

**Протокол № 14 заседания
Интеграционного совета РСПП по взаимодействию с ЕЭК**

РСПП

28 марта 2018 года

В заседании участвовали:

Члены Интеграционного совета РСПП, члены Комиссии РСПП по транспорту и транспортной инфраструктуре, ответственные специалисты Евразийской экономической комиссии, руководители и специалисты компаний и ассоциаций в сфере железнодорожных, автомобильных и авиационных перевозок, экспедиторских и логистических услуг, таможенного обеспечения, аудита и консалтинга, брокерских услуг, маркетинга и продаж.

Вёл заседание Исполнительный вице-президент РСПП, председатель Интеграционного совета А.В.Мурычев.

Повестка дня заседания:

«О проблемах организации и осуществления мультимодальных перевозок на территории Евразийского экономического союза».

Выступили: А.В.Мурычев, Л.П.Коршунова, В.А.Титов, Е.В.Новикова, А.А.Воронин, Д.В.Некрасов, Г.И.Бессонов, П.А.Исаев, А.Н.Лоцманов, В.Д.Рудашевский, Е.И.Мельников, Л.Н.Соколов, С.А.Елеева, А.Н.Пьянков, С.А.Трушенков

Открывая заседание, А.В.Мурычев отметил, что перевозки грузов по таможенной территории Евразийского экономического союза различными (двумя и более) видами транспорта - мультимодальные перевозки - важны для развития транзитного потенциала ЕАЭС. Эффективность этих грузоперевозок в большой степени определяется контейнерным отправлением грузов и развитием контейнеропригодных технологий выпуска и упаковки товаров.

Мультимодальные перевозки в части таможенного регулирования отнесены к наднациональной компетенции Евразийской экономической комиссии. Комиссия определяет особенности применения таможенной процедуры таможенного транзита в отношении перевозимых такими способами товаров.

Развитие данного вида перевозок требует устранения правовых пробелов и формирования общих подходов в его регулировании. РСПП получил обращения Объединённой транспортно-логистической компании и Департамента таможенного законодательства и правоприменительной практики ЕЭК по этим проблемам.

Первоочередные вопросы, требующие решения, следующие:

- введение и трактовка понятия «мультимодальные перевозки»;
- условия отнесения перевозок к мультимодальным;
- введение понятия «оператор мультимодальной перевозки»;
- распределение ответственности между перевозчиками, участвующими в этих перевозках;
- документы, сопровождающие такие перевозки;
- достаточность имеющейся нормативно-правовой базы для осуществления мультимодальных перевозок на территории ЕАЭС;
- возможность использования действующих в государствах-членах ЕАЭС нормативных документов по перевозкам, осуществляемым несколькими видами транспорта по единому транспортному документу на весь маршрут следования.

С основным докладом на заседании выступила Л.П.Коршунова, директор по взаимодействию с органами государственной власти Объединённой транспортно-логистической компании (АО «ОТЛК»). Она отметила, что рост грузоперевозок из Китая в

Европейский союз существенно возрастал в последние три года и компания столкнулась с исчерпанием технических возможностей железнодорожных пропускных пунктов на белорусско-польской границе. Это вызвало необходимость искать дополнительные пути доставки грузов с использованием мультимодальных перевозок железнодорожным и морским транспортом через порты Калининградской области и железнодорожным и автомобильным транспортом через автодорожные пункты пропуска на границе Белоруссии с Польшей.

В настоящее время мультимодальные перевозки не получили необходимого развития. В ЕАЭС, в плане мероприятий по реализации Основных направлений скоординированной транспортной политики, принятом в октябре прошлого года, на 2018-2019 годы намечена подготовка аналитического доклада ЕЭК о развитии мультимодальных перевозок на Евразийском пространстве. Министерство экономического развития РФ, работая над задачей увеличения в ближайшие годы экспорта несырьевых товаров, также обратило внимание на необходимость развития мультимодальных перевозок для достижения этой цели.

Нормативно-правовое регулирование мультимодальных перевозок может базироваться на следующих направлениях: использование мультимодального транспортного коносамента и необоротной мультимодальной транспортной накладной, разработанными Международной федерацией экспедиторских ассоциаций (FIATA) или разработка законопроекта о мультимодальных перевозках с утверждением «своей» формы единого перевозочного документа, с учётом опыта использования такой накладной в железнодорожно-морском сообщении. Докладчик отметила, что Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации содержит понятие «перевозки в прямом смешанном сообщении – перевозки, осуществляемые в пределах территории Российской Федерации несколькими видами транспорта по единому транспортному документу (транспортная накладная), оформленному на весь маршрут следования» и описание осуществления таких перевозок.

Назрела и необходимость введения в законодательство таких понятий, как «контейнерный поезд» и «оператор контейнерного поезда», определение требований и условий такой деятельности. Решение данного вопроса соотносится с темой развития мультимодальных перевозок.

Наличие чётких критериев позволит формулировать подходы в части налогового регулирования, применить их государственными контрольными органами в рамках системы управления рисками. Нормативно-правовое регулирование данной сферы транспортной деятельности позволит сделать её экономически и технологически привлекательной для грузовладельцев.

Открывая дискуссию по докладу, В.А.Титов, заместитель начальника управления Центра фирменного транспортного обслуживания ОАО «РЖД», отметил, что одной из причин развития мультимодальных перевозок является освоение новых маршрутов. Этот способ перевозок является потенциалом для развития железнодорожного транспорта. РЖД активно ведёт работу по расширению ассортимента перевозимых товаров и грузов. Доставить конечному получателю груз далеко не всегда возможно только по железной дороге и тут не обойтись без привлечения других видов транспорта. И такие смешанные перевозки будут эффективны при исключении переоформления документов на груз и сокращении до минимума взаимодействия с контролирующими органами при перегрузке с одного на другой вид транспорта. Требуется проработки и вопрос перехода ответственности за груз при смене вида транспорта. В рамках формирования нормативно-правового регулирования мультимодальных перевозок необходимо учесть и особенности контрейлерных перевозок, когда груз одновременно перевозится автомобильным и железнодорожным транспортом.

Е.В.Новикова, руководитель Департамента таможенной деятельности ООО «S7 Карго», поделилась опытом организации мультимодальных перевозок с участием воздушного транспорта, которые характеризуются скоростью перевозки грузов. Для таких перевозок особенно важно, чтобы быстрота преодоления расстояний воздушным

транспортом не перекрывалась длительностью и количеством процедур перехода ответственности за груз, оформления документов при перегрузке, таможенного контроля.

Д.В.Некрасов, директор Департамента таможенного законодательства и правоприменительной практики ЕЭК, отметил, что Таможенный кодекс ЕАЭС даёт возможность развивать мультимодальные перевозки, которые в таможенной части будут определяться решениями Евразийской экономической комиссии. Комиссия приступила к разработке пакета документов по транзиту, в котором может быть раздел по мультимодальным перевозкам. Возможность такая есть, теперь нужно нащупать предмет регулирования, определить общие признаки для различных видов транспорта. Должна ли перевозка сопровождаться одним документом, либо достаточно одного лица, которое организует перевозку. Есть ли в транспортном законодательстве Союза, государств-членов Союза попытки урегулировать мультимодальные перевозки. У таможенника при принятии решения должно быть чёткое понимание – мультимодальная ли это перевозка или нет. Для таможни безусловно важно, кто отвечает за товар, кто несёт ответственность за недоставку товара, с кого взимать платежи. Создавая нормативную базу мультимодальных перевозок, мы не должны размывать ответственность.

Дискуссию, которая сегодня началась, нужно продолжить. Может быть, разбившись на какие-то группы. Проект пакета документов по транзиту будет подготовлен в ЕЭК к лету. Если в нём нужно отразить мультимодальные перевозки, то к этому времени хотелось бы увидеть понятные, понятийно проработанные подходы, которые бизнес или госорганы выдвигают. Принять пакет документов Комиссия планирует к концу года, заработать он должен со следующего года.

Решение может быть в двух вариантах. Простой вариант, базирующийся на уже действующих нормах Таможенного кодекса и допускающих помещение под транзит товаров, перемещаемых разными видами транспорта, если декларантом является совершенно конкретное лицо. Тогда остаётся только прописать некоторые особенности заполнения транзитной декларации с выполнением каких-то минимальных операций. Другой вариант – если мультимодальная перевозка не привязана к конкретному лицу, оператору или ещё кому-то, то тогда всё намного сложнее и требуется больше работы по формированию видения, что такое мультимодальная перевозка, какие у неё звенья, как переходит между ними ответственность, какими документами это сопровождается. Когда мы это всё проанализируем – увидим ли мы позитив для бизнеса. Потому что если каждое звено будет существовать отдельно, то может быть за счёт сопутствующих операций весь эффект от тех упрощений, которые лежат на поверхности, будет сглажен.

Главное, это переход от бытового или отраслевого понимания мультимодальной перевозки к неким фразам, которые можно положить в документ. Должна быть определённость, конкретность этих фраз, однозначность понимания, чёткие признаки для госорганов, чтобы они их применяли, чтобы с госорганов можно было спрашивать за применение или неприменение этих документов.

Г.И.Бессонов, генеральный секретарь Международной ассоциации «Координационный совет по транссибирским перевозкам» (КСТП) отметил, что понятие мультимодальных перевозок, как перевозок по меньшей мере двумя видами транспорта, определено международными документами. На сегодняшний день национальным законодательством международные перевозки решить невозможно. Это вопрос комплексный и нужно двигаться в рамках международного законодательства. Есть простой способ – присоединиться к Международной таможенной конвенции, по которой таможенные грузы не досматриваются в странах-транзитёрах, если нет на то оснований, связанных с транспортировкой химически опасных товаров, наркотиков, оружия. Сегодня международные перевозки в 99% случаев являются мультимодальными. Практически все эти перевозки осуществляют операторы.

Нам в любом случае надо создавать условия для транспортировки грузов опираясь, в первую очередь, на международные правовые документы для того, чтобы не плодить каких-то внутренних документов, которые всё равно закончат своё действие на границах государства-члена ЕАЭС или на границах Евразийского экономического союза. На первом этапе нужно прописать простые правила, которые бы определяли

ответственность оператора мультимодальных ли перевозок, либо просто его как оператора, позволяющие ему минимизировать потери времени при тех или иных технологических процедурах, связанных с переходом с одного вида транспорта на другой, прохождением таможенных и пограничных контролей.

В дискуссии по вопросу повестки дня заседания также выступили: А.А.Воронин, исполнительный директор Евразийского союза транспортных, экспедиторских и логистических организаций; П.А.Исаев, заместитель Генерального директора по связям с деловыми ассоциациями, союзами и объединениями ПАО «Северсталь», ответственный секретарь Комитета РСПП по интеграции, торгово-таможенной политике и ВТО, член Интеграционного совета РСПП по взаимодействию с ЕЭК; А.Н.Лоцманов, первый заместитель председателя Комитета РСПП по техническому регулированию, стандартизации и оценке соответствия, член Интеграционного совета РСПП по взаимодействию с ЕЭК; В.Д.Рудашевский, советник председателя Совета директоров АФК «Система», заместитель председателя Комитета РСПП по промышленной политике, член Интеграционного совета РСПП по взаимодействию с ЕЭК; Е.И.Мельников, первый заместитель Председателя Комитета РСПП по международному сотрудничеству, член Интеграционного совета РСПП по взаимодействию с ЕЭК; Л.Н.Соколов, начальник отдела транспортной политики Департамента транспорта и инфраструктуры ЕЭК; С.А.Елеева, заместитель начальника отдела транспортной политики Департамента транспорта и инфраструктуры ЕЭК; А.Н.Пьянков, директор по 3PL логистике Транспортной группы FESCO; С.А.Трушенков, начальник отдела мультимодальных перевозок Транспортной группы FESCO.

Итоги обсуждения вопроса повестки дня подвели: Л.П.Коршунова, П.А.Исаев и А.В.Мурычев.

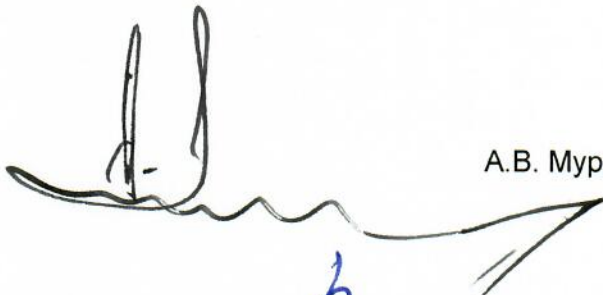
Решили:

1. В связи с разнообразием мнений и позиций по обсуждаемому вопросу признать целесообразным создать рабочую группу по организации и осуществлению мультимодальных перевозок на территории Евразийского экономического союза.

2. Поручить П.А.Исаеву (Комитет РСПП по интеграции, торгово-таможенной политике и ВТО) и Л.П.Коршуновой (АО «ОТЛК») подготовить предложения по итогам заседания и в целом по проблеме мультимодальных перевозок для дальнейшего рассмотрения в профильных рабочих органах РСПП с привлечением соответствующих специалистов ЕЭК и формирования позиции РСПП по данной проблеме.

Срок: апрель 2018 года.

Председатель
Интеграционного совета



А.В. Мурычев

Ответственный секретарь
Интеграционного совета



С.Л. Корниец