

ром, таможенным брокером, складом и т.д., что значительно упростит процесс финансовых расчетов, а также обмен информацией между всеми привлеченными субъектами транспортного рынка при выполнении доставки грузов;

– возможность таможенного оформления в любом таможенном режиме на территории грузового таможенного комплекса;

– увеличение спроса на услуги грузового таможенного комплекса обеспечит получение дополнительных финансовых ресурсов, которые могут быть использованы на совершенствование технического, технологического и организационного обеспечения данного объекта инфраструктуры.

Поскольку, по мнению мировых экспертов, в Украине необходимо повысить эффективность таможенного оформления и качественное состояние инфраструктуры страны, то именно привлечение грузовых таможенных комплексов к таможенно-логистическому обслуживанию будет способствовать приближению данной сферы деятельности к уровню мировых требований и стандартов.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 The World Bank [Electronic resource]. – Mode of access : <https://lpi.worldbank.org/>. – Date of access : 29.02.2020.

*N. LUZHANSKA*

*National Transport University*

#### **ROLE OF CARGO CUSTOMS COMPLEXES IN FOREIGN TRADE POTENTIAL OF UKRAINE**

УДК 339

*В.А. МАЛИНА, В.Г. ЛОПАТИНА*

*Российская таможенная академия, г. Люберцы*

#### **СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ РАЗВИТИЯ СИСТЕМЫ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК В УСЛОВИЯХ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ЕАЭС**

На современном этапе стремление упорядочить логистические процессы заставляет разрабатывать более сложные транспортные решения. В связи с этим популярность мультимодальных перевозок растет в сфере международных поставок, однако данная процедура имеет сложную структуру и процесс сбора необходимых документов. Именно поэтому ЕАЭС начал активную разработку проектов для ее упрощения, так как до настоящего времени ни в решениях Комиссии, ни в действующем законодательстве не бы-

ло нормативно-правового закрепления перевозок товаров с помощью различных видов транспорта.

В рамках Союза нет общепринятого единого транспортного документа, единых утвержденных правил осуществления мультимодальных перевозок товаров: перевозки различными видами транспорта регулируются различными правовыми актами, причем в рамках каждого государства – члена Союза имеются свои особенности. На данный момент, государства ЕАЭС находятся в процессе принятия основных этапов реализации скоординированной транспортной политики. Ее основными приоритетами являются: формирование единого транспортного пространства; развитие евразийских транспортных коридоров; развитие транзитного потенциала в рамках Союза; развитие транспортной инфраструктуры; создание логистических центров и транспортных организаций, обеспечивающих оптимизацию процессов перевозки.

В рамках Союза разработан План мероприятий («дорожная карта») по реализации Основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств – членов Евразийского экономического союза на 2018–2020 годы. Его положения предусматривают проведение анализа законодательства государств – членов Союза в сфере осуществления мультимодальных перевозок и подготовку предложений по их развитию. Данные предложения должны лечь в основу рекомендации ЕЭК о совершенствовании законодательства государств – членов Союза в сфере осуществления мультимодальных перевозок, а также о разработке и внедрении единого перевозочного документа. Также в процессе разработки находится Соглашение о судоходстве. С принятием Соглашения упростится доступ судов членов Союза, а также снизятся издержки бизнеса (при перевозках речным видом транспорта). С 1 января 2016 года начала действовать Программа поэтапной либерализации автоперевозок грузов на период с 2016 по 2024 г. С помощью этой программы предполагается снизить транспортные издержки. Также она даст право перевозчикам, которые допущены к выполнению международных автомобильных перевозок, проводить каботажные перевозки автотранспортом. Начала свою работу Объединенная транспортно-логистическая компания – Евразийский железнодорожный альянс – единый оператор организации контейнерных железнодорожных перевозок стран – членов ЕАЭС. Ее задача – увеличить объем железнодорожных перевозок среди стран Союза. Важным направлением является сопряжение развития ЕАЭС с «Экономическим поясом Шелкового пути». В процессе разработки находится мультимодальный транспортный маршрут «Евразийский трансконтинентальный коридор» [1].

Еще один документ ЕЭК, затрагивающий тему мультимодальных перевозок, – это Решение Коллегии ЕЭК № 170, которое определяет четкую последовательность действий как перевозчиков, так и таможенных органов

при продлении срока таможенного транзита, изменения места доставки, совершении грузовых операций и (или) замены транспортных средств, возникновении форс-мажорных обстоятельств, а также завершении и прекращении таможенного транзита. В документе затрагивается мультимодальная перевозка товаров 27-й группы ТН ВЭД ЕАЭС.

Таким образом, видим, что государства ЕАЭС делают большие шаги навстречу друг другу в вопросах, относящихся к созданию общего транспортного пространства, общего рынка транспортных услуг. Создаются и рассматриваются проекты, принимаются решения, направленные на гармонизацию и стандартизацию процедур перевозки во всех странах Союза.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Евразийская Экономическая Комиссия [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа : <http://www.eurasiancommission.org>. – Дата доступа : – 21.02.2020.

2 Таможенный кодекс Евразийского экономического союза. – М. : Проспект, 2018. – 512 с.

*V. MALINA, V. LOPATINA*  
*Russian Customs Academy*

#### **IMPROVEMENT OF DEVELOPMENT OF THE MULTI-DISTANCE TRANSPORT SYSTEM UNDER THE CONDITIONS OF FUNCTIONING OF THE EAEU**

УДК 336.244

*Е.Э. ТОЛИКОВА, Т.Н. ПОЛОЗИНА*  
*Российская таможенная академия, г. Люберцы*

#### **ТАМОЖЕННО-ТАРИФНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ КАК ФАКТОР РАЗВИТИЯ РЫНКА ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ**

Электрификация является одним из глобальных трендов, охвативших автомобильную отрасль. Появление этого явления обусловлено следующими факторами: усиливающимся вниманием общественности к экологии и повышением требований со стороны государства к охране окружающей среды; доступностью технологий производства электромобилей; улучшением свойств батарей электромобилей; повышением безопасности электромобилей; постепенным распространением автомобиля среди населения при увеличении потребительских свойств.

В Стратегии развития автомобильной промышленности РФ до 2025 года указывается необходимость развития электрификации транспортных средств [1]. Прогнозы показывают, что доля электромобилей в общем объеме легковых автомобилей в мире будет расти с каждым годом. Если в 2018 г. их доля составляла 0,6 %, то к 2030 г. ожидается возрастание до 14,5 % [2]. Однако в