

Использование унифицированного документа – средство для роста грузопотока

Н. К. ИСИНГАРИН, докт. экон. наук, председатель Ассоциации национальных экспедиторов Республики Казахстан (АНЭК)

Е. В. ВАСИЛЕВСКАЯ, руководитель проектов ТОО «Экономтранс консалтинг»



Для Казахстана, страны, не имеющей выхода к морю, вопрос развития собственного транспортного потенциала стоит очень остро, так как именно транспорт обеспечивает импорт жизненно необходимых товаров и экспорт своей продукции. Не менее важна возможность органично вписаться в систему маршрутов транзитных грузопотоков, дающих дополнительные доходы государству, что особенно ценно для Казахстана, занимающего срединное положение на евразийском материке.

Сегодня Казахстан имеет достаточный резерв железнодорожного транспорта, его пропускная и провозная способность способна обеспечить потребности в перевозках внутри страны и в рамках межгосударственного обмена. В то же время ряд объективных факторов приводит к задержке груза в пути. Сроки доставки груза, как известно, напрямую влияют на стоимость перевозки и, следовательно, на цену товаров, что определяет их конкурентоспособность и объемы продаж, а значит, и объемы грузопотока. Сокращение сроков доставки приобретает наибольшее значение при осуществлении международных перевозок: груз пересекает сухопутную границу нескольких государств, где применяются различные правила и процедуры проверки и оформления. Поэтому мировым транспортным сообществом ведется постоянный поиск возможностей облегчения пересечения границ и ускорения международного железнодорожного сообщения вследствие гармонизации законодательства, унификации транспортных документов, правил и процедур пересечения границы.

В области грузовых железнодорожных перевозок исторически сложились и применяются две системы международного права:

- Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС), вступило в действие 1 ноября 1951 г.;
- Единые правовые предписания к Договору о международных железнодорожных перевозках грузов (ЦИМ, с 1 января 1893 г.) — приложение к Кон-

венции о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ).

Первый документ — СМГС является базовым юридическим документом единой системы железнодорожных перевозок Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД), куда в настоящее время входят 27 стран, в том числе Казахстан, шесть железных дорог-наблюдателей и более 30 присоединенных предприятий евразийского континента. Второй — КОТИФ — документ Организации международного железнодорожного транспорта (ОТИФ). На сегодняшний день участниками Конвенции являются 44 страны Европейского Союза, Африки и Азии, в том числе Россия, Украина, Киргизия, входящие в ОСЖД.

В случае перевозки грузов согласно двум правовым документам требуется обязательное переоформление перевозочных документов при переходе из страны одной системы транспортного права в страну, входящую в другую систему. Это приводит к продолжительным задержкам груза и дополнительным финансовым затратам. За переоформление одного документа уплачивается 40 евро. Кроме того, при переоформлении нередко возникают искажения и ошибки, что также связано с потерей времени.

За время функционирования СМГС и ЦИМ как со стороны ОСЖД, так и со стороны ОТИФ предпринимались меры по сближению этих правовых документов. Пути решений правового сближения могут быть разными, однако предпочтительнее применять ЦИМ, который предоставляет больше возможностей:

- накладная ЦИМ является одновременно транспортным и таможенным документом;
- ЦИМ может применяться в качестве единого перевозочного документа при осуществлении смешанных перевозок с участием железнодорожного транспорта;
- к КОТИФ присоединилось значительно больше стран, чем к СМГС.

Однако в случае внедрения другой правовой системы в странах СМГС требуется кардинальная переработка действующего транспортного права, а применение ряда положений КОТИФ на всю сеть железных дорог, по мнению, например, российских специалистов, нецелесообразно. Поэтому был предложен постепенный путь сближения европейского и восточного законодательства и облегчения пересечения границ — создание унифицированной железнодорожной накладной ЦИМ/СМГС, которая на территории действия ЦИМ применяется как накладная ЦИМ, а на территории действия СМГС — как накладная СМГС, при этом транспортный документ является и таможенным.

Работа по созданию накладной ЦИМ/СМГС началась в 2003 г. Первый экспериментальный поезд без переоформления перевозочных документов проследовал в июле 2006 г. с Украины в Германию. В результате эксперимента установлено, что применение новой накладной позволяет сократить время простоя грузов на границах на 8–12 ч.

1 сентября 2006 г. были утверждены форма накладной и руководство к ее применению. С учетом положений руководства накладная ЦИМ/СМГС в сфере действия ЦИМ применяется как накладная ЦИМ, а в сфере действия СМГС — как накладная СМГС. Это дает возможность применять накладную и в качестве таможенного документа.

Руководством предусмотрена возможность использования электронной накладной ЦИМ/СМГС, для этого разработаны соответствующие спецификации. При безбумажном оформлении



сокращается время, а значит, и расходы, снижается вероятность ошибок. Сегодня электронная версия заполняется только в последних приграничных странах — в Польше или Румынии. Это необходимо по законодательству ЕС: все товары за два часа до пересечения границы должны быть заявлены в таможене в электронном виде. Но эффективная электронная технология получает все большее распространение.

Внедрение накладной ЦИМ/СМГС и выполнение всех перечисленных задач стало возможным только благодаря тесному сотрудничеству и взаимодействию специалистов ОСЖД и Международного комитета по международному транспорту (ЦИТ), а также других международных организаций.

С использованием этой системы поезда успешно курсируют по территории России, Украины, Словакии, Польши, Белоруссии и ряда других стран, входящих в ОСЖД. Сегодня унифицированная накладная применяется для отдельных маршрутов и направлений, а через несколько лет будет использоваться повсеместно, в том числе в смешанных перевозках. Наибольшее распространение накладная ЦИМ/СМГС получила на Украине. По предварительным данным экономический эффект от ее внедрения оценивается как 200 млн долларов США ежегодно.

Между тем применение унифицированной железнодорожной накладной не получает должного развития в Казахстане, о возможности ее использования все еще ведутся переговоры, хотя дополнения, внесенные в СМГС, позво-

ляют сегодня осуществить это без присоединения к КОТИФ. В первую очередь, применение накладной ЦИМ/СМГС должно рассматриваться для казахстанских экспортных грузов, отправляемых в Европу. В качестве пилота можно начать с крупных предприятий страны, ориентированных на экспорт. Им такой проект в короткие сроки принесет ощутимую экономию на транспортных расходах. Кроме того, это позволит отработать технологию, оценить эффект в целом по стране и расширить сферы применения унифицированной накладной.

Особую актуальность указанная задача приобретает в условиях таможенного союза, так как система ЦИМ/СМГС сейчас успешно применяется во входящих в его состав странах, кроме Казахстана. Использование накладной ЦИМ/СМГС при транзитных перевозках грузов в сообщении Азия–Европа позволило бы казахстанским маршрутам добиться значительных конкурентных преимуществ, однако этого можно достичь только при условии расширения ее действия на Восток — в Монголию и Китай. Отметим, что в этом году по просьбе коллег из Китая в качестве одного из официальных языков принят китайский. Вероятно, присоединение Китая и Монголии — дело ближайшего будущего.

Внедрение унифицированной накладной ЦИМ/СМГС в Казахстане позволит:

- упростить пересечение границ, сократить сроки доставки казахстанских экспортных грузов и оборот вагонов, снизить транспортные расходы,

повысить за счет этого конкурентоспособность отечественных товаров на международных рынках и, как следствие, увеличить объем экспорта;

- обеспечить возможность неотставания от современных технологических и законодательных требований, что станет залогом конкурентоспособности казахстанского железнодорожного транспорта в будущем;

- отработать технологию на экспортных маршрутах, а затем активизировать ее внедрение в восточных странах и расширить ее применение на транзитные перевозки, что будет способствовать реализации транзитного потенциала страны — приоритетной задачи экономического развития Казахстана.

Введение унифицированной накладной ЦИМ/СМГС для казахстанского экспорта и транзита — масштабный поэтапный проект, в который должны быть вовлечены различные структуры и организации, в том числе международные, требующий объемной аналитической консалтинговой работы. Однако задача актуальна сегодня, и задержки ее решения станут причиной значительного отставания Казахстана в сфере международных перевозок, что негативно отразится на экономике страны в целом.

При использовании ЦИМ/СМГС для экспорта повысится спрос на казахстанскую продукцию, а для транзита — конкурентоспособность казахстанских транзитных маршрутов, вследствие этого грузопотоки вырастут. Такую возможность нельзя упустить, и сделать это необходимо своевременно.