

Слайд 1

КОНВЕНЦИЯ МДП – КАК ОНА ЕСТЬ.

Региональный семинар МДП

Иссык-Куль · Кыргызстан · 25-26 июля 2012 г.

Слайд 2

Конвенция МДП вчера.

Работа над созданием транзитной системы МДП началась по инициативе нескольких европейских государств, вскоре после окончания Второй мировой войны. Первое Соглашение МДП было подписано в Женеве еще в 1949 г, а спустя десятилетие - в 1959 году была принята Конвенция МДП, к которой присоединилось 17 стран.

Развитие смешанных (мультимодальных) перевозок привело к необходимости признания контейнера, при определенных условиях, в качестве транспортной единицы, обеспечивающей таможенную безопасность. Это также означало, что в рамках процедуры МДП грузы могли перевозиться не только автомобильным транспортом, как было раньше, но также железнодорожным, речным и даже морским видами транспорта при условии, что часть перевозки осуществляется дорожными транспортными средствами.

Первая Конвенция МДП была доработана в 1975 г. с учетом накопленного в процессе использования системы опыта, технических достижений, изменений таможенных и транспортных правил и вступила в силу в 1978 году.

После вступления в силу Конвенция МДП, 1975 г. заменила собой прежнюю Конвенцию 1959 г. Тем не менее, бывшая Конвенция все еще остается в силе, поскольку одна из Договаривающихся сторон Конвенции МДП 1959 года (Япония) до сих пор не присоединилась к Конвенции МДП, 1975 г.

Слайд 3

Принципы системы МДП.

- Безопасность транспортных средств
- Международная гарантия
- Книжка МДП

- Взаимное признание мер таможенного контроля
- Контролируемый доступ

Слайд 4

Зона действия МДП.

Принятая почти 37 лет назад, Конвенция МДП, 1975 г. доказала, что является одним из наиболее совершенных документов, принятых под эгидой ЕЭК ООН. Основные идеи и принципы Конвенции МДП, 1975 г. и ее транзитного режима были положены в основу многих других транзитных систем. Зона ее действия охватывает всю Европу и простирается до Северной Африки, Ближнего Востока и Центральной Азии. За океаном Договаривающимися сторонами Конвенции МДП являются Соединенные Штаты Америки, Канада, а также Чили и Уругвай.

Слайд 5

Конвенция МДП это

- один из наиболее совершенных документов, принятых под эгидой ЕЭК ООН
- идеи и принципы ее транзитного режима были положены в основу других транзитных систем.
- В 1984 году Экономический и социальный совет ООН принял резолюцию (1984/79), в которой всем государствам мира рекомендовано изучить вопрос о возможности присоединения к Конвенции МДП и введения ее положений в национальное законодательство.

Международным, межправительственным и неправительственным организациям, в частности, региональным комиссиям ООН, система МДП рекомендована в качестве универсальной системы таможенного транзита.

Слайд 6

Конвенция МДП сегодня

- Основана на партнерстве государственных органов и бизнеса.
- Единственная глобальная процедура таможенного транзита.
- Не содержит ограничений на используемые виды транспорта (дорожные транспортные средства и контейнеры).
- Упрощает международные перевозки.
- Обеспечивает защиту бюджета Договаривающихся сторон.
- Имеет основу для реализации принципа интермодальных перевозок.

Слайд 7

Данные о выдаче книжек МДП.

Об успехе системы МДП можно судить и по количеству книжек МДП, выдаваемых ежегодно. Так, если в 1952 году было выдано чуть больше 3 000 книжек, то в 1960 г. их число увеличилось до 100 000, а в 1970 г. – 800000. В течение 70-х и 80-х годов спрос на книжки МДП колебался между 500000 и 900000 в год, а в 2006 году – превысил 3,5 млн.

Слайд 8

Данные об использовании книжек МДП в Центральной Азии свидетельствуют о востребованности и актуальности Конвенции МДП. За последнее десятилетие количество операций по книжкам МДП в регионе выросло более чем в 5,5 раз, преодолев отметку в 142,5 тысяч книжек.

Слайд 9

Система МДП на сегодняшний день представляет собой трехуровневую структуру:

Международный уровень

Административный комитет МДП уполномочивает международную организацию (МСАТ), Исполнительный совет МДП (ИСМДП) осуществляет надзор за применением Конвенции, включая функционирование системы гарантий МДП.

Национальный уровень

Правительство договаривающейся стороны (как правило, таможенные органы) уполномочивает национальную ассоциацию.

Оперативный уровень

Таможенные органы в сотрудничестве с национальными объединениями производят отбор и допуск транспортных операторов.

Но это сегодня, спустя более 35 лет кропотливого труда в поисках компромиссов для приемлемых и взвешенных решений.

В процессе развития Конвенции можно выделить несколько периодов.

Слайд 10

Периоды развития системы МДП

Период относительной стабильности 1975-1990.

Конвенция носила региональный характер с устоявшимися региональными границами и традициями.

С 8 июля 1981 года к конвенции присоединился СССР.

Основными игроками тех времен были:

- **Договаривающиеся страны**
- **Административный комитет (Секретариат)**
- **Рабочая группа 30 (Секретариат)**
- **Перевозчики**
- **МСАТ**

На заседаниях, как правило, происходил обмен мнениями, вносились поправки (16 поправок), рассматривались технические вопросы по транспортным средствам и контейнерам, давались разъяснения по применению положений Конвенции.

Период «Стресс - теста системы МДП» и Кризис 90-х

90-е годы ознаменовались мощнейшими геополитическими событиями и изменениями на политической карте мира, что в свою очередь дало импульс расширению экономических связей между Восточной и Западной Европой, значительному увеличению объема международных автомобильных перевозок. В 1992 году число транспортных операций с использованием книжек МДП превысило 1 миллион и достигло 2,7 миллиона в 1998 году.

Сформировался общий рынок ЕС. Экономики стран переживали подъем.

Одновременно выявились и слабые места в, казалось бы, отлаженной и четко работающей системе МДП. В каждой стране по-разному подходили к транзитным процедурам, не было тесного взаимодействия между таможенными администрациями, перевозчиками и гарантийной цепью, как на национальном уровне, так и на международном.

Происходящие изменения не могли не привлечь внимания организованной преступности и, как мы уже знаем, в результате стремительно возросло количество незавершенных операций МДП и количество претензий таможенных

органов к гарантийной цепи с последующим развалом страхового пула системы МДП и, как следствие, – длящиеся до сегодняшнего дня арбитражные разбирательства в «Парижском суде».

Одним словом – отсутствовала систем анализа и управления рисками и обратная связь, что сказалось на общей безопасности системы МДП и значительным финансовым потерям.

Реагирование государств и пересмотр положений Конвенции - 1994

Компетентные органы и транспортная отрасль не могли не отреагировать на происходящее и, начиная с 1994 года, начался период **«Реагирование государств и пересмотр положений Конвенции»**.

Краткосрочные меры, направленные на выход из кризиса 1994-1995г.г.

Правительства и частный сектор вводят усовершенствованные механизмы контроля операций МДП путем создания централизованных систем усиленного контроля, оптимизируют количество офисов для оформления операций МДП, происходит обучение персонала и передача данных в разработанную МСАТ систему «SAFETIR».

На международном уровне:

- Учреждение Контактной группы МДП в ноябре 1994 года для
 1. создания механизма консультаций между государственным и частным сектором;
 2. быстрого реагирования на новые проблемы в МДП;
 3. обеспечения согласованных на международном уровне подходов в применении Конвенции.

Первое заседание состоялось в Праге в ноябре 1994 года (12 таможенных администраций, 3 ассоциации, МСАТ).

В дальнейшем было проведено еще 6 заседаний. (Женева, февраль 1995г, Будапешт, май 1995г, Женева, июнь 1995г., Прага, декабрь 1995г, Стамбул, декабрь 1998г, Афины, апрель 2002г).

Рассматриваемые вопросы:

- Книжки МДП «Алкоголь / Табак»;

- Сокращение сроков процедуры оформления;
- Сокращение количества таможен для процедур МДП;
- Полное гарантийное покрытие пошлин / налогов держателем книжки МДП;
- Децентрализованной гарантийной системы МДП;
- Правительственные механизмы сотрудничества на международном уровне;
- Долгосрочные меры на международном уровне;
- Введение книжек «Алкоголь/Табак» в середине октября 1994 года и приостановление их действия с 30 ноября 1994 года;
- **Пересмотр существующей или подготовки новой Конвенции МДП;**

Слайд 11

Периоды развития системы МДП. Стабилизация и выход из кризиса 1995-1999.

- Решение Комитета по внутреннему транспорту о начале пересмотра Конвенции (февраль 1995 года)
- Резолюция № 49. Краткосрочные меры по обеспечению безопасного и эффективного функционирования транзитного режима МДП от 3 марта 1995 г. (Содержит 11 пунктов, подписали 33 страны и Европейское сообщество);
- Срочное сообщение всем Договаривающимся сторонам Конвенции МДП, 1975 г., касающееся перевозок небольших количеств табачных изделий и алкогольных напитков, принятое Контактной группой МДП 29 июня 1995 г.;
- Рекомендация «**Введение системы контроля за использованием книжек МДП**», принятая Административным комитетом Конвенции МДП 1975 г. 20 октября 1995 г. **(об оперативной передаче МСАТ данных о предъявлении книжек МДП в таможенных места назначения и применение ТБС (Типовой Бланк для Сверки данных))**.
- Создание реестра ЕЭК ООН по таможенным пломбам и печатям.

Слайд 12

Ожидаемые результаты

- **Защита бюджетных интересов Договаривающихся сторон;**
- **Повышение эффективности таможенных процедур за счет применения системы анализа рисков;**
- **Пресечение противоправной деятельности;**
- **Ускорение международных перевозок путем упрощения и гармонизации таможенных формальностей;**
- **Сокращение простоев транспортных средств;**
- **Снижение транспортных расходов;**
 - выигрывают все – экспортеры, импортеры, потребители.
- **Повышение безопасности в цепи поставок и торговли.**

Слайд 13

Пересмотр Конвенции МДП

- **Фаза I (1995-1997) Вступление в силу 17.2.1999**
 - **установление контроля над процедурой МДП на национальном и международном уровнях для таможенных органов и частного сектора и обеспечение прозрачности международной системы гарантий на всех уровнях;**
- **Фаза II (1998-2000) Вступление в силу 12.5.2002**
 - **определение обязанности всех участвующих Сторон**
 - **уточнение и согласование основных правовых и административных процедур на национальном и международном уровнях.**
 - **обмен примерами наилучшей практики;**
- **Фаза III (2001-н.в.) Вступление в силу в XXI веке.**
 - **использование современных методов и технологий (eTIR)**
 - **совершенствование элементов безопасности торговли**

Именно после начала пересмотра Конвенции началась ее новая жизнь – то чего так не хватало, но было необходимо, стало появляться и реализовываться на практике.

Слайд 14

Элементы безопасности

- **Предварительный отбор (допуск) перевозчиков к процедуре МДП**
 - строгие критерии установлены Конвенцией;
 - осуществляется таможенными органами в партнерстве с национальными гарантийными ассоциациями;
 - дополнительные требования могут быть введены ассоциациями;
 - допущенные перевозчики аналогичны уполномоченным экономическим операторам
- **Исключение нарушителей из режима МДП (статья 38);**
- **Наличие центрального банка данных МДП (доступного on-line) по всем допущенным и исключенным перевозчикам.**

Слайд 15

- **Правила оборудования грузовых отделений (контейнеров) для перевозок грузов под таможенными печатями и пломбами**
 - вобрали в себя многолетний опыт работы таможенных служб;
 - совершенствуются по мере развития техники и появления новых конструкций. Последние примеры: транспортные средства с раздвижными полами в виде штор и оптоволоконные тросы;
 - требование обязательного пломбирования в таможенном отправлении;
 - рекомендовано использование наиболее современных таможенных пломб.

Слайд 16

- **Элементы безопасности**
- **Меры таможенного контроля**
 - документальный контроль и досмотр в таможенном отправлении;
 - возможность устанавливать сроки доставки и маршрут движения;
 - в исключительных случаях – применение таможенного сопровождения и досмотр в промежуточных таможенных пунктах;
 - взаимное признание мер таможенного контроля;
 - взаимное информирование.

Слайд 17

- **Меры промышленности**
Книжка МДП как единый таможенный и гарантийный документ
 - видимые и невидимые невооруженным глазом защитные элементы.
- Система контроля за книжками МДП SafeTIR, RTS**

- возможность on-line доступа для таможенных органов.
- Система предварительного информирования TIR-EPD**
- возможность передачи предварительной информации.

Поправки к Конвенции привели к заметному улучшению применения процедуры МДП на национальном и международном уровнях, расширили возможности таможенного контроля, а также способствовали усилению взаимодействия между правительствами и бизнесом посредством создания Исполнительного совета МДП.

Слайд 18

Период новых технологий (контроль или упрощение?) и глобализация 2001 по настоящее время (проект eTIR, 2003)

Для преодоления проблем, связанных с ограниченностью системы МДП в бумажном формате, Договаривающиеся стороны Конвенции МДП в 2003 году приступили к реализации так называемого "проекта eTIR" с целью замены книжек МДП в бумажном формате электронными сообщениями, используемыми сторонами, задействованными в системе МДП. Компьютеризированная система МДП позволит получить существенную дополнительную выгоду.

Во-первых, она предоставит дополнительные возможности для обеспечения безопасности и управления рисками, снизив, таким образом, риск мошенничества.

Во-вторых, более тесное международное сотрудничество позволит всем заинтересованным сторонам значительно уменьшить административную нагрузку и в максимальной степени воспользоваться преимуществами глобальной системы управления цепочкой поставок. И наконец, предоставление предварительной информации о грузе и обмен информацией в реальном масштабе времени будут содействовать ускорению процедуры МДП.

После начала осуществления проекта eTIR таможенные администрации и частный сектор выступили с различными инициативами, направленными на преодоление некоторых ограничений в системе МДП, основанной на бумажном формате. В большинстве Договаривающихся сторон МДП управление операциями МДП в настоящее время обеспечивается за счет таможенных информационно-технологических (ИТ) систем, которые в некоторых странах разрешают транспортным операторам предоставлять данные, связанные с МДП, заранее и в электронном формате, а то и обязывают их делать это. Частный сектор, в особенности МСАТ, стремясь к более эффективному управлению рисками предоставления гарантий, покрывающих международный транзит, также компьютеризировал

процедуры управления большинством своих видов деятельности, имеющих отношение к МДП.

В рамках проекта eTIR эти инициативы используются в максимальной степени. Следует отметить, что, в отличие от любого другого проекта eTIR обеспечит все Договаривающиеся стороны МДП уникальной платформой для обмена информацией между таможенными органами (С2С), а также даст таможенным органам возможность управлять данными по гарантиям, предоставляемым гарантами уполномоченным держателям книжек МДП.

Учитывая большое число Договаривающихся сторон и различия в их административной структуре, любая подобная электронная система должна быть очень гибкой и децентрализованной и действовать на основе ограниченного набора международных стандартов. Это весьма непростая задача. Тем не менее, система МДП должна идти в ногу с последними достижениями в рассматриваемой сфере, которые уже в значительной степени изменили таможенные, транспортные и торговые процедуры. Договаривающимся сторонам Конвенции МДП, национальным и международным организациям, а также перевозчикам придется серьезно поработать над этой задачей.

Неохваченным, конечно, остается платформа С2В (Таможня - Бизнес), но этот механизм, я уверен, будет отрегулирован, как и большинство моментов, стоящих на повестке дня.

Слайд 19

Конвенция МДП и Рамочные Стандарты Безопасности ВТамО (2005, 2007).

После злополучного 11 сентября 2001 г. страны т.н. «Большой восьмёрки» поручили Всемирной таможенной организации (ВТамО) решить проблему безопасного перемещения товаров на транспорте. С этого момента вопрос обеспечения транспортной безопасности считается приоритетным во всём мире. Главной задачей ВТамО становится разработка серии мер, направленных на охрану глобальной торговли и на защиту глобальной сети логистики. В июне 2005г. эта организация подготовила документ, одобренный членами «Большой восьмёрки». Сегодня он известен как Рамочные стандарты безопасности и облегчения мировой торговли ВТО. Этот документ, состоящий из набора стандартов, содержит множество положений, которые могут повлиять на деятельность большинства транспортных компаний, и, в частности, тех, кто в своей деятельности применяет процедуру МДП.

Тем не менее, Рамочные стандарты ВТамО – это не более чем стандарты. Несмотря на то, что принципы Рамочных стандартов по безопасности применяет в своей стране каждая договаривающаяся сторона, реального механизма их обязательного соблюдения на международном уровне на данный момент не существует. В частности, если от какого-либо государства требуется реализовать

программы аккредитации экономических операторов (АЭО), взаимное признание этих операторов не предусматривается. Это значит, что торговая компания, являющаяся уполномоченным оператором в одной стране, не будет считаться таковой в других государствах. Поскольку условий взаимного признания нет, экономическим операторам придётся проходить процедуры аккредитации во всех странах, где они осуществляют свой бизнес. (Адаптация рамочных стандартов с целью обеспечения безопасности и упрощения мировой торговли – основное требование для получения статуса аккредитованного экономического оператора.)

В октябре 2007 г. Рамочные стандарты несколько обновились: вышла новая публикация, включающая технические сведения касательно программ АЭО. Но поскольку взаимного признания не существует, применение рамочных стандартов, включая АЭО, требует двухсторонних соглашений между 119 торговыми партнёрами, что практически нереально, или регионального применения, опять же, с различными региональными подходами.

Выходом из ситуации может быть введение и адаптация рамочных стандартов через дополнительные приложения по Безопасности и автоматизации к Конвенции МДП, т.к. конвенционные нормы являются обязательными.

Подробнее можно ознакомиться по адресу:

<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/bcf/wp30/documents/ECE-TRANS-WP30-2010-8r.pdf>

Слайд 20

Таможня в XXI веке (2008 г.)

Система обмена информацией между таможенными службами, разработанная для поддержки и повышения эффективности международной торговли, продвижения международного экономического развития и гарантии социальной безопасности, сбора и управления налогами. Эта система будет поддерживать построение 10 модулей, определенных в "Таможне в XXI веке", снижать издержки предприятий на соблюдение законодательства, и увеличивать эффективность исполнения таможенного законодательства посредством обмена информацией. В то же время, ГСТ (Глобальная Сеть Таможен) будет служить поддержкой в реализации Рамочных стандартов по безопасности и содействию глобальной торговли.

Вышесказанное позволяет лишний раз отметить те преимущества, которые предоставляет своим участникам эта уникальная международная система таможенного транзита, и сделать некоторые прогнозы на будущее.

Слайд 21

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ КОНВЕНЦИИ МДП

-
- Присоединение новых стран (Китай, Пакистан, Саудовская Аравия).

- **Дальнейшее совершенствование в целях повышения безопасности (РСБ ВТамО, ISO:28000) (новое Приложение по безопасности).**
- **Усовершенствование системы международной гарантийной цепи.**
- **Компьютеризация МДП (проект eTIR) и переход на безбумажные технологии (С21) (новое Приложение по автоматизации).**
- **Интермодальные перевозки:**
 - **контейнерные перевозки охвачены Конвенцией;**
 - **расширение географии (Океаны, Черное, Средиземное, Каспийское, Балтийское море, Днепр, Дунай, Рейн);**
 - **новые пользователи (морской транспорт, железнодорожный транспорт).**
 - **Создание глобальной транзитной системы для всех видов транспорта, соответствующей современным техническим требованиям.**

В настоящее время ведется работа по внедрению системы МДП в Азии и на Ближнем Востоке. Этим занимаются, в частности, секретариат ЕЭК ООН и секретариат Экономической и социальной комиссии ООН для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО), которые рассматривают систему МДП в качестве одного из краеугольных камней для обеспечения эффективности дорожных перевозок в Азии и на Ближнем Востоке. Усилия ЕЭК и ЭСКАТО находят поддержку со стороны различных международных организаций и банков, например, Европейской комиссии и Азиатского банка развития (АБР), считающих, что система МДП является необходимым условием развития автомобильного транспорта вдоль исторического Шелкового пути и в регионе Большого Меконга на Дальнем Востоке.

Основным препятствием для применения системы МДП за пределами Европы и Северной Америки является создание нормально действующей гарантийной системы, которая может обеспечить уплату всех необходимых пошлин и налогов. Риск для гарантов и, соответственно, стоимость книжек МДП очень трудно привести в соответствие, принимая во внимание разницу в уровне развития, например, Африки и Европы. Выходом из создавшегося положения могло бы стать создание отдельных региональных гарантийных систем, действующих под общим руководством мировой гарантийной системы. Создание такой системы сделало бы возможными региональные, межрегиональные и даже межконтинентальные перевозки в рамках Конвенции МДП.