транспорта предпочтителен для сложившейся экономической ситуации. Важна эта информация и для таможенных органов, так как она дает возможность прогнозирования и адаптации контролирующей системы под современные реалии: каждая товарная позиция в товарной номенклатуре внешнеэкономической деятельности имеет свои требования и условия к перевозке.

Согласно данным статистики ФТС о товарной структуре экспорта за 2016 год, 58,5% всего товара приходится на каменный уголь, нефть и нефтепродукты, а также строительные материалы (которые преимущественно перемещаются трубопроводным транспортом и железнодорожным).

А вот низкий уровень экспорта товаров автомобильным транспортом объясняется тем, что российский экспорт представлен насыпной или наливной продукцией в крупных товарных партиях, такой как зерновые,

---

<sup>39</sup> Быкова Е.А. Внешняя торговля России в 2016 году: цифры и факты [Электронный ресурс]: URL: // Провэд.рф (дата обращения 17.03.2017)

нефтепродукты, строительные материалы и т.п., перевозимой в основном железнодорожным транспортом.

Таким образом, структура российских внутренних и международных грузоперевозок по видам транспорта непропорциональна и имеет характерные особенности, которые отражают сложившуюся на настоящий момент экономическую ситуацию, а именно экспортно-ориентированное производство необработанного сырья. Основываясь на этом факте, нельзя сказать однозначно, какой процент от общих международных грузоперевозок занимает смешанный вид транспортировки, нельзя также оценить эффективность его использования. Однако следует отметить возрастающую роль автомобильного и железнодорожного транспорта и открывающиеся перспективы их развития. Связаны они в первую очередь с совершенствованием инфраструктуры, технических возможностей транспорта и развитием логистики.

### **1.1.2 Уровень развития рынка транспортных услуг в России. Мультимодальная перевозка как мировая и российская тенденция развития**

Начатая в второй половине XX века контейнеризация обусловила новый этап развития грузоперевозок: возникли новые услуги, необходимость в законодательном отражении новых реалий, сформировались предпосылки к мультимодальности. По идее, все тенденции привели к тому, что возможности бизнеса расширились, а барьеры по его реализации постепенно снижаются.

Структура грузоперевозок отражает лишь общую ситуацию функционирования транспортной системы, но не показывает, как она работает изнутри. В настоящее время на российском рынке идет тенденция к кооперации компаний, предлагающих транспортные услуги с целью объединения «сильных» мест каждого участника кооперации. Российские перевозчики пока еще ориентируются на один вид транспорта и потому зачастую некомпетентны в составлении комбинированных маршрутов. Кооперация же компаний позволяет говорить о начале развития 3PL-провайдеров на национальном уровне, так как в данный момент основную долю их рынка сейчас составляют международные компании с высоким уровнем сервиса, такие как «FM Logistic», «Tablogix» и др.<sup>40</sup>.

В настоящее же время транспортные компании в России представлены как федеральными сетями с представительством в крупных городах и с собственным транспортным парком, так и самостоятельными организациями, не имеющими собственного парка и/или представляющими собой экспедиторские компании.

Общепризнанно, что во всем мире повышается спрос на мультимодальные перевозки. Он обусловлен возможностями снизить существующие логистические издержки и ориентацией рынка перевозок на потребителя и его запросы. Актуален ли этот вопрос в России – да, даже с

---

<sup>40</sup> Овчаренко Н, Титюхин Н. Кооперация – основа становления рынка транспортно-логистических услуг // Логист.ру. 2013. [Электронный ресурс]: URL: <http://logist.ru/articles/kooperaciya-osnova-stanovleniya-rynka-transportno-logisticheskikh-uslug> (дата обращения 10.04.2017)

учетом фактов о структуре российских грузоперевозок. Транспортная стратегия РФ на период до 2030 года<sup>41</sup> первой своей целью заявляет «формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного развития эффективной транспортной инфраструктуры». В данный момент единая транспортная система не сформирована и единого управления над ней нет. Для решения этой проблемы необходимо развивать транспортную инфраструктуру, унифицировать и гармонизировать нормативные документы – сблизить особенности организации перевозок по видам транспорта и транспортные услуги.

Согласно наиболее употребляемому термину, мультимодальная перевозка – это перевозка, осуществляемая по одному договору с использованием нескольких видов транспорта. Всю ответственность за данную перевозку несет оператор мультимодальной перевозки. В свою очередь, он может заключать договоры с третьими лицами – непосредственно перевозчиками каждого вида транспорта отдельно.

Почему этот тип перевозки является самым инновационным?

Во-первых, мультимодальная перевозка ориентирована на потребителя. Тенденция настоящего времени представлена возможностью оперировать комплексностью услуг. Покупатель любой услуги ожидает, что все необходимые действия и затраты будут выполнены непосредственно продавцами. В данном случае мультимодальная перевозка аналогична услуге «от двери до двери».

Во-вторых, она сложно организована. То есть по сути, мультимодальная перевозка нужна тогда, когда любая другая перевозка экономически не оправдана и несет высокие затраты. Мультимодальная грузоперевозка использует все представленные ее спецификой ресурсы для того, чтобы оптимизировать маршрут и способ транспортировки. Это может выражаться как в сложной маршрутной цепи, так и большом количестве перевалок и

---

<sup>41</sup> Распоряжение Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734 р «О Транспортной стратегии Российской Федерации» // СЗ РФ. - 2008. - № 50.

перегрузов товара, где конечная цель: снизить ту или иную затрату. Таким образом, для организации такой перевозки необходимы особые знания и возможности, подчасую недоступные другим транспортным компаниям, а тем более грузоотправителю.

Мультимодальная перевозка – единственный вариант в том случае, когда нет возможности осуществить прямую перевозку (используя один вид транспорта), либо ее реализация слишком дорогая. Поэтому решение этих проблем позволяет развиваться рынку мультимодальных перевозок.

Есть у этого типа транспортировки и свои недостатки. Мультимодальный маршрут планируется комплексно, поэтому каждая неучтенная деталь грозит срыву или задержке поставки. Также высок риск наткнуться на недобросовестного или неопытного перевозчика.

Если отправитель заказывает перевозку разными видами транспорта у разных перевозчиков, то это не мультимодальный способ перевозки. В отличие от мультимодальной, его недостатки заключаются в том, что по обыкновению совокупная цена получается выше (увеличивается количество посредников), продлевается больше организационной работы, а при возникновении несчастного случая найти ответственное лицо достаточно сложно.

Резюмируя все вышесказанное, можно сказать, что выбор того или иного способа перевозки – это отражение определенной потребности. Транспортные услуги перевозчиков сейчас предложены на любой вкус: от прямых до комплексных мультимодальных. Только в российском варианте мультимодальные перевозки дальше понятия «услуга» пока не развиты (единое транспортное пространство не сформировано) и зачастую под мультимодальной понимают контейнерную перевозку. Чтобы понять, насколько качественно российский рынок транспортных услуг готов организовать мультимодальную перевозку, необходимо иметь представление о уровне развития логистики в нашей стране, а также о системах организации транспортных перевозок.

Рынок транспортных услуг, как и любой другой рынок, зависит от состояния экономики страны в целом. Нестабильный курс рубля, снижение цен на нефть и сокращение объемов экспорта напрямую влияют на ценообразование транспортных услуг в Российской Федерации. Снижение цен обусловлено падением спроса на грузоперевозки как внутри страны, так и за ее пределами. Нестабильное положение многих транспортных компаний и необходимости в оптимизации затрат, в конечном счете приведет к сокращению мелкого и среднего бизнеса в данной отрасли в 2017 году<sup>42</sup>. При этом потенциал развития рынка транспортных услуг достаточно высок и ожидается его постепенная реализация путем формирования развитой сети грузоперевозчиков и принятия опыта зарубежных государств<sup>43</sup>.

Таким образом, заключаем, что особенности рынка транспортных услуг в России обусловлены, во-первых, непропорциональной структурой представленных компаний – достаточно низкий процент мелкого и среднего бизнеса в отрасли<sup>44</sup> и неконкурентоспособности многих предприятий в условиях кризисной экономики. Во-вторых, снижение цен на услуги вследствие падения спроса, и в-третьих – зависимость отрасли от состояния инфраструктуры и государственного регулирования.

В любом случае, рынок транспортных услуг в России достаточно развит, об этом можно судить по количеству и разнообразию предоставляемых услуг, а также имеющемуся потенциалу развития.

---

<sup>42</sup> Серебрякова М.Ю. Анализ рынка транспортных услуг // Научное сообщество студентов XXI столетия. Экономические науки: сб. ст. по мат. XL междунар. студ. науч.-практ. конф. № 3(40). С. 4-15.

<sup>43</sup> См. то же Серебрякова М.Ю. Анализ рынка транспортных услуг

<sup>44</sup> См. то же Серебрякова М.Ю. Анализ рынка транспортных услуг

### 1.1.3 Место и роль таможни в транспортной логистике

В 2016 году Всемирный Банк в очередной раз опубликовал данные международных исследований индекса эффективности логистики<sup>45</sup> (индекс Lpi - Logistics Performance Index), который рассчитывается на основе количественных и качественных показателей как на международном, так и на национальном уровне. Представленный индекс оценивает общую эффективность цепи поставок на основе суммы шести компонентов: оценки качества работы таможенных органов, состояния национальной инфраструктуры, соблюдения сроков поставки, возможности отслеживания грузов, простоты организации международной перевозки, а также компетентности персонала и качестве предоставляемых логистических услуг. Согласно представленным данным, Российская Федерация занимает 99-е место из 160 возможных, находясь между Коморскими островами и республикой Нигер с общей оценкой 2.57 – ниже среднего. По сравнению с 2014-ым годом, наблюдается падение на 9 позиций.

Что касается отдельных составляющих данного индекса, то имеем следующую картину: самый низкий показатель у качества работы таможенных органов, самый высокий – соблюдение сроков поставки. Более подробную информацию по 2016-ому и 2012-ому году можно увидеть в таблице 2.

**Таблица 2 – Индекс эффективности логистики РФ в 2012-2016 гг.**

| Компоненты                         |         | 2016   | 2014   | 2012   |
|------------------------------------|---------|--------|--------|--------|
| Общий                              | рейтинг | 99/160 | 90/160 | 95/155 |
|                                    | оценка  | 2.57   | 2.69   | 2.58   |
| Качество работы таможенных органов | рейтинг | 141    | 133    | 138    |
|                                    | оценка  | 2.01   | 2.20   | 2.04   |
| Состояние инфраструктуры           | рейтинг | 94     | 77     | 97     |
|                                    | оценка  | 2.43   | 2.59   | 2.45   |
|                                    | рейтинг | 115    | 102    | 106    |

<sup>45</sup> International LPI Global Ranking // The World Bank. – 2017. [Электронный ресурс]: URL: <http://lpi.worldbank.org/international/global> (дата обращения 10.03.2017)

|                                              |         |      |      |      |
|----------------------------------------------|---------|------|------|------|
| Простота организации международной перевозки | оценка  | 2.45 | 2.64 | 2.59 |
| Качество логистических услуг                 | рейтинг | 72   | 80   | 92   |
|                                              | оценка  | 2.76 | 2.74 | 2.65 |
| Возможность отслеживания груза               | рейтинг | 90   | 79   | 79   |
|                                              | оценка  | 2.62 | 2.85 | 2.76 |
| Соблюдение сроков поставки                   | рейтинг | 87   | 84   | 94   |
|                                              | оценка  | 3.15 | 3.14 | 3.02 |

Как мы видим, качество работы таможенных органов, состояние инфраструктуры, простота организации международной перевозки и возможность отслеживания груза были оценены в настоящее время ниже уровня 2012 года, в то время как тенденция к постоянному росту прослеживается при соблюдении сроков поставки и качества логистических услуг.

Анализируя представленную таблицу, можно сделать вывод, что уровень развития логистики в Российской Федерации имеет крайне низкие значения, учитывая заявленное Правительством РФ собственное позиционирование страны как государство с достаточно развитой экономикой.

Из этого можно предположить, что и описанное выше видение будущего транспортной логистики есть только идеальная модель, достичь которую даже развитым странам будет непросто.

Основа данного заключения опирается на объективные проблемы современного транспортного развития Российской Федерации, заявленные как в стратегических программах развития, так и подкрепленные аналитическими данными. Рассмотрим их детальней.

Что не дает транспортной логистике работать лучше?

Во-первых, как было сказано ранее – это отсутствие, либо физического и морального устаревания основных фондов инфраструктуры, которая

обеспечивает нормальное функционирование транспорта. Это дороги и их отсутствие, транспортный парк, программные обеспечения. Во-вторых, это географические особенности Российской Федерации: протяженность страны, климатические условия, тупиковые положения многих российских городов. В-третьих, отсутствие нормативно-правового регулирования с точными и гармонизированными нормами международных и внутренних перевозок разными видами транспорта, их стандартов и положений. В-четвертых, низкий процент образования в данной сфере, низкое использование маркетинга, отсутствие координации науки и практического воплощения научных идей, а также халатное отношение к своей работе, бюрократизм и коррупция, дороговизна. Не стоит забывать про таможенные формальности, которые сдерживают развитие международных грузоперевозок и накладывают дополнительное бремя на перевозчиков. Существуют и другие факторы, сдерживающие развития рынка транспортных логистических услуг.

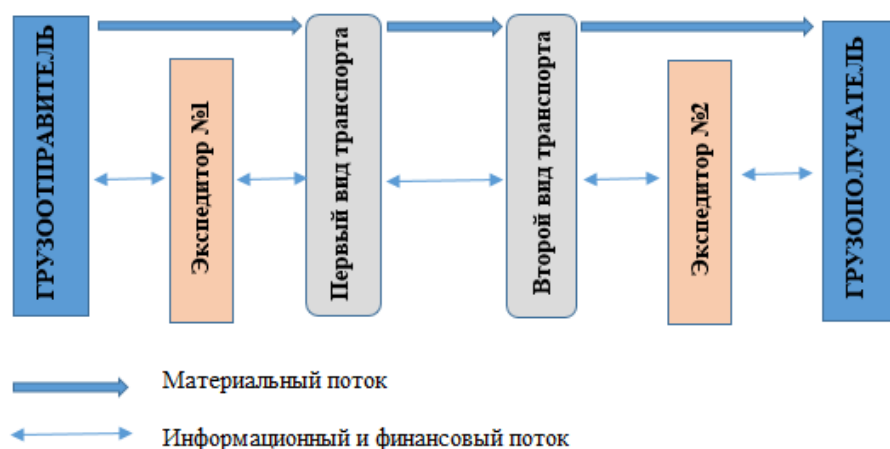
Теперь рассмотрим саму модель организации международной грузоперевозки с логистической точки зрения. В системе любой грузоперевозке выделяется как материальный поток – это движение транспортной единицы и груза, а также информационный – сопутствующее материальному потоку движение информации об этой перевозке, воплощаемое в форме документов, программного обеспечения и подобных средств передачи информации<sup>46</sup>.

В традиционной модели управление как материальными, так и информационными потоками не связано. Каждый субъект грузоперевозки оперирует только теми данными, которые он получает последовательно от предыдущего субъекта (см. рис. 3).

---

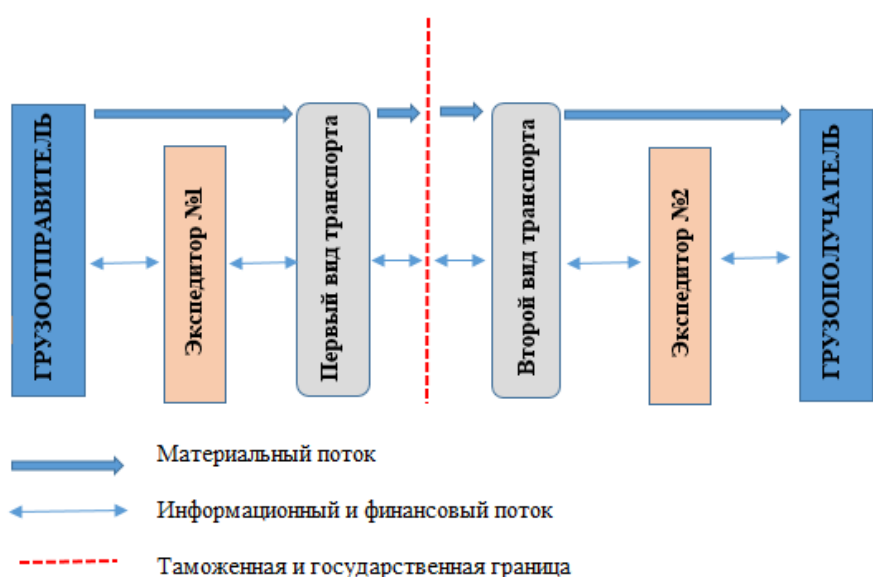
<sup>46</sup> Гаджинский А.М. Логистика: учебник для бакалавров // Издательско-торговая корпорация «Дашков и К». – М.: 2013. – 56-65 с.

**Рисунок 3 – Модель 1. Традиционная модель управления потоками в грузоперевозке**



Немного иную картину движения мы получаем в международной грузоперевозке. В данном случае весь поток условно делится на две части: до таможенной границы и после таможенной границы. В данном случае таможня представляет собой субъект, который разрывает логистический канал, то есть несет дополнительные логистические издержки для перевозчика, грузоотправителя и грузополучателя (см. рис.4)

**Рисунок 4 – Модель 2. Традиционная модель управления потоками в международной грузоперевозке с учетом таможенной границы**



Принципиально иной логистический канал строится при инновационной системе построения материальных и информационных потоков (см. рис. 5).

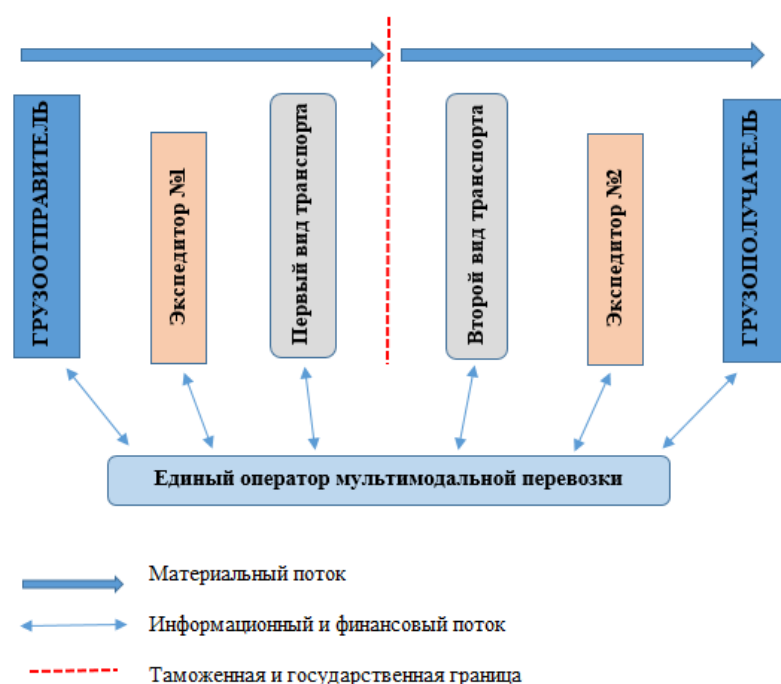
**Рисунок 5 – Модель 3. Инновационная модель управления потоками в грузоперевозке**



В данном случае имеет место «сквозного движения» потоков с использованием единого оператора перевозки, который контролирует грузоперевозку на всех этапах движения транспортной единицы. При этом информационный и финансовый поток имеет постоянную обратную связь, следовательно, и постоянный контроль, и регулирование.

Опять же, при осуществлении международной грузоперевозки таможенные формальности разрывают материальный поток, но при этом информационный остается под контролем единого оператора (см. рис. 6)

**Рисунок 6 – Модель 4. Инновационная модель управления потоками в грузоперевозке с учетом таможенной границы**



Подводя итоги, из представленных схем отчетливо видно преимущество мультимодальной перевозки перед обычной, а также создается четкое представление о том, какое место таможня занимает в международной грузоперевозке и почему так важно оптимизировать ее работу с разными видами транспорта.

Таким образом, в первом пункте первой главы мы попытались оценить и составить общую характеристику рынку транспортных услуг, а также структуре грузооборота по видам транспорта. Данная область была рассмотрена для понимания уровня развития транспортной системы в России, ее перспективах и проблемах, а также о месте смешанных/комбинированных перевозках в данной системе и работы таможенных органов в логистическом аспекте международной перевозки.

## **1.2 Перемещение товаров несколькими видами транспорта: терминологические особенности и практическая реализация комбинированных, интермодальных, мультимодальных, смешанных перевозок**

### **1.2.1. Терминологические особенности и практическая реализация комбинированных, интермодальных, мультимодальных, смешанных перевозок в России**

Когда мы говорим о перевозке груза разными видами транспорта, то в общем смысле применяем термин «смешанная перевозка». Синонимичными этому термину являются следующие понятия: интермодальная, мультимодальная, комбинированная перевозки, но есть в них некоторые отличия, которые разные авторы интерпретируют по-своему.

В российском законодательстве закреплено три вида грузоперевозок: прямое, смешанное и прямое смешанное. Комментарий к ст.788<sup>47</sup> также выделяет местное сообщение, самое простое, где участвует один перевозчик.

Прямое сообщение – это перевозка груза одним видом транспорта. При этом это может быть как один перевозчик, так и несколько.

Смешанное сообщение отличается от прямого тем, что груз перевозится разными видами транспорта и несколькими перевозчиками. Оно включает перегрузочные работы и оформление отдельных документов на разные участки маршрута.

Отдельно выделяется также прямое смешанное сообщение. Это «перевозка груза разными видами транспорта под ответственностью одного перевозчика по единому транспортному документу (накладной или коносаментом для перевозки груза) и единой сквозной тарифной ставке». Определение термина «прямое смешанное сообщение» установлено ст. 788 ГК РФ<sup>48</sup>, хотя первоначально оно было закреплено в гл. V «Транспортного устава

---

<sup>47</sup> Комментарий к ст. 788 Гражданского кодекса Российской Федерации (часть вторая) (постатейный) [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» // URL: <http://docs.cntd.ru/document/420395175> (дата обращения 18.03.2017)

<sup>48</sup> Федеральный закон от 26.01.1996 № 14-ФЗ «Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая)» // СЗ РФ. 1996. - № 5. - Ст. 788.

железных дорог Российской Федерации» (далее - УЖТ РФ)<sup>49</sup>, затем эта терминология была продублирована в гл. XIV «Кодекса внутреннего водного транспорта» (далее - КВВТ РФ)<sup>50</sup>. Прямое смешанное сообщение также было освещено в Уставе автомобильного транспорта РСФСР до его отмены. В качестве правового регулирования используются Правила перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении, утвержденные 24.04.1956 Министерством путей сообщения СССР, Министерством морского флота СССР и Министерством речного флота РСФСР. Очевидно, что эти данные потеряли свою актуальность за прошедшие 60 лет.

Не содержится информации о смешанных перевозках ни в Водном Кодексе РФ, ни в Кодексе торгового мореплавания РФ.

Согласно исследованиям С.В. Милославской, «перевозка груза в смешанном сообщении – та, в которой доставка груза от отправителя к получателю осуществляется, по крайней мере, двумя видами транспорта, когда она выполняется на этом маршруте под ответственностью одного перевозчика, по единому транспортному документу, который подтверждает заключение договора перевозки и оплачивается по единой сквозной ставке тарифа»<sup>51</sup>.

Опираясь на российское законодательство, В.С. Никифоров также формулирует определение смешанной перевозки, указывая, что «наибольший эффект дает перевозка под ответственностью одного перевозчика, по единому транспортному документу и по единой сквозной ставке»<sup>52</sup>.

К.В. Холопов считает, что «смешанной перевозкой называется транспортировка грузовой партии от пункта отправления до пункта назначения, когда для процесса перемещения используется более одного вида

---

<sup>49</sup> Федеральный закон от 10.01.2003 № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» // СЗ РФ. 2002. - № 2. - Ст. 65-75.

<sup>50</sup> Федеральный закон от 07.03.2001 N 24-ФЗ «Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации» // СЗ РФ. 2001. - № 11.- Ст. 104-114.

<sup>51</sup> Милославская С.В., Плужников К.И. Мультимодальные и интермодальные перевозки: учеб. пособие. М.: РосКонсульт, 2001.

<sup>52</sup> Никифоров В.С. Мультимодальные перевозки и транспортная логистика: учеб. пособие. М.: Транслит, 2007.

транспорта. Может осуществляться как при участии предприятий транспортной инфраструктуры (портов, аэропортов, терминалов), так и без них<sup>53</sup>», но уточняет о необходимости последовательной передачи от одного перевозчика другому.

При этом В.М. Николашин отмечает, что «транспортировка может осуществляться как по единому документу, так и при оформлении отдельных документов на перевозку»<sup>54</sup>, а Г.А. Левиков резюмирует, что «в широком смысле смешанные перевозки определяются как перевозки грузов по меньшей мере двумя видами транспорта на основании единого документа смешанной перевозки»<sup>55</sup>.

Таким образом, исходя из всего вышеперечисленного, подходы экспертов к определению смешанной перевозки неоднородны, но сходны по основным позициям, а именно:

1. Наличие нескольких видов транспорта;
2. Ответственность за всю перевозку берет на себя один из участников перевозки, либо оператор;
3. Перевозка включает в себя перемещение грузов любого вида;
4. Осуществляется по единому перевозочному документу;
5. Имеет единую ставку тарифа.

Терминология смешанных сообщений закреплена в нескольких документах, но не раскрыта подробно, откуда и возникает неоднородное толкование. При этом, следует добавить, что в прямом сообщении также может осуществляться перегрузка/перевалка товара, а значит, требует детальной классификации. Не рассмотрено в терминологии и осуществление контейнерной перевозки и того, к какому типу сообщения она относится. Стоит также учитывать, что некоторые авторы допускают альтернативную классификацию комбинированных перевозок, отличную от законодательно

---

<sup>53</sup> Экономика и организация внешнеторговых перевозок: учеб. для вузов / Под редакцией К.В.Холопова. – М.: Юрист, 2000.

<sup>54</sup> Сервис на транспорте: учеб. пособие / Под. редакцией проф. В.М. Николашина М.: Академия, 2008.

<sup>55</sup> Левиков Г.А., Тарабанько В.В. Смешанные перевозки (состояние, проблемы, тенденции): учеб. пособие. – М.: РКонсульт, 2006.

установленной. К ней относятся перевозки сегментированные, а-модальные и би-модальные перевозки и прочие виды смешанного сообщения. При этом сами транспортные компании чаще оперируют зарубежными аналогами «прямой смешанной перевозки», а именно «комбинированные», «интермодальные», «мультимодальные».

Если в теории мультимодальная перевозка представляет собой перевозку разными видами транспорта под ответственностью одного оператора перевозки, то на практике эти принципы реализуются не всегда.

Отсутствие законодательного закрепления содержания мультимодальной перевозки (мы имеем только прямое смешанное сообщение) позволяет транспортным компаниям использовать этот термин в качестве маркетингового хода, конкурентного преимущества. При этом под содержание «мультимодальная перевозка» попадают различные услуги, не имеющие прямого отношения.

Также считается актуальным замена термина «прямая смешанная перевозка» на аналогичную ей «мультимодальную» с целью унификации с международным законодательством, которое будет охарактеризовано ниже.

### **1.2.2. Терминологические особенности комбинированных, интермодальных, мультимодальных, смешанных перевозок в мире**

На наднациональном уровне классификация смешанных/комбинированных грузоперевозок осуществляется несколько иначе. Отчасти особенностью терминологического объяснения той или иной грузоперевозки является отсутствие международного согласования и унификации терминов. Наиболее универсальное определение «мультимодальная перевозка» закреплено в Женевской Конвенции 1980 г., но тем не менее, не является принятой во всем мире. Считается, что возникновение понятий «мультимодальная», «интермодальная» и «комбинированная» перевозка связаны с эволюцией и развитием смешанных перевозок. Также существует предположение, что «смешанная» и «интермодальная» перевозки произошли в своем понимании в США, в то время как «мультимодальная» - в Великобритании, а «комбинированная» в Германии и Франции<sup>56</sup> и потому на практике рассматриваются как синонимы с незначительными различиями.

В 2001 году была разработана «Терминология комбинированных перевозок», в которой принимали участие Европейский Союз, Европейская конференция министров транспорта (ЕКМТ) и Европейская экономическая комиссия ООН (ЕЭК ООН). Ими были установлены понятия «мультимодальная перевозка», «интермодальная перевозка» и «комбинированная перевозка». Так, мультимодальной называется «перевозка грузов двумя или более видами транспорта», интермодальной – «последовательная перевозка грузов двумя или более видами транспорта в одной и той же грузовой единице или в автотранспортном средстве без перегрузки самого груза при смене вида транспорта»<sup>57</sup>.

---

<sup>56</sup> Морозова О.Ю. Мультимодальные перевозки: к вопросу о разграничении понятий международных перевозок // Современная наука: актуальные проблемы теории и практики. серия: познание: сб. статей. – УрГУПС. – С. 8-12.

<sup>57</sup> Бутакова Н.А. Правовое регулирование мультимодальной перевозки грузов: компаративный подход: дис. на соиск. учен. степ. д-ра. юрид. наук: 12.00.03/ Бутакова Надежда Александровна – Москва, 2019. – 495 с.

«Комбинированной перевозкой» считается интермодальная перевозка, в которой большая часть пути приходится на морской, внутренний водный или железнодорожный, а начальный и/или конечный отрезок маршрута осуществляется автомобильным транспортом.

Некоторые авторы выделяют особенности каждого термина. Так, С.В. Милославская определяет «комбинированные» (от англ. глагола to combine – смешивать) и «мультимодальные» (от словосочетания «multi-modal»; «много» – multi; modal – вид, форма) равноценными, а «интермодальные» – «всего лишь сектор более широкого понятия комбинированных перевозок, то есть продвижение грузов в или на одном и том же модуле с использованием нескольких видов транспорта без формирования этого модуля, то есть с использованием безперегрузочного сообщения»<sup>58</sup>.

В.С. Никифоров дополняет, что оператор мультимодальной перевозки – это перевозчик, выступающий по договору перевозки, а сами перевозки можно разделить на внутренние и международные. При этом международный уровень организации определяется международными институтами и конвенциями, а все условия данной перевозки отражаются в договоре между отправителем и самим перевозчиком. «Интермодальная перевозка – это последовательная перевозка грузов двумя или более видами транспорта в той же грузовой единице. То есть осуществляется без перегруза самого груза при смене вида транспорта». Это принципиально отличие интермодальной перевозки от мультимодальной, которое не отражено на национальном российском законодательстве. В это же время, комбинированная перевозка – это интермодальная перевозка, в рамках которой большая часть рейса приходится на железные дороги, внутренний водный или морской транспорт<sup>59</sup>. Вывод: комбинированные перевозки – часть интермодальных.

---

<sup>58</sup> Милославская С.В., Плужников К.И. Мультимодальные и интермодальные перевозки: учеб. пособие. М.: РосКонсульт, 2001.

<sup>59</sup> Никифоров В.С. Мультимодальные перевозки и транспортная логистика: учеб. пособие. М.: ТрансЛит, 2007.

Осветим и другие мнения экспертов. Так, Л.Б. Миротин поясняет, что «интермодальные перевозки осуществляются с использованием транспортных коридоров по единому перевозочному документу с передачей груза с одного вида транспорта на другой в единой грузовой единице». «Отличие интермодальной перевозки от прямой смешанной – в организации первой единым оператором перевозки» – отмечает профессор К.И. Плужников.

Полное определение интермодальной перевозки у В.Г. Галабурда: «Это транспортно-технологическая система организации перевозок с использованием нескольких видов транспорта, при которой перевозка грузового места (груза в грузовом модуле), выполняется под ответственность одного лица (оператора или перевозчика), по единому сквозному документу и единой сквозной ставке тарифа, по вариантам «от двери до двери» и «точно в срок», с освобождением грузоотправителя от участия в перевозочном процессе. Система называется мультимодальной, если в роли экспедитора выступает один из видов транспорта, а взаимодействующие с ним виды транспорта являются третьими сторонами»<sup>60</sup>.

Отдельно можно выделить работы С.М. Резера и Э.Л. Лимонова<sup>61</sup>, в той или иной мере, приходящие к одному и тому же определению мультимодальных перевозок.

Кстати, Г.А. Левиков считает, что «отличительной особенностью интермодальной перевозки является тот факт, что она организуется одним из перевозчиков на основании разных видов транспортных документов в зависимости от распределения ответственности за перевозку». Она противоречит мнению многих отечественных авторов, но отражает определение, данное на конференции UNCTAD в 1996 году.

Получается, что основными признаками мультимодальной перевозки являются:

---

<sup>60</sup> Транспортное экспедирование: учеб. для транспортных вузов / Под общей редакцией К.И. Плужникова. М.: РосКонсульт, 2006.

<sup>61</sup> Лимонов Э.Л. Внешнеторговые операции морского транспорта и мультимодальные перевозки. СПб.: ООО «Модуль», 2009.

1. Использование нескольких видов транспорта;
2. Единый транспортный документ;
3. Единая сквозная ставка;
4. Единый оператор смешанной перевозки;
5. Ответственность на одном лице.

Что касается интермодальной перевозки, то авторы единодушны, что она подразумевает перевозку груза в укрупненной грузовой единице (УГД), к которой можно отнести: контейнеры, трейлеры, съемные кузова автомобилей.

Понятия «смешанная перевозка» и «мультимодальная перевозка» можно считать идентичными, однако основным дополнением мультимодальной является наличие мультимодального оператора, ответственного за утрату и/или повреждение груза. Поэтому мультимодальную перевозку можно определить как доставку конкретного груза с помощью разных видов транспорта, но в рамках одного договора, с единой ответственностью и координацией оператора перевозки. Интермодальная перевозка считается лишь частью мультимодальной с использованием безперегрузочного сообщения. Получаем, что наиболее приемлемым термином для использования как на международном, так и на национальном уровне является «мультимодальная перевозка», так как характеризует перевозочный процесс с организационной и правовой стороны и не требует перевода, а также «комбинированная перевозка».

Вместо заключения, получаем, что в настоящее время нет единого определения смешанных перевозок ни на национальном, ни на международном уровнях, что сильно затрудняет осуществление нормативно-правового регулирования, а также развития смешанных перевозок.

### **1.3 Нормативное регулирование и правоприменительная практика в отношении комбинированных и смешанных перевозок**

#### **1.3.1 Международное нормативное регулирование комбинированных и смешанных перевозок**

Международные грузоперевозки представляют собой не только отношения между частниками внешнеэкономической деятельности, но и взаимоотношения между странами. В данном случае заключенный между грузоотправителем и грузополучателем договор будет является международным, следовательно, регулироваться международными нормами права.

Основными международными документами, затрагивающими регулирование смешанных перевозок, являются:

1. Конвенция ООН «О международных смешанных перевозках грузов» Заключена в г. Женеве 24.05.1980 г.;
2. Унифицированные правила ЮНКТАД/МТП для транспортных документов смешанной перевозки 1992 и 1995 гг.;
3. Стандартные (общие) условия оборотного коносамента перевозки груза в смешанном сообщении 1992 г., приняты ФИАТА;
4. Конвенция ООН «О договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов» - «Роттердамские правила», 2009 г.

Следует начать с того, что наиболее проработанным документом о смешанных перевозок является Женевская конвенция, принятая в 1980 г. и в полной мере отвечающая на правовые и политические проблемы, возникшие в процессе контейнеризации. До возникновения этой конвенции, правовой режим перевозки менялся при смене одного вида транспорта на другой, то есть до 1980 года не существовало ни одного единого перевозочного документа, на основе которого можно было осуществлять перевозку всеми видами транспорта. Конвенция заполнила существующие пробелы в законодательстве и «защитила» грузоотправителя путем переноса основной части ответственности за перевозку на перевозчика (то есть оператора смешанной

перевозки – ОСП). Таким образом, ОСП был ответственен за груз с момента получения его от грузоотправителя до момента вручения его грузополучателю. Кроме того, Конвенция подняла предел ответственности перевозчика за сохранность груза и выполнение всех обязательств по всему пути следования с 666,67 расчетных единиц за место, либо 2 расчетной единицы за 1 кг брутто-веса до 920 расчетных единиц за место, либо 2,25 расчетных единицы за 1 кг брутто-веса<sup>62</sup>. Конвенция также устанавливает отдельные сроки исковой давности – 2 года и особый порядок ее исполнения, в том числе и арбитражное производство.

Женевская конвенция не вступила в силу из-за недостаточности ратификаций, а также в случае принятия необходимостью отказа от всех международных транспортных конвенций по отдельным видам транспорта. Однако все-таки ее положения существенно повлияли на законодательство некоторых европейских стран.

По причине невступления в силу Конвенции ООН 1980 г., Конференцией ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД) было поручено разработать типовые положения о мультимодальных транспортных документах на основе Гаагских и Гааго-Висбийских правил<sup>63</sup>, а также существующих в это время документов как Коносамент ФИАТА и Правила Международной торговой палаты.

Правила применяются в том случае, если о них было упомянуто в договоре между грузоотправителем и перевозчиком. Они состоят из 13 статей, которые устанавливают все нормы, касающиеся смешанной перевозки в той степени, в которой она не противоречит иным обязательным положениям международных конвенциях. Исковая давность данных правил составляет 9

---

<sup>62</sup> Конвенция Организации Объединенных Наций о международных смешанных перевозках грузов (Заклучена в г. Женеве 24.05.1980 г.) // Международное частное право. Сборник документов.- М.: БЕК, 1997.

<sup>63</sup> Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаментах 1924 года (Гаага-Висбийские правила) (Заклучена в г. Брюсселе 25.08.1924)(с изм. от 21.12.1979 г.) (Гаагские правила вступили в силу 02.06.1931 г., Висбийские правила вступили в силу 23.06.1977 г., Протокол 1979 г. вступил в силу 14.02.1984 г. Все три документа вступили в силу для Российской федерации 29.07.1999 г.) // "Многосторонние международные соглашения о морском транспорте", М., 1983. 41 с.

месяцев, а предел ответственности совпадает с Правилами Гаага-Висби. Отличие Правил от Конвенции 1980 г. заключается в следующем:

1. Они универсальны, т.е. ссылаться на них можно даже если перевозка осуществляется одним видом транспорта;
2. Документ мультимодальной перевозки может заменять электронный обмен данными в случае невозможности их применения;
3. Размер возмещений рассчитывается из стоимости груза на месте и во время его доставки, а не по месту отправки, как это определено в Конвенции;
4. Опять же, сроки исковой давности в Правилах меньше – 9 месяцев против 2 лет.

Вышеперечисленные два документа непосредственно относились к смешанным перевозкам. Однако в многих транспортных конвенциях, обращенных к одному виду транспорта, содержатся положения, применимые к договору перевозки на различных видах транспорта, то есть происходит некое расширение сферы применения конвенций.

Рассмотрим их по очереди.

Автомобильные перевозки грузов регулируются Конвенцией о договоре международной перевозки грузов автомобильным транспортом<sup>64</sup> от 1956 г. (Далее – КДПГ/CMR). Особенность автомобильного транспорта в том, что он практически всегда участвует в смешанных перевозках, так как именно он является единственным вариантом доставки груза в отдаленные пункты поставки (порты, станции, аэропорты). КДПГ регулирует международную перевозку даже в том случае, если она осуществляется не только автомобилем. Но обеспечение мультимодальных перевозок осуществляется частично – только на автомобильном этапе и операции, осуществляемые без перегрузки. Важное условие – перевозка должна быть международной (то есть именно

---

<sup>64</sup> Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) (Заключена в г. Женеве 19.05.1956) (Вступила в силу для СССР 01.12.1983) [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» (дата обращения 18.03.2017)

автомобиль пересекает границу). Кроме того, правила КДПГ – единственный документ, который регулирует перевозки РО-РО<sup>65</sup>, признанными считаются также мультимодальными.

Железнодорожные перевозки основаны на Конвенции «О международных железнодорожных перевозках» (КОТИФ)<sup>66</sup>, которая регулирует отношения, связанные как с перевозкой грузов, так и с перевозкой пассажиров. Обновленная редакция приложений к Конвенции также подразумевает возможность осуществления нового железнодорожного режима, применяемого и к перевозкам на других видах транспорта. Существуют также другие международные правила – Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС)<sup>67</sup>, которые своими различиями затрудняют реализацию международных перевозок между зонами СМГС и КОТИФ.

Федеральным законом от 17 июля 2009 г. № 152-ФЗ "О присоединении Российской Федерации к Конвенции о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) от 9 мая 1980 года в редакции Протокола об изменениях от 3 июня 1999 года" Россия присоединилась к КОТИФ и теперь использует единый перевозочный документ (накладную ЦИМ) при грузоперевозке в железнодорожно-паромном сообщении. Однако полноправным членом КОТИФ Россия не стала, а значит, что на приграничных станциях определенных стран происходит переоформление накладных СМГС на накладные ЦИМ для переотправки их в страну окончательного назначения. Факт переоформления накладных не позволяет называть данную перевозку, осуществляемой по единой накладной или по одному документу.

---

<sup>65</sup> Ролкер - разновидность транспортировки грузов, для которой используются ролкерные суда - баржи, грузовые суда, а также паромы. Конструктивно ролкеры приспособлены для перевозки накатных грузов — прицепов, полуприцепов, автомобилей, другого грузового автотранспорта, а также накатного оборудования.

<sup>66</sup> Конвенция о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) от 9 мая 1980 г. согласно тексту изменяющего Протокола от 3 июня 1999 г.) [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» (дата обращения 18.03.2017)

<sup>67</sup> Федеральный закон от 17 июля 2009 г. № 152-ФЗ "О присоединении Российской Федерации к Конвенции о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) от 9 мая 1980 года в редакции Протокола об изменениях от 3 июня 1999 года" // Российская газета. – 2009 г. - №4956 (132).

Сферу применения правил ЦИМ следует трактовать как их аналог КДПГ, когда идет разговор о мультимодальных перевозках.

Воздушная перевозка грузов попадает под действие Варшавской и Монреальской конвенций. Она считается смешанной в том случае, когда начало и/или окончание перевозки происходит вне территории аэропорта и это отражено в договоре. В отношении смешанной перевозки в сфере воздушного транспорта были специально приняты Гаагский протокол 1955 г. и Монреальский протокол №4 от 1998 г. Так, Монреальский протокол, помимо прочих изменений, устанавливает, что перевозка, в которой имеется «перерыв в перевозке или перегрузка» считается международной, если все ее страны являются участницами этой конвенции и заключили договор об единой операции – перевозке груза. При этом правила конвенций касаются только воздушной части грузоперевозки<sup>68</sup>.

Следует напомнить, что конвенции действуют только в отношении стран-участниц этих документов.

Внутренние водные перевозки регулируются Будапештской конвенцией «О договоре перевозки грузов по внутренним водным путям» (КПГВ). К этой конвенции Россия присоединилась в 2005 году<sup>69</sup>. Данный тип перевозок утрачивает свою популярность как в России, так и в Европе вследствие своей неконкурентоспособности, тем не менее, смешанные перевозки осуществляются и здесь. Что интересно, транспортный документ при таком виде перевозок может не выдаваться и его отсутствие не влияет на действительность договора перевозки. При осуществлении мультимодальной перевозки на внутреннем водном транспорте, можно встретиться с такими проблемами, как сроки исковой давности, несовпадение окончания водных этапов перевозки с окончанием мультимодальной перевозки.

---

<sup>68</sup> Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Заключена в г. Монреале 28.05.1999) [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» (дата обращения 18.03.2017)

<sup>69</sup> Федеральный закон от 08.03.2007 N 33-ФЗ «О присоединении российской федерации к будапештской конвенции о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (КПГВ)». [Электронный ресурс]: URL: <http://docs.cntd.ru/document/902035040> (дата обращения 19.03.2017)

Морские конвенции являются наиболее согласованными с мультимодальными перевозками, но остаются неоднородными между собой. Рассмотрим их подробнее. Первая конвенция была принята в 1924 г. – это Международная конвенция по унификации некоторых правил о коносаменте, или Гаагские правила. В 1968 г. принятием Висбийского протокола были внесены поправки в данную конвенцию касаясь сферы ее применения и ограничения ответственности перевозчика. Интересен тот факт, что в данных правилах не упоминается о мультимодальных перевозках. Разработанные в 1978 году Гамбургские правила отменили исключительно морскую направленность конвенции и продлили период ответственности перевозчика за груз, сделав правила более приемлемыми для развивающихся стран. Ратифицированы правила были только в 1991 году, но приняты всем мировым сообществом не были.

В 1996 году была предпринята попытка унифицировать эти правила, и к 2009 году вышла в свет новая «Конвенция ООН о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов»<sup>70</sup>. По идее создателей, она заполняет пробелы, существующие в предыдущих конвенциях, в том числе освещает и порядок регулирования мультимодальных перевозок.

Дискуссионными вопросами морского регулирования мультимодальных перевозок при применении Гаагских и Гаагско-Висбийских правил является: применимы ли эти правила к мультимодальной перевозке или применимы только в случае унимодальной морской перевозки, походит ли «мультимодальный коносамент» (он же «комбинированный коносамент») в качестве бортового коносамента (вопрос о товарораспорядительном качестве документа). Урегулирутся мультимодальная перевозка в том случае, если в качестве документа будет использоваться бортовой коносамент, но как мы знаем, он подходит только для морской перевозки и никак не

---

<sup>70</sup> Конвенция Организации Объединенных Наций о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов" ("Роттердамские правила") (Заключена в г. Нью-Йорке 11.12.2008) (Документ не вступил в силу. Российская федерация не участвует) [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» (дата обращения 15.02.2017)

распространяется на остальные виды транспорта. В отличие от выше представленных правил, Гамбургские имеют конкретные ссылки на мультимодальные перевозки и определяют, что договор морской перевозки может предусматривать перевозку другими транспортными средствами, но Гамбургские правила будут касаться только морской части пути. В Роттердамских правилах затрагивается и морская, и наземная составляющая пути. Она расширяет область применения режима морской перевозки на период от «двери до двери» и вводит иные условия использования транспортных документов, в том числе коносамента.

Отдельного рассмотрения требует мультимодальный транспортный документ. Правила ЮНКТАД/МТП предусматривают возможность выдачи «оборотного» и «необоротного» коносамента смешанной перевозки, но в большинстве стран такой документ издается только на основании закона или обычая, а не по соглашению сторон. Каждая из представленных конвенций имеет свое мнение на этот счет, что обязательно следует учитывать при организации смешанной перевозки.

Таким образом, одна из основных проблем смешанных перевозок – это определение объема ответственности перевозчика на том или ином этапе пути, выбор транспортного документа, а также сферы применения транспортных конвенций, которые дают неоднозначные и противоречивые толкования порядка организации смешанных перевозок.

### **1.3.2 Национальное нормативное регулирование комбинированных и смешанных перевозок**

При первичном ознакомлении с нормативно-правовыми актами транспортного законодательства, можно сделать следующие выводы: во-первых, отсутствует специальный федеральный закон, регулирующий мультимодальные перевозки; во-вторых, транспортные уставы и кодексы содержат противоречивые сведения. Как было сказано ранее, в российском законодательстве вместо термина «мультимодальная перевозка» используется «перевозка в прямом смешанном сообщении», которое закреплено в статье 788 ГК РФ «Прямое смешанное сообщение». Согласно нему, это «взаимоотношения транспортных организаций при перевозке грузов, пассажиров и багажа разными видами транспорта по единому транспортному документу, а также порядок организации этих перевозок определяется соглашениями между организациями соответствующих видов транспорта, заключаемыми в соответствии с Законом о прямых смешанных (комбинированных) перевозках»<sup>71</sup>. При этом сам этот закон в настоящее время находится на стадии проекта.

В чем же актуальность принятия этого закона? Чтобы решить накопившиеся вопросы, касающиеся смешанных перевозок, запустить контейнерные перевозки<sup>72</sup>, повысить уровень конкурентоспособности и доступности транспортных услуг в Российской Федерации, при этом не лишив государства возможности контроля данного вида грузоперевозок.

Суть закона состоит в том, что он определяет круг субъектов – транспортных организаций, которые в соответствии с правилами могут заключать между собой соглашения об организации прямого смешанного сообщения. Проект закона также предусматривает следующие виды договоров: соглашение об организации прямого смешанного сообщения,

---

<sup>71</sup> Проект Закона РФ о смешанных (комбинированных) перевозках [Электронный ресурс] // URL: <http://economy.gov.ru> (дата обращения 19.02.2017)

<sup>72</sup> Транспортировка автомобилей с грузом по железной дороге на специализированных платформах

договор прямой смешанной перевозки груза, договор об организации перевозки грузов в прямом смешанном сообщении.

Соглашение между транспортными компаниями заключается сроком на пять и предусматривает возможность свободного присоединения новых участников. При этом транспортная организация после присоединения к соглашению должна направить обращение в уполномоченный федеральный орган для внесения в перечень пунктов прямого смешанного сообщения. По мнению Бутаковой Н.А., данный факт нарушает свободу предпринимательства в данной области<sup>73</sup>.

Согласно закону, договор прямой смешанной перевозки должен подтверждаться накладной смешанного (комбинированного) сообщения. Ее форма должна утверждаться исполнительными органами власти (как это действует в отношении автомобильного и железнодорожного транспорта). Тем не менее, форма морского коносамента имеет стандартную проформу, которая утверждается международными организациями. Очередное противоречие.

Закон также предусматривает подачу заявки на перевозку оператору смешанной перевозки для рассмотрения и согласования с транспортными организациями, что Бутаковой Н.А. также кажется лишним и сомнительным.

Для того, чтобы перенаправить груз с одного транспорта на другой предлагают использовать передаточные ведомости. Устанавливаются также списки исключений, которые освобождают транспортные организации от ответственности, а также санкции за просрочку, ущерб или утрату груза. Здесь следует отметить непроработанность степеней ответственности перевозчиков. Так, перевозчик, выступающий последним в мультимодальной цепи поставки груза, автоматически признается виновным в причинении вреда груза, что является неправильным и несправедливым решением.

---

<sup>73</sup> Бутакова Н.А. Современные особенности развития мультимодальной перевозки грузов в международной торговле // Управленческое консультирование. 2015. № 10 (82). С. 32-39.

Вернемся к принятым законам. До его вступления в силу проекта закона все еще действует ФЗ «Устав железнодорожного транспорта РФ», в котором прямое смешанное сообщение определяется взаимодействием железнодорожного транспорта с водным, воздушным и автомобильным. Аналогично описан принцип действия других нормативно-правовых документов в сфере прямых смешанных перевозок, в том числе в Кодексе внутреннего водного транспорта РФ (КВВТ). В этих документах прямым смешанным перевозкам посвящены отдельные главы, в том числе рассматривается порядок заключения договоров, сроки доставки, даже ответственность перевозчиков. Как было сказано в предыдущей главе, ни в Кодексе торгового мореплавания<sup>74</sup>, ни в Уставе автомобильного транспорта<sup>75</sup> и городского наземного электрического транспорта РФ, ни Воздушном кодексе информации о смешанных перевозках найдено не было.<sup>76</sup>

Подзаконные акты «Общие правила морской перевозки грузов, пассажиров и багажа», «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей», «Общие правила перевозок грузов автомобильным транспортом» содержат специальные разделы, которые применяются к перевозкам в прямом смешанном сообщении.

Стоит отметить «временный характер» принятых норм, то есть он утрачивают свою силу с принятием Закона о прямых смешанных (комбинированных) перевозках.

Практическая реализация данных нормативных актов заключается в том, что реализуется тот документ, перевозчик которого первым принял на себя перевозку. То есть если первым перевозчиком груза станет железная дорога,

---

<sup>74</sup> Федеральный закон от 30.04.1999 № 81-ФЗ «Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации» // СЗ РФ. 1999. - № 18. - Ст. 2207.

<sup>75</sup> Федеральный закон от 07.03.2001 N 24-ФЗ «Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации» // СЗ РФ. 2001. - № 11. - Ст. 1001.

<sup>76</sup> Федеральный закон от 19.03.1997 № 60-ФЗ «Воздушный кодекс Российской Федерации» // СЗ РФ. 1997. - № 12. - Ст. 1383.

то регулировать правоотношения в этом случае будет УЖТ РФ и единым документом будет железнодорожная накладная.

Необходимо учитывать условия принятия этих законов и тот факт, что они значительно устарели и не соответствуют реалиям времени.

Так, перевозка груза в смешанном сообщении должна осуществляться через перечни, существуют ограничения по отдельным видам перевозимых грузов. Н. А. Бутакова также отмечает, что кодексы противоречат друг другу, а также не дают определения договора перевозки. Анализируя правовые нормы данных кодексов, можно прийти к конфликту ответственности перевозчика на разных этапах маршрута перевозки и зачастую не отражает модель прямых смешанных перевозок. Для решения этой проблемы необходимо четко определить момент перехода ответственности от одного перевозчика к другому. На данный момент эту роль взяли на себя передаточные ведомости.

Что касается интермодальных перевозок, то документы, регулирующие правила перевозок грузов контейнерами датированы концом XX в. и потому не являются актуальными<sup>77</sup>.

Таким образом, ознакомительный анализ как международных, так и национальных законодательных норм показал, что в современных реалиях прийти к консенсусу не могут как страны, так и национальные перевозчики разного вида транспорта. Многие нормативные акты значительно устарели для такой быстроразвивающейся сферы как транспортная логистика, многие из них строятся по принципу дублирования и аналогии, но тем не менее не имеют четких норм и критериев организации смешанной перевозки, начиная с терминологических особенностей, заканчивая такими важными факторами, как ответственность перевозчиков и вид единого документа мультимодальной перевозки.

---

<sup>77</sup> Правила перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении" (утв. МПС СССР, Минморфлотом СССР, Минречфлотом РСФСР 17/24.04.1956) (с изм. от 30.11.2000) [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» (дата обращения 18.03.2017)

В данных условиях говорить об организованной международной перевозке достаточно сложно. Как правило, операторами смешанной перевозки являются либо крупные 3PL-провайдеры, которые только завоевывают российский рынок, либо мелкие транспортные компании, арендующие транспортные средства. При этом выступать ОСПГ могут как экспедиторы, так и перевозчики. Логично заметить, что режим ответственности оператора смешанной перевозки экспедитора также должен регулироваться законом «О транспортно-экспедиционной деятельности<sup>78</sup>», который определит права и обязанности экспедитора в прямой смешанной перевозке. Иными словами, именно этим документом руководствуются экспедиторы и перевозчики в настоящее время.

Следующим важным аспектом изучения является рассмотрение существования особенностей, которые несут смешанные перевозки при таможенном оформлении.

---

<sup>78</sup> Федеральный закон от 30.06.2003 N 87-ФЗ (ред. от 06.07.2016) "О транспортно-экспедиционной деятельности"// СЗ РФ. 2003. - № 27 (часть I).

## **Глава 2. Таможенные операции в отношении товаров, перемещаемых комбинированными (смешанными) перевозками**

### **2.1 Отражение специфики перемещения товаров комбинированными (смешанными) перевозками в таможенном законодательстве ЕАЭС и РФ**

#### **2.1.1 Отражение специфики перемещения товаров комбинированными (смешанными) перевозками в таможенном законодательстве ЕАЭС**

Основным законодательным документом, закрепляющим единые таможенные нормы Евразийского экономического союза, является Таможенный кодекс ЕАЭС<sup>79</sup> (далее – ТК ЕАЭС), вступающий в силу 1 июля 2017 года на основании Договора о таможенном кодексе Евразийского экономического союза<sup>80</sup> вместо ныне действующего Таможенного кодекса Таможенного союза от 27 ноября 2009 года. ТК ЕАЭС устанавливает наднациональные аспекты действия таможенного законодательства на территории стран-членов ЕАЭС: Беларуси, Казахстана, России, Армении и Киргизии. Также, 29 мая 2014 года был подписан Договор о Евразийском экономическом союзе, являющийся основным нормативно-правовым документом таможенного союза.

Соответственно, данные документы отражают таможенное регулирование и основные принципы таможенного законодательства, которые применяются и являются едиными на территории всех стран-участниц ЕАЭС.

Анализ этих двух документов показал, что несмотря на мировую распространенность комбинированных/смешанных/мультимодальных перевозок, они не содержат в себе данную терминологию и не дают

---

<sup>79</sup> Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (Приложение N 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза (подписан в г. Москва 11.04.17 г.) Принят Решением Межгосударственного Совета Евразийского экономического сообщества. Документ вступает в силу 1 июля 2017 г. [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» (дата обращения 08.06.2017)

<sup>80</sup> "Договор о Евразийском экономическом союзе" (Подписан в г. Астане 29.05.2014) (ред. от 08.05.2015) (с изм. и доп., вступ. в силу с 12.02.2017) [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» // [http://www.consultant.ru/document/Cons\\_doc\\_LAW\\_163855/](http://www.consultant.ru/document/Cons_doc_LAW_163855/) (дата обращения 18.03.2017)

собственную интерпретацию. Общие положения Договора о ЕАЭС содержат в себе следующий список транспортных средств: «"транспортные средства" - морские и воздушные суда, суда внутреннего плавания, суда смешанного (река - море) плавания; единицы железнодорожного или трамвайного подвижного состава; автобусы; автомобили, включая прицепы и полуприцепы; грузовые контейнеры; карьерные самосвалы»<sup>81</sup>.

Раздел XXI «Транспорт» договора о ЕАЭС содержит 86 и 87 статью о «Скоординированной (согласованной) транспортной политике и сфере ее применения. Статья 86 устанавливает, что «в Союзе осуществляется скоординированная (согласованная) транспортная политика, направленная на обеспечение экономической интеграции, последовательное и поэтапное формирование единого транспортного пространства на принципах конкуренции, открытости, безопасности, надежности, доступности и экологичности», а также статья содержит задачи и основные приоритеты политики в данной сфере. К ним относится: «создание и развитие евразийских транспортных коридоров, развитие транзитного потенциала в рамках Союза, координация развития транспортной инфраструктуры, создание логистических центров, транспортных организация, обеспечивающих оптимизацию процессов перевозки, а также развитие научного и кадрового потенциала в транспортной сфере». Статья 87 также устанавливает, что все положения данного раздела в области перевозок всеми видами транспорта осуществляются на основании установленных принципов и правил конкуренции, а также установленных естественных монополиях.

Основные направления и этапы данной транспортной политики отражены в Решении Высшего Евразийского экономического совета от 26.12.2016 N 19 "Об Основных направлениях и этапах реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств - членов Евразийского

---

<sup>81</sup> "Договор о Евразийском экономическом союзе" (Подписан в г. Астане 29.05.2014) (ред. от 08.05.2015) (с изм. и доп., вступ. в силу с 12.02.2017) [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» // [http://www.consultant.ru/document/Cons\\_doc\\_LAW\\_163855/](http://www.consultant.ru/document/Cons_doc_LAW_163855/) (дата обращения 24.02.2017)

экономического союза. В этом нормативно-правовом акте закреплено определение «"прямая смешанная перевозка" - перевозка двумя или более видами транспорта по единому перевозочному документу, оформленному на весь маршрут следования»<sup>82</sup>, а в во втором разделе указывается, что «развитие прямых смешанных перевозок» является «основным приоритетным направлением».

В отношении автомобильного транспорта до 2025 года действует программа<sup>83</sup> поэтапной либерализации выполнения перевозчиками, зарегистрированными на территории одного из государств - членов Евразийского экономического союза, автомобильных перевозок грузов между пунктами, расположенными на территории другого государства - члена Евразийского экономического союза, иными словами, организацию каботажных перевозок.

В отношении развития морского, внутреннего водного, железнодорожного и воздушного, а также автомобильного транспорта применяется «Протокол о скоординированной (согласованной) транспортной политике»<sup>84</sup> (приложение № 24 к Договору о ЕАЭС).

Проанализируем отличия новой редакции Таможенного кодекса от старой по теме перевозок смешанным видом транспорта. В старой редакции кодекса термин прямые смешанные перевозки не использовался, также как и нормы, их регулирующие. Однако Кодекс разделяет требования таможенного оформления и таможенного контроля в зависимости от вида транспорта, к примеру статья 159 содержит список документов, которые предоставляются при декларировании товара, перемещаемого разными видами транспорта. Для

---

<sup>82</sup> Решение Высшего Евразийского экономического совета от 26.12.2016 N 19 "Об Основных направлениях и этапах реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств - членов Евразийского экономического союза // URL: СПС Консультант (дата обращения 18.03.2017)

<sup>83</sup> Решение Высшего Евразийского экономического совета от 08.05.2015 N 13 (ред. от 21.12.2015) "О Программе поэтапной либерализации выполнения перевозчиками, зарегистрированными на территории одного из государств - членов Евразийского экономического союза, автомобильных перевозок грузов между пунктами, расположенными на территории другого государства – члена Евразийского экономического союза, на период с 2016 по 2025 годы // URL: СПС Консультант (дата обращения 18.03.2017)

<sup>84</sup> Протокол «О скоординированной (согласованной) транспортной политике» (приложение № 24 к Договору о ЕЭС (Подписан в г. Астане 29.05.2014) (ред. от 08.05.2015) (с изм. и доп., вступ. в силу с 12.02.2017)) // URL: СПС Консультант (дата обращения 18.03.2017)

разного вида транспорта определены свои места и время/сроки уведомления о прибытии, прибытия и убытия, а также формы и способы таможенного контроля (ст. 158, ст. 162, ст. 193, ст. 219, ст. 350).

Статья 173 устанавливает, что «порядок и технология совершения таможенных операций, связанных с помещением товаров под таможенную процедуру, зависит от вида товара, *вида транспорта*, а также категории лиц, перемещающих товары через таможенную границу».

Что касается новой редакции Таможенного Кодекса, то особо хочется отметить главу 43, а в особенности статью 307 «Разгрузка, перегрузка (перевалка) и иные грузовые операции с товарами Союза, а также замена транспортных средств при перевозке (транспортировке) товаров Союза с одной части таможенной территории Союза на другую часть таможенной территории Союза через территории государств, не являющихся членами Союза, и (или) морем в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита<sup>85</sup>», что напрямую связана со смешанными перевозками. Также в Таможенном кодексе ЕАЭС отдельно выделены действия по разгрузке/перегрузке/перевалке товаров, к примеру, статья 90 и статья 95.

Детализация и дифференциация всех освещенных в законодательстве норм осуществляется путем принятия решений комиссии таможенного союза, подзаконных актов и инструкций

Можно заключить о том, что таможенные органы дифференцируют свои требования к таможенным формальностям в зависимости от специфики используемого транспорта для перевозки, но при этом важное значение имеет только тот тип транспорта, который участвует при перемещении товара через таможенную границу, а не все транспортные средства, участвующие в перевозке. С одной стороны, данное различие можно оценить положительно в том ключе, что требования к видам транспорта объективно различны. С другой

---

<sup>85</sup> Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (Приложение N 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза (подписан в г. Москва 11.04.17 г.) Принят Решением Межгосударственного Совета Евразийского экономического сообщества. Документ вступает в силу 1 июля 2017 г. [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» (дата обращения 20.03.2017)

стороны, таможенные органы не считают важным тот факт, что перевозка является смешанной – актуальность этого заявления требует дальнейшего анализа. Тем не менее, новая редакция Таможенного кодекса ЕАЭС содержит в себе статьи, имеющие непосредственное значение для прямых смешанных перевозок, а значит, что работа над совершенствованием правовых норм в данной отрасли ведется.

### **2.1.2 Отражение специфики перемещения товаров комбинированными (смешанными) перевозками в таможенном законодательстве РФ**

Национальное таможенное законодательство, касающееся транспортной стороны таможенного оформления и таможенного контроля представлено преимущественно основным нормативно-правовым документом ФЗ №311 от 27 ноября 2010 года «О таможенном регулировании»<sup>86</sup> и иными подзаконными актами.

Что касается ФЗ №311, то он освещает преимущественно таможенный контроль различных транспортных средств, упоминаемый в статьях раздела III. Устанавливает закон места прибытия транспортных средств, сроки предоставления документов и иные необходимые требования к таможенному контролю и оформлению. Отдельные статьи Таможенного кодекса ТС продублированы в данном ФЗ с целью их закрепления на национальном уровне.

Иными словами, национальное российское таможенное законодательство не конкретизирует понятие «прямая смешанная перевозка» и не дают собственных комментариев для правового регулирования этого явления.

В ряду подзаконных нормативно-правовых документах особое значение имеют решения Комиссии Таможенного Союза, в частности решения об обязательном предварительном информировании о товарах, ввозимых на единую таможенную территорию железнодорожным<sup>87</sup>, автомобильным<sup>88</sup>, а в настоящее время и воздушным транспортом<sup>89</sup>.

---

<sup>86</sup> Федеральный закон от 27.11.2010 г. №311-ФЗ "О таможенном регулировании в Российской Федерации" // Российская газета - № 5348 (269).

<sup>87</sup> Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 17.09.2014 № 196 «О введении обязательного предварительного информирования о товарах, ввозимых на единую таможенную территорию Таможенного союза железнодорожным транспортом» [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» (дата обращения 18.03.2017)

<sup>88</sup> Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 09.12.2011 № 899 «О введении обязательного предварительного информирования о товарах, ввозимых на таможенную территорию Таможенного союза автомобильным транспортом» [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс»

<sup>89</sup> Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 01.12.2015 N 158 «О введении обязательного предварительного информирования о товарах, ввозимых на таможенную территорию Евразийского экономического союза воздушным транспортом» [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» (дата обращения 18.03.2017)

Согласно этим решениям, перевозчики обязаны информировать таможенные органы о прибытии на таможенную границу государства не позднее чем за два часа до фактического пересечения границы. Информирование осуществляется путем предоставления списка сведений, на основании которого таможенные органы принимают решения о формах контроля товара. Предполагается, что такая мера ускорит таможенный контроль и сократит временные и финансовые издержки декларанта.

«Стратегия развития таможенной службы Российской Федерации до 2020 года»<sup>90</sup> не содержит в себе конкретных мер по развитию таможенного оформления и контроля комбинированных перевозок. Однако согласно Приказу ФТС РФ от 01.10.2008 N 1221 "О решении коллегии ФТС России от 29 августа 2008 года "О проекте Концепции таможенного оформления и таможенного контроля товаров в местах, приближенных к государственной границе Российской Федерации"<sup>91</sup>, данный документ устанавливает план развития таможенно-логистических терминалов, которые должны способствовать облегчению комбинированных перевозок путем создания смешанных пунктов пропуска через границу, а также контейнерные терминалы и прочую таможенную инфраструктуру. Тем не менее, не смотря на логистическое направление развития таможенных органов, отсутствует как законодательный, так и практический опыт по организации контрейлерных перевозок, в том числе таможенного оформления груза и перевозящих его транспортных средств: автопоезда, автоприцепа, железнодорожной платформы<sup>92</sup>.

---

<sup>90</sup> Распоряжение Правительства РФ от 28.12.2012 N 2575-р (ред. от 15.04.2014) «О Стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2020 года» [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» (дата обращения 23.03.2017)

<sup>91</sup> Приказ ФТС РФ от 01.10.2008 N 1221 «О решении коллегии ФТС России от 29 августа 2008 года «О проекте Концепции таможенного оформления и таможенного контроля товаров в местах, приближенных к государственной границе Российской Федерации» [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» (дата обращения 18.03.2017)

<sup>92</sup> Астафьев А.В, Зайцев Т.А., Стеблецов Д.Е. Разночтения в толковании терминологии смешанных перевозок // Ассоциация Высших учебных заведений транспорта. МИИТ. – М.: 2014 г.

Что касается таможенных классификаторов<sup>93</sup>, то в них также не содержится ни одного упоминания о смешанных грузоперевозках.

Анализ нормативно-правовых источников показал, что в таможенном законодательстве не используется терминология «прямая смешанная перевозка», «комбинированная перевозка», «мультимодальная перевозка» и таким образом не отражается степень организационная сторона смешанных/комбинированных перевозок. Таможенный кодекс ЕАЭС в случае применения смешанной перевозки грузов использует словосочетания «перевозка двумя и более видами транспорта», а также «операции по перегрузке (перевалке), погрузке, замене транспортного средства», и логично предположить, что для таможенных органов важна именно практическая сторона данной перевозки, а именно грузовые операции с товаром и вид транспорта, который будет представлен при прибытии или убытия с таможенной территории ЕАЭС. Исходя из этого факта, можно говорить об особенностях таможенных операций, связанных с перемещением товара комбинированным транспортом.

Так как режим ответственности перевозчиков и оператора смешанных перевозок (экспедитора) является ключевым вопросом регулирования мультимодальных и интермодальных перевозок, то в случае с таможенным делом мы имеем важным вопрос только юридической ответственности за нарушение и несоблюдение норм таможенного законодательства. Субъектами юридической ответственности в таможенном деле являются как физические, так и юридические лица, которые попадают под нее согласно правовым нормам КоАП РФ и УПК РФ. К ним относятся: декларант, перевозчик, экспедитор, владелец склада временного хранения и иные лица. Принципиально важно отметить солидарную ответственность декларанта и

---

<sup>93</sup> Решение Комиссии Таможенного союза от 20.09.2010 N 378 (ред. от 21.12.2016) «О классификаторах, используемых для заполнения таможенных деклараций» [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» (дата обращения 18.03.2017)

таможенного представителя за уплату таможенных пошлин<sup>94</sup>. При этом субъекты международной перевозки грузов могут привлекаться как к административно-правовой, так и к гражданско-правовой ответственности – в первом случае за нарушение требований таможенного законодательства (глава 16 КоАП РФ<sup>95</sup>), во втором случае за неисполнение условий договора, заключенного между друг другом.

Таким образом, как наднациональное, так и российское таможенное законодательство не выделяет смешанную/комбинированную грузоперевозку, а лишь уточняет особенность перевозки груза «двумя и более видами транспорта». С национальными и международными транспортными законами таможенные нормы не унифицированы, а значит, возможны некоторые разногласия при осуществлении международной смешанной перевозки.

---

<sup>94</sup> Федеральный закон от 27.11.2010 г. №311-ФЗ "О таможенном регулировании в Российской Федерации" // Российская газета - № 5348 (269). п. 4 ст. 150

<sup>95</sup> Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 N 195-ФЗ (ред. от 17.04.2017, с изм. от 23.05.2017) (с изм. и доп., вступ. в силу с 18.05.2017). Глава 16. [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» (дата обращения 18.03.2017)

## **2.2 Особенности таможенного декларирования товаров, перемещаемых комбинированными (смешанными) перевозками**

### **2.2.1 Виды представляемых документов таможенным органам о товаре, перемещаемом комбинированными (смешанными) перевозками**

Таможенное декларирование товара начинается с предоставления всех необходимых сведений о товаре, подтвержденных документами. Согласно ст. 108 новой редакции ТК ЕАЭС, эти сведения делятся на: коммерческие документы; транспортные документы; документы, подтверждающие полномочия декларанта, соблюдение запретов и ограничений, а также подтверждающие уплату таможенных платежей, сроки, таможенную стоимость и иную информацию, имеющую значение при таможенном декларировании и расчете уплаты таможенных платежей.

В нашем случае особое значение имеют следующие типы документов:

1. Транспортные. В них содержится общая информация о виде транспортного средства, его регистрация, обустройство, вместимость и грузоподъемность и т.п.;

2. Документы, подтверждающие полномочия лица, подающего таможенную декларацию. Имеет значение для определения ответственного лица при декларировании товара, если их несколько на разных участках пути, а также напрямую зависит от того, какой тип грузоперевозки используется: прямая, смешенная или прямая смешанная;

3. Иные документы, имеющие особое значение при таможенном декларировании товаров, перемещаемых разными видами транспорта. К примеру, документ о регистрации и национальной принадлежности транспортного средства международной перевозки – в случае перевозки товаров автомобильным транспортом при их помещении под таможенную процедуру таможенного транзита.

Как было упомянуто в Решении Высшего ЕЭС от 26.12.2016 N 19 «Об Основных направлениях и этапах реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств - членов Евразийского

экономического союза» прямая смешанная перевозка – перевозка двумя или более видами транспорта по единому перевозочному документу, оформленному на весь маршрут следования. Что же представляет собой этот перевозочный документ? Как и с определением смешанной перевозки, в данном случае существует много неточностей.

Согласно международным унифицированным правилам ЮНКТАД/МТП для транспортных документов смешанной перевозки от 1992 г. и 1995 г.<sup>96</sup>, документом смешанной перевозки был установлен документ FIATA FBL (Negotiable FIATA Multimodal Transport Bill of Lading)<sup>97</sup> – то есть документ, принятый Международной федерацией экспедиторской ассоциации (см. рис. 7).

За основу этого документа взята модификация прямого коносамента, включены положения о перевалке груза и ответственности перевозчиков других видов транспорта. Этот документ является товарораспорядительным. Его особенность в том, что экспедитор берет на себя ответственность за товар, имеет право распоряжаться товаром и выступает как перевозчик. При этом, экспедитор также несет ответственность за любую третью сторону, привлеченную к осуществлению этой перевозки. Однако разрешение на выдачу такого документа можно получить только у секретариата ФИАТА.

Иные вариации единого перевозочного документа разработаны Балтийским международным советом – БИМКО. Это коносамент COMBIDOC, используемый операторами смешанной перевозки при эксплуатации морских судов. Еще один коносамент введен Конференцией ООН по торговле и развитию (ЮНИКТАД), который основан на положениях Конвенции ООН о смешанной перевозке<sup>98</sup>.

---

<sup>96</sup> Правила ЮНКТАД в отношении документов смешанных перевозок («UNCTAD/ICC Rules for multimodal transport documents») вступили в действие с 1 января 1992 г. (послед. редакция 1995 г.) [Электронный ресурс]: URL: <http://www.un.org/ru/ga/unctad/docs.shtml> (дата обращения 25.04.2017)

<sup>97</sup> FIATA FBL (Negotiable FIATA Multimodal Transport Bill of Lading). FIATA Documents. [Электронный ресурс]: URL: <http://fiata.com/about-fiata/fiata-documents.html> (дата обращения 25.04.2017)

<sup>98</sup> Бутакова Н.А. Мультимодальный коносамент: проблема ответственности сторон // Гражданское право. 2014. № 2. С. 30-32.

Мультимодальный коносамент был утвержден Правилами оформления грузовых и перевозочных документов в редакции 31.10.07-89, утвержденными Минморфлотом СССР 02.01.1990, и Конвенцией Организации объединенных наций о морской перевозке грузов, заключенной в Гамбурге 31 марта 1978 г.<sup>99</sup>. Согласно этому документу, мультимодальный коносамент составляет сам перевозчик по требованию отправителя и подтверждает наличие договора перевозки, а также доказывает поставку товара на борт судна и дальнейшую передачу прав на груз путем передачи документа. При этом он также подтверждает тот факт, что груз был получен в исправности и хорошем состоянии. Если же нет, то такой документ признается «нечистым» и неприемлемым в соответствии с UCP (Uniform Customs and Practice).

Такой вид единого перевозочного груза имеет статус ценной бумаги, регулируется также положениями закона «О валютном регулировании и валютном контроле»<sup>100</sup> и удостоверяет право владения перевозимым грузом, товаром. В нем также необходимо оговорка, что он применяется на основе Гамбургских правил. Таким образом, этот документ является аналогом морского коносамента.

Важно обратить внимание на то, что в «Классификаторе видов документов, используемых при таможенном оформлении»<sup>101</sup> ни единого транспортного документа, ни мультимодального коносамента не подразумевается. Зато в разделе «коммерческие документы» содержится счет-фактура (инвойс) за перевозку (транспортировку), погрузку, разгрузку или перегрузку товаров, а также банковские или иные платежные документы по

---

<sup>99</sup> Письмо ФНС РФ от 21.08.2009 N ШС-22-3/660 «О направлении систематизированных материалов по документированию операций при транспортировке товаров» (вместе с «Порядком замены (корректировки) существенных сведений (товар, грузополучатель, пункт поставки и т.п.) в товаросопроводительных документах» [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» (дата обращения 25.04.2017)

<sup>100</sup> Федеральный закон «О валютном регулировании и валютном контроле» от 10.12.2003 N 173-ФЗ [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс»// URL: СПС Консультант (дата обращения 25.04.2017)

<sup>101</sup> Решение Комиссии Таможенного союза от 20.09.2010 N 378 (ред. от 02.05.2017) «О классификаторах, используемых для заполнения таможенных деклараций» (Приложение N 8 к Решению Комиссии Таможенного союза от 20 сентября 2010 г. N 378) [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» (дата обращения 21.04.2017)

оплате транспортных расчетов – они необходимы для расчета таможенной стоимости.

Таким образом, основными транспортными документами, которые сопровождают международную перевозку остаются:

1. Коносамент (Bill of Lading). Документ морской перевозки, который часто используется при смешанных перевозках.
2. Морская накладная (Seaway Bill (SWB)) и штурманская расписка – для морских перевозок.
3. Воздушная накладная (Air waybill). Соответственно, для авиаперевозок.
4. Накладная (Consignment note) Делится на международную железнодорожную накладную СМГС (железнодорожный транспорт) и Товарно-транспортную накладную (CMR) для автомобильного транспорта.
5. Складская расписка (Warehouse warrant) О складировании товара, не зависит от вида транспорта.
6. Экспедиторские документы (Freight-for-warder's documents) Именно договор с экспедитором в Российской Федерации определяет, является ли экспедитор ответственным за перевозку или же берет на себя ответственность агента за перевозку. Этот договор заключается независимо от вида транспорта.
7. Упаковочный лист (Packing list) Дает описание о грузовых местах и не зависит от вида транспорта.

Таким образом, товарно-транспортная накладная – главный транспортный документ, который сопровождает международную грузоперевозку и зависит от вида транспорта. Его выписывает грузоотправитель, в котором указывает маршрут, данные о транспортном средстве и перевозчике, а в товарном разделе перечень товаров, их количество, вес и стоимость. В отличие от коносамента, накладная не может быть товарораспорядительным документом.

Сопровождать мультимодальную перевозку может также передаточная ведомость, которая содержит перечень грузов, подлежащих передаче с одного вида транспорта на другой.

Вторым обязательным документом стоит выделить договор транспортной экспедиции, а также приложение к нему с описанием маршрута следования товара в заявке на экспедирование груза. В данном документе содержатся права и обязанности экспедитора, ответственность сторон, порядок оплаты за услуги, форс-мажоры и прочие моменты.

**Рисунок 7 – Документ мультимодальной перевозки- FIATA FBL**  
**Рисунок 8 – Сведения в декларации на товары, имеющие значение для смешанных перевозок**

Приложение № 2 к решению КТ от 20 мая № 257

Как можно заметить, отдельного документа или требования к оформлению интермодальных и мультимодальных перевозок нет. Контейнерная транспортировка обычно оформляется с помощью коносамента, пакет транспортных документов в данном случае остается таким же: накладная, договор с экспедитором, упаковочный лист и прочее.

Помимо транспортных документов, таможенные органы требуют предоставления коммерческих документов о характере сделки и декларанте (ИНН, КПП, устав организации, договор купли-продажи, инвойс, счет-фактура и т.д.), документов о товаре (сертификат соответствия, описание товара) и об уплате таможенных платежей, а также соблюдении запретов и ограничений.

Таким образом, можно сказать, что таможенные правила не устанавливают особых требований документарного подтверждения смешанных перевозок. Более того, так называемый единый перевозочный документ тоже не устанавливается (за исключением документа под названием «мультимодальный коносамент», а также устанавливаемого ФИАТА документа смешанной перевозки о практической распространённости которого нельзя сказать достоверно.

Весь необходимый пакет документов представляет собой набор сведений, которые декларант сообщает таможенным органам при таможенном декларировании товара. Порядок и форма декларирования также определяется таможенным законодательством и имеет единые требования, независимо от вида транспорта, который использовался при перемещении.

## **2.2.2 Сведения о смешанной грузоперевозке, указываемые в таможенной декларации**

Таможенная декларация на товары – основной документ, в котором указываются все необходимые для таможенных органов сведения о товаре, перемещаемом через таможенную границу. Следовательно, вся информация о комбинированной перевозке должна также отражаться в декларации.

Таможенная декларация состоит из 54 граф. Цель этого пункта – проанализировать порядок заполнения каждой графы декларации на товар, перевозимый разными видами транспорта и оценить, насколько она отражает такую перевозку (см. рис. 8).

Так, ст. 106 ТК ЕАЭС содержит перечень сведений, подлежащих указанию в декларации, а ст. 108 ТК ЕАЭС указывает на документы, которые подтверждают сведения, указываемые в декларации на товары.

Декларацию на товары декларант заполняет самостоятельно. Порядок и правила ее заполнения отражены в Решении Комиссии Таможенного союза от 20.05.2010 N 257 (ред. от 15.11.2016) "Об Инструкциях по заполнению таможенных деклараций и формах таможенных деклараций"<sup>102</sup>.

Рассмотрим все интересующие нас графы по порядку.

Графа 1. Декларация.

Имеет значение второй подраздел графы, в котором указывается вид таможенной процедуры. Согласно классификатору видов таможенных процедур<sup>103</sup>, таможенное законодательство подразумевает 17 видов процедур. Зависят ли условия их применения от вида транспорта? Таможенный кодекс ЕАЭС под общими условиями применения таможенных процедур в той или иной мере указывает:

1. Уплата всех необходимых таможенных платежей;
2. Соблюдение запретов и ограничений;

---

<sup>102</sup> Решение Комиссии Таможенного союза от 20.05.2010 N 257 (ред. от 15.11.2016) «Об Инструкциях по заполнению таможенных деклараций и формах таможенных деклараций» // URL: СПС Консультант (дата обращения 25.04.2017)

<sup>103</sup> Классификатор видов таможенных процедур (Приложение N 1 к Решению Комиссии Таможенного союза от 20 сентября 2010 г. N 378) // URL: СПС Консультант (дата обращения 26.04.2017)

### 3. Возможность идентификации товара<sup>104</sup>.

Рассмотрим, что подразумевает под собой возможность идентификации товара. Во-первых, это идентификация товара с целью определения его кода ТН ВЭД ЕАЭС, а также расчета таможенной стоимости товара. Во-вторых, это идентификация иностранных товаров, либо товаров Союза в продуктах их переработки<sup>105</sup>. Данный факт имеет значения для процедур, включающих в себя переработку товара и ни в коей мере не касается транспортного средства, используемого в транспортировке.

Статья 341 ТК ЕАЭС устанавливает, что относится к средствам идентификации: пломбы, печати, цифровая, буквенная и иная маркировка, идентификационные знаки, штампы, сейф-пакеты и иные средства, обеспечивающие идентификацию товаров. Таможенные органы при необходимости осуществляют идентификацию транспортных (перевозочных документов).

При транзите товара по территории стран, не являющихся членами Союза, таможенные органы могут наносить средства идентификации на грузовые помещения (отсеки) железнодорожных транспортных средств, а также морских и воздушных транспортных средств<sup>106</sup>. Вообще, таможенные органы указывают целый ряд требований к транспортному средству, участвующему в таможенном транзите в ст. 364 ТК ЕАЭС.

Процедура временного ввоза подразумевает некоторые ограничения по владению и пользованию временно ввезенными товарами, а также возможность передачи товара декларантом во владение и пользование иным лицам с разрешения таможенных органов. При этом разрешения таможенных органов не требуется, если временно ввозится многооборотная тара для защиты и упаковки товара, а также товаров, предназначенных для

---

<sup>104</sup> ТК ЕАЭС. Раздел IV. Таможенные процедуры

<sup>105</sup> ТК ЕАЭС. Ст. 180

<sup>106</sup> ТК ЕАЭС. Ст. 304

технического обслуживания, ремонта, хранения и перевозки (транспортировки)<sup>107</sup>.

Таким образом, можно заключить, что выбор таможенной процедуры никак не отражает тот факт, каким транспортным средством будет перевозиться груз, если будут представлены все необходимые идентификационные транспортные документы.

#### Графа 2. Отправитель/экспортер.

Для ввозимых товаров в графе указываются сведения о лице, указанном в качестве отправителя товаров в транспортных (перевозочных) документах, в соответствии с которыми начата (начинается) перевозка товаров. Этот факт имеет принципиальное значение для смешанных перевозок. В Российской Федерации, «если перемещение товаров осуществляется с использованием нескольких видов транспорта или транспортных средств (с перегрузкой (перевалкой) товаров с одного транспортного средства на другое) и на момент подачи ДТ декларант не может предоставить транспортный (перевозочный) документ, в соответствии с которым начата (начинается) перевозка товаров, в графе указываются сведения об иностранном лице, участвующем во внешнеэкономической сделке с указанием: "КОНТРАГЕНТ"»<sup>108</sup>.

При этом следует уточнить, что отправителем в данной графе указывается не фактический перевозчик, а лицо, которое несет ответственность за эту перевозку и указана отправителем в инвойсе. То есть «отправитель» и «продавец» могут не совпадать на практике.

Графа 6. Всего мест. Указывается общее количество грузовых мест в партии товара. Если груз сборный, то указывается то количество мест, которое принадлежит конкретной партии.

Графа 8. Получатель. В этой графе указывается фактический получатель, который указан в транспортных (перевозочных документах), в соответствии с

---

<sup>107</sup> ТК ЕАЭС. Ст. 222

<sup>108</sup>РКТС от 20.05.2010 N 257 «Об Инструкциях по заполнению таможенных деклараций и формах таможенных деклараций» II. Порядок заполнения ДТ на товары, ввозимые (ввезенные) на таможенную территорию [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» (дата обращения 29.04.2017)

которыми перевозка завершается. Следует отметить, что зачастую категория «получатель» и «покупатель» не совпадает на практике.

Графа 9. Лицо, ответственное за финансовое регулирование. Это лицо, которое заключило внешнеэкономическую сделку, иными словами, это контрактодержатель, российское лицо.

Графа 14. Декларант. «Это лицо, которое декларирует товары, либо от имени которого декларируются товары». Согласно ст. 83 ТК ЕАЭС, экспедитор или перевозчик могут быть декларантами только при заявлении процедуры таможенного транзита. Декларантом может выступать таможенный представитель.

Графа 15. Страна отправления. В этой графе указывается страна, из которой была начата международная перевозка.

Графа 17. Страна назначения. В этой графе указывается страна, в которой завершается международная перевозка.

Графа 18. Идентификация и страна регистрации транспортного средства при отправлении/прибытии. В данной графе указываются сведения о транспортных средствах, которые перевозили товары до таможенного органа по таможенной территории таможенного союза. В первом подразделе графы указывается общее количество транспортных средств и после двоеточия через знак разделителя ";", но при этом Инструкция не дает пояснения, относится ли это количество к разным видам транспорта, или же только к одному виду. Далее, после разделителя перечисляются регистрационные номера и номера прицепов/полуприцепов, если это автомобильный транспорт, номера вагонов при железнодорожном перемещении, номер рейса или судна при воздушном или водном перемещении. Декларация отражает тот факт, если транспортные средства имеют происхождение из разных стран.

Важно отметить, что зачастую декларант не обладает сведениями о номере регистрации данного транспортного средства и в декларации указывает только его вид в соответствии с классификатором вида

транспортного средства, что является достаточным для таможенного оформления.

Графа 19. Контейнер. В декларации делается отметка, если груз перевозится в контейнере. Дополнительная информация о контейнерной перевозке будет далее отражена в графе 31 декларации.

Но остановимся на этом подробнее. Согласно Письму ФТС от 1 марта 2011 года № 01-11/8833 «О совершении таможенных операций в отношении контейнеров»,<sup>109</sup> поясняется, что контейнер не является самостоятельным видом транспорта и является только особенностью перевозки. Все необходимые сведения о контейнерах должны отражаться в стандартных документах перевозчика, которые оформляются в зависимости от вида транспорта, перемещающего контейнер. В них указывается информация о номере контейнера, цели его ввоза/вывоза, маршрут и описание груза. Информация о контейнере также указывается в декларации на транспортное средство, а все операции в отношении контейнера производятся без уплаты таможенных сборов. Иной случай: если декларант ввозит контейнер без его обратного вывоза и наоборот – тогда контейнер декларируется как товар.

Графа 20. Условия поставки. Одна из самых важных граф при декларировании товара, перемещаемого смешанным транспортом. Графа заполняется в соответствии с международными правилами Инкотермс<sup>110</sup>, которые определяют правила торговли. Смешанные перевозки обычно проводятся под условиями FCA, CPT, CIP, DAP, DAT и DDP, согласно которым устанавливается место погрузки/разгрузки и перегрузки товара, вступление в силу договора перевозчика и передача ответственности по товару от отправителя-продавца к получателю-покупателю.

---

<sup>109</sup> Письмо ФТС России от 1 марта 2011 года № 01-11/8833 "О совершении таможенных операций в отношении контейнеров" [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» (дата обращения 25.04.2017)

<sup>110</sup> Инкотермс-2010. Международные правила толкования торговых терминов - публикация Международной торговой палаты (ICC) 1990 г., N 460 (послед. редакция от 01.01.2011) [Электронный ресурс]: URL: <http://www.tks.ru/2011/incoterms2010> (дата обращения 29.04.2017)

Разгрузка, перегрузка, перевалка, а также замена транспортного средства – одна из самых важных особенностей смешанной перевозки, имеющая значения для таможенных органов. На территории таможенного союза грузовые операции с товаром можно осуществлять лишь с разрешения и в иных случаях уведомления, таможенных органов. Статья 107 ТК ЕАЭС подразумевает, что сведения о планируемой перегрузке, разгрузке и замене транспортного средства необходимо указать в транзитной декларации. Взаимосвязь условий поставки и грузовых операций для таможенных органов заключается в следующем: именно Инкотермс определяют, включается ли стоимость грузовых операций в таможенную стоимость или нет.

Графа 21. Идентификация и страна регистрации активного транспортного средства на границе. Заполнение этой графы осуществляется по тому же принципу, что и графа 18, но в данном случае «указываются сведения о транспортном средстве (транспортных средствах), на котором (которых) находились товары при прибытии в места перемещения товаров через таможенную границу».

Также следует отметить, «если декларируемые товары перед их помещением под заявляемую в ДТ таможенную процедуру перевозились по таможенной территории в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита, в первом подразделе графы указывается общее количество транспортных средств, на которых находились товары при прибытии в места перемещения товаров через таможенную границу, иные сведения в графу не вносятся»<sup>111</sup>.

Графа 25. Вид транспорта на границе. Графа конкретизирует графу 21 ДТ и указывает вид транспорта в соответствии с классификатором. Смешанная перевозка в нем не отражена.

---

<sup>111</sup> Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 18.07.2014 N 127 «О внесении изменений в Инструкцию о порядке заполнения декларации на товары» [Электронный ресурс]: URL: <http://www.tks.ru/news/law/2014/07/21/0004> (дата обращения 30.04.2017)

Графа 26. Вид транспорта внутри страны. Как и в случае с графой 25 ДТ, графа 26 лишь поясняет графу 18 ДТ.

Графа 30. Местонахождение товаров. В этой графе указывается местонахождение товара на момент подачи ДТ, где этот товар может быть предъявлен таможенным органам к осмотру и досмотру. Это может быть как склад, так и места разгрузки и перегрузки товара в пределах территории морского (речного) порта, специальное оборудованное для разгрузки и перегрузки место аэропорта, а также железнодорожные пути и контейнерные площадки.

Графа 31. Грузовые места и описание товаров. Важное значение имеет третий пункт графы, в котором для товара, перевозимого в контейнерах, указывается тип контейнеров в соответствии с классификатором видов груза, упаковки и упаковочных материалов, количество контейнеров, через двоеточие их номера. Если декларируемые товары занимают не весь контейнер, после номера производится запись: "часть".

Графа 43. Код МОС. Все грузовые операции, произведенные с товаром при смешанной перевозке, подлежат учету при формировании и определении таможенной стоимости товара. При этом некоторые методы определения таможенной стоимости основываются на том, чтобы условия транспортировки и иных операций были максимально схожими. Из этого можем заключить, что способ организации перевозки товара имеет значение на выбор метода определения таможенной стоимости.

Таким образом, в таможенной декларации на ввозимые товары можно проследить то, в каком транспортном средстве (вид, идентификация) товар прибыл на таможенную территорию, а также на каком продолжил свой путь до места назначения. Декларация содержит сведения о фактическом получателе и отправителе товаров, а также об их декларанте. Как было отмечено, перегрузка иностранного товара и замена транспортного средства на таможенной территории возможна только с разрешения или уведомления

таможенного органа. По такому же принципу оформляется и вывозимый товар таможенного союза.

Все действия, совершаемые перевозчиком до пересечения таможенной границы, для таможенных органов значения не имеют.

Авторское замечание: декларирование вида транспортного средства и предоставление транспортных документов при таможенном оформлении играют скорее второстепенную роль, так как не влияют на таможенную стоимость товара. Проверка и контроль транспортных средств важен для соблюдения правил перевозки груза (особенно если это опасный груз), сохранности груза и, конечно же, недопущения контрабанды.

## **2.3 Особенности таможенного контроля товаров, перемещаемых комбинированными (смешанными) перевозками**

### **2.3.1. Прибытие/убытие, предварительное уведомление о товарах, перемещаемых разными видами транспорта**

Таможенными органами, в соответствии со ст. 11 ТК ЕАЭС, в целях содействия ускоренному таможенному оформлению и таможенному контролю, подразумевается предоставление предварительной информации о ввозимом/вывозимом товаре, состав которой зависит также от вида транспортного средства.

Порядок прибытия и убытия товаров на таможенную территорию Союза имеет некоторые различия по видам транспорта. Так, предварительное информирование таможенных органов при ввозе товаров, перемещаемых автомобильным транспортом, было утверждено Решением Комиссии Таможенного Союза в 2012 году<sup>112</sup>, железнодорожным – в 2014 году<sup>113</sup>, воздушным – в 2017 году<sup>114</sup>. Согласно данным документам, перевозчик, отправитель, таможенный представитель и иное заинтересованное лицо за два часа до фактического прибытия на таможенную границу ТС должно предоставить сведения о ввозимом товаре и транспортном средстве.

Отличие предварительного информирования при использовании железнодорожного транспорта заключается в том, что информацию о товаре экспедиторы, УЭО, таможенные представители и лица, имеющие право владения, пользования, распоряжения должны предоставить за 4 часа, а таможенный перевозчик – за 2 часа до фактического ввоза.

---

<sup>112</sup> Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 09.12.2011 № 899 «О введении обязательного предварительного информирования о товарах, ввозимых на таможенную территорию Таможенного союза автомобильным транспортом» [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» (дата обращения 30.04.2017)

<sup>113</sup> Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 17.09.2013 № 196 «О введении обязательного предварительного информирования о товарах, ввозимых на единую таможенную территорию Таможенного союза железнодорожным транспортом» [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» (дата обращения 30.04.2017)

<sup>114</sup> Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 01.12.2015 N 158 «О введении обязательного предварительного информирования о товарах, ввозимых на таможенную территорию Евразийского экономического союза воздушным транспортом» [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» (дата обращения 30.04.2017)

Предварительное информирование при ввозе морским транспортом еще не введено.

Цель введения ПИ – ускорение таможенных операций, так как предварительное решение о формах таможенного контроля принимается еще до фактического прибытия товара на таможенную границу. Однако ускорение происходит не всегда. Так, в ст. 4 данного Решения сказано: «В случае несоответствия сведений, содержащихся в базах данных предварительной информации таможенных органов государств – членов Таможенного союза, сведениям, содержащимся в документах, представленных перевозчиком, выявленные расхождения учитываются при принятии решения о применении форм таможенного контроля в отношении представленных товаров с использованием системы управления рисками», а это значит, что товар вероятнее всего будет остановлен.

Другой проблемой, с которой может столкнуться перевозчик при использовании смешанных перевозок – это отсутствие всей необходимой информации, имеющей значение для таможенных органов, а значит, что это также воспрепятствует прохождению таможенного контроля в ускоренном режиме.

После доставки в место прибытия, товар помещается в зону таможенного контроля, исключение – товар, ввозимый водным транспортом. Согласно ст. 88. п.1 перевозчик обязан уведомить таможенный орган о прибытии/убытии товара на/с таможенной территории ЕАЭС путем предоставления сведений, которые зависят от вида транспорта, либо путем представления документа, содержащего сведения о номере регистрации предварительной информации, представленной в виде электронного документа. На предоставление всех необходимых сведений таможенным органам в соответствии с ТК ЕАЭС перевозчик автомобильного вида транспорта имеет 1 час, железнодорожного,

водного, воздушного – в течение установленного времени технологического процесса работы порта, аэропорта, ж/д станции<sup>115</sup>.

Три часа дается перевозчику после уведомления о прибытии на выбор дальнейших таможенных операций с товаром в соответствии со ст. 88 ТК ЕАЭС.

Убытие товаров осуществляется по этим же принципам – в определенных местах и во время работы таможенных органов, а также с разрешения таможенных органов.

---

<sup>115</sup> ТК ЕАЭС Ст. 88

### 2.3.2. Логистизация таможенного дела: места прибытия и убытия транспортных средств на таможенную территорию

В соответствии со статьей 156 Таможенного кодекса Таможенного союза «прибытие товаров на таможенную территорию Таможенного союза осуществляется в местах перемещения товаров через таможенную границу (далее – места прибытия) и во время работы таможенных органов в этих местах»<sup>116</sup>. Убытие товаров осуществляется по этим же принципам.

В данном случае недостатком такого порядка является тот факт, что перевозчик должен подстраиваться под режим работы таможенных органов, либо делать продолжительную остановку. Это является значительной преградой для перевозчика и нарушает интегрированную цепочку поставки товара.

Информационно-справочный перечень пунктов пропуска через внешнюю границу Таможенного союза и Евразийского экономического союза на российском участке государственной границы от 19 декабря 2014 года<sup>117</sup> устанавливает 339 пунктов пропуска. Из них – 273 функционирующих.

**Рисунок 9 – Режим работы пунктов пропуска через таможенную границу РФ в 2014 году**

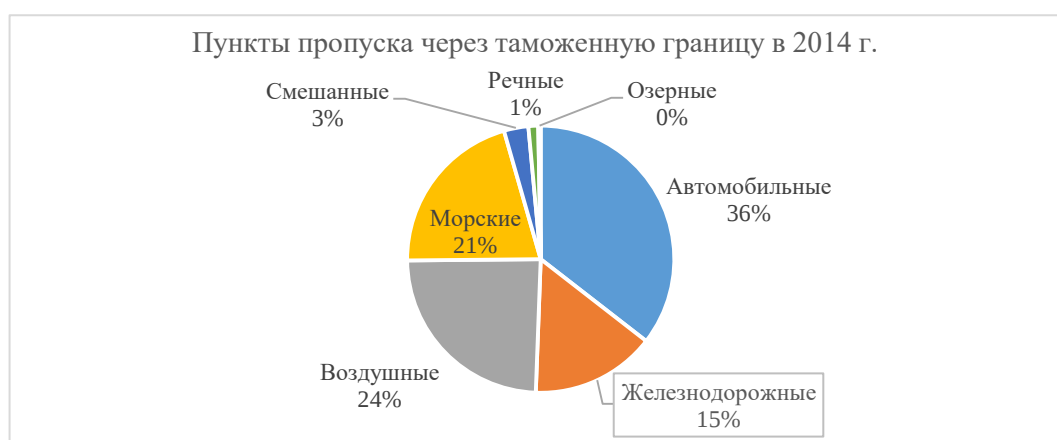


<sup>116</sup> ТК ЕАЭС Ст. 87

<sup>117</sup> Информационно-справочный перечень пунктов пропуска через внешнюю границу Таможенного союза и Евразийского экономического союза на российском участке государственной границы от 19 декабря 2014 года [Электронный ресурс]: URL: [http://www.eurasiancommission.org/ru/act/tam\\_sotr/dep\\_tamoj\\_infr/Pages/puncts.aspx](http://www.eurasiancommission.org/ru/act/tam_sotr/dep_tamoj_infr/Pages/puncts.aspx) (дата обращения 30.04.2017)

При этом, по видам транспорта и режиму работы получаем данные (см. рис. 9), исходя из которых, можно заключить, что несмотря на то, что автомобильных пунктов пропуска в РФ больше, всего 39% от их общего числа работает круглосуточно. При этом положительное число имеют железнодорожные и воздушные пункты пропуска: круглосуточные 73% воздушных пунктов пропуска и 62% железнодорожных. Структуру можно увидеть на рис. 10.

**Рисунок 10 – Структура видов пунктов пропуска через таможенную границу в 2014 г.**



Концепция таможенного оформления и контроля в местах, приближенных к Государственной границе РФ<sup>118</sup>, предусматривает создание таможенно-логистических терминалов, которые представляют собой, в первую очередь комплексно развитую таможенную инфраструктуру, цель которой предоставить комплексные услуги по таможенному оформлению, грузовым операциям с грузом, а также места стоянки и отдыха перевозчиков. На данный момент от 6 сентября 2016 году, существует 54 ТЛТ<sup>119</sup>. О степени их эффективности можно судить по проектной и фактической пропускной способности.

<sup>118</sup> Приказ Федеральной таможенной службы Российской Федерации от 1 октября 2008 года N 1221 О решении коллегии Федеральной таможенной службы России от 29 августа 2008 года «О проекте Концепции таможенного оформления и таможенного контроля товаров в местах, приближенных к государственной границе Российской Федерации» [Электронный ресурс] (дата обращения 30.05.2017)

<sup>119</sup> Перечень функционирующих ТЛТ, расположенных вблизи государственной границы Российской Федерации от 6 сентября 2016 г. [Электронный ресурс]: URL: [http://www.customs.ru/index.php?catid=67:2011-01-24-17-09-30&id=21669:2015-09-14-10-22-12&option=com\\_content&view=article](http://www.customs.ru/index.php?catid=67:2011-01-24-17-09-30&id=21669:2015-09-14-10-22-12&option=com_content&view=article) (дата обращения 10.04.2017)

### **2.3.3. Таможенный контроль и система управления рисками, используемые при таможенных формальностях, связанных со смешанными грузоперевозками**

Таможенный контроль перемещаемых через таможенную границу товаров осуществляется с целью проверки соблюдения участниками ВЭД таможенного законодательства. Основан таможенный контроль на принципе выборочности и системе управления рисками. Таким образом, не все товары, перемещаемые через таможенную границу, подлежат таможенному контролю, а только те, на которые сработал индикатор риска. Решение о таможенном контроле таможенные органы принимают после регистрации таможенной декларации. Если декларация подана предварительно, то решение о формах таможенного контроля может быть принято еще до фактического прибытия товара на границу, а значит, декларант уведомляется об этом заранее, а потому может учесть возможную задержку груза при планировании времени пути и маршрута перевозки. Если декларирование товара осуществляется «с колес», то решение о назначении таможенного контроля может задержать доставку и нарушить цепочку поставки.

Основные моменты по организации системы управления рисками освещены в Приказе ФТС № 1000<sup>120</sup> от 20 мая 2016 года. Так как смешанная перевозка является сложной по организации и проведению, то можно предположить, что на такой вид перевозки существуют особые профили риска, которые не имеют открытый доступ и потому дать им объективную оценку на основе имеющихся данных невозможно.

В соответствии со ст. 311 ТК ЕАЭС, объектами таможенного контроля являются как товары, так и транспортные средства, а также таможенные документы.

Формы таможенного контроля перечислены в ст. 322 ТК ЕАЭС. К ним относится: получение объяснений; проверка таможенных, иных документов и

---

<sup>120</sup> Приказ Федеральной таможенной службы от 20 мая 2016 г. № 1000 «Об утверждении Инструкции о действиях должностных лиц таможенных органов при реализации системы управления рисками» [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» (дата обращения 14.05.2017)

(или) сведений; таможенный осмотр; таможенный досмотр; личный таможенный досмотр; таможенный осмотр помещений и территорий; таможенная проверка

Формы таможенного контроля и компетенция таможенных органов, применяемые к транспортному средству, устанавливаются отдельно в Протоколе о скоординированной (согласованной) транспортной политике<sup>121</sup>.

При проведении таможенного контроля транспортного средства и таможенных документов может быть обнаружено:

1. Несоответствие сведений, указанных в декларации, сведениям в транспортных документах;
2. Несоответствие указанных в документах сведений товару, его количеству и качеству;
3. Испорченный, утерянный при транспортировке товар;
4. Замечаний не выявлено.

В большинстве случаев, если количество товара не превышает указанное в декларации, таможенные органы требуют произвести корректировку таможенной декларации на товар с применением Инструкции по заполнению формы корректировки декларации на товары<sup>122</sup>. При этом по разрешению уполномоченного лица таможенных органов, происходит приостановка выпуска декларации на 10 дней<sup>123</sup>.

В случае утраты части товара при транспортировке, изменений таможенной стоимости и размера таможенных платежей не производится – участник ВЭД несет убытки.

В случае, если были выявлены несоответствия данных о транспортном средстве в транспортных документах (например, на границу приехало

---

<sup>121</sup> Протокол «О скоординированной (согласованной) транспортной политике» (приложение № 24 к Договору о ЕЭС (Подписан в г. Астане 29.05.2014) (ред. от 08.05.2015) (с изм. и доп., вступ. в силу с 12.02.2017)) [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» (дата обращения 23.04.2017)

<sup>122</sup> Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 10.12.2013 N 289 (ред. от 21.06.2016) «О внесении изменений и (или) дополнений в сведения, указанные в декларации на товары, и признании утратившими силу некоторых решений Комиссии Таможенного союза и Коллегии Евразийской экономической комиссии» [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» (дата обращения 30.04.2017)

<sup>123</sup> ТК ТС Ст. 196

транспортное средство с иными регистрационными номерами, чем указанные в декларации) – одновременно с корректировкой декларации производится приостановление выпуска и запрос на предоставление нового оригинального документа, который должен быть доставлен в таможенный орган места прибытия ТС в оригинальном виде (не электронная версия, ни копия). Соответственно, выпуск товара задерживается.

Если в соответствии с решением СУР о проведении таможенного досмотра, под данное таможенные формальности попадает сборный груз, в том числе сборный контейнер, то проверяется только часть груза, в отношении которого сработал индикатор риска.

#### **2.3.4. Грузовые операции с товаром, перевозимым комбинированным (смешанным) транспортом, осуществляемые под таможенным контролем**

Статья 348 ТК ЕАЭС устанавливает возможные грузовые и иные операции, осуществляемые в целях таможенного контроля товара и транспортного средства. Так, по требованию таможенного органа может быть произведена перевозка, взвешивание, погрузка, разгрузка, перегрузка, исправление поврежденной упаковки, ее вскрытие, переупаковка, а также вскрытие помещений, емкостей иных мест для получения доступа к товару.

Уполномоченный экономический оператор имеет специальные упрощения, касаемые и осуществления грузовых операций, в том числе с заменой транспортного средства, без уведомления и разрешения таможенного органа<sup>124</sup>.

Ст. 85 ТК ЕАЭС говорит, что заинтересованные лица могут присутствовать при совершении таможенных операций, а также содействовать их совершению.

Таким образом, минусы контейнерной перевозки или обычной перевозки сборного груза – это, во-первых, таможенное оформление: на каждую партию груза оформляется отдельная декларация. Во-вторых, это прохождение таможенного контроля: если на какой-либо вид груза были назначены формы таможенного контроля, то останавливается весь контейнер. В-третьих, это финансовые затраты: погрузочно-разгрузочные работы при таможенном досмотре или осмотре оплачивает представитель груза.

Следует также добавить, что перегрузка, разгрузка, перевалка товара или замена транспортного средства – это самостоятельная операция, проводимая экспедитором или перевозчиком независимо от того, назначается ли таможенный контроль товара или нет. Эти действия проводятся параллельно с иными таможенными формальностями при прибытии/убытия товара и ТС на/с таможенной территории, а также под определенными условиями под

---

<sup>124</sup> ТК ЕАЭС. Ст.437

процедурой таможенного транзита. Таможенное законодательство также подразумевает условия, при которых возникает необходимость перегрузки товара и замены транспортного средства – авария или действия непреодолимой силы.

Рассмотрим порядок перегрузки товара. Перегрузка, разгрузка, смена транспортного средства освещена в ст. 90 ТК ЕАЭС. Согласно закону, разгрузка, перегрузка товара может осуществляться в месте прибытия на таможенную территорию таможенного союза, но только во время работы таможенных органов и в специально отведенных для этого местах. При этом действия по разгрузке и перегрузке не могут быть начаты до получения на это разрешения таможенного органа, которое осуществляется по запросу заинтересованного лица, в иных случаях уведомления таможенные органы в электронной или письменной форме.

Следует обратить внимание, что за нарушение этого порядка перевозчик/экспедитор/декларант несут административную ответственность по статье КоАП 16.13 «Совершение грузовых или иных операций с товарами, находящимися под таможенным контролем, без разрешения или уведомления таможенного органа» с наложением штрафа до 20 тысяч рублей<sup>125</sup>.

Однако в ТК ЕАЭС есть оговорка, что эти действия можно совершить без таможенного разрешения в случае аварии, действия непреодолимой силы или иных обстоятельствах, которые могут привести к утрате или порче товара, но и в этом случае необходимо уведомить таможенный орган в течении двух часов после совершения данных операций.

Порядок совершения таможенных операций, связанных с получением разрешения таможенного органа на разгрузку, перегрузку (перевалку) и иные грузовые операции детально освещается в соответствующих Решениях Коллегии Евразийской экономической комиссии<sup>126</sup>.

---

<sup>125</sup> Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 N 195-ФЗ (ред. от 17.04.2017, с изм. от 23.05.2017) (с изм. и доп., вступ. в силу с 18.05.2017). Глава 16. Ст.16.13 [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» (дата обращения 10.06.2017)

<sup>126</sup> ТК ЕАЭС ст. 307

Отдельное внимание в таможенном законодательстве уделено разгрузке и перегрузке товара, следующего под процедурой таможенного транзита. Данные действия осуществляются только после получения разрешения таможенных органов, но при этом если их можно совершить «без удаления наложенных таможенных пломб и печатей либо если на товары таможенные пломбы и печати не наложены», то достаточно только электронного или письменного уведомления (см. рис. 11)

**Рисунок 11 – Наложение таможенных пломб на транспортное средство**



Меры, принимаемые при аварии и действий непреодолимой силы, также поясняют, что несмотря на то, что их производит перевозчик, при перевозке товара двумя и более видами транспорта, вся ответственность и обязанность за их применение лежит на декларанте товаров<sup>127</sup>.

Таким образом, перегрузка, разгрузка, перевалка и замена транспортного средства товара, прибывшего на таможенную территорию и не приобретших статус товаров таможенного союза, осуществляется с разрешения или уведомления таможенных органов. Принципиально важно, что в момент действия процедуры таможенного транзита, данная операция возможна лишь при сохранении целостности таможенных пломб.

---

<sup>127</sup> Ст. 150 ТК ЕАЭС

### 2.3.5. Таможенные правила организации контейнерной перевозки

Контейнерную перевозку, которая имеет непосредственное отношение к смешанным перевозкам, координирует таможенная конвенция<sup>128</sup>. Согласно ее положениям, перевозка груза контейнером должна осуществляться по максимально короткому пути и наиболее прямой траектории, при этом контейнер должен быть доставлен как можно ближе к пункту выгрузки, то есть на склад. Важное условие: во внутренних перевозках контейнер используется только один раз, следовательно, собственник обязан вернуть порожний контейнер обратно.

Тем не менее Конвенция предусматривает ряд упрощений для такой перевозки:

1. Организация-собственник контейнеров должна быть зарегистрирована в стране временного ввоза контейнеров;
2. Организация-собственник обязана представлять полную информацию таможенным органам о путях следования и перемещения груза;
3. При нарушении процедуры временного ввоза организация-собственник обязана оплатить таможенные пошлины и сборы.

Для эффективного выполнения всех обязанностей по эксплуатации контейнеров, организация-собственник обычно нанимает стороннего локального экспедитора и составляет с ним договор транспортной экспедиции, в котором также прописывается обязанность экспедитора по возвращению контейнера после доставки. Данный договор также утверждает, что ответственность за сохранность контейнера после его пересечения таможенной границы, лежит на экспедиторе. За пользование контейнером экспедитор обычно выплачивает определённую ставку.

Кроме этого, экспедитор также имеет обязанности по:

---

<sup>128</sup> Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров, 1972 года (Вместе с "Положениями, касающимися маркировки контейнеров", "Процедурой временного ввоза...", "Использованием контейнеров во внутренних перевозках", "Правилами, касающимися технических условий...", "Процедурой допущения контейнеров...", "Пояснительными записками", "Составом и правилами процедуры...", "Протоколом о подписании") (Заклучена в г. Женеве 02.12.1972) (с изм. от 08.11.1985) из информационного банка "Международное право" [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» (дата обращения 10.03.2017)

1. Контролю за погрузкой, разгрузкой, закреплением контейнера;
2. Организации контроля движения и отслеживания местоположения контейнера для грузовладельца;
3. Передаче сопроводительной документации перевозчику;
4. Контролю за пригодностью контейнера для грузоперевозки, за его физическим состоянием (условия безопасность, использование под таможенными пломбами и печатями).

Таким образом, организация контейнерной перевозки, требует соблюдения определенных условий, которые, как и в случае с мультимодальной перевозкой, в первую очередь касаются режима ответственности каждого участника перевозки.

### **2.3.6. Порядок организации процедуры таможенного транзита для товаров, перемещаемых комбинированными (смешанными) перевозками**

Помещение товара, перевозимого смешанным транспортом под процедуру таможенного транзита, осуществляется с целью выпуска товара на территории получателя. Как правило, при декларировании процедуры транзита происходит смена вида транспортного средства.

При помещении товара, прибывшего на территорию таможенного союза под процедуру внутреннего таможенного транзита, при прибытии товара на таможенную территорию перевозчик подает транзитную декларацию, в которой указывает сведения, перечисленные в ст. 107 ТК ЕАЭС.

В соответствии с п.1 ст. 142 ТК ЕАЭС, таможенная процедура таможенного транзита - таможенная процедура, в соответствии с которой товары перевозятся (транспортируются) от таможенного органа отправления до таможенного органа назначения без уплаты таможенных пошлин, налогов, специальных, антидемпинговых, компенсационных пошлин при соблюдении условий помещения товаров под эту таможенную процедуру. Иными словами, под процедурой таможенного транзита товар перемещается под таможенным контролем и под статусом иностранного товара.

Пункт 3 ст. 142 определяет пять вариантов реализации маршрута перевозки под таможенным транзитом:

- «1) от таможенного органа в месте прибытия до таможенного органа в месте убытия;
- 2) от таможенного органа в месте прибытия до внутреннего таможенного органа;
- 3) от внутреннего таможенного органа до таможенного органа в месте убытия;
- 4) от одного внутреннего таможенного органа до другого внутреннего таможенного органа;

5) между таможенными органами через территории государств, не являющихся членами Союза, и (или) морем».

Статья 143 определяет условия помещения товара под процедуру таможенного транзита. Сюда входит: обеспечение уплаты таможенными органами, возможности идентификации товара, соответствие транспортного средства международной перевозки и т.д., лица, которые могут выступать декларантами данной процедуры. Обеспечение уплаты таможенных платежей не требуется, если перевозчиком товара выступает таможенный перевозчик. Статья 144 устанавливает предельные сроки таможенного транзита, исходящие из 2 тысяч километров за 1 месяц, но не менее 7 календарных дней. Место доставки товара заявляется при декларировании процедуры, однако таможенные органы допускают возможность изменить место доставки товара (с разрешения ТО).

Как уже было сказано в предыдущих пунктах работы, разгрузка, перегрузка, а также замена транспортного средства под процедурой таможенного транзита разрешена только при наличии соответствующего разрешения и условия, что таможенные пломбы не будут нарушены. В ст. 148 ТК ЕАЭС также допускаются грузовые операции вне времени работы таможенного органа при наличии соответствующего разрешения.

Для смешанной перевозки, то есть мультимодальной, в процедуре таможенного транзита предусмотрено уточнение. В п. 2 ст. 150 ТК ЕАЭС говорится, что при перевозке груза двумя и более видами транспорта, ответственность за доставку, сохранность, соблюдение иных условий процедуры таможенного транзита возлагается не только на перевозчика, но и на декларанта товара.

Помимо прочего, ст. 62 отмечает, что при осуществлении процедуры таможенного транзита, обязанность по уплате таможенных пошлин и налогов может обеспечиваться и экспедитором.

В соответствии со ст. 151 ТК ЕАЭС, завершение процедуры должно произойти в месте, определённым таможенным органом отправления в любое время суток.

Таким образом, анализируя особенности осуществления смешанными перевозками таможенного транзита по территории ЕАЭС, можно сделать вывод о повышенной материальной и юридической ответственности как перевозчика, так и экспедитора, что несомненно выделяет смешанную перевозку от прямой.

Выпуск таможенной декларации осуществляется при соблюдении всех таможенных формальностей. Данные о выпуске формируются как в электронной форме, так и путем проставления всех необходимых штампов, в том числе «ВЫПУСК РАЗРЕШЕН» на таможенных документах.

Таким образом, процедура таможенного транзита осуществляется под таможенным контролем с целью соблюдения всех таможенных формальностей. При этом в течение данной процедуры замена транспортного средства и перегрузка товаров возможно только в том случае, если это не нарушает целостность таможенных пломб. При этом в момент действия процедуры транзита, ответственность перевозчика смешанной перевозки кладется и на декларанта.

### **2.3.7. Практическая реализация и проблемы таможенных операций с товарами, перемещаемыми комбинированным (смешанным) транспортом**

Данный параграф является результатом вышеописанной работы по анализу особенностей таможенных операций с товарами, перемещаемым смешанным транспортом. В нем мы опишем результаты проделанной работы и проблемы, которые были выявлены при данном исследовании.

Основным итогом является то, что с практической точки зрения организации смешанных перевозок, для таможенных органов важны только следующие вещи: соблюдение таможенного законодательства, уплата всех таможенных пошлин, а также предоставление всех сведений. Организационные вопросы осуществления мультимодальных перевозок должностных лиц таможенных органов обычно не освещаются - если предоставлены все сведения (а их в данном случае будет больше обычного, ведь документы предоставляются на весь маршрут перевозки), то таможенное декларирование пройдет успешно и декларация будет принята. Таким образом, таможенные органы практически не рассматривают возможности облегчение процедуры таможенного оформления и таможенного контроля данного типа грузоперевозок, а наоборот, усложняют ее осуществление. Пример: прохождение таможенного контроля контейнеров, осуществление грузовых операций с разрешения таможенного органа и т.д., что будет рассмотрено по порядку.

Так, таможенное законодательство не выносит регулирование смешанных перевозок в отдельную подотрасль транспортных перевозок – существуют лишь те или иные отсылки к перемещению товаров разными видами транспорта и степени ответственности декларанта и перевозчика за то, или иное действие. К тому же, таможенное законодательство не гармонизировано с национальным законодательством в сфере транспорта даже в терминологическом аспекте: различия и сходства в понятиях «груз» и «товар», «прямая смешанная перевозка» и «перевозка двумя и более видами

транспорта», не говоря уже о международном законодательстве. В таможенном законодательстве также наблюдается тенденция к взаимозаменяемости понятия «экспедитор» и «перевозчик» (зачастую первый термин опускается при пояснении правовой нормы).

Вторая особенность заключается в том, что согласно ст. 186 ТК ТС декларантом может быть лицо государства – члена таможенного союза, заключившее внешнеэкономическую сделку либо от имени (по поручению) которого эта сделка заключена, а также имеющее право владения, пользования и (или) распоряжения товарами - при отсутствии внешнеэкономической сделки. При этом экспедитор и перевозчик могут быть декларантами только при заявлении процедуры таможенного транзита. Но, если в первом случае ни экспедитор, ни перевозчик не могут являться стороной внешнеэкономической сделки, то во втором случае при наличии права распоряжения товарами на территории РФ – они могут считаться декларантами?

Статья 801 Гражданского Кодекса РФ в договоре транспортной экспедиции не предусматривает наделение экспедитора правом распоряжения перевозимыми товарами. Даже согласно ст. 421 ГК РФ, возможность договора транспортной экспедиции содержать условия о передачи экспедитору права распоряжения перевозимыми товарами только противоречит сути данного договора. Хотя, тем не менее, и экспедитор, и перевозчик вправе декларировать товар, если они являются таможенными представителями. Эта норма была выражена Письме ФТС России от 31.08.2004 N 01-06/192 "О декларанте товаров"; Постановлениях ФАС Московского округа от 20.10.2005, 13.10.2005 N КА-А40/10105-05; Дальневосточного округа от 14.02.2007 N Ф03-А73/06-2/5454.

Таким образом, по закону право распоряжаться товарами на территории таможенного союза и выступать в таможенные правоотношения от своего имени без заключения внешнеэкономической сделки может только таможенный представитель, занесенный в реестр таможенных представителей. В то время как услуги по таможенному оформлению,

внесенные в комплекс услуг «от двери до двери» от экспедитора условно можно назвать «серым брокерством», так как он не несет ответственность за таможенное декларирование.

Третье замечание касается категорий «отправитель» и «получатель», а также «продавец» и «покупатель». Они должны быть подтверждены внешнеэкономической сделкой. Это означает, что третье лицо не может получить товар, если это право распоряжения товаром не отражено в договоре.

Таким образом, получаем, во-первых, противоречие таможенного законодательства другим законодательным нормам РФ.

Во-вторых, «невозможность практической организации услуги «от двери до двери», так как одна фирма не может осуществить весь спектр услуг в соответствии с законодательством.

Вернемся к терминологическому аспекту. «Отправитель», «получатель», «покупатель» и «продавец», а также «контрактодержатель» во внешнеэкономической сделке могут выступать разными лицами. Это объясняется сложной логистикой и сложными схемами внешнеторговых договоров. Так, зачастую покупатель товара забирает груз со склада завода продавца и отправляет его сразу перекупчику. Либо продавец отправляет груз с площадки оптовой продажи и т.д. При декларировании такой схемы внешнеторговой сделки важно прописывать фактические адреса отправки и доставки товара, а также кто кем является во внешнеэкономическом договоре, чтобы у таможенных органов не возникало вопросов о легальности и правомерности такой сделки.

Что важно: при заполнении граф 18 и 21 декларации на товары есть интересный момент: таможенные органы допускают тот факт, что зачастую декларант не имеет данных о регистрационном номере транспортного средства и потому могут принять декларацию без этих сведений. Однако если транспортный документ с номером транспортного средства будет указан в приложении в графе 44, но не заполнен в 18 и 21 графе – возникают вопросы. Опять же: если перевозка осуществляется одним транспортным средством на

границе и при отправлении – то сведения о нем указываются в декларации изначально. Но если вдруг при прибытии придет ТС на границу с другим зарегистрированным номером – придется корректировать декларацию.

Декларанты отмечают разный порядок прохождения таможенного контроля на в разных таможенных постах. Это выражается в мелких формальностях, так сказать таможенных обычаях того или иного таможенного органа. Так, они могут требовать дополнительные транспортные документы и сведения о транспортном средстве, либо пренебрегать необходимостью их предоставления. Таможенные штампы и отметки ставятся на разных документах, либо на одном из них – хотя зачастую транспортные компании требуют от перевозчиков их отчетности. Список таких неточностей достаточно широк. Поэтому при организации перевозки груза через тот или иной таможенный пост, при декларировании товара в той или иной таможне и центре электронного декларирования, участники ВЭД рекомендуют изучить особенности требований и «проблемные места» таможенного оформления и таможенного контроля.

Еще один момент: так как единого документа смешанной перевозки принято не было, то в таможенный орган предоставляются все транспортные документы (или их часть), оформляемые для этой смешанной перевозки груза, то есть отдельный пакет документов на каждый вид транспортного средства, либо только на тот, что прибывает на таможенную территорию на таможенный пост. Следует также учесть, что все эти документы должны содержать одинаковые сведения о перемещаемом товаре. При этом, несмотря на то, что контейнерная перевозка имеет свои правила организации и перемещения, контейнер не считается транспортным средством и оформляется аналогично товару, транспортируемому разными видами транспорта. До сих пор существует два способа декларирования контейнера: как товара и как многооборотной тары. И в том, и в ином случае контейнер декларируется дополнительно отдельно.

Документальное оформление контейнера имеет свои особенности. Как уже было сказано ранее, согласно ТК ЕАЭС при ввозе контейнера «получатель» - это же и декларант. Третьей стороной получатель быть не может.

Согласование и отражение всех особенностей смешанной перевозки должно быть не только на уровне договора. Так, транспортные документы должны соответствовать как декларации, так и коммерческим документам. К примеру, если получателем товара по коносаменту является декларант, то вопросов нет. Но если в коносаменте указан иной получатель (что как раз отражает логистическую цепочку движения товара), к примеру агент линии в порту, то коносамент все-таки придется скорректировать для таможенных органов. В результате агент должен связываться с линией в порту, и только та – с отправителем.

Отсутствие единого транспортного документа сказывается на сложностях оформления товара на таможне. Так, коносамент заполняется по несколько иным правилам, чем железнодорожные документы, и как было сказано ранее, получатель товара по коносаменту может никак не фигурировать в железнодорожной накладной.

Можно предположить, что именно сложности организации транзитных контейнерных перевозок, их не проработанность, снизила привлекательность мирового сообщества к России и ее транзитному потенциалу.

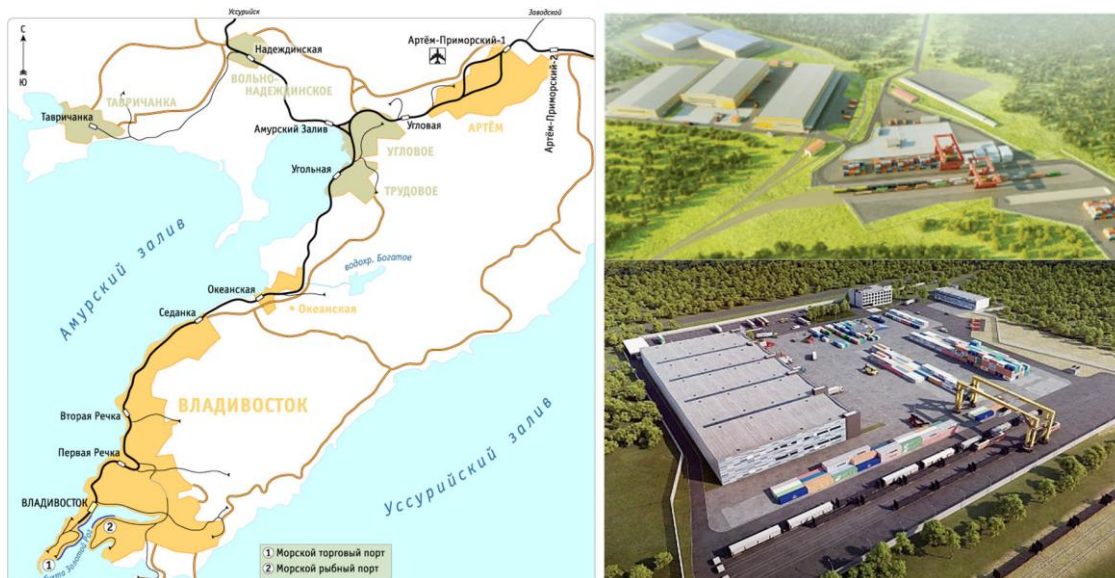
Форумы участников ВЭД также отмечают тот факт, что вывоз контейнера с территории таможенного союза имеет свои особенности, которые зависят от каждого порта. Как правило, порт выдает определённое количество разрешений на вывоз контейнеров в день, что создает простой транспорта плюс увеличивает вероятность просрочки, нарушения срока вывоза контейнера, следовательно, дополнительные финансовые затраты.

Также отмечается низкая развитость инфраструктуры морских портов, их загруженность. Ожидается, что данную проблему должны решить

создаваемые таможенными органами таможенно-логистические терминалы<sup>129</sup>, а также так называемая концепция «сухого порта», которая изложена в Приказе ФТС № 510 от 18 марта 2010 года.

Согласно этим нормативным актам, в процессе реализации находятся проекты по совершенствованию таможенной инфраструктуры с целью увеличения их пропускной способности, а вследствие – и ускорения таможенных формальностей на таможенной границе. Концепция «сухого порта» подразумевает создание терминала (иными словами СВХ), в который железнодорожным или автомобильным транспортом будет поступать груз с прилежащего морского терминала. Для примера можно привести открытие «Сухого порта» в г. Артем (пригород г. Владивосток) с контейнерным терминалом и складскими помещениями, а также еще один проект «Южный приморский терминал» (см. рис. 11, 12) Таким образом, мы видим развитие таможенных органов в логистическом направлении, однако, на данном этапе не можем оценить ее эффективность.

**Рисунок 12 – Проекты «Сухого порта» в г. Владивосток**



<sup>129</sup> Приказ ФТС РФ от 01.10.2008 г. N 1221 «О решении коллегии ФТС России от 29.08.2008 г. "О проекте Концепции таможенного оформления и таможенного контроля товаров в местах, приближенных к государственной границе РФ» [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» (дата обращения 10.04.2017)

Рисунок 13 – Схема проекта «сухого порта» в ОАО «ЮПТ»



Еще одним глобальным проектом развития<sup>130</sup> является работа над совершенствованием международных транспортных коридоров по направлениям: формирование единой транспортной системы, а также опорной транспортной сети на принципах национальных транспортных коридоров и стыковка национальных транспортных коридоров с МТК (международными транспортными коридорами) европейской и азиатской транспортными системами (см. рис. 13). Иными словами, ключевыми параметрами развития транспортной системы является: сбалансированность, эффективность и единство.

<sup>130</sup> Распоряжение Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734 р «О Транспортной стратегии Российской Федерации» // СЗ РФ. - 2008. - № 50.

**Рисунок 14 – Схема международных транспортных коридоров Российской Федерации**



Тем не менее, эти проекты находятся только на стадии реализации и оценить их эффективность пока достаточно сложно. Имеется информация, что перевозчики положительно оценивают создание таможенно-логистических терминалов, но документально это не подтверждено.

При фактическом прибытии/убытии товара на таможенную территорию, важен порядок осуществления таможенного контроля. Так как он полагается на выборочность и систему управления рисками, то следует ожидать более тщательной таможенной проверки – ведь риск несоблюдения таможенного законодательства при перевозке груза разными видами транспорта увеличивается (больше критериев – больше риск), а также больше грузовых операций, которые осуществляются под таможенным контролем: разгрузка/перегрузка (перевалка), замена транспортного средства. Все это

замедляет скорость совершения таможенных операций и, следовательно, кладет дополнительные издержки на участника ВЭД.

Если таможенными органами был назначен таможенный досмотр, то выполнение погрузочно-разгрузочных операций для предоставления этого товара должностным лицам таможенных органов несет как финансовые, так и временные издержки.

Свои особенности имеет и организация таможенного транзита. Зачастую таможенный транзит используется при смешанных перевозках из-за тупикового географического положения места доставки/отправления или значительной отдаленности региона от приграничной территории. Ярким примером является город Томск. Так, для того, чтобы доставить товар в Томский таможенный пост, который прилетел самолетом в город Новосибирск, автомобильным перевозчиком декларируется процедура таможенного транзита. Процедура таможенного транзита требует ряд высоких требований к перевозчику, поэтому зачастую использование таможенных перевозчиков является единственным экономически выгодным решением. Не подразумевает процедура перегрузку товара, замену транспортного средства без нарушения таможенных пломб, а также имеет достаточно сжатые сроки транзита (от г. Новосибирск до г. Томск время доставки товара по данной процедуре составляет не больше двух дней). При возникновении непредвиденной ситуации необходимо оперативное реагирование как декларанта, так и перевозчика. Важно отметить повышенную ответственность перевозчика и экспедитора при транзите товара с помощью нескольких видов транспорта.

### **Глава 3. Алгоритмы совершенствования таможенных операций, связанных с осуществлением комбинированных (смешанных) грузоперевозок в РФ**

#### **3.1 Анализ организации грузоперевозки разными видами транспорта на примере города Томска**

В данном параграфе мы на практике приведем пример организации смешанной (комбинированной) грузоперевозки в городе Томске. Особенность всех международных и внутрироссийских перевозок, следующих в Томск – это тупиковое положение города, отсутствие транзитных путей, из-за чего использование смешанных перевозок для города особо актуально.

Так, компания N занимается импортом некой продукции из Китая. Доставка осуществляется в контейнере (то есть интермодально) с использованием морского, железнодорожного и автомобильного транспорта. Отправитель, он же декларант, заключает с экспедитором договор транспортной экспедиции, в котором оговариваются сроки доставки, стоимость, способ и условия доставки, виды услуг и дополнительные пункты.

Основная часть маршрута перевозки из Китая до г. Томска осуществляется по внутриконтинентальной территории и называется «сухопутным мостом». На данном участке пути обычно используется железнодорожный транспорт. Следование груза из Китая можно организовать двумя способами:

1. Шанхай-Владивосток-Томск
2. Манчжурия-Забайкальский железнодорожный переход-Томск

В первом случае используется морской и железнодорожный транспорт, во втором только железнодорожный, но с обязательной перегрузкой на границе с Российской Федерации.

Рассмотрим один из случаев. Доставка осуществляется на условиях “FOB Shanghai – CFS Vladivostok – DOOR Tomsk”.

Заявка на перевозку оформляется как приложение к договору транспортной экспедиции, со следующим перечнем услуг: фрахт, выгрузка с судна, экспедирование в порту Владивосток, 7 суток хранения на СВХ в г.

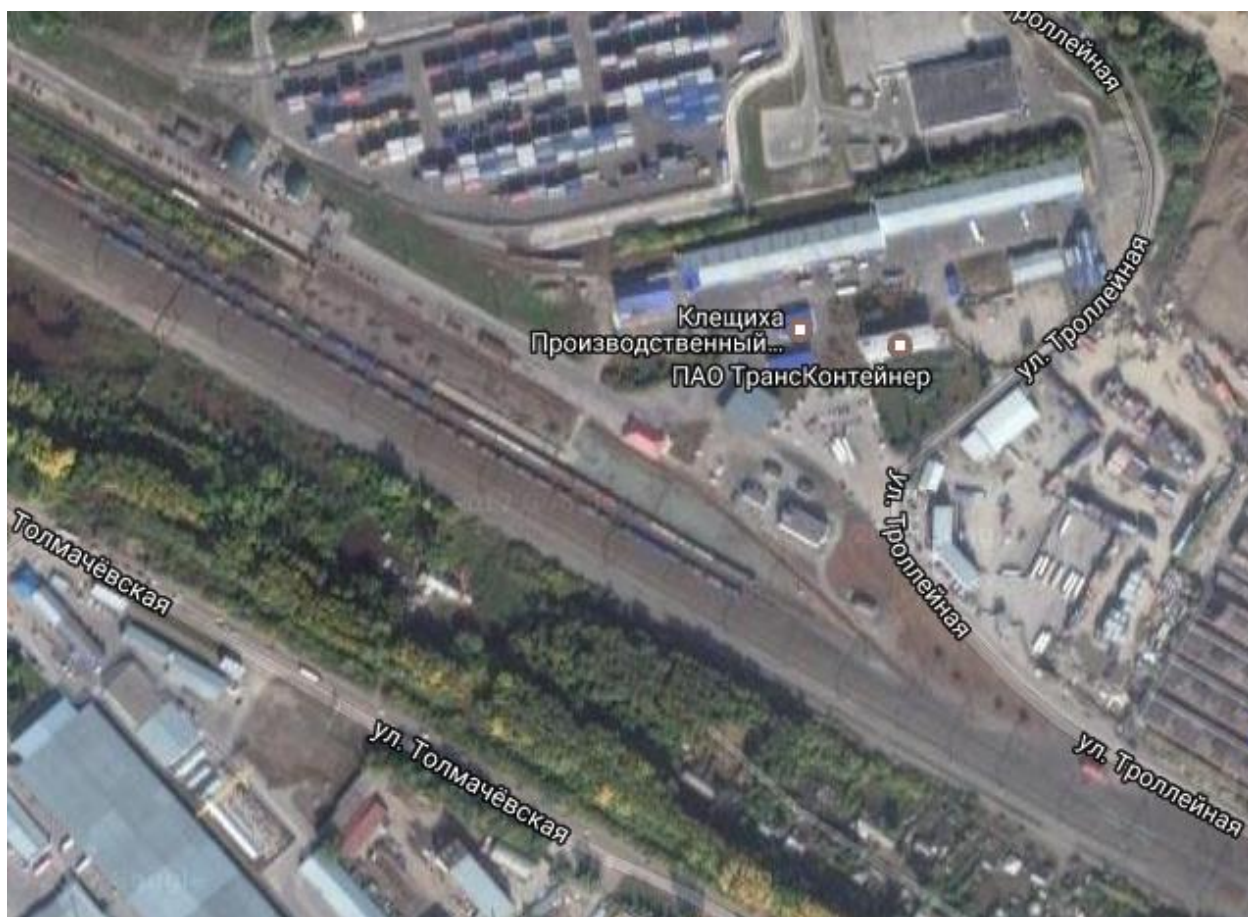
Владивосток, вывоз груза, доставка по Российской Федерации до склада в г. Томск.

Вариации доставки железнодорожным транспортом возможны следующие:

1. Ст. погрузки – ст. Клещиха – ст.Томск-Грузовой
2. Ст. погрузки – ст. Клещиха (смена транспорта на автомобильный) – г.Томск.

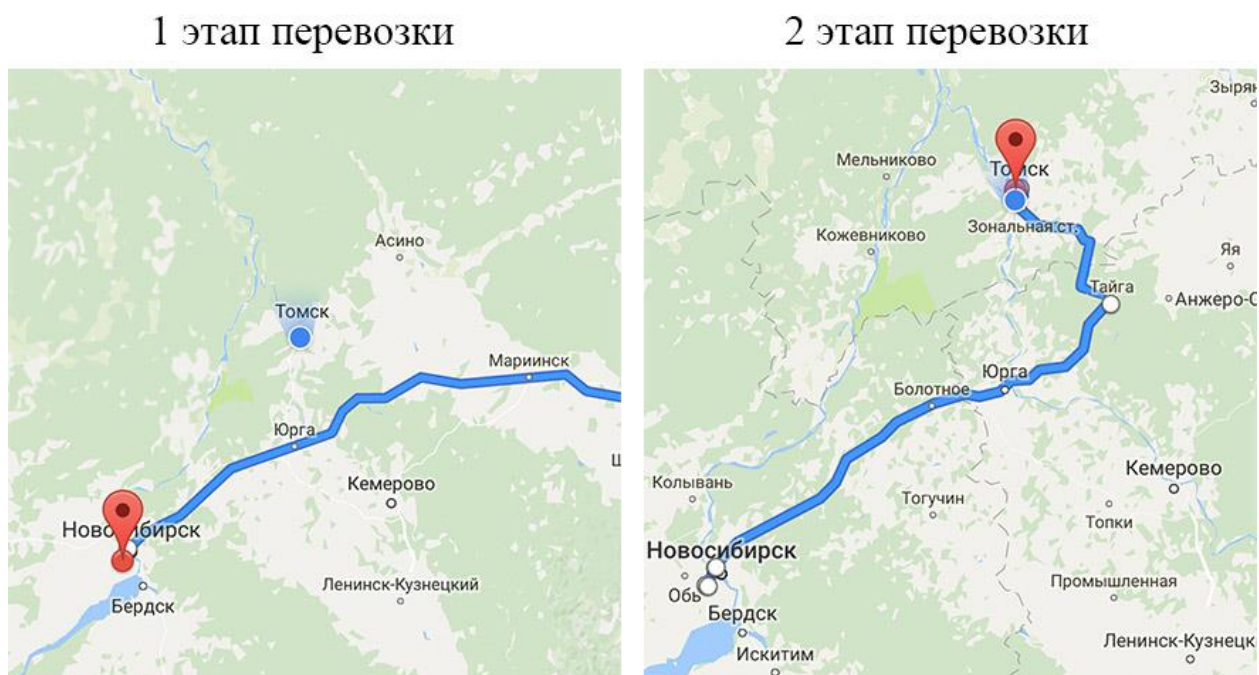
Станция Клещиха (см. рис. 14) – это железнодорожная станция в Новосибирской области, транзитный узел с высоким грузооборотом.

**Рисунок 15 – Ж/д станция Клещиха Новосибирской области**



Выбор зависит от устанавливаемых сроков доставки, так, если получателю необходимо получить груз как можно быстрее – используется автомобильный транспорт. Маршрут следования груза, его этапы, показан на рис. 15.

Рисунок 16 – Этапы следования груза на ж/д транспорте в г. Томск



При этом в список услуг не включается: Погрузо-разгрузочные работы (далее ППР) на складе в г. Владивосток, упаковка и переупаковка товара, ППР в пункте назначения, таможенное оформление импорта в Российской Федерации, оплата таможенных пошлин и сборов, оплата за хранение груза на СВХ в г. Владивосток, а также таможенные расходы, связанные с проведением таможенного досмотра, взвешивания товара по назначению таможенных органов.

Таможенное оформление груза можно произвести на разных участках пути:

1. г. Владивосток: таможенный выпуск на территорию РФ. Плюс: не нужно оформлять таможенный транзит. Минус: слишком далеко от декларанта, высокая загруженность порта;
2. ст. Клешиха: до нее товар едет под процедурой таможенного транзита, далее – удаленный выпуск. Плюс: товар не останавливается во Владивосток, декларант близко к пункту декларирования. Минус: необходимость оформления процедуры транзита.

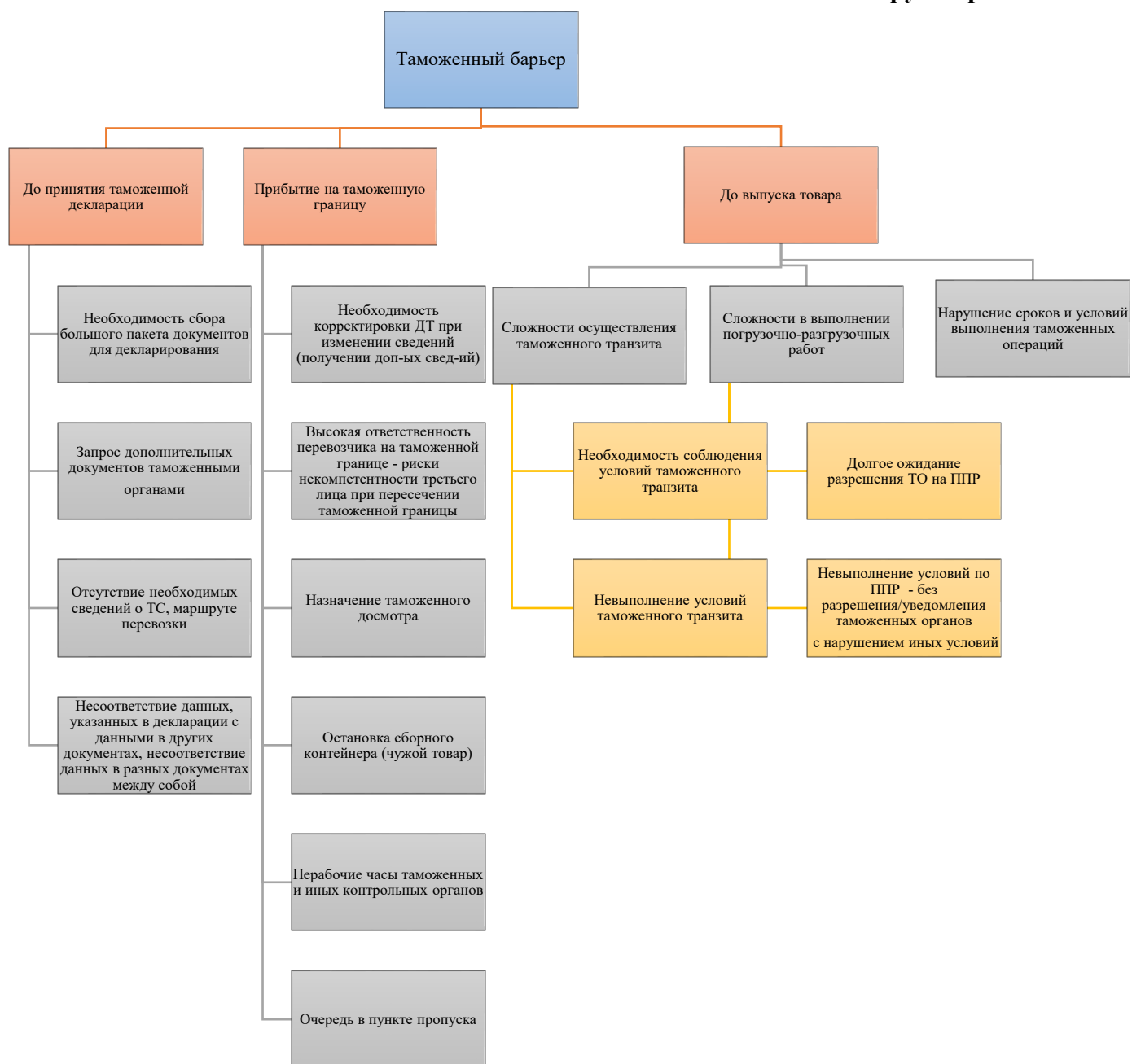
3. г. Томск: весь участок пути товар едет под таможенным транзитом, перегрузка возможна только без нарушения таможенных пломб. Плюс: непосредственная близость декларанта при выпуске груза. Минус: оформление процедуры транзита и сложный маршрут груза.

Так, если товар невозможно перегрузить без нарушения пломб – то таможенное оформление груза осуществляется в Новосибирской области.

Используя логико-структурный подход, построим «дерево проблем», возникающих при взаимодействии с таможенными органами при организации международной смешанной перевозки в г. Томск (см. рис. 15). В ней мы рассмотрели практические особенности и нюансы организации и подготовки к таможенным формальностям грузоперевозки разными видами транспорта, в том числе контейнерной грузоперевозки. Тем не менее, эту модель нельзя считать исчерпывающей, так как любая международная грузоперевозка уникальна, и учесть все таможенные барьеры достаточно сложно.

На основе полученных знаний и сформулированной модели можно сформировать ряд практических аспектов (рекомендаций) для участников ВЭД при таможенном декларировании, а также прибытии транспортного средства на таможенную территорию, которые будут освещены в следующем параграфе.

**Рисунок 17 – «Дерево проблем». Таможенные барьеры при смешанной грузоперевозке**



### **3.2 Практические аспекты организации комбинированной (смешанной) перевозки для участников ВЭД**

Данный параграф есть попытка отразить особенности таможенного декларирования и таможенного контроля товаров, перемещаемых смешанным (комбинированным) транспортом для участников ВЭД. Он содержит рекомендации по особенностям такого типа грузоперевозки, следование которым облегчит прохождение таможенной границы и обозначит режимы ответственности участников такой грузоперевозки для таможенных органов.

#### **1. Оформление внешнеэкономической сделки**

Пожалуй, самый важный аспект, на который необходимо обратить внимание, при планировании и организации смешанной грузоперевозки. Так как национальное, международное в том числе таможенное законодательство не унифицировано между собой, зачастую возникают правовые противоречия, от которых можно застраховать себя, включив во внешнеэкономическую сделку некоторые моменты.

Во-первых, в составлении международного договора четко прописать, кто имеет право на владение, пользование, распоряжение товаром; кто является продавцом, покупателем, получателем и отправителем с указанием юридического и фактического адреса регистрации лица. Таким образом, участник подтверждает сведения, указанные в гр. 1, 8, 9, 14.

Во-вторых, следует знать об ответственности, которую несет участник ВЭД, воспользовавшийся услугами таможенного оформления у представителя (брокера), не включенного в реестр таможенных представителей. Данное лицо не может выступать декларантом, следовательно, не несет солидарную ответственность за соблюдение таможенного законодательства.

Во-третьих, в договоре с экспедитором и перевозчиком следует подробно обговорить права и обязанности, а также ответственность сторон, в особенности это касается форс-мажоров, случаев несоблюдения сроков перевозки, процедуры таможенного оформления и контроля. В таможенном

законодательстве юридическая ответственность субъектов грузоперевозки определяется составом преступления, однако основной объем ответственности все-таки лежит на декларанте товара. При этом немаловажное значение имеют выбранные условия поставки ИНКОТЕРМС – согласно ним, определяется переход ответственности от продавца к покупателю.

В-четвертых, при организации мультимодальной грузоперевозки эксперты советуют воспользоваться аккредитивной формой оплаты, то есть оплатой за услуги экспедирования и транспортировки после подтверждения доставки товара. В таком случае подтверждающим оплату транспортировки документом для таможенных органов будет заявление об экспедировании.

## 2. Таможенное декларирование товара, перемещаемого комбинированным (смешанным) транспортом

В стандартный пакет документов, предоставляемый в таможенные органы в категории транспортные документы, подается документ на транспорт, который прибудет на таможенную границу (если воздушный – авианакладная, если морской – коносамент и т.п.). В дополнение к нему может включаться упаковочный лист, багажная квитанция, передаточная ведомость – в зависимости от вида транспорта. Так как в российской практике единый перевозочный документ не используется, его может заменить документ вида транспорта основной перевозки – то есть перевозки основной части пути.

При получении транспортных документов от перевозчика необходимо сверить данные о количестве мест, весе (нетто и брутто) товара, совпадении регистрационных номеров транспортного средства с указанными в накладной.

Эти данные должны совпадать как с указанными в декларации в графах 6, 18, 21 31 сведениях, так и с инвойсом, договором об экспедировании и приложением к нему.

Декларирование смешанной перевозки рекомендуется всегда осуществлять предварительно, так как в данном случае можно заранее узнать

о назначенном таможенном оформлении и том, какая информация должна быть предоставлена еще. Если декларирование осуществлять «с колес», то учесть все возможные непредвиденные события будет достаточно сложно, что может стать причиной задержки товара.

### 3. Прохождение таможенных формальностей на таможенной границе

Смешанная грузоперевозка является перевозкой с повышенным риском, поэтому можно предполагать вероятное назначение форм таможенного контроля для данного товара на таможенной границе.

Таможенные формальности смешанного сообщения связаны, в первую очередь, с необходимостью организовать разгрузку, перегрузку, перевалку, либо замену транспортного средства на таможенной территории до выпуска товара. Осуществлять данные грузовые операции можно только с разрешения, либо уведомления таможенных органов.

Важно также узнать особенности прохождения таможенной границы в конкретном пункте пропуска. Это скорее рекомендация, чем правило. Зачастую мелкие нюансы работы таможенных постов могут принести значительные временные затраты. Это и предоставление уточняющих документов, и ознакомление с режимом работы контрольно-пропускного пункта, и наличие СВХ и т.п.

Отдавайте приоритет таможенным перевозчикам вместо обычных услуг по таможенным перевозкам. Таможенный перевозчик занесен в реестр таможенных перевозчиков, а это значит, что допущен таможенными органами к осуществлению перевозки груза как под таможенным контролем (процедура таможенного транзита), так и без него. Так, к примеру, для организации таможенного транзита, обычный перевозчик должен внести обеспечение таможенных платежей, иметь разрешение на международную перевозку товара, перевозку товара под таможенными пломбами<sup>131</sup>. Таможенный

---

<sup>131</sup> ТК ЕАЭС. Ст. 143

перевозчик имеет особые права, обязанности и ответственность в отношении таможенного законодательства и для участников ВЭД является гарантом качественной грузоперевозки.

#### 4. Плюсы и минусы контейнерной перевозки

Свои плюсы и минусы имеет контейнерная грузоперевозка. Несомненным преимуществом данной перевозки является сохранность и защищенность груза от внешних факторов. Согласно правилам контейнерной перевозки, маршрут движения контейнеров максимально короток. Контейнер является универсальной грузовой единицей и может перемещаться всеми видами транспорта, что очень удобно. При малом объеме перевозимого груза можно арендовать лишь часть контейнера.

Однако в контейнерной перевозке есть и свои минусы. И самая главная – это усложненные таможенные формальности. При использовании контейнерной перевозки существует высокий риск несоблюдения сроков доставки. Дополнительным недостатком является необходимость возвращения многооборотной тары – контейнера обратно.

Обычно контейнерная перевозка сопровождается услугой «от двери до двери», включающей в себя доставку товара непосредственно получателю, прохождение таможенной границы, сопутствующие погрузочно-разгрузочные работы.

Таким образом, рекомендовать или не рекомендовать контейнерную перевозку – спорный вопрос. С одной стороны, участник получает гарантию того, что его груз будет доставлен ответственным лицом в целостности и сохранности, с другой стороны, процедура организации контейнерной перевозки достаточно трудоемкая и требует профессиональных навыков.

### **3.3 Актуальные направления таможенно-логистического развития РФ по оптимизации комбинированных (смешанных) грузоперевозок**

Актуальные направления развития таможенно-логистической составляющей транспортной системы уже отражены в принятых стратегиях и концепциях развития. Так, разработанная Министерством транспорта РФ «Транспортная стратегия России на период до 2030 г.» включает в себя: реализацию приоритетных инфраструктурных проектов, обеспечивающих единство транспортной системы; развитие опорной транспортной сети на принципах национальных транспортных коридоров; стыковку национальных транспортных коридоров с МТК европейской и азиатской транспортными систем. Реализация принятой стратегии повысит пропускную способность транспортных магистралей, создаст смешанные транспортные узлы и повысит привлекательность Российской Федерации для международного транзита, что будет способствовать развитию и комбинированных (смешанных) перевозок.

«Концепция таможенного оформления и таможенного контроля товаров в местах, приближенных к государственной границе РФ» находит свое отражение в создании таможенно-логистических терминалов и «сухих портов». Благодаря подобному развитию таможенной инфраструктуры, наблюдается увеличение пропускной способности транспорта и ускорение скорости совершения таможенных операций.

Тем не менее, не смотря на принятие вышеперечисленных нормативных актов, требуют обновления и дополнения такие документы транспортного законодательства как ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности», Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 7 марта 2001 г. N 24-ФЗ, Федеральный закон "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации" от 10.01.2003 N 18-ФЗ, Приказ Росморфлота от 22.10.1996 N 39 "Об утверждении и введении в действие "Правил перевозки грузов в контейнерах морским транспортом" и иные правила организации международной перевозки.

Вместе с тем, требуется доработка и принятие Проекта ФЗ «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках, в котором будут определены основные принципы и правила организации смешанных перевозок, а также введена единая терминология, права и обязанности, ответственность операторов смешанной перевозки.

Еще одним пунктом модернизации национального законодательства стоит назвать введение нормативно-правового регулирования контрейлерных перевозок, которые в настоящее время в Российской Федерации не установлены.

Что касается непосредственно таможенного законодательства, то реформы и изменения в нем на данном периоде развития смешанных перевозок объективно не совсем уместны: даже на международном уровне не найден консенсус по поводу регулирования этого вида перемещения груза, не говоря о таможенном деле. Однако некоторые дополнения в нормативно-правовых актах все-таки были бы не лишними.

Во-первых, это дифференциация прав и обязанностей перевозчиков, экспедиторов и декларантов на всех участках пути с целью предупреждения нарушений таможенного законодательства и возникновения спорных ситуаций между участниками перевозки.

Во-вторых, это внедрение в таможенное законодательство таких понятий как «оператор смешанной перевозки», «смешанная перевозка», «документ смешанной перевозки» и, возможно, принятие отдельного документа по их таможенному оформлению.

В-третьих, это разработка особого порядка таможенного декларирования комбинированной (смешанной) перевозки. Этот пункт должен также детализировать требования к контейнерной перевозке и ее формам контроля.

В-четвертых, это развитие системы управления рисками по данному направлению: расширение профилей рисков, их индикаторов в сфере грузоперевозок.

В-пятых, совершенствование института таможенных перевозчиков. Как пример, их категорирование по видам предоставляемых услуг, представление большего объема полномочий с увеличением ответственности.

В-шестых, создание института операторов смешанной перевозки как элемента развития эффективной системы таможенного контроля на основе субъектно-ориентированного подхода, внедряемого в настоящее время в таможенном деле ЕАЭС,

В-седьмых, это логистизация таможенного дела. Данный фактор является самым актуальным на данный момент, его особенность также состоит в том, что он интегрирован с национальными транспортными документами, представленными выше.

Таким образом, цель таможенной логистики – оптимизировать процесс выполнения таможенных формальностей участниками ВЭД с целью сокращения временных и финансовых издержек, без потерь в соблюдении таможенного законодательства и содействие эффективному функционированию транспортной системы РФ.

Подводя итоги, просуммируем, что к области оптимизации осуществления комбинированных (смешанных) перевозок можно отнести такие действия как:

1. Реализация Концепции развития мест, приближенных к границе с последующей программой развития таможенно-логистических терминалов;
2. Создание транспортных и транзитных коридоров с совершенствованием таможенной процедуры таможенного транзита;
3. Развитие концепции «сухого порта» - внутреннего терминала, связанного с морским портом, железнодорожным или автомобильным сообщением;
4. Введение контрейлерных перевозок;
5. Ускорение таможенных операций путем переноса акцента на таможенный контроль после выпуска и сокращения срока таможенных операций путем автоматизации и развития программного обеспечения;

6. Решения вопроса с режимом работы таможенных органов в пунктах с высокой пропускной способностью;

7. Создание «единого окна» для мониторинга маршрутной карты товара, его статуса на всем участке перемещения от отправителя к получателю.

Подводя итог нашего исследования, можно заключить, что существует много возможных направлений развития грузоперевозок, которые положительно повлияют на порядок любого вида транспортировки товара, в том числе и разными видами транспорта. Работа над данной темой ведется как на национальном уровне, так и в таможенном деле, но оценить ее достаточно сложно вследствие «общности» законодательных норм, их не проработанности для смешанных перевозок и неоднозначности толкования. Таким образом, основную работу над совершенствованием комбинированных (смешанных) грузоперевозок в России еще только предстоит делать.

## **Заключение**

В ходе проделанной работы, автором было выяснено и доказано, что смешанные (комбинированные) перевозки являются основной тенденцией развития рынка транспортных услуг как на мировом, так и на национальном уровне.

Доказательством этого является изменение структуры грузоперевозок, рост грузов, перевозимых контейнерными перевозками, а также усложнение транспортно-экспедиционных услуг, их комплексность и дифференциация по режиму ответственности.

Также были освещены организационные и правовые проблемы регулирования данного типа грузоперевозок вследствие их межвидовой сущности, отсутствия гармонизированного и унифицированного законодательного транспортного регулирования, в том числе и по терминологической стороне вопроса. Данная проблема имеет мировой масштаб, но в рамках Российской Федерации стоит немного острее – так как национальное законодательство имеет свои существенные отличия от международного.

Таможенное регулирование смешанных (комбинированных) перевозок, несмотря на отсутствие правового закрепления данного понятия в таможенном законодательстве, осуществляется преимущественно путем внесения поправок и уточнений в правовые источники. При этом на практике процесс таможенного декларирования и таможенного контроля товара, перемещаемого разными видами транспорта, является достаточно сложным и трудоемким процессом: возникает необходимость учитывать дополнительные особенности данного вида грузоперевозки, режим их ответственности, дополнительные грузовые операции, а также увеличение посредников в международной грузоперевозке.

Все это в конечном итоге приводит к усложнению процедуры прохождения таможенных процедур, увеличиваются временные и финансовые затраты, теряется актуальность данного типа грузоперевозки.

Анализируя место таможенных органов в международной перевозке грузов, можно сделать вывод, что они являются серьезным барьером, нарушающим и препятствующим налаживанию логистического канала международной перевозки со сквозным материальным и информационным потоком. При этом, таможенные органы работают только «на вход/выход», не принимая во внимание весь транспортный маршрут и его возможные видоизменения на разных участках пути.

Таким образом, нельзя говорить о системном подходе таможенных органов к регулированию товаров, перемещаемых комбинированным транспортом пока нельзя. Согласно принятым положениям Киотской конвенции, таможенные органы Российской Федерации должны способствовать ускорению прохождения таможенных процедур участниками ВЭД, при сохранении высокой степени соблюдения ими норм таможенного законодательства, чего в данном случае не происходит.

Рассмотренный нами порядок таможенного контроля товара, перемещаемого через таможенную границу смешанным транспортом, а также некоторые его особенности в части контейнерной перевозки и грузовых операций, осуществления таможенного транзита, позволяют заключить, что организация перемещения товара смешанным транспортом через таможенную границу все-таки имеет свои особенности и нюансы. Таможенное законодательство следит за порядком осуществления разгрузки, перегрузки (перевалки), замене транспортного средства, выделяет особые требования к оформлению контейнерной перевозки, дифференцирует режим ответственности декларанта и перевозчика как в линейной перевозке, так и в смешанной перевозке. Были выделены некоторые проблемы, существующие в данной теме, которые требуют дальнейшего развития и совершенствования.

Решение этих проблем, автор работы видит, первоначально, в развитии таможенно-логистической инфраструктуры, а именно транспортных коридоров, таможенно-логистических терминалов, в том числе «сухих

портов». Совместная работа ФТС с Министерством транспорта РФ позволит подготовить благоприятную почву для дальнейшей оптимизации смешанных перевозок в нашей стране.

Итогом данного исследования также стало формирование практических аспектов реализации смешанной перевозки для участников ВЭД, с учетом национальных и региональных особенностей.

## СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ И ИСТОЧНИКОВ

### I. Литература

1. Астафьев А.В, Зайцев Т.А., Стеблецов Д.Е. Разночтения в толковании терминологии смешанных перевозок // Ассоциация Высших учебных заведений транспорта. МИИТ. – М.: 2014 г. С.3-7.
2. Багапов Л.Р. Проблемы транспортной логистики и грузоперевозок автомобильным транспортом в России // Вестник молодых ученых СГЭУ. 2016. №1. (33). С.26-31.
3. Бутакова Н.А. Мультиmodalный коносамент: проблема ответственности сторон // Гражданское право. 2014. № 2. С. 30-32.
4. Бутакова Н.А. Правовое регулирование мультиmodalной перевозки грузов: компаративный подход: дис. на соиск. учен. степ. д-ра. юрид. наук: 12.00.03/ Бутакова Надежда Александровна – Москва, 2019. – 495 с.
5. Бутакова Н.А. Современные особенности развития мультиmodalной перевозки грузов в международной торговле // Управленческое консультирование. 2015. № 10 (82). С. 32-39.
6. Бякин Г.И. Диспетчерская система таможенного контроля за таможенным транзитом на основе глобального позиционирования // Ученые записки Санкт-Петербургского имени В.Б. Бобкова филиала Российской таможенной академии. 2014. № 4 (52). С. 34-43.
7. Василенок В.Л, Негреева В.В. Организация интерmodalных перевозок: международный и российский опыт // Научный журнал НИУ ИТМО. Серия «Экономика и экологический менеджмент». 2015. №4. С.77-88
8. Гаджинский А.М. Логистика: учебник для бакалавров // Издательско-торговая корпорация «Дашков и К». – М.: 2013. С.56-65.
9. Гришкова Ю.С., Полухин И.В. Проблемы и перспективы функционирования таможенно-логистических терминалов // Логистические системы в глобальной экономике. 2015. № 5. С. 500-502.

10. Ежгуров В.Н. Программные средства автоматизации мультимодальных грузоперевозок в рамках международных транспортных коридоров // Вестник государственного университета морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова. 2013. № 1 (20). С. 73-77.
11. Левиков Г.А., Тарабанько В.В. Смешанные перевозки (состояние, проблемы, тенденции): учеб. пособие. – М.: РКонсульт, 2006.
12. Лимонов Э.Л. Внешнеторговые операции морского транспорта и мультимодальные перевозки. СПб.: ООО «Модуль», 2009.
13. Матвеева О.П., Алейников И.А. Развитие таможенно-логистической инфраструктуры как фактор повышения качества инструментов таможенного регулирования: региональный аспект // Вестник Белгородского университета кооперации, экономики и права. 2016. № 4 (60). С. 146-160.
14. Милославская С.В., Плужников К.И. Мультимодальные и интермодальные перевозки: учеб. пособие. М.: РосКонсульт. 2001.
15. Морозова О.Ю. Мультимодальные перевозки: к вопросу о разграничении понятий международных перевозок // Современная наука: актуальные проблемы теории и практики. серия: познание: сб. статей. – УрГУПС. – С. 8-12.
16. Никифоров В.С. Мультимодальные перевозки и транспортная логистика: учеб. пособие. М.: ТрансЛит. 2007.
17. Печеная Н.П., Калашникова И.В. Узловые проблемы транспортно-экспедиционного бизнеса. // Научно-техническое и экономическое сотрудничество стран АТР в XXI веке. 2014. Т. 2. С. 311-314.
18. Сервис на транспорте: учеб. пособие / Под. редакцией проф. В.М. Николашина М.: Академия, 2008.
19. Серебрякова М.Ю. Анализ рынка транспортных услуг // Научное сообщество студентов XXI столетия. Экономические науки: сб. ст. по мат. XL междунар. студ. науч.-практ. конф. № 3(40). С. 4-15.

20. Транспортное экспедирование: учеб. для транспортных вузов / Под общей редакцией К.И. Плужникова. М.: РосКонсульт, 2006.
21. Холопов К.В., Соколова О.В. Проблемы и направления регулирования международной и национальной транспортно-экспедиторской деятельности в России // Российский внешнеэкономический вестник. 2012. № 8. С. 58-67.
22. Холопов К.В. Экспедиторские документы ФИАТА в международной и внешней торговле // Российский внешнеэкономический вестник. 2014. № 1. С. 50-57.
23. Шевченко И.В., Коробейникова М.С. Перспективы и инновационные механизмы таможенного регулирования ВЭД России (на примере Краснодарского края) // Региональная экономика. 2015. № 4 (40). С. 4-12.
24. Экономика и организация внешнеторговых перевозок: учеб. для вузов / Под редакцией К.В.Холопова. – М.: Юристъ. 2000. С.67-69.
25. Эрлих Н.В., Эрлих А.В. Комбинированные услуги завоевывают транспортный рынок // Вестник транспорта Поволжья. 2016. № 3 (57). С. 67-70.

## **II. Нормативно-правовые и информационно-аналитические источники**

### **1. Нормативно-правовые акты**

#### **1.1. Международные**

26. FIATA FBL (Negotiable FIATA Multimodal Transport Bill of Lading). FIATA Documents [Электронный ресурс]:URL: <http://fiata.com/about-fiata/fiata-documents.html> (дата обращения 08.02.2017)
27. Инкотермс-2010. Международные правила толкования торговых терминов - публикация Международной торговой палаты (ICC) 1990 г., N 460

(послед. редакция от 01.01.2011) [Электронный ресурс]: URL: <http://www.tks.ru/2011/incoterms2010> (дата обращения 18.04.2017)

28. Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Заключена в г. Монреале 28.05.1999) [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» (дата обращения 13.05.2017)

29. Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) (Заключена в г. Женеве 19.05.1956) (Вступила в силу для СССР 01.12.1983) [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» (дата обращения 14.05.2017)

30. Конвенция о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) от 9 мая 1980 г. согласно тексту изменяющего Протокола от 3 июня 1999 г.) [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» (дата обращения 13.05.2017)

31. Конвенция Организации Объединенных Наций о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов" ("Роттердамские правила") (Заключена в г. Нью-Йорке 11.12.2008) (Документ не вступил в силу. Российская федерация не участвует) [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» (дата обращения 18.04.2017)

32. Конвенция Организации Объединенных Наций о международных смешанных перевозках грузов (Заключена в г. Женеве 24.05.1980 г.) // Международное частное право. Сборник документов. - М.: БЕК. 1997.

33. Международная конвенция «Об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 года» (Гаага-Висбийские правила) (Заключена в г. Брюсселе 25.08.1924)(с изм. от 21.12.1979 г.) (Гаагские правила вступили в силу 02.06.1931 г., Висбийские правила вступили в силу 23.06.1977 г., Протокол 1979 г. вступил в силу 14.02.1984 г. Все три документа вступили в силу для Российской федерации 29.07.1999 г.) // "Многосторонние международные соглашения о морском транспорте", М.1983. 41 с.

34. Международная конвенция «Об упрощении и гармонизации таможенных процедур» от 18 мая 1973 года (в редакции Протокола о внесении изменений в Международную конвенцию об упрощении и гармонизации таможенных процедур от 26 июня 1999 года) [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» (дата обращения 18.04.2017)

35. Правила ЮНКТАД в отношении документов смешанных перевозок («UNCTAD/ICC Rules for multimodal transport documents») вступили в действие с 1 января 1992 г. (послед. редакция 1995 г.) [Электронный ресурс]: URL: <http://www.un.org/ru/ga/unctad/docs.shtml> (дата обращения 28.01.2017)

36. Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров, 1972 года (Вместе с "Положениями, касающимися маркировки контейнеров", "Процедурой временного ввоза...", "Использованием контейнеров во внутренних перевозках", "Правилами, касающимися технических условий...", "Процедурой допущения контейнеров...", "Пояснительными записками", "Составом и правилами процедуры...", "Протоколом о подписании") (Заклучена в г. Женеве 02.12.1972) (с изм. от 08.11.1985) из информационного банка "Международное право" [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» (дата обращения 15.03.2017)

## **1.2. Региональные**

37. "Договор о Евразийском экономическом союзе" (Подписан в г. Астане 29.05.2014) (ред. от 08.05.2015) (с изм. и доп., вступ. в силу с 12.02.2017) [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс»  
//  
[http://www.consultant.ru/document/Cons\\_doc\\_LAW\\_163855/](http://www.consultant.ru/document/Cons_doc_LAW_163855/) (дата обращения 20.04.2017)

38. Протокол «О скоординированной (согласованной) транспортной политике» (приложение № 24 к Договору о ЕЭС (Подписан в г. Астане 29.05.2014) (ред. от 08.05.2015) (с изм. и доп., вступ. в силу с 12.02.2017))

[Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» (дата обращения 18.04.2017)

39. Решение Высшего Евразийского экономического совета от 08.05.2015 N 13 (ред. от 21.12.2015) "О Программе поэтапной либерализации выполнения перевозчиками, зарегистрированными на территории одного из государств - членов Евразийского экономического союза, автомобильных перевозок грузов между пунктами, расположенными на территории другого государства – члена Евразийского экономического союза, на период с 2016 по 2025 годы [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» (дата обращения 14.03.2017)

40. Решение Высшего Евразийского экономического совета от 26.12.2016 N 19 "Об Основных направлениях и этапах реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств - членов Евразийского экономического союза [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» (дата обращения 14.03.2017)

41. Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 01.12.2015 N 158 «О введении обязательного предварительного информирования о товарах, ввозимых на таможенную территорию Евразийского экономического союза воздушным транспортом» [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» (дата обращения 15.03.2017)

42. Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 09.12.2011 № 899 «О введении обязательного предварительного информирования о товарах, ввозимых на таможенную территорию Таможенного союза автомобильным транспортом» [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» (дата обращения 11.03.2017)

43. Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 17.09.2014 № 196 «О введении обязательного предварительного

информирования о товарах, ввозимых на единую таможенную территорию Таможенного союза железнодорожным транспортом» [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» (дата обращения 14.03.2017)

44. Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 18.07.2014 N 127 «О внесении изменений в Инструкцию о порядке заполнения декларации на товары» [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» // URL: <http://www.tks.ru/news/law/2014/07/21/0004> (дата обращения 24.04.2017)

45. Решение Комиссии Таможенного союза от 20.05.2010 N 257 (ред. от 15.11.2016) «Об Инструкциях по заполнению таможенных деклараций и формах таможенных деклараций» [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» (дата обращения 25.04.2017)

46. Решение Комиссии Таможенного союза от 20.09.2010 N 378 (ред. от 02.05.2017) «О классификаторах, используемых для заполнения таможенных деклараций» (Приложение N 8 к Решению Комиссии Таможенного союза от 20 сентября 2010 г. N 378) [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» (дата обращения 24.04.2017)

47. Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (Приложение N 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза (подписан в г. Москва 11.04.17 г.) Принят Решением Межгосударственного Совета Евразийского экономического сообщества. Документ вступает в силу 1 июля 2017 г. [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» (дата обращения 20.04.2017)

### **1.3. Национальные**

48. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 N 195-ФЗ (ред. от 17.04.2017, с изм. от 23.05.2017) (с изм. и доп., вступ. в силу с 18.05.2017). Глава 16. [Электронный

ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» (дата обращения 20.04.2017)

49. Комментарий к ст. 788 Гражданского кодекса Российской Федерации (часть вторая) (постатейный) [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» // URL: <http://docs.cntd.ru/document/420395175> (дата обращения 09.02.2017)

50. Национальный стандарт Российской Федерации «Услуги транспортно-экспедиторские. Общие требования (с Изменением N 1) ГОСТ Р 52298-2004. - М.: ИПК Издательство стандартов, 2005

51. Национальный стандарт Российской Федерации «Услуги транспортные. Термины и определения» ГОСТ Р 51006-96 (принят в качестве межгосударственного стандарта ГОСТ 30596-97). – М.: ИПК Издательство стандартов, 1997

52. Письмо ФНС РФ от 21.08.2009 N ШС-22-3/660 «О направлении систематизированных материалов по документированию операций при транспортировке товаров» (вместе с «Порядком замены (корректировки) существенных сведений (товар, грузополучатель, пункт поставки и т.п.) в товаросопроводительных документах» [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» (дата обращения 24.04.2017)

53. Письмо ФТС России от 01. 03. 2011 № 01-11/8833 "О совершении таможенных операций в отношении контейнеров" [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» (дата обращения 24.04.2017)

54. Правила перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении" (утв. МПС СССР, Минморфлотом СССР, Минречфлотом РСФСР 17/24.04.1956) (с изм. от 30.11.2000) [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» (дата обращения 26.04.2017)

55. Приказ ФТС РФ от 01.10.2008 г. N 1221 «О решении коллегии ФТС России от 29.08.2008 г. "О проекте Концепции таможенного оформления и таможенного контроля товаров в местах, приближенных к государственной границе РФ» [Электронный ресурс]: Справочно – правовая система «КонсультантПлюс» (дата обращения 18.03.2017)
56. Проект Закона РФ о смешанных (комбинированных) перевозках [Электронный ресурс] // URL: <http://economy.gov.ru> (дата обращения 24.02.2017)
57. Распоряжение Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734 р «О Транспортной стратегии Российской Федерации» // СЗ РФ. - 2008. - № 50.
58. Распоряжение Правительства РФ от 28.12.2012 N 2575-р (ред. от 15.04.2014) «О Стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2020 года» // URL: СПС Консультант (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2016) // URL: СПС Консультант (дата обращения 21.04.2017)
59. Федеральный закон от 07.03.2001 N 24-ФЗ «Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации» // СЗ РФ. 2001. - № 11.- Ст. 104-114.
60. Федеральный закон от 08.03.2007 N 33-ФЗ «О присоединении российской федерации к будапештской конвенции о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (КПГВ)». [Электронный ресурс]: URL: <http://docs.cntd.ru/document/902035040> (дата обращения 18.04.2017)
61. Федеральный закон от 10.01.2003 № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» // СЗ РФ. 2002. - № 2. - Ст. 65-75.
62. Федеральный закон от 17.07.2009 г. № 152-ФЗ "О присоединении Российской Федерации к Конвенции о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) от 9 мая 1980 года в редакции Протокола об изменениях от 3 июня 1999 года" // Российская газета. – 2009 г. - №4956 (132).
63. Федеральный закон от 19.03.1997 № 60-ФЗ «Воздушный кодекс Российской Федерации» // СЗ РФ. 1997. - № 12. - Ст. 1383.

64. Федеральный закон от 26.01.1996 № 14-ФЗ «Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая)» // СЗ РФ. 1996. - № 5. - Ст. 788.
65. Федеральный закон от 27.11.2010 г. №311-ФЗ "О таможенном регулировании в Российской Федерации" // Российская газета - № 5348 (269).
66. Федеральный закон от 30.04.1999 № 81-ФЗ «Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации» // СЗ РФ. 1999. - № 18. - Ст. 2207.
67. Федеральный закон от 30.06.2003 N 87-ФЗ (ред. от 06.07.2016) "О транспортно-экспедиционной деятельности"// СЗ РФ. 2003. - № 27 (часть I).

## **2. Информационно-аналитические источники**

68. International LPI Global Ranking // The World Bank. – 2017. [Электронный ресурс]: URL: <http://lpi.worldbank.org/international/global> (дата обращения 10.02.2017)
69. Review of maritime transport-2016, UNATED NATIONS. – New York and Geneva. 2016. 2-18 с. [Электронный ресурс]: URL: [http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2016\\_en.pdf](http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2016_en.pdf) (дата обращения 11.02.2017)
70. Быкова Е.А. Внешняя торговля России в 2016 году: цифры и факты [Электронный ресурс]: URL: // Провед.рф (дата обращения 18.04.2017)
71. Информационно-справочный перечень пунктов пропуска через внешнюю границу Таможенного союза и Евразийского экономического союза на российском участке государственной границы от 19 декабря 2014 года [Электронный ресурс]: URL: [http://www.eurasiancommission.org/ru/act/tam\\_sotr/dep\\_tamoj\\_infr/Pages/puncts.aspx](http://www.eurasiancommission.org/ru/act/tam_sotr/dep_tamoj_infr/Pages/puncts.aspx) (дата обращения 23.05.2017)
72. Информационно-статистический бюллетень «Транспорт России. Январь-декабрь 2016 года» // Министерство транспорта Российской Федерации. – М.: 2017. [Электронный ресурс]: URL: <https://www.mintrans.ru> (дата обращения 13.03.2017)

73. Овчаренко Н, Титюхин Н. Кооперация – основа становления рынка транспортно-логистических услуг // Логист.ру. 2013. [Электронный ресурс]: URL: <http://logist.ru/articles/kooperaciya-osnova-stanovleniya-rynka-transportno-logisticheskikh-uslug> (дата обращения 15.05.2017)

74. Перечень функционирующих ТЛТ, расположенных вблизи государственной границы Российской Федерации от 6 сентября 2016 г. [Электронный ресурс]: URL [http://www.customs.ru/index.php?catid=67:2011-01-24-17-09-30&id=21669:2015-09-14-10-22-12&option=com\\_content&view=article](http://www.customs.ru/index.php?catid=67:2011-01-24-17-09-30&id=21669:2015-09-14-10-22-12&option=com_content&view=article) (дата обращения 23.05.2017)