

Допуск иностранных перевозчиков и экспедиторов на национальные рынки транспортных и транспортно-экспедиторских услуг

Константин Владимирович ХОЛОПОВ,
доктор экономических наук, профессор,
Всероссийская академия внешней торговли (119285, Москва,
Воробьевское шоссе, 6А), кафедра технологии внешнеторговых сделок
- зав. кафедрой, тел. 8(499) 147-94-37;

УДК 339.564:656
ББК 65.428
Х-736

Андрей Моисеевич ГОЛУБЧИК,
кандидат экономических наук, Всероссийская академия внешней
торговли (119285, Москва, Воробьевское шоссе, 6А), кафедра техноло-
гии внешнеторговых сделок - профессор, тел.: 8(499) 147-94-37;
Российский государственный университет (НИУ) нефти и газа им.
И.М. Губкина (119991, Москва, Ленинский проспект, 65), кафедра
нефтегазотрейдинга и логистики - доцент

Аннотация

Вопросы развития национального экспорта транспортных услуг имеют принципиальное значение для большинства государств мира. Особенно для тех, кто хочет распространить сферы своего экономического влияния на те страны мира, в которых есть интересы на продвижение своих экспортно-импортных грузопотоков. Показателем успешности внешнеэкономической политики государств становится уровень обеспечения экспортно-импортных операций с товарами и услугами национальных перевозчиков, экспедиторов и предприятий национальной транспортной инфраструктуру. В предлагаемой статье авторы постарались проанализировать регуляторные меры для ряда отраслевых транспортных рынков, которые отдают предпочтения для коммерческого присутствия именно национальным участникам. Это не столько проявление протекционизма, сколько следствие существующей системы международных транспортных отношений, закреплённых законодательно на наднациональном уровне.

Ключевые слова: экспорт транспортных услуг, Генеральное соглашение по торговле услугами, экспедиторы, перевозчики, международные перевозки грузов.

Admission of foreign carriers and forwarders to national transport markets and freight forwarding services

Konstantin Vladimirovich KHOLOPOV,

Doctor of Economic Sciences, Professor, Russian Foreign Trade Academy (6A Vorob'evskoe shosse, 119285, Moscow), Department of foreign trade and international transactions - Head of the Department, phone: 8(499) 147-94-37;

Andrey Moiseevich GOLUBCHIK,

Candidate of Economic Sciences, Professor, Russian Foreign Trade Academy (6A Vorob'evskoe shosse, 119285, Moscow), Department of foreign trade and international transactions - Professor, phone: 8(499) 147-94-37; Gubkin Russian State University of Oil and Gas (National Research University) (65 Prospect Leninsky, Building 1, Moscow, 119991), Department of Crude oil trading and logistics - Associate Professor

Abstract

The development of national exports of transport services has fundamental importance for most countries of the world. Especially for those who want to extend their spheres of economic influence to those countries of the world in which there are interests in promoting their export-import cargo flows. The level of provision of export-import operations with goods and services of national carriers, forwarders and enterprises of the national transport infrastructure becomes an indicator of the success of foreign economic policy of States. In the proposed article, the authors tried to analyze regulatory measures for a number of transport services markets, which preference for commercial presence to national participants exists. This is not so much a manifestation of protectionism as a consequence of the existing system of international transport relations, enshrined in law at the supranational level.

Keywords: exports of transport services, General Agreement on Trade in Services, freight forwarders, carriers, international transport of goods.

Вопросы развития национального экспорта транспортных услуг имеют принципиальное значение для большинства государств мира. Особенно для тех, которые занимают или претендуют на ведущие геополитические и геоэкономические позиции в своих регионах. Которые хотят распространить сферы своего экономического влияния, если не на все страны мира, то хотя бы на те из них, в которых есть интересы на продвижение своих экспортно-импортных грузопотоков. Сегодня экспорт транспортных услуг является драйвером продвижения национальных экономических интересов стран в других странах и регионах. Показателем успешности внешнеэкономической политики государств становится уровень обеспечения



экспортно-импортных операций с товарами и услугами национальных перевозчиков, экспедиторов и предприятий национальной транспортной инфраструктуры.

Конечно, трансграничные поставки товаров – это не весь экспорт транспортных услуг, а всего лишь один из способов его поставки – трансграничные поставки. Тем более, что закрепление национальных внешнеторговых (экспортно-импортных) потоков за своими перевозчиками отдаёт сильным протекционизмом, что принципиально противоречит основополагающим принципам Всемирной торговой организации (ВТО). Однако, кроме трансграничных поставок, в Генеральном соглашении по торговле услугами определены ещё три способа поставок услуг, которые в полной мере относятся к экспорту транспортных услуг.

Коммерческое присутствие транспортных и транспортно-экспедиторских компаний за рубежом крайне важно для любой страны, так как указывает на высокую эффективность экономической деятельности представителей этой сферы национального бизнеса не просто за пределами своей страны, а экономическую силу в стране другой. Другое дело, как власти конкретно взятой страны относятся к коммерческому присутствию на её территории иностранных компаний.

На этот вопрос ответ содержится в национальных нормах налогового права конкретного государства. Наличие норм и правил налогообложения нерезидентов национального налогового права говорит о том, что в этой стране коммерческое присутствие (деятельность) в принципе возможно и при каких-то условиях допускается.

Например, Налоговый кодекс Российской Федерации (НК РФ)¹ в ст. 309 указывает то, как взимаются налоги с иностранных транспортных компаний, при осуществлении ими деятельности в России при реализации международных перевозок различными видами транспорта (п.1, пп. 8). То есть налоговое законодательство нашей страны предусматривает в отношении иностранных транспортных компаний такую возможность, а жесткого запрета на коммерческое присутствие зарубежных экспедиторов и перевозчиков в России нет. Хотя в других странах могут действовать иные правила. В нашей стране различных правил и условий для деятельности транспортных организаций резидентов и нерезидентов российского налогового права не существует. Но это только в отношении налоговых вопросов.

На первый взгляд кажется, что российские рынки перевозочных и транспортно-экспедиторских услуг полностью открыты для деятельности иностранных компаний в транспортном секторе. Это не совсем так. Условия доступа иностранных перевозчиков и экспедиторов на различные секторальные (по видам транспорта) рынки в нашей стране определяются на основании действующих норм международного и национального права.

Морской транспорт. Прямого доступа на рынки национальных морских услуг (национального режима) для иностранных транспортных компаний в нашей стране нет. Это определено правилами Кодекса Торгового мореплавания Россий-

ской Федерации (КТМ РФ).² Но есть заявительный характер для деятельности на нашем рынке по вопросам, относящимся к компетенции морского мореплавания. Возможность участия иностранных морских перевозчиков при оказании услуг по перевозке и буксировке в каботаже (во внутреннем плавании) определены постановлением Правительства Российской Федерации³ и положением Минтранса России.⁴

Внутренний водный (речной) транспорт. Официально при присоединении России к ВТО мы объявили о закрытии общего доступа речных (внутренних водных) перевозчиков под иностранным флагом на внутренние водные пути России. Однако при этом была декларирована разрешительная система допуска иностранных перевозчиков на российские внутренние водные пути по разовым разрешениям.⁵ Далее (хронологически) был указан конкретный перечень конкретных речных портов и внутренних водных путей в России, по которым перевозки судами под иностранными флагами разрешены.⁶ Следовательно, и здесь национальный режим иностранным компаниям не предоставлен, а действует система допуска к перевозкам по разовым разрешениям.

Железнодорожный транспорт. Железнодорожные перевозки грузов в международном и внутреннем сообщении реализуются в России силами единого хозяйствующего субъекта.⁷ Этим единым хозяйствующим публичным перевозчиком и владельцем железнодорожной инфраструктуры в нашей стране от имени учредителя и единственного акционера – Российской Федерации – является ОАО «Российские железные дороги» (ОАО РЖД). Речь идет об экономической деятельности на рынке естественной монополии – состоянии рынка, когда присутствие на нём всего одного хозяйствующего субъекта даёт меньшие издержки на единицу производимой продукции, нежели те, которые появились бы в случае, если бы на этом рынке присутствовали два или более хозяйствующих субъекта. И, несмотря на то, что все последние годы предпринимаются попытки перевода различных видов деятельности на железнодорожном транспорте из естественно монопольного сектора в сектор конкурентный, перевозочная и инфраструктурная деятельность остается в ведении одного единственного лица – ОАО РЖД. Никакой доступ на этот рынок, ни иностранных компаний, ни других отечественных компаний, пока невозможен.

Автомобильный транспорт. Полной противоположностью железнодорожному транспорту в рассматриваемом вопросе является рынок автомобильных грузовых перевозок. Этот рынок является классическим рынком монополистической конкуренции, на котором десятки тысяч перевозчиков предоставляют однородные услуги (доставку грузов в автотранспортных средствах) сотням тысяч грузоотправителей и грузополучателей. На самом деле, количество компаний и индивидуальных предпринимателей, занимающихся коммерческим извозом на нашем внутреннем рынке, неизвестно доподлинно никому. Ни Минтрансу России (он не регулирует



рынок), ни Минфину России (они не платят налоги), никакому другому федеральному органу. Отчасти поэтому, но не только, и была создана система ПЛАТОН.⁸ Получается, что экономических и административных барьеров нет, и практически рынок полностью открыт, как для национальных, так и для зарубежных автомобильных перевозчиков и экспедиторов. Упоминание здесь экспедиторов неслучайно: либо экспедиторы выступают на этом рынке в качестве интегрированных грузоотправителей и грузополучателей, либо сами выступают в качестве автомобильных перевозчиков. Или, и то, и другое одновременно. В этом заключается, и не только в нашей стране, структурная и функциональная специфика рынка грузовых автомобильных перевозок.

Однако регламентации присутствия иностранных перевозчиков на этом рынке всё же существует. Она вытекает из содержания двусторонних договоров о международном автомобильном сообщении, заключаемых правительствами государств.⁹ По этим договорам, а они носят, как правило, унифицированный характер, въезд на территорию страны для иностранного перевозчика носит разрешительный характер, а каботаж (внутренние перевозки грузов между двумя пунктами на территории другой страны) для иностранных автомобильных перевозчиков запрещён. Поэтому полное легитимное коммерческое присутствие иностранных автомобильных перевозчиков на территории России сегодня невозможно. Хотя нарушений со стороны перевозчиков из стран ЕАЭС сегодня предостаточно. Но именно из стран Евразийского экономического союза исходят попытки создать единое транспортное пространство в этом интеграционном объединении, а единый рынок автотранспортных услуг, включая Россию, назван первостепенным масштабным проектом в транспортном секторе ЕАЭС.¹⁰

Воздушный транспорт. Присутствие иностранных авиакомпаний на национальных рынках определяется положениями Чикагской конвенции о международной гражданской авиации 1944 года¹¹ и двусторонними и международными соглашениями и международных воздушных сообщениях. Изначально предполагается, что право полётов судами гражданской авиации в пределах воздушного пространства своей страны, принадлежит национальным перевозчикам по установленным в этой стране условиям, нормам и правилам. Однако государства могут взаимно договориться об ином, то есть о степени коммерческого присутствия воздушных перевозчиков одной страны на рынке воздушных перевозок другой страны. Речь идёт о взаимном предоставлении т.н. свобод воздуха.¹²

Здесь надо обратить внимание на две свободы воздуха – восьмую (последовательный каботаж) и девятую (отдельный каботаж). Последовательный каботаж – это, например, рейс Берлин – Москва – Челябинск, где иностранный (немецкий) перевозчик не только выполнил международную перевозку с пересечением государственных границ в Россию, но и выполнил внутреннюю перевозку между двумя аэропортами на территории другого государства. Отдельный каботаж пред-

усматривает, что международным соглашением иностранному перевозчику позволено просто выполнить рейс между двумя аэропортами без полёта с территории или на территорию своей страны.

Следует отметить, что в пределах стран Европейского союза воздушные перевозчики стран ЕС обладают взаимными правами на реализацию восьмой и девятой свобод воздуха. Однако двусторонние договорённости между странами носят более сложный характер, так как указывают и на маршруты следования воздушных судов, и на назначенных перевозчиков, и на аэропорты вылета и прилёта. Всё это в полной мере имеет прямое отношения к доступу иностранных воздушных перевозчиков на российский рынок автотранспортных услуг. Например, заключенное в Москве 2 июля 2001 года Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Французской Республики свидетельствует о том, что стороны предоставили друг другу (перевозчикам – авиатранспортным предприятиям – другой стороны) право совершать пролёт территории другого государства без посадки и право совершать на территории другого государства остановки с некоммерческими целями.¹³ Права на взаимный каботаж для воздушных перевозчиков другой стороны в соглашении не установлены, но определены назначенные авиапредприятия (перевозчики) и таблицы международных маршрутов. Следовательно, национального режима на российском рынке воздушных перевозок для иностранных перевозчиков нет.

Транспортное экспедирование. Международного транспортно-экспедиторского права не существует, договорённости между государствами о взаимных международных поставках транспортно-экспедиторских услуг отсутствуют. Экспедиторская деятельность в большинстве государств мира не считается перевозочной и не попадает в формальные ограничения коммерческого присутствия. Если, конечно, любая деятельности в каком-либо государстве не осуществляется только посредством национальных участников. Значит все вопросы решаются в сфере экономической целесообразности деятельности экспедиторской компании на территории другого государства в качестве нерезидента налогового права. Это также может быть связано с процедурами двойного налогообложения, или их отсутствием, и обязательными налоговыми отчислениями (для нерезидентов) определённых процентов со ставок фрахта в бюджет другого государства. Как это, например, регламентировано законодательством нашей страны.

Некоторые выводы и обобщения. Стремление к коммерческому присутствию перевозчиков и экспедиторов на иностранных рынках транспортных услуг является понятным для каждой страны, так как увеличивает объёмы экспорта транспортных услуг. Однако регуляторные меры для большинства отраслевых транспортных рынков отдают предпочтение для коммерческого присутствия именно национальным участникам. Это не столько проявление протекционизма, сколько следствие существующей системы международных транспортных отношений, закреплённых законодательно на наднациональном уровне.



Только государства ЕС смогли договориться – но с некоторыми ограничениями – об общих рынках в транспортных сегментах, кроме железнодорожного транспорта. Это же в полной мере относится к условиям международного транспортного экспедирования. При построении Единого транспортного пространства ЕАЭС можно использовать накопленный в Евросоюзе опыт, если только национальные интересы стран-участниц не будут связаны с иными геоэкономическими и геополитическими целями.

ПРИМЕЧАНИЯ:

¹ Налоговый кодекс Российской Федерации. Часть первая введена в действие федеральным законом от 31 июля 1998 г. N 146-ФЗ, часть вторая – Федеральный закон от 5 августа 2000 г. N 117-ФЗ. В редакции Федерального закона от 29.09.2019 №325-ФЗ.

² Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 г. N 81-ФЗ, «Российская газета» от 1-5 мая 1999 г. N 85-86, Собрание законодательства Российской Федерации от 3 мая 1999 г. N 18 ст. 2207. В редакции Федерального закона от 27.12.2018 №525-ФЗ.

³ Постановление Правительства Российской Федерации от 24 мая 2012 года № 504 «О перевозках и буксировке в сообщении между морскими портами Российской Федерации, а также деятельности, связанной с ледакольной проводкой, поисковыми, спасательными и буксирными операциями, подъёмом затонувшего в море имущества, гидротехническими, подъёмно-техническими и другими подводными работами, которые осуществляются во внутренних морских водах или в территориальном море Российской Федерации судами, плавающими под флагом иностранного государства». Собрание законодательства Российской Федерации, 2012, № 22, ст. 2867.

⁴ Приказ Минтранса России от 26 июля 2012 года № 274 г. Москва «Об утверждении Порядка выдачи разрешения на осуществление перевозок и буксировки в каботаже, а также иных видов деятельности в области торгового мореплавания судами, плавающими под флагами иностранного государства». Зарегистрирован в Минюсте России 1 августа 2012 года. Регистрационный № 25074.

⁵ Постановление Правительства Российской Федерации от 16 февраля 2008 года № 85 «Об утверждении Положения о получении разрешения на право плавания судов под флагом иностранного государства по внутренним водным путям Российской Федерации»

⁶ Распоряжение Правительства Российской Федерации от 5 мая 2012 года № 734-р «О перечне портов, открытых для захода судов под флагами иностранных государств, и внутренних водных путей России, по которым разрешено плавание судов под флагами иностранных государств»

⁷ Федеральный закон от 27 февраля 2003 года № 29-ФЗ (в ред. от 30 сентября 2017 года) «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта»

⁸ ПЛАТОН (аббревиатура от: Плата за Тонны) — российская система взимания платы с грузовых автомобилей, введена в действие Постановлением Правительства РФ от 14 июня 2013 г. №504 «О взимании платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн»

⁹ Например, Межправительственное соглашение о международных автомобильных перевозках по сети азиатских автомобильных дорог, принятое 08 декабря 2016. Бюллетень международных договоров, N 1, январь 2019 года

¹⁰ Единое транспортное пространство Евразийского Экономического Союза. Программные материалы, 2015 <http://www.eurasiancommission.org/ru/Documents/%D0%A2%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82.pdf> Заголовок с экрана, доступ свободный.

¹¹ Конвенция о международной гражданской авиации, принятая в Чикаго 7 декабря 1944, Конвенция вступила в силу для СССР 14.11.1970 Подробнее: <http://zakonrus.ru/asmap/convmga.htm>

¹² Соглашение о транзите по международным воздушным линиям (IASTA) United Nations Treaty Series, vol.84, 1951, N 252.

¹³ Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Французской Республики о воздушном сообщении. Заключено в Москве 2 июля 2001 года. Вступило в силу 18 мая 2002 года. Бюллетень международных договоров, №10, октябрь 2002 года.

ИСТОЧНИКИ:

Налоговый кодекс Российской Федерации. Часть первая введена в действие федеральным законом от 31 июля 1998 г. N 146-ФЗ, часть вторая – федеральный закон от 5 августа 2000 г. N 117-ФЗ. В редакции федерального закона от 29.09.2019 №325-ФЗ.

Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 г. N 81-ФЗ, «Российская газета» от 1-5 мая 1999 г. N 85-86, Собрание законодательства Российской Федерации от 3 мая 1999 г. N 18 ст. 2207. В редакции федерального закона от 27.12.2018 №525-ФЗ.

Постановление Правительства Российской Федерации от 24 мая 2012 года № 504 «О перевозках и буксировке в сообщении между морскими портами Российской Федерации, а также деятельности, связанной с ледокольной проводкой, поисковыми, спасательными и буксирными операциями, подъемом затонувшего в море имущества, гидротехническими, подъемно-техническими и другими подводными работами, которые осуществляются во внутренних морских водах или в территориальном море Российской Федерации судами, плавающими под флагом иностранного государства». Собрание законодательства Российской Федерации, 2012, № 22, ст. 2867.

Приказ Минтранса России от 26 июля 2012 года № 274 г. Москва «Об утверждении Порядка выдачи разрешения на осуществление перевозок и буксировки в каботаже, а также иных видов деятельности в области торгового мореплавания судами, плавающими под флагами иностранного государства». Зарегистрирован в Минюсте России 1 августа 2012 года. Регистрационный № 25074.

Постановление Правительства Российской Федерации от 16 февраля 2008 года № 85 «Об утверждении Положения о получении разрешения на право плавания судов под флагом иностранного государства по внутренним водным путям Российской Федерации»

Распоряжение Правительства Российской Федерации от 5 мая 2012 года № 734-р «О перечне портов, открытых для захода судов под флагами иностранных государств, и вну-



тренних водных путей России, по которым разрешено плавание судов под флагами иностранных государств»

Федеральный закон от 27 февраля 2003 года № 29-ФЗ (в ред. от 30 сентября 2017 года) «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта»

Постановление Правительства РФ от 14 июня 2013 г. №504 «О взимании платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн»

Межправительственное соглашение о международных автомобильных перевозках по сети азиатских автомобильных дорог, принятое 08 декабря 2016. Бюллетень международных договоров, N 1, январь 2019 года

Единое транспортное пространство Евразийского Экономического Союза. Программные материалы, 2015 <http://www.eurasiancommission.org/ru/Documents/%D0%A2%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82.pdf> Заголовок с экрана, доступ свободный.

Конвенция о международной гражданской авиации, принятая в Чикаго 7 декабря 1944, Конвенция вступила в силу для СССР 14.11.1970 Подробнее: <http://zakonrus.ru/asmар/convmga.htm>

Соглашение о транзите по международным воздушным линиям (IASTA) United Nations Treaty Series, vol.84, 1951, N 252.

Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Французской Республики о воздушном сообщении. Заключено в Москве 2 июля 2001 года. Вступило в силу 18 мая 2002 года. Бюллетень международных договоров, №10, октябрь 2002 года.

ISTOCHNIKI:

Nalogovyy kodeks Rossijskoj Federacii. CHast' pervaya vvedena v dejstvie federal'nym zakonom ot 31 iyulya 1998 g. N 146-FZ, chast' vtoraya – federal'nyj zakon ot 5 avgusta 2000 g. N 117-FZ. V redakcii federal'nogo zakona ot 29.09.2019 №325-FZ.

Kodeks togovogo moreplavaniya Rossijskoj Federacii ot 30 aprelya 1999 g. N 81-FZ, «Rossijskaya gazeta» ot 1-5 maya 1999 g. N 85-86, Sobranie zakonodatel'stva Rossijskoj Federacii ot 3 maya 1999 g. N 18 st. 2207. V redakcii federal'nogo zakona ot 27.12.2018 №525-FZ.

Postanovlenie Pravitel'stva Rossijskoj Federacii ot 24 maya 2012 goda № 504 «O perevozkah i buksirovke v soobshchenii mezhdru morskimi portami Rossijskoj Federacii, a takzhe deyatelnosti, svyazannoj s ledokol'noj provodkoj, poiskovymi, spasatel'nymi i buksirnymi operacijami, pod»yomom zatonuvshogo v more imushchestva, gidrotekhnicheskimi, pod»yomno-tekhnicheskimi i drugimi podvodnymi rabotami, kotorye osushchestvlyayutsya vo vnutrennih morskikh vodah ili v territorial'nom more Rossijskoj Federacii sudami, plavayushchimi pod flagom inostrannogo gosudarstva». Sobranie zakonodatel'stva Rossijskoj Federacii, 2012, № 22, st. 2867.



Prikaz Mintransa Rossii ot 26 iyulya 2012 goda № 274 g. Moskva «Ob utverzhdenii Poryadka vydachi razresheniya na osushchestvlenie perevozok i buksirovki v kabotazhe, a takzhe inyh vidov deyatel'nosti v oblasti torgovogo moreplavaniya sudami, plavayushchimi pod flagami inostrannogo gosudarstva». Zaregistrirovan v Minyuste Rossii 1 avgusta 2012 goda. Registracionnyj № 25074.

Postanovlenie Pravitel'stva Rossijskoj Federacii ot 16 fevralya 2008 goda № 85 «Ob utverzhdenii Polozheniya o poluchenii razresheniya na pravo plavaniya sudov pod flagom inostrannogo gosudarstva po vnutrennim vodnym putyam Rossijskoj Federacii»

Rasporyazhenie Pravitel'stva Rossijskoj Federacii ot 5 maya 2012 goda № 734-r «O perechne portov, otkrytyh dlya zahoda sudov pod flagami inostrannyh gosudarstv, i vnutrennih vodnyh putej Rossii, po kotorym razresheno plavanie sudov pod flagami inostrannyh gosudarstv»

Federal'nyj zakon ot 27 fevralya 2003 goda № 29-FZ (v red. ot 30 sentyabrya 2017 goda) «Ob osobennostyah upravleniya i rasporyazheniya imushchestvom zheleznodorozhnogo transporta»

Postanovlenie Pravitel'stva RF ot 14 iyunya 2013 g. №504 «O vzimanii platy v schet vozmeshcheniya vreda, prichinyaemogo avtomobil'nyh dorogam obshchego pol'zovaniya federal'nogo znacheniya transportnymi sredstvami, imeyushchimi razreshennuyu maksimal'nuyu massu svyshe 12 tonn»

Mezhpravitel'stvennoe soglasenie o mezhdunarodnyh avtomobil'nyh perevozkah po seti aziatskih avtomobil'nyh dorog, prinyatoe 08 dekabrya 2016. Byulleten' mezhdunarodnyh dogovorov, N 1, yanvar' 2019 goda

Edinoe transportnoe prostranstvo Evrazijskogo Ekonomicheskogo Soyuza. Programmnye materialy, 2015 <http://www.eurasiancommission.org/ru/Documents/%D0%A2%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82.pdf> Zagolovok s ekrana, dostup svobodnyj.

Konvenciya o mezhdunarodnoj grazhdanskoj aviicii, prinyataya v CHikago 7 dekabrya 1944, Konvenciya vstupila v silu dlya SSSR 14.11.1970 Podrobnee: <http://zakonrus.ru/asmapi/convmga.htm>

Soglasenie o tranzite po mezhdunarodnym vozdushnym liniyam (IASTA) United Nations Treaty Series, vol.84, 1951, N 252.

Soglasenie mezhdru Pravitel'stvom Rossijskoj Federacii i Pravitel'stvom Francuzskoj Respubliki o vozdushnom soobshchenii. Zaklyucheno v Moskve 2 iyulya 2001 goda. Vstupilo v silu 18 maya 2002 goda. Byulleten' mezhdunarodnyh dogovorov, №10, oktyabr' 2002 goda.

