

*ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ В РАМКАХ
ТАМОЖЕННОЙ ТЕРРИТОРИИ ТАМОЖЕННОГО СОЮЗА*

М.А. КУЗЬМИНА, М.П. МИРОНОВА, С.Л. НАДИРЯН

*Кубанский государственный технологический университет,
350072, Российская Федерация, г. Краснодар, ул. Московская 2;
электронная почта: m.mironova.2014@mail.ru*

В статье рассмотрены проблемы и перспективы международной перевозки грузов по таможенной территории Таможенного союза. В современных условиях развитие транзитного потенциала Таможенного Союза позволит получать миллиарды долларов прибыли от транзита товаров по сухопутным маршрутам стран — участниц Таможенного союза. В настоящее время у сухопутных транзитных маршрутов есть одно конкурентное преимущество — скорость доставки грузов в два-три раза выше, чем на морских трассах из Западной Европы в Восточную Азию.

Ключевые слова: Таможенный союз, международные транспортные коридоры, международные перевозки, транспортно-логистическая инфраструктура, таможенное администрирование.

Таможенный союз Российской Федерации, Белоруссии и Казахстана имеет выгодное геополитическое и геоэкономическое расположение государств — членов, где формируются основные международные транспортные потоки в направлении восток — запад, и в направлении север — юг. На территории этих государств расположен ряд существующих и создаваемых интернациональных железнодорожных и автотранспортных коридоров, что обуславливает их огромный транзитный потенциал. Но на отечественных участках автодорог, входящих в МТК, почти что исчерпаны или же отсутствуют запасы провозной возможности. Поэтому для перевозки все время возрастающих грузопотоков так необходима модернизация имеющейся автотранспортной инфраструктуры региона.

Стимулом для развития внешнеэкономической деятельности нашей страны должно стать упрощение таможенного транзита товаров по таможенной территории ТС, которое даст дополнительный импульс в реализации транзитного потенциала на условиях унификации гарантийных механизмов при перемещении товаров [1,2].

В данный момент движение товаров в рамках Таможенного союза осуществляется на основании единого порядка транзита товаров. Оно может осуществляться как с применением международной Конвенции МДП, так и с применением государственной процедуры таможенного транзита согласно внутреннего законодательства страны - члена Таможенного союза. Однако можно выделить различия в применении при транзите гарантий уплаты таможенных пошлин и налогов. Причина этих различий - порядок обеспечения внутреннего транзита регулируется национальным законодательством государств — членов ТС.

Решить эту проблему позволит создание единой системы таможенного администрирования. Такая система обязана учитывать интересы всех ее субъектов и исключать риски неуплаты таможенных платежей в бюджеты стран — членов ТС. Чтобы реализовать данный проект была создана и утверждена законодательная база ТС и сформирован обмен информацией между таможенными органами. В соответствии с этим принята концепция механизма взаимодействия таможенных органов и поручителей, сформирована соответствующая рабочая группа, а также активно ведется работа по созданию единой гарантийной системы. Для полноценной реализации проекта необходимо лишь активное участие таможенных служб и представителей бизнес-сообщества всех государств — членов ТС.

Еще одной, немаловажной проблемой является и то, что в данное время транзитный потенциал ТС используется не полностью. Причина этого — неудовлетворительное состояние автотранспортной инфраструктуры. Создание сети международных транспортных коридоров, соединяющих Европу и страны Азиатско-Тихоокеанского региона значительно упрощает пересечение границ. Выгодное геополитическое расположение России дает возможность автомобильному транспорту получить наибольшую выгоду от использования сухопутных транзитных маршрутов страны. Так как МТК обеспечивают наиболее удобный путь, соединяющий Европу и Азию по суше. А соседство с такими странами, как Китай, Иран, страны Центральной Азии, обладающими

огромными рынками сбыта, требует опережающего развития транспортно-логистической инфраструктуры. Поэтому Россия реализует сразу несколько проектов в этой сфере:

- строительство коридора «Европа-Западный Китай», который пройдет от порта Ляньюньгань через Казахстан и Россию и займет только 10 суток. Проект обеспечит грузоперевозки по трем основным направлениям Китай–Казахстан, Китай–Центральная Азия, Китай–Казахстан–Россия–Западная Европа.

- автоматизация документооборота на транспорте. Предварительное информирование таможенных органов на границе и заблаговременное оформление документов на основе IT-технологий позволит высокоэффективно использовать производственный потенциал [3,4].

Реализация проекта предусмотрена Транспортной стратегией Российской Федерацией до 2030 г., Федеральной целевой программой «Развитие транспортной системы России (2010-2015 гг.)» и Программой деятельности государственной компании «Российские автомобильные дороги» на долгосрочный период 2010-2019 гг. Запуск в эксплуатацию МТМ «Европа-Западный Китай» совместно с ускоренными процедурами таможенного оформления на территории Таможенного союза приведут к значительным изменениям транспортной отрасли России. Развития транспорта в России долгое время было ориентировано на западное направление. Развитие же в южном и восточном направлениях может привлечь азиатские инвестиции и обеспечить России конкурентные преимущества.

ЛИТЕРАТУРА

1. Винокуров Е., Джадралиев М., Щербанин Ю. Международные транспортные коридоры ЕврАзЭС: быстрее, дешевле, больше. Евразийский банк развития. Отраслевой обзор. Март 2009.

2. Збарашенко В.С. Металогистическая интермодальная транспортно-технологическая система Германия-Россия-Центральная Азия-Афганистан-Китай. Евразийская экономическая интеграция. 2009. №1.

3. Ответственность перевозчика по договору международной автомобильной перевозки. Кузьмина М.А., Надирян С.Л., Адамян Г.В. Научные труды Кубанского государственного технологического университета. 2015. № 4. С. 1-10.

4. Развитие терминальной системы при международных перевозках. Кузьмина М.А., Надирян С.Л., Парневая А.И. Научные труды Кубанского государственного технологического университета. 2015. № 4. С. 11-14.

REFERENCES

1. Vinokurov E., Dzhadraliev M., Shcherbanin Yu. Mezhdunarodnye transportnye koridory EvrAzES: bystree, deshevle, bolshe. Evraziyskiy bank razvitiya. Otrasevoy obzor. Mart 2009.

2. Zbarashchenko V.S. Metalogisticheskaya intermodalnaya transportno-tehnologicheskaya sistema Germaniya-Rossiya-Tsentralnaya Aziya-Afganistan-Kitay. Evraziyskaya ekonomicheskaya integratsiya. 2009. №1.

3. Otvetstvennost perevozhika po dogovoru mezhdunarodnoy avtomobilnoy perevozki. Kuzmina M.A., Nadiryann S.L., Adamyan G.V. Nauchnye trudy Kubanskogo gosudarstvennogo tekhnologicheskogo universiteta. 2015. № 4. S. 1-10.

4. Razvitie terminalnoy sistemy pri mezhdunarodnykh perevozkakh. Kuzmina M.A., Nadiryann S.L., Parnevaya A.I. Nauchnye trudy Kubanskogo gosudarstvennogo tekhnologicheskogo universiteta. 2015. № 4. S. 11-14.

PROBLEMS AND PROSPECTS OF INTERNATIONAL TRANSPORTATION OF GOODS THROUGH THE CUSTOMS TERRITORY OF THE CUSTOMS UNION

M.A. KUZMINA, M.P. MIRONOVA, S.L. NADIRYAN

*Kuban State Technological University,
2, Moskovskaya st., Krasnodar, Russian Federation, 350072;
e-mail:m.mironova.2014@mail.ru*

The problems and prospects of international transportation of goods through the customs territory of the Customs Union. In modern conditions, the development of transit potential of the Customs Union will allow to receive billions of dollars in profits from the transit of goods by land routes countries - participants of the Customs Union. At the moment the land transit

routes is one competitive advantage - speed of delivery is two to three times higher than the sea routes from Western Europe to East Asia.

Key words: Customs Union, international transport corridors, international transportation, transport and logistics infrastructure, customs administration.