Гасымов Эмиль Филман оглы
аспирант, НИИ экономических реформ
при Министерстве экономического развития Азербайджанской Республики
emilgasimov@gmail.com

Транзитные системы и их роль в развитии транспорта

Аннотация

В статье рассматриваются особенности системы TIR – международной автомобильной транзитной системы, широко используемой в Центрально-Азиатском регионе. Преимущества этой системы (надежность, упрощенные процедуры оформления грузов при пересечении границ, страхование и т.д.) будут использованы при создании региональных транзитных систем Центрально-Азиатского региона. Автор определяет направления модификации системы TIR, позволяющие в ее региональном варианте сократить расходы при перевозках.

Ключевые слова: система TIR, автомобильный транспорт, грузоперевозки, таможенный транзит, страхование грузов

«Via est Vita»[1], – говорили древние римляне, которые имели все возможности, чтобы учиться у своих предшественников. Во времени и пространстве великие цивилизации создавали и создавались на базе лучших логистических систем, предоставлявших технологии того времени. К примеру, Дарий из Персии, индийская династия Маурия и китайская династия Хан создали транспортные сети, простирающиеся на значительные расстояния, за несколько веков до становления Римской Империи.

Современная логистика грузоперевозок делает акцент на трех атрибутах: расходы, скорость, предсказуемость, и, за исключением ценных грузов, важность имеют расходы и предсказуемость. Если предсказуемость времени прибытия товара низкая, тогда грузополучатели должны располагать большим запасом товаров, и любое преимущество скорости перевозки сводится к нулю. По сути, пользователь транспортного сектора заинтересован в конечном результате, ввиду своих собственных коммерческих операций, и не заинтересован в самом виде транспортировки (1). Транспортные операторы могут повысить свою конкурентоспособность, лучшим образом используя различные виды транспортировки для отдельных требований клиента. Соответственно, в сфере мировых грузовых перевозок про-

[1] Via est vita (*лат.* крылатое выражение): дорога – это жизнь. – *Прим. ред.*

современная логистика грузоперевозок делает акцент на трех атрибутах: расходы, скорость, предсказуемость

слеживается тенденция к оказанию «непрерывных» услуг, в которых любая смена вида транспорта окажет минимум влияния технического, административного и коммерческого характера на всю операцию в целом. Это касается и другой стороны логистики, когда транспортный оператор также предоставляет клиенту услуги контроля за состоянием товарных запасов, складирования груза и т.п.

Принципы системы TIR

Наиболее важной международной автомобильной транзитной системой, используемой в Центрально-Азиатском регионе (ЦАР), является так называемая «система TIR»[2] (2). Это международная транзитная система, основанная на Таможенной конвенции по международной транспортировке товаров по книжкам TIR-карнет (часто называемой «Конвенцией TIR») (3). Система TIR основана на следующих принципах.

1. Перевозка товаров должна осуществляться в таможенно-безопасном транспортном средстве или контейнере. Конвенция TIR устанавливает стандарты и процедуры для сертификации грузового отсека (то есть площади для перевозки груза) транспортных средств и контейнеров, которые могут быть использованы для таможенного транзита с использованием системы TIR. Стандарты разработаны так, чтобы обеспечивать невозможность доступа вовнутрь грузового отсека или контейнера после того, как он был опечатан таможенной службой, а любые признаки повреждения были бы четко видны.
2. Во время транзита товаров пошлины и налоги, в отношении которых существует риск неуплаты, должны покрываться «цепной гарантией», которая предоставляется национальными ассоциациями перевозчиков, контролирующими доступ к системе TIR. Если во время транзитной перевозки с использованием системы TIR происходит какое-либо нарушение и перевозчик оказывается не в состоянии заплатить налоги и пошлины, проистекающие из этого нарушения, то их оплачивает национальная ассоциация той страны, где должны были быть уплачены эти налоги и пошлины. Если книжка TIR-карнет для транзитной перевозки была выдана другой национальной ассоциацией, то эта ассоциация возмещает затраты той ассоциации, которая заплатила налоги и пошлины. Поскольку национальные ассоциации не являются финансовыми организациями, то их гарантийные обязательства в рамках системы TIR поддерживаются страховыми компаниями.
3. Товары должны сопровождаться книжкой TIR- карнет – международным таможенным документом, выданным в стране отправления и являющимся документом для таможенного контро-

[2] TIR (от *фр.* Transports International Routiers – международные дорожные перевозки) – система международных автомобильных перевозок товаров, работающая на основе упрощенной процедуры оформления грузов при пересечении им границ. – *Прим. ред.*

ля в странах отправления, транзита и назначения. Книжка TIR-карнет служит подтверждением того, что товары, на которые она выдана, имеют гарантию. Международный союз автоперевозчиков (IRU) печатает книжки TIR-карнет и распространяет их среди национальных ассоциаций.

4. Меры таможенного контроля, принятые в стране отправления, должны признаваться странами транзита и назначения. За сотрудниками таможенной службы страны транзита сохраняется право проводить выборочные проверки на основании установленного риска. Если они это делают, то они же должны затем заново запечатать грузовой отсек или контейнер.

5. Национальные ассоциации перевозчиков должны контролировать доступ к системе TIR и выдавать книжки TIR-карнет. Чтобы получить такие права, ассоциациям и их членам необходимо соответствовать определенным требованиям. В частности, ассоциации должны иметь соглашение с таможенными службами своих стран. В соответствии u1089 с этими соглашениями ассоциации обеспечивают гарантию для всех транзитных перевозок, осуществляемых в их стране с использованием системы TIR, независимо от того, в какой стране была выдана книжка TIR-карнет.

TIR и национальные автомобильные транзитные системы

Созданная более 50 лет назад, система TIR доказала свою эффективность в облегчении таможенного транзита автомобильным транспортом, особенно в тех случаях, когда имеет место неоднократное пересечение границ. Более того, она остается единственной универсальной транзитной системой в мире. Однако постоянные издержки, связанные с использованием системы TIR (то есть издержки, не зависящие от количества транзитных перевозок, осуществляемых с использованием системы), слишком велики для большинства перевозчиков из ЦАР (4). Ввиду высоких постоянных издержек, связанных с использованием системы TIR, и высоких переменных издержек, связанных с использованием национальных автомобильных транзитных систем, ЦАР пытаются внедрить региональные транзитные системы, которые могли бы использоваться для внутрирегионального таможенного транзита автомобильным транспортом и были бы менее дорогостоящими, чем система TIR и национальные транзитные системы.

TIR и региональные автомобильные транзитные системы

Однако модель системы TIR следовало бы модифицировать, чтобы сделать постоянные издержки, связанные с использованием региональной транзитной системы, более

транспортные операторы могут повысить свою конкурентоспособность, лучшим образом используя различные виды транспортировки для отдельных требований клиента

низкими, чем постоянные издержки, связанные с использованием системы TIR (5). Основными чертами региональной транзитной системы были бы следующие:

– система была бы основана на региональном соглашении о транзите. Это соглашение следовало бы подготовить посредством консультативного процесса с транспортными компаниями, и было бы необходимо, чтобы его поддержали таможенные службы всех участвующих стран;

Региональный надзорный орган осуществлял бы надзор за реализацией системы в участвующих странах. Этот орган можно было бы создать как отдельную организацию или в рамках одной из уже существующих организаций, или программ по региональному сотрудничеству;

– перевозка товаров осуществлялась бы в таможенно-безопасном транспортном средстве, но требования к такому транспортному средству были бы менее жесткими, чем те, которые предъявляются системой TIR. Необходимо было бы, чтобы требования к транспортному средству и правила его сертификации в рамках региональной транзитной системы были бы приемлемы для таможенных служб стран-участниц и изложены в региональном соглашении о транзите. Сертификацию, как таковую, мог бы осуществлять тот же национальный орган, который проводит сертификацию TIR-средств;

– национальный гарантирующий орган контролировал бы доступ к системе в каждой из участвующих стран. Одна из уже существующих организаций (таких, как национальная ассоциация перевозчиков) могла бы взять на себя функции такого органа;

– во время транзита пошлины и налоги, в отношении которых существует риск неуплаты, покрывались бы «цепной гарантией». Это было бы страховой гарантией, предоставляемой национальными гарантирующими органами и поддерживаемой страховыми компаниями. Следовательно, необходимо будет внести дополнения и изменения в соответствующие национальные законы тех ЦАР, в которых u1074 в настоящий момент страховым компаниям не разрешается страховать транзитные перевозки. Чтобы сделать гарантию более дешевой, максимальные выплаты в рамках этой гарантии следовало бы установить на более низком уровне, чем в системе TIR;

– товары сопровождались бы транзитным документом, выданным национальным гарантирующим органом страны отправления и служащим документом для таможенного контроля в странах отправления, транзита и назначения. Этот документ служил бы подтверждением того, что товары, которые он сопровождает, покрываются страховой гарантией в рамках региональной транзитной системы. Региональный надзорный орган печатал бы бланки региональных транзитных документов и распространял бы их среди национальных гарантирующих органов;

– меры таможенного контроля, предпринятые в стране отправления, признавались бы странами транзита и назначения. Вскрытие печатей и физическую проверку товаров разрешалось бы производить только при особых обстоятельствах.

Как постоянные, так и переменные издержки использования такой региональной системы транзита были бы сравнительно невысокими.

Постоянные издержки использования этой системы были бы ниже, чем постоянные издержки использования системы TIR, поскольку требования, предъявляемые к транспортным средствам, были бы менее жесткими, чем требования системы TIR. К тому же максимальные выплаты по «цепной гарантии», предоставляемой региональной системой, были бы ниже, чем те, которые предоставляются в рамках системы TIR.

Литература

1. Центрально-азиатское региональное экономическое сотрудничество: гармонизация и упрощение транспортных соглашений, приграничных документов и транспортных положений (при финансовой поддержке Азиатского банка развития), 2005.
2. Центральная Азия: как увеличить выгоды от торговли посредством регионального сотрудничества в сферах торговой политики, транспорта и таможенного транзита. – АБР, 2006.
3. International Road Transport Union (Электронный ресурс). – Режим доступа: http:// www. iru.org.
4. Asian Development Bank (Электронный ресурс). – Режим доступа: http://www.adb.org.
5. Unaited Nation Development Programme (Электронный ресурс). – Режим доступа: http:/ /www.undp.org.

РП

Emil F. ogly Gasymov
Postgraduate Student, Scientific and Research Institute of Economic Reforms under the Ministry of Economic Development of Azerbaijan Republic

Transit Systems and Their Role in the Transport Development

Abstract

The article discusses the features of the TIR system – the International Road Transit System, widely used in Central Asia. The advantages of this system (reliability, simplified procedures for cargo clearance at border crossings, insurance and etc.) will be used when creating regional transit systems in the Central Asian Region. The author defines the directions of modifying the TIR system, which in the regional variants allow reducing costs of transportation.

Keywords: TIR system, road transport, shipping, customs transit, cargo insurance