



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по таможенным вопросам,
связанным с транспортом****154-я сессия**

Женева, 4–7 февраля 2020 года

Пункт 4 с) iv) предварительной повестки дня

**Таможенная конвенция о международной перевозке грузов
с применением книжки МДП (Конвенция МДП 1975 года):****Применение Конвенции:****Прочие вопросы****Снижение продаж книжек МДП****Записка секретариата**

1. По просьбе Административного комитета МДП (АС.2), высказанной на его семьдесят первой сессии (октябрь 2019 года), секретариат препровождает в приложении (неофициальный документ № 13 ИСМДП (2019 год)) исследование секретариата о сокращении продаж книжек МДП с поправками и замечаниями Исполнительного совета МДП (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/145, пункт 76).

2. В рамках программы работы на 2019–2020 годы Исполнительный совет МДП (ИСМДП) решил изучить причины, приведшие к сокращению продаж книжек МДП, и подготовить план действий по их устранению (см. пункт 13 программы работы). На восемьдесят второй сессии (июнь 2019 года) Совет рассмотрел возможные пути проведения такого исследования. Совет пришел к выводу, что анализ было бы целесообразно начать с материалов, представленных членами Совета и Международным союзом автомобильного транспорта (МСАТ), а после получения первых результатов включить в него информацию, собранную у более широкого круга заинтересованных сторон. В этой связи Совет просил секретариат начать исследование с участием членов Совета и МСАТ, как это описывается в неофициальном документе № 8 (2019 год), подготовить документ с результатами и распространить его по электронной почте для получения отзывов. Совет решил далее, что в зависимости от итогов неофициального рассмотрения указанный документ будет представлен либо ИСМДП для дальнейшего обсуждения, либо АС.2, который затем может принять решение о распространении этого документа среди компетентных органов и частных предприятий для выяснения их мнений. Секретариат подтвердил, что он постарается включить в документ также некоторые статистические данные об использовании книжек МДП за последнее десятилетие в разбивке по странам или регионам (TIRExB/REP/2019/82 (проект), пункты 44–47).



3. Секретариат подготовил документ с результатами исследования для рассмотрения Советом.

Приложение

Исследование причин, по которым объем продаж книжек МДП с годами снизился, и план действий по их устранению

Сентябрь 2019 года

Содержание

	<i>Стр.</i>
I. Введение – мандат	5
II. Анализ статистических данных и фактов	6
III. Анализ сильных и слабых сторон, возможностей и рисков (ССВР) применительно к выдаче книжек МДП	13
IV. Следующие шаги – план действий	20

Рисунки

	<i>Стр.</i>
Рис. I: Число книжек МДП, которые должны были быть выданы по прогнозам и были выданы фактически	5
Рис. II: Договаривающиеся стороны Конвенции МДП	6
Рис. III: Книжки МДП, выданные в период 2001–2018 годов	7
Рис. IV: Резкое сокращение объемов выдачи книжек МДП с 2014 года	7
Рис. V: Количество активных держателей	8
Рис. VI: Режим МДП быстро теряет актуальность в Европе	9
Рис. VII: Выдача книжек МДП на территории Европейского Союза (2001–2018 годы)	9
Рис. VIII: Изменение объемов выдачи книжек МДП в Российской Федерации	10
Рис. IX: Изменение объемов выдачи книжек МДП в Турции	11
Рис. X: Влияние присоединения стран к НКТС в Балканском регионе	11
Рис. XI: Цикл развития системы МДП	12
Рис. XII: План действий	21

I. Введение – мандат

1. В докладе Управления служб внутреннего надзора (УСВН) Организации Объединенных Наций «Ревизия управления Целевым фондом "Международные дорожные перевозки"» Европейской экономической комиссии (ЕЭК) рекомендуется, в частности, обратить внимание АС.2 на необходимость изучения и анализа причин сокращения продаж книжек МДП и разработки плана действий по их устранению¹.

2. В докладе УСВН упоминается, что временные условия финансирования деятельности Исполнительного совета МДП (ИСМДП) и секретариата МДП связаны с числом книжек МДП, которые будут выданы согласно соответствующим прогнозам. Однако с 2015 года количество выданных книжек МДП неуклонно сокращалось. В 2017 году оно снизилось до 1,15 млн, что на 9,4% меньше числа книжек МДП, выданных в 2016 году. Поскольку финансирование деятельности ИСМДП и секретариата МДП связано с продажей книжек МДП, АС.2 утвердил увеличение суммы на каждую книжку МДП в целях покрытия сметных расходов. Утвержденная сумма на одну книжку МДП в 2018 году составила 1,43 долл. США по сравнению с 0,60 долл. США в 2015 году. Однако в январе 2018 года внешний партнер проинформировал АС.2 о том, что в связи со сложной финансовой ситуацией в транспортной отрасли он будет продолжать взимать утвержденную на 2017 год сумму в размере 0,88 долл. США. В предыдущие периоды, когда число фактически выданных книжек МДП превышало прогнозируемый объем, возникал избыток поступлений, тогда как в течение последних трех лет, несмотря на увеличение суммы за одну книжку, из-за сокращения поступлений образовался дефицит.

Рис. I

Число книжек МДП, которые должны были быть выданы по прогнозам и были выданы фактически

Год	Прогнозируемое количество книжек МДП, которые предстояло выдать	Число фактически выданных книжек МДП	Сумма на одну книжку МДП, утвержденная Административным комитетом (в долл. США)	
			Разница	
2015	1 900 000	1 500 450	(399 550)	0,60
2016	1 550 000	1 223 400	(326 600)	0,87
2017	1 480 000	1 154 650	(325 350)	0,88
2018	1 088 000	Данные отсутствуют	Данные отсутствуют	1,43

Источник: Доклад УСВН, март 2019 года.

3. ЕЭК заявила, что одной из причин сокращения продаж книжек МДП является задержка с внедрением системы eTIR, а также усиление конкуренции с другими системами таможенного транзита. Учитывая, что устойчивое функционирование ИСМДП и секретариата МДП связано с продажей книжек МДП, УСВН рекомендовало ЕЭК обратить внимание АС.2 на необходимость выявления и анализа причин сокращения продаж и разработки плана действий по его преодолению.

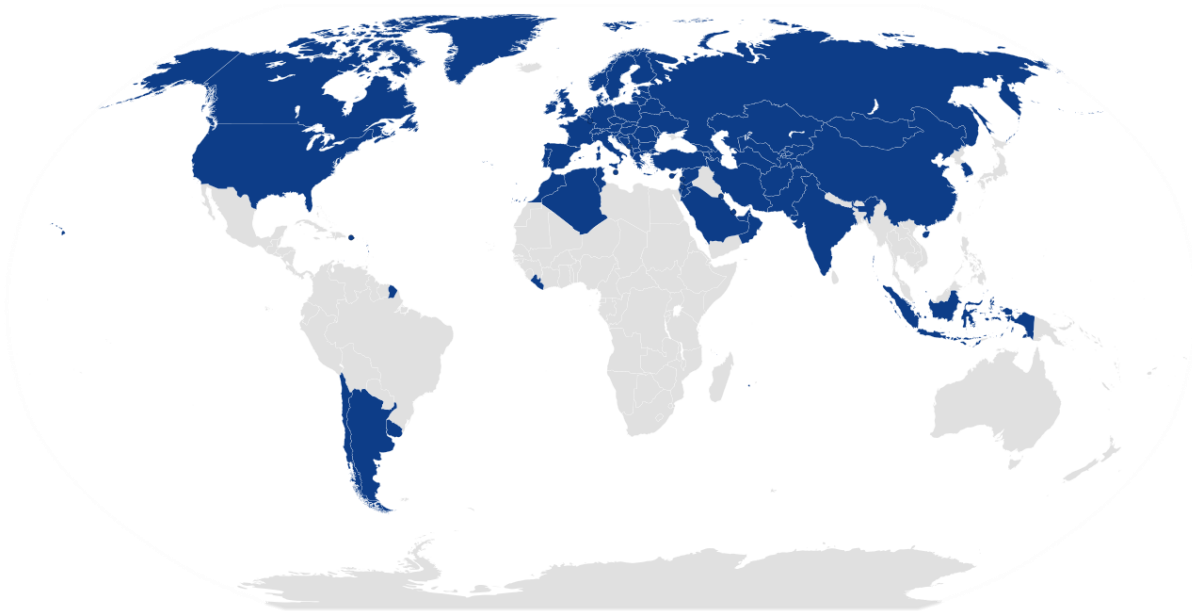
4. Секретариат МДП подготовил настоящее исследование в соответствии с рекомендацией УСВН, а также решением ИСМДП (TIRExB/REP/2019/82, пункты 44–47). Основная цель исследования заключается в анализе причин сокращения продаж книжек МДП и разработке плана действий для рассмотрения ИСМДП и, соответственно, АС.2.

¹ С полным текстом доклада можно ознакомиться по адресу: www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/bcf/ac2/documents/2019/ECE-TRANS-WP30-AC2-2019-25e.pdf.

II. Анализ статистических данных и фактов

5. Конвенция МДП насчитывает 76 Договаривающихся сторон.

Рис. II
Договаривающиеся стороны Конвенции МДП



Источник: Секретариат МДП.

6. Из этих 76 Договаривающихся сторон 21² не пользовалась системой МДП никогда либо в течение последних трех лет, 9³ присоединились к Конвенции относительно недавно и либо еще не выполнили никаких перевозок в режиме МДП, либо организовали лишь несколько таковых в 2018 году, а 1⁴ из Договаривающихся сторон представляет собой таможенный союз, и осуществлять перевозки МДП могут только ее государства-члены. Таким образом, на сегодняшний день системой МДП фактически пользуются 45 Договаривающихся сторон.

7. В период 2001–2018 годов было распространено в общей сложности 46 532 500 книжек МДП.

8. Наибольшее количество книжек МДП было выдано в 2006 году (3 599 850 штук), а наименьшее – в 2018 году (1 020 650 штук).

9. На рис. III показаны объемы продаж книжек МДП за эти годы. Помимо значительного спада в 2009 году, вызванного экономическим кризисом и, следовательно, связанного с кризисом торговли, резкое снижение началось в период 2013–2014 годов, когда за один год количество выданных книжек МДП сократилось на 1 000 000.

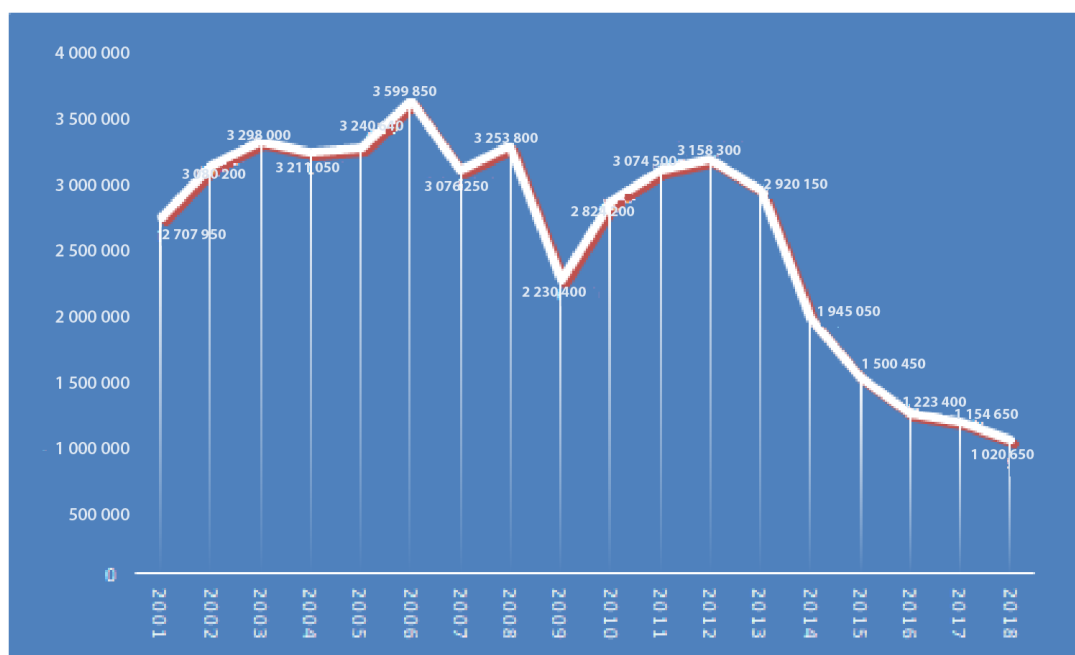
10. С тех пор снижение объемов продаж приобрело устойчивый характер, и в 2018 году количество выданных книжек МДП составило 1 020 650.

² Афганистан, Алжир, Армения, Канада, Кипр, Индонезия, Ирландия, Израиль, Кувейт, Либерия, Мальта, Марокко, Норвегия, Португалия, Республика Корея, Государство Палестина, Швеция, Тунис, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Соединенные Штаты Америки и Уругвай.

³ Аргентина, Чили, Китай, Индия, Оман, Пакистан, Катар, Саудовская Аравия, Объединенные Арабские Эмираты.

⁴ Европейский союз.

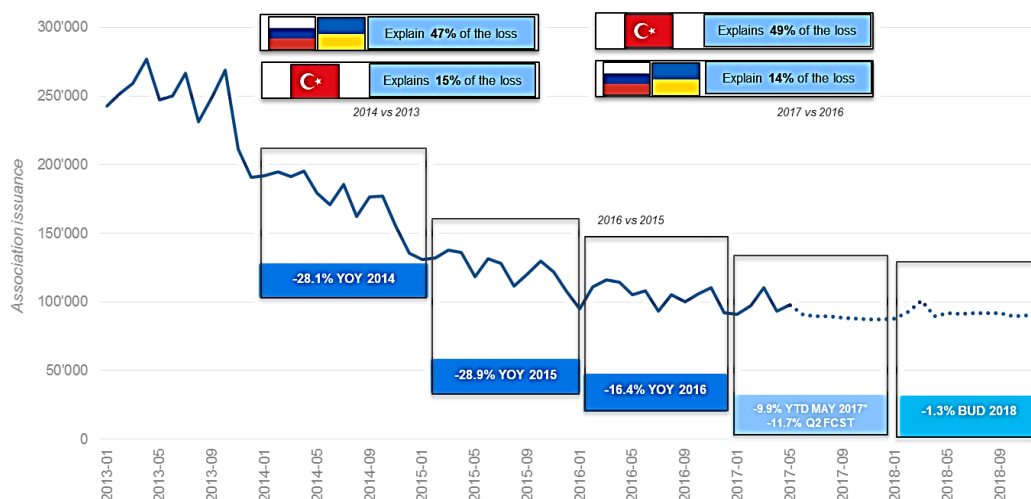
Рис. III
Книжки МДП, выданные в период 2001–2018 годов



Источник: Секретариат МДП.

11. По данным МСАТ, 47% снижения объемов продаж в 2013–2014 годы приходится на сокращение торговли между Российской Федерацией и Украиной. Еще 15% продаж было потеряно в результате прекращения использования системы МДП транспортными операторами Турции. Значительный спад произошел также в период 2016–2017 годов и на 49% был обусловлен сокращением масштабов использования системы МДП транспортными операторами Турции и дальнейшим снижением торговли между Российской Федерацией и Украиной.

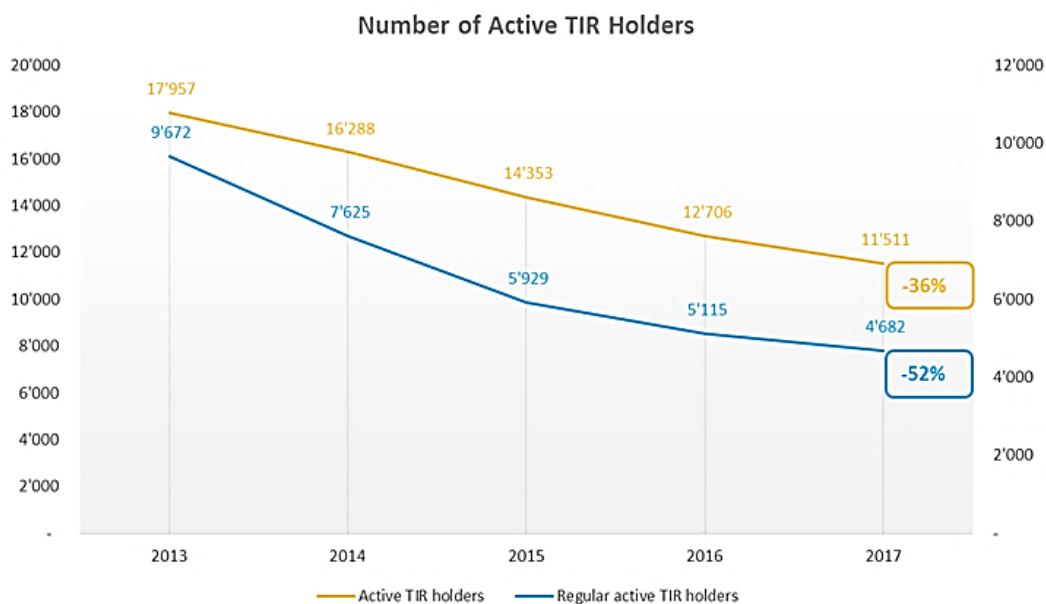
Рис. IV
Резкое сокращение объемов выдачи книжек МДП с 2014 года



Источник: МСАТ.

12. В период 2013–2017 годов постоянные активные держатели книжек МДП (клиенты, должным образом использующие систему) с каждой неделей использовали все меньше этих книжек.

Рис. V
Количество активных держателей



Источник: МСАТ.

13. По мнению МСАТ, система МДП быстро теряет свою актуальность в Европе. Она все реже используется при перевозке товаров, поступающих на единый европейский рынок.

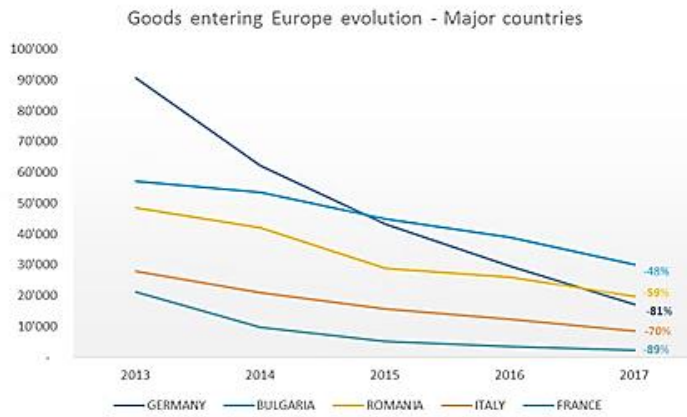
- Система таможенного транзита⁵ весьма удобна, поскольку предусматривает безбумажное оформление и большое количество брокеров и агентов, которые всегда и везде могут оказать помощь перевозчикам.
- Таможенный транзит обычно сопряжен с меньшими расходами, за исключением консолидированных грузов.
- Процедуры таможенного транзита максимально упрощены: используются концепции уполномоченного грузоотправителя и грузополучателя, комплексные гарантии, отказы от гарантий.

14. При нынешних темпах в таких странах, как Германия, использование системы МДП может полностью прекратиться еще до 2020 года (рис. VI).

⁵ Процедура внешнего транзита (T1) обычно применяется для несоюзных товаров. В общем случае внешний транзитный режим позволяет перемещать несоюзные товары из одного пункта в другой на таможенной территории Европейского союза без уплаты таможенных пошлин и других сборов.

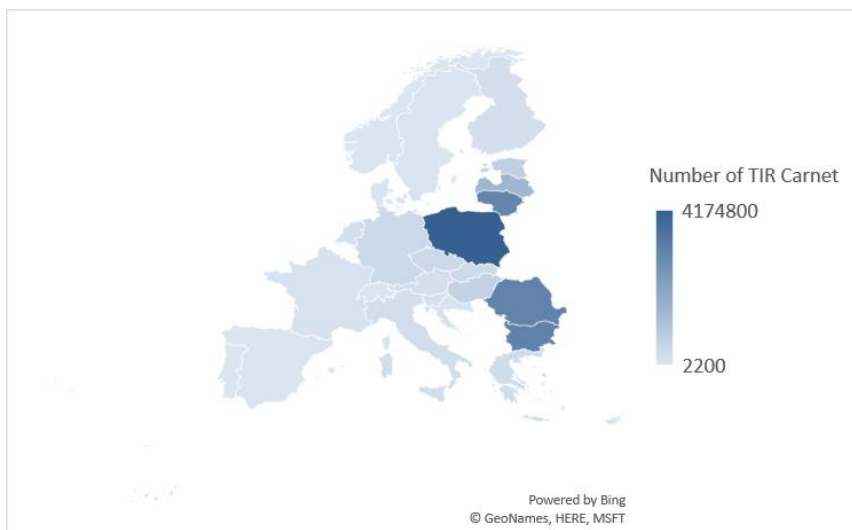
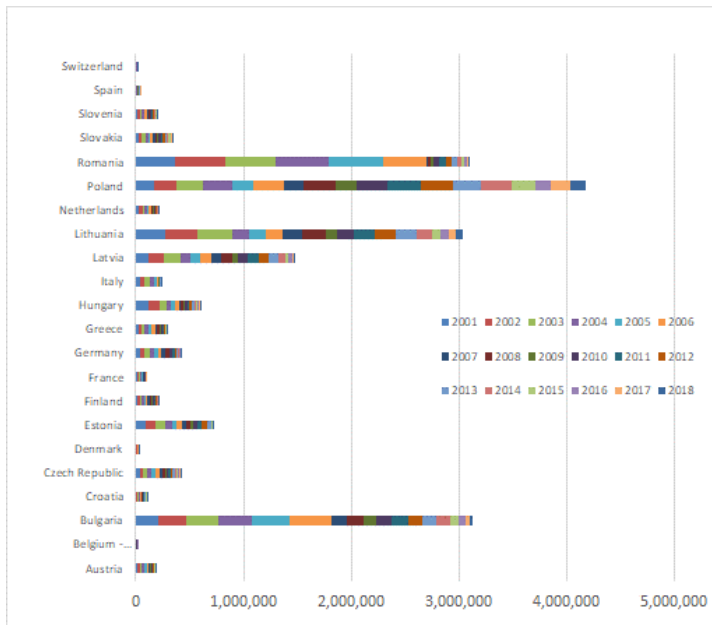
Процедура внутреннего транзита (T2) обычно применяется для союзных товаров. Она позволяет хозяйствующему субъекту временно покинуть таможенную территорию Европейского союза и вернуться на нее, сохраняя за грузом союзный статус.
ec.europa.eu/taxation_customs/sites/taxation/files/11_taxud_ucc_customs_transit_quick_info_en.pdf.

Рис. VI
Режим МДП быстро теряет актуальность в Европе



Источник: МСАТ.

Рис. VII
Выдача книжек МДП на территории Европейского Союза (2001–2018 годы)



Источник: Секретариат МДП.

15. Чемпионом по выдаче книжек МДП в период 2001–2018 годов является Польша (в общей сложности выдано 4 174 800 книжек), за которой следуют Болгария (3 124 500 книжек), Румыния (3 095 350 книжек) и Литва (3 028 000 книжек).

16. Наименьшее число книжек МДП на территории Европейского союза за тот же период выдали Португалия (5600 штук) и Кипр (5800 штук).

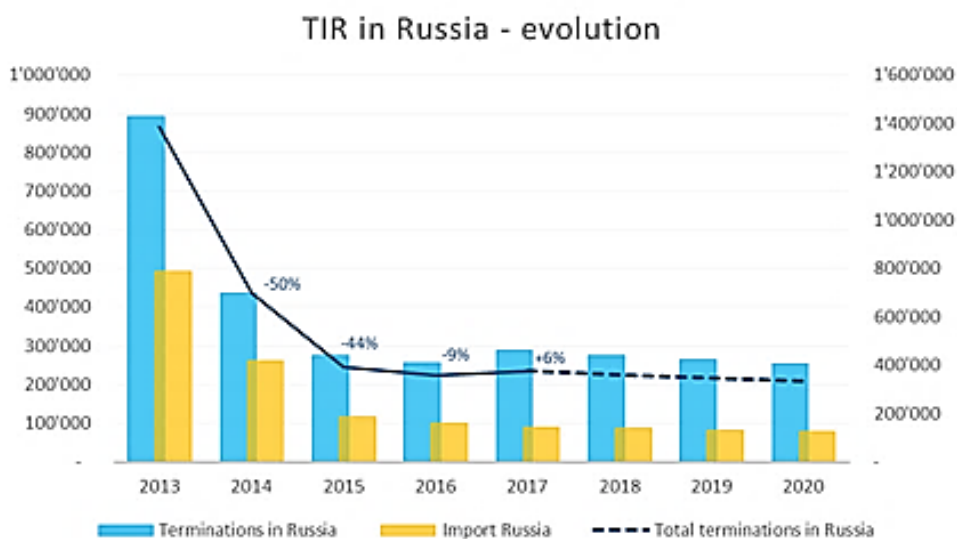
17. На рис. VIII показано изменение показателей выдачи книжек МДП в Российской Федерации. Увеличение объемов выдачи книжек МДП, отмеченное в 2017 году, произошло благодаря устранению давней проблемы с разрешениями на перевозку для перевозчиков из Польши.

18. Новая система, введенная Евразийской комиссией (ЕЭК), является более гибкой. Недавние усилия МСАТ по продвижению режима МДП в регионе в целом успехом не увенчались. Кроме того, экономические санкции, введенные в отношении Российской Федерации и влияющие на состояние торговли, как ожидается, в ближайшее время отменены не будут.

19. Ожидается, что в 2020 году количество книжек МДП, которые МСАТ выдаст Российской Федерации, сократится на 45 000 по сравнению с 2017 годом, и это по большому счету оптимистичный сценарий. Он не учитывает заявление Федеральной таможенной службы Российской Федерации о прекращении бумажных процедур в 2020 году, а также продолжающуюся работу по расширению Евразийского таможенного союза на соседние страны.

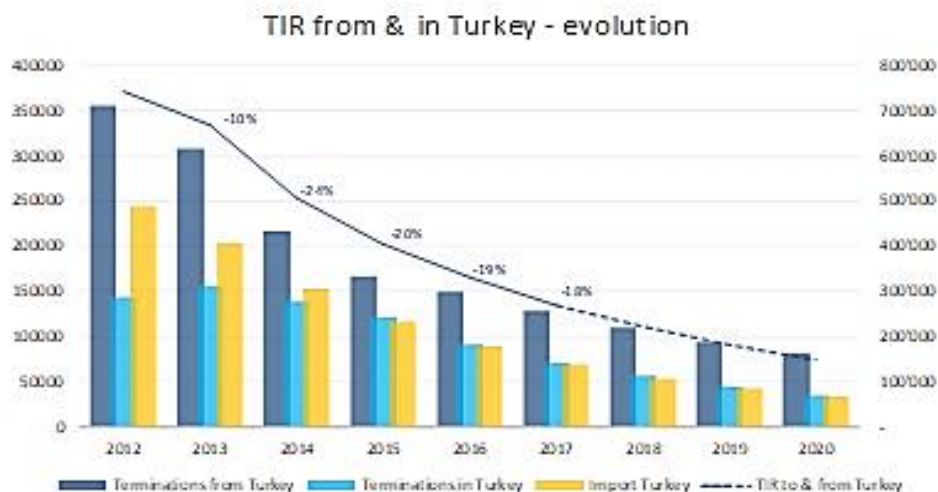
Рис. VIII

Изменение объемов выдачи книжек МДП в Российской Федерации



Источник: МСАТ.

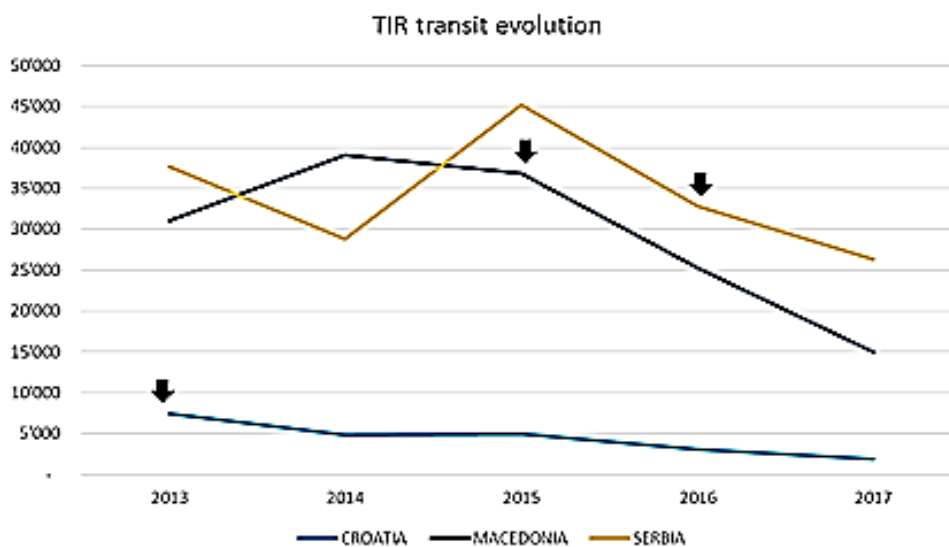
Рис. IX
Изменение объемов выдачи книжек МДП в Турции



Источник: МСАТ.

20. С декабря 2012 года объем выдачи книжек МДП для Турции сократился на 64%. Ожидается, что эта тенденция сохранится. Согласно прогнозам, в 2020 году количество книжек МДП, которые МСАТ выдаст Турции, сократится на 120 000 по сравнению с 2017 годом, и это в лучшем случае.

Рис. X
Влияние присоединения стран к НКТС в Балканском регионе



Источник: МСАТ.

21. Хорватия присоединилась к системе НКТС в июле 2012 года, Северная Македония – в июле 2015 года, а Сербия – в феврале 2016 года.

22. Албания, Босния и Черногория готовятся присоединиться к НКТС в 2022 году, и ожидается, что количество выданных книжек МДП сократится на 30 000 по сравнению с 2017 годом.

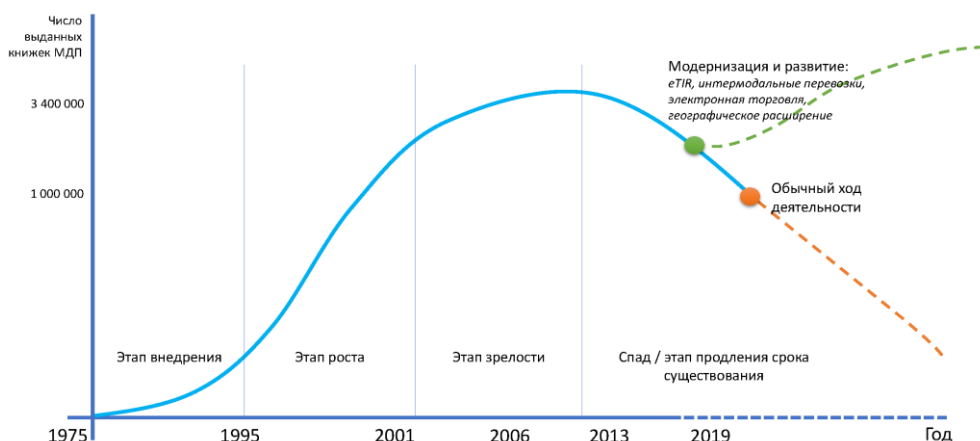
23. По данным МСАТ, таможенные органы Украины подтвердили в марте 2018 года, что их приоритетом является присоединение к системе НКТС (уже в 2020 году). Кроме того, власти этой страны отметили, что в настоящее время работа

над проектом eTIR не является для Украины приоритетной задачей. Это повлияет не только на торговлю с Украиной, но и, что более важно, на значительные объемы перевозок через территорию этой страны.

24. Азербайджан, Грузия и Республика Молдова также предпринимают шаги по присоединению к НКТС. Ожидается, что в 2022 году они выдадут по меньшей мере на 90 000 книжек МДП меньше, чем в 2017 году.

Рис. XI

Цикл развития системы МДП



Источник: секретариат МДП.

25. На рис. XI показано изменение объемов выдачи книжек МДП с момента заключения действующей Конвенции МДП в 1975 году. С учетом ранее проанализированных фактов очевидно, что использование книжек МДП перешло из стадии зрелости в ту стадию, на которой возможны два варианта развития событий: либо в ближайшие годы спад будет продолжаться, что может лишить Конвенцию МДП актуальности, либо будут/должны быть приняты меры по активизации системы МДП и, следовательно, Конвенции МДП, ведущие к новому этапу роста. Меры, которые необходимо принять, должны затрагивать различные уровни: от оперативных вопросов, таких как eTIR, ценообразование и организация работы, до стратегического географического расширения, распространения на нишевые рынки и продукты, а также модернизации Конвенции МДП.

26. Конвенция МДП, бесспорно, устарела и является не современным инструментом, отвечающим оперативным потребностям, а скорее изжившим себя правовым документом, в котором не обеспечен учет будущих нужд и деловых потребностей и главным и единственным преимуществом которого является опора на пять принципов/ключевых элементов.

27. Если никаких мер для преодоления сложившейся ситуации принято не будет, то сокращение выпуска книжек МДП в ближайшие годы будет настолько значительным, что оно, возможно, приведет к срыву работы системы. Сценарий со вступлением в новую фазу роста потребует радикальных и эффективных решений и предложений. Практика показала, что присоединения таких стратегически важных стран, как Китай, Индия и Пакистан, для стабилизации системы и перехода к фазе роста недостаточно, по крайней мере не в течение следующих трех лет. На данном этапе необходимо приложить все усилия для стабилизации системы и обеспечения того, чтобы ежегодный выпуск книжек МДП оставался на уровне одного миллиона. Наряду с этим необходимо принять целый ряд мер для перехода в фазу роста – новую эру бизнеса.

28. Далее в настоящем исследовании проанализированы сильные и слабые стороны, возможности и риски, связанные с выдачей книжек МДП, и предложены соответствующие рекомендации. Изначально этот анализ опирается только на мнения и рекомендации членов ИСМДП. Когда ИСМДП одобрит первый проект, исследование будет передано АС.2, и у договаривающихся сторон будет возможность высказать свои мнения и представить рекомендации.

III. Анализ сильных и слабых сторон, возможностей и рисков (ССВР) применительно к выдаче книжек МДП

Исследование причин сокращения числа используемых книжек МДП

Сильные стороны

- Это единственная глобальная транзитная система, она не является региональной и открыта для присоединения всех государств – членов Организации Объединенных Наций.
- Она не ограничивается одним видом транспорта, является интермодальной и может полностью удовлетворить потребности транспортной отрасли, включая, помимо прочего, контейнерные перевозки.
- Она постоянно адаптируется к современным требованиям торговли, включая повышение суммы гарантий и юридическую возможность использования концепций уполномоченного грузоотправителя и уполномоченного грузополучателя.
- Книжка МДП в качестве документа для транзитных перевозок признается во всем мире.
- Многие другие международно-правовые документы, принятые под эгидой региональных межправительственных организаций, содержат ссылки на систему МДП. Например, Рамочное соглашение о транзитных перевозках Организации экономического сотрудничества (ОЭС) и Соглашение о коридоре «Лазурит» включают ссылки на использование МДП в качестве международной транзитной системы.
- Универсальное/глобальное использование при любых обстоятельствах (погодные условия, наличие подключения к Интернету и т. д.).
- Простая процедура.
- Четкая цепочка ответственности.
- Система МДП не может быть полностью заменена другими системами (например: Турция/НКТС, 50% по-прежнему с Европейским Союзом и т. д.).
- Будучи единственной глобальной транзитной системой, существующей на сегодняшний день, система МДП выступает в роли основного инструмента содействия международному транзиту.
- Существование международной системы гарантий с единой гарантией, позволяющей осуществлять транзитные перевозки через страны МДП.

Слабые стороны

- Хотя Конвенция МДП насчитывает 76 Договаривающихся сторон, система МДП применяется примерно в 60 ДС.
- Хотя система транзита МДП и предназначена для интермодальных перевозок, она не используется на железнодорожном и морском этапах перевозки.
- Сумма гарантии не является гибкой и имеет определенные ограничения. Еще одним слабым местом является нерешенный вопрос о гарантиях для перевозки табачных изделий и алкогольных напитков.
- Низкие темпы цифровизации.
- Возможность использования только уполномоченными транспортными операторами. Хотя этот аспект можно рассматривать как преимущество для таможенных администраций, с точки зрения транспортного сектора это ограничение.
- Цены на книжки МДП.
- Перевозки с книжками МДП часто не получают приоритета на границах, и, таким образом, несмотря на пять основных принципов, лежащих в основе режима МДП, на практике перевозки с использованием книжек МДП и без них обрабатываются в общем порядке.
- Использование предварительной декларации (TIR-EPD) не является обязательным и, следовательно, не вносит значительного вклада в процесс управления рисками во многих ДС.
- Процедура является обременительной, поскольку она предусматривает ведение бумажной документации.
- Отсутствие подключения к электронным системам (отраслевым или таможенным).
- Обременительные юридические процедуры (МСАТ/«АКСА»; суды).
- Недостаточная поддержка интермодальности, отсутствие гибкости.
- Темпы адаптации к современным технологиям и оперативным потребностям являются весьма низкими.
- Система МДП по-прежнему опирается на бумажный документооборот.
- Процесс компьютеризации занял слишком много времени и все еще не завершен.
- Книжки МДП обычно используются для автомобильных перевозок, и их ограниченное использование для интермодальных перевозок не позволяет в полной мере реализовать потенциал таких перевозок.

- Конвенция МДП находится под эгидой Организации Объединенных Наций, и для контроля и осуществления режима МДП в рамках Организации созданы эффективные руководящие органы. Несколько межправительственных платформ позволяют Договаривающимся сторонам (ДС) Конвенции МДП и другим заинтересованным сторонам осуществлять контроль, мониторинг, обновление и пересмотр существующей практики и норм.
- Существование государственно-частного партнерства.
- К системе МДП присоединяется все больше стран, что открывает уникальные возможности для устойчивого развития, экономического процветания и стимулирования торговли.
- Упрощенная документация.
- Перевозка товаров уполномоченными лицами в надежных с точки зрения таможи транспортных средствах или контейнерах.
- Уменьшение таможенных формальностей в пунктах пересечения границы.
- Наличие международной гарантийной цепи.
- Самая обширная, уникальная и гармонизированная система таможенного транзита.
- Управление рисками.
- Упрощение режима.
- Транспарентность и подотчетность.
- Большое число Договаривающихся сторон Конвенции МДП (Конвенция МДП имеет все характеристики глобального соглашения).
- Одна гарантия для пересечения территории нескольких Договаривающихся сторон.
- Отсутствие зависимости от информационных технологий (ИТ).
- Четкий процесс (5 ключевых аспектов).
- Растущий интерес со стороны ряда стран.
- Доступное решение для транзитных перевозок.
- Испытанный и зарекомендовавший себя инструмент содействия торговле и транзиту.
- К этой глобальной системе уже присоединились более 70 стран, ее используют более 60 ДС, и она постоянно расширяется.
- Один транзитный документ и гарантия с повышенной безопасностью для всех заинтересованных сторон.
- Контролируемый доступ к системе МДП и взаимное признание мер таможенного контроля.
- Централизованная система гарантий с четко определенными обязательствами, управляемая международной организацией, уполномоченной всеми ДС.
- В системе по-прежнему не обеспечивается учет таких современных концепций, как концепции субподрядчика, уполномоченного грузополучателя/грузоотправителя, использование электронных устройств и т. д., даже в качестве передовой или рекомендуемой практики.
- Процесс принятия решений занимает слишком много времени, и если хотя бы одна страна в определенный момент оказывается неготовой к внедрению нового подхода/технологии, то все остальные страны будут лишены возможности применять новшества.
- Высокая стоимость перевозок.
- Часто задействуется процедура принудительного взыскания причитающихся сумм.
- Ограниченная сумма гарантии.
- Использование бумажной книжки МДП, которую нельзя легко обновить.
- Относительно высокая цена книжки МДП.
- Отсутствие надлежащей поддержки для тех, кто принимает соответствующие решения в государствах-членах.
- Процедура МДП неэлектронная.
- Большое число Договаривающихся сторон Конвенции МДП (универсальные решения, которые можно было бы безоговорочно применять ко всем Договаривающимся сторонам, проводить на практике весьма трудно (особенности, исключения));
- Необходимость прохождения через таможню, особенно в пункте отправления/назначения.
- Необходимость использовать только таможенные пломбы.
- Длительный процесс получения доступа к системе МДП (торговые предприятия, соглашения по транспортным средствам...).
- Длительные проверки при пересечении границ.
- Таможенным органам весьма сложно делать прогнозы.
- Отсутствие данных в книжке МДП (несколько ДС запрашивают включение других данных, в частности данных по безопасности/охране).
- Процедура МДП по-прежнему опирается на ведение бумажной документации.
- Участники процедуры МДП вынуждены выполнять ручные операции (заполнение и штампование).
- Бумажный формат и структура книжки МДП осложняют ее заполнение.
- Более длительная процедура из-за необходимости в ручных операциях для всех участников процесса.
- Недостаточное взаимодействие между информационными системами в частном и государственном секторе может негативно сказаться на эффективности режима МДП для пользователей.
- Сложность адаптации к современной деловой практике (компьютеризация, уполномоченные грузоотправители/грузополучатели (УОП), увеличение числа мест погрузки и разгрузки, интермодальное применение МДП).
- Тяжелый и длительный процесс принятия решений (например, поправки к Конвенции МДП).

Исследование причин сокращения числа используемых книжек МДП

- Солидарная ответственность (держатели + объединения) перед таможенными органами.
- Таможенные органы всегда имеют выход на соответствующее местное национальное объединение, которое несет ответственность перед этими органами в соответствии с заключенным между ними национальным соглашением о гарантиях.
- Покрытие на сумму до 100 000 евро на каждую перевозку МДП для всех видов транспорта.
- МДП представляет собой многостороннюю систему транзита, позволяющую уменьшить количество таможенных процедур по сравнению с необходимостью выполнения целого ряда национальных процедур.
- Транзитные документы и гарантии признаются на международном уровне.
- Процедуры в частном секторе в значительной степени согласованы, почти полностью компьютеризированы и отлажены.
- Система МДП может быть особенно эффективной для консолидированных грузов, так как процедуры распространяются на грузовое транспортное средство в целом, а не на отдельные партии груза.
- Предварительные электронные декларации TIR-EPD (полностью отвечают национальным требованиям).
- Многосторонний правовой и институциональный режим, который регулирует использование системы.
- Концепция компьютеризации процедуры МДП не доработана и не в полной мере соответствует нынешней таможенной и деловой практике (например, не согласованы дополнительные требования к данным, поэтому приходится прибегать к услугам посредников, что приводит к дополнительным расходам и трудностям).
- Отсутствие или ограниченность доступа держателей книжек МДП и МСАТ к информации в банке данных МДП.
- Отсутствие механизма синхронизации между государственным и частным сектором для хранения данных и управления банком данных МДП.
- Нечеткое регулирование и административное управление архивными данными о держателях книжек МДП со стороны компетентных органов ДС приводит к несоответствию или нехватке данных или публикации информации вопреки существующим положениям Конвенции МДП.
- Обращение с информацией, создающее несправедливые условия (частный сектор вынужден публиковать цены МДП, что используется в интересах конкурирующих транзитных систем – демпинг).
- Внедрение системы МДП национальными органами власти не всегда упорядочено; отсутствует четкое представление о путях быстрого решения потенциальных проблем, сказывающихся на эффективности системы МДП для пользователей.

Рекомендации:

- Провести обзор степени внедрения системы МДП в различных ДС, чтобы прояснить конкретные проблемы/задачи/возможности для соответствующего региона/страны. Доклад с итогами обзора может служить для других ДС источником информации о передовой практике и стимулом к отлаживанию работы системы.
- Повысить осведомленность о системе МДП путем участия в качестве представителей ЕЭК в заседаниях рабочих групп по транзиту и торговле различных межправительственных организаций, таких как ОЭС, рабочая группа по Соглашению о коридоре «Лазурит» и т. д.
- Распространить систему МДП на другие регионы.
- Принять меры по повышению прозрачности государственно-частного партнерства.
- Могут быть полезны руководящие правила, направленные на укрепление устойчивого функционирования международной гарантийной цепи (отношений между международной организацией и национальными объединениями, между ЕЭК и международной организацией и т. д.).

Рекомендации:

- ЕЭК следует активизировать работу с новыми ДС и теми ДС, которые еще не ввели в действие систему МДП, несмотря на то, что они являются участниками Конвенции МДП в течение многих лет, попытаться выяснить причины отсутствия подвижек и помочь им в развертывании системы МДП.
- Рассмотреть возможность использования системы МДП применительно к автомобильно-железнодорожным интермодальным перевозкам с возможностью принятия книжки МДП в качестве транзитной декларации и действием гарантийного покрытия также для железнодорожного участка перевозки.
- Работать над созданием гибкой системы гарантий, при которой цены на книжки МДП, включающие также сумму гарантийного страхования, варьировались бы не только в зависимости от числа листов, но от суммы гарантии, подлежащей покрытию.
- Ускорить процесс цифровизации.
- Обеспечить приоритетную обработку перевозок МДП при пересечении границ: для этого в текст Конвенции можно было бы включить правовое положение, согласно которому Договаривающиеся стороны рассмотрят возможность создания в пунктах пересечения границ выделенных полос для перевозок МДП. Разработать также рекомендацию в отношении основанных на риске мер контроля для перевозок МДП. Такая рекомендация вместе

Исследование причин сокращения числа используемых книжек МДП

- Уменьшить таможенные формальности по пути следования (например, в таможенном пункте выезда).
- Компьютеризовать процедуру МДП.
- Оценивать эффективность Конвенции МДП главным образом по количеству книжек МДП, выданных в различных странах, а не по числу присоединившихся к Конвенции Договаривающихся сторон.
- Нарастивать информационную кампанию в поддержку МДП (например, в контексте «Брексита»).
- Активизировать мероприятия по подготовке кадров в Договаривающихся сторонах.
- Ввести новую аккредитацию экспертов Всемирной таможенной организации (ВТамО) по МДП для укрепления кадрового потенциала в области таможенного дела.
- Сохранить все пять основных принципов системы МДП, даже в ИТ-среде.
- Распространить систему МДП на новые страны по всему миру, тем самым связав существующие Договаривающиеся стороны МДП с новыми сторонами в Азии, на Ближнем Востоке, в Африке и Америке.
- Распространение режима МДП со всеми его преимуществами на интермодальные перевозки в целях создания оптимальных условий для международных перевозок от двери до двери.
- Отменить излишние бюрократические процедуры и меры контроля.
- Применять процедуры управления рисками и передовой опыт, а не чрезмерно жесткие меры контроля, которые ставят законных пользователей системы МДП в невыгодное положение.
- с правовым положением о создании полос для перевозок МДП может послужить более прочной основой для приоритетного обслуживания перевозок МДП на границах.
- Завершить углубленное исследование по вопросу о содействии развитию интермодальных перевозок. В рамках этого исследования необходимо выявить узкие места и проблемы. В исследование необходимо включить методы/решения для преодоления проблем, рекомендуемые меры, а также примеры передовой практики.
- Первоочередной задачей должно стать ускорение процесса компьютеризации.
- Одним из возможных решений могла бы стать приоритизация соответствующих пунктов повестки дня и программы работы директивных органов. Необходим целенаправленный подход.
- Приоритетные вопросы должны решаться незамедлительно, для их решения должно быть отведено достаточно времени, а обмен информацией и рассмотрение традиционных пунктов повестки дня могут быть отложены на более поздний срок.
- Полезным может оказаться изучение различных подходов к внедрению новых методов в рамках системы МДП.
- Увязка ряда вопросов с целями Организации Объединенных Наций в области устойчивого развития и стратегией устойчивого развития внутреннего транспорта на период до 2030 года может помочь в разработке программ.
- Снизить стоимость книжек МДП.
- Уточнить порядок сбора пошлин и налогов с минимальными национальными требованиями в случае нестандартных ситуаций во время перевозок МДП.
- Использовать электронную систему для осуществления процедур МДП.
- Оценивать эффективность Конвенции МДП главным образом по количеству книжек МДП, выданных в различных странах, а не по числу присоединившихся к ней Договаривающихся сторон.
- Применять льготы (уполномоченный грузоотправитель, уполномоченный грузополучатель, специальные пломбы и т. д.).
- В целом работать в более тесном взаимодействии с доверенными держателями и их субподрядчиками.
- Использовать статус уполномоченного экономического оператора (УЭО) для облегчения доступа к МДП и льготам МДП.
- Упростить процесс утверждения транспортных средств (в идеале утверждение транспортного средства доверенными участникам торговли).
- Внедрить систему eTIR для решения следующих двух задач: прогнозирование и сокращение времени на пограничный контроль.
- Не распространять систему eTIR на таможни по пути следования: реализовать это нововведение только в таможен(ях) места отправления и таможен(ях) места назначения между ДС.

- Как можно скорее принять приложение 11.
- Как можно скорее внедрить систему eTIR.
- Свести к минимуму ручные операции или полностью устранить потребность в них.
- Постепенно переходить к использованию имеющихся ИТ-средств на основе взаимно согласованных подходов (MoV между ДС и МСАТ) вместо того, чтобы ждать завершения разработки и внедрения eTIR во всех ДС.
- Использовать книжки МДП типа «print@home» в качестве параллельной процедуры в дополнение к существующим согласованным системам электронного обмена данными.
- Задействовать опыт, накопленный в результате реализации экспериментальных проектов, возможно, в рамках подхода, основанного на создании транзитных коридоров.
- Усовершенствовать процедуры внесения поправок в Конвенцию МДП.

Возможности

- Географический охват системы МДП может быть расширен за счет новых стран, особенно после присоединения Китая, Пакистана, Индии и арабских государств.
- Универсальное применение.
- Потенциал роста.
- Электронная торговля.
- К системе МДП присоединились такие страны, как Индия, Китай и Пакистан; расширение этой системы несет в себе уникальные возможности в плане повышения ее глобальной эффективности.
- Расширение системы МДП создаст также новые коммерческие возможности и позволит осуществлять мульти- и интермодальные перевозки по транзитным коридорам.
- Система eTIR предоставляет собой уникальную возможность для модернизации режима МДП, введенного в 1970-х годах. Система eTIR несет в себе целый ряд преимуществ для всех сторон как в плане безопасности транзитных перевозок, так и в плане упрощения процедур.
- Использование электронной системы.
- Использование процедуры МДП для интермодальных перевозок.
- Дополнительные упрощения для транспортных операторов (например, сокращение сроков таможенного контроля в таможене отправления/назначения, использование специальной книжки МДП для отказа от гарантии).
- К системе МДП недавно присоединился ряд стран с крупной экономикой.
- Новые транзитные коридоры, такие как коридор «Север–Юг» в системе МДП.
- Переход к внедрению eTIR между участниками.
- Взаимное признание мер таможенного контроля (нет необходимости проводить досмотр в каждой из стран транзита).

Угрозы

- Региональные интеграционные процессы влекут за собой в том числе создание общих транзитных и торговых зон. При этом члены таких экономических союзов в торговле друг с другом, как правило, чаще используют региональные транзитные системы. Примером тому служит НКТС – транзитная система Евразийского экономического союза. Принимая во внимание расширение торговой и транзитной политики Европейского союза также на страны Восточного партнерства и соседние с ЕС страны, все больше государств рассматривают возможность создания альтернатив существующим национальным и международным транзитным системам, которые они применяют. Например, после того, как Украина и Грузия полностью внедрят НКТС, процедура T1 будет использоваться при перевозке грузов, пунктом отправления/назначения которых являются страны – члены Европейского Союза и другие ДС НКТС.
- В последнее время применение системы МДП было существенным образом ограничено, особенно в странах, которые являются крупнейшими пользователями книжек МДП. Это также связано с процессами региональной интеграции.
- Замена другими системами.
- Возможная утрата актуальности.
- Если система не сможет удовлетворять потребности и ожидания соответствующих стран, то ее использование будет оставаться на низком уровне. Укрупнение этой системы не приведет к росту ее использования без компьютеризации и содействия развитию интермодальных перевозок.
- Дальнейшее затягивание процесса компьютеризации ослабит предпочтение, отдаваемое системе МДП, и даже может поставить под угрозу ее существование.
- Неспособность реализовать современные концепции может воспрепятствовать дальнейшему упрощению операций МДП и отрицательно сказаться на использовании книжек МДП.

Исследование причин сокращения числа используемых книжек МДП

- Наличие финансовой гарантии в установленных пределах (нет необходимости предоставлять финансовые гарантии в каждой из стран транзита).
- Перегруженность других видов транспорта (особенно морского и воздушного).
- Открытие нового торгового пути (например, нового шелкового пути).
- Возможность комбинирования автомобильных, морских, воздушных и железнодорожных перевозок.
- Увеличение объемов перевозок почтовых грузов в будущем.
- Распространение системы МДП на новые страны по всему миру, что позволит связать существующие ДС МДП с новыми странами в Азии, на Ближнем Востоке, в Африке и Америке.
- Распространение режима МДП со всеми его преимуществами на интермодальные перевозки в целях создания оптимальных условий для международных перевозок от двери до двери.
- Следует начать дерегулирование режима МДП.
- Организация внутренней «горячей линии» с непосредственным привлечением представителей секретариата МДП, ИСМДП и МСАТ для принятия оперативных мер при неправомерных действиях в системе МДП.
- Увязка транзита с процедурами до- и послетранзитного обслуживания.
- Различные уровни развития и ожидания стран, возможно, и впредь будут затруднять достижение общих целей.
- Большое количество Договаривающихся сторон с различным экономическим и политическим потенциалом.
- Новые и более изощренные методы мошенничества и провоза контрабанды.
- Новые тенденции в сфере торговли.
- Медленное внедрение eTIR.
- Отсутствие надлежащей поддержки eTIR со стороны членов.
- Неконкурентоспособность по сравнению с аналогичными электронными системами.
- Взаимное признание мер таможенного контроля (возможность ввоза запрещенных товаров и товаров, отличных от тех, которые заявлены в манифесте).
- Наличие финансовой гарантии в установленных пределах (финансовая гарантия действительна только в том случае, если она не превышает установленный лимит).
- Использоваться может только книжка МДП в бумажной форме.
- В книжке МДП указывается недостаточно информации о перевозимых грузах. Отсутствие возможности автоматизированной обработки книжек МДП.
- Монополия МСАТ как международной организации, упомянутой в статье 6 Конвенции МДП (возможность принятия односторонних мер, аналогичных тем, которые принимаются в отношении объединений Республики Молдовы и Румынии).
- Недостаточная транспарентность деятельности международной организации, упомянутой в статье 6 Конвенции МДП.
- Другие транзитные системы (международные или национальные).
- Сложные соседские отношения между несколькими Договаривающимися сторонами.
- Зависимость от МСАТ.
- Растущая конкуренция со стороны других транзитных режимов, операторы которые заинтересованы в создании/увеличении потоков доходов для систем, используемых на местах.
- Перенаправление надлежащего использования МДП на национальные или региональные гарантии.
- Дополнительные расходы для держателей книжек МДП.
- Любые задержки с принятием и осуществлением приложения I1.
- Ненадлежащее использование МБДМДП для блокирования держателей книжек МДП.
- Дальнейшее сокращение масштабов использования системы МДП.
- Растущий отказ от использования книжек МДП.
- Неосведомленность некоторых заинтересованных сторон об использовании системы МДП.
- Косвенно связанные с МДП национальные правила, которые подразумевают использование услуг третьих сторон.

*Исследование причин сокращения числа используемых книжек МДП**Рекомендации:*

- e-TIR.
- Связь с таможенными/частным сектором.
- Рекомендуется, чтобы секретариат МДП оказывал более широкую поддержку присоединяющимся странам. Возможно, было бы полезно подготовить учебные материалы и организовать программы технической помощи для продвижения и внедрения системы МДП. Рекомендуется проводить семинары и практикумы на национальном/региональном уровне.
- Мониторинг и совершенствование применения системы путем регулярного сбора новой информации: изучение передового опыта и примеров оптимальной практики (возможно, путем проведения регулярных обследований).
- Могут быть приняты дальнейшие меры по расширению географического охвата системы. Деятельность по повышению осведомленности или учебные программы МДП могут осуществляться, прежде всего, на тех континентах, где система МДП не получила широкого распространения, например в Африке. В этой связи рекомендуется также наладить сотрудничество с другими международными и региональными организациями.
- Ввести правила использования книжек МДП для интермодальных перевозок.
- Ввести четкие правила по дополнительным льготам для уполномоченных лиц.
- Я могу дать общую рекомендацию. Я считаю, что в целом наш мандат в ИСМДП, WP.30 и АС.2 заключается в продвижении системы МДП, а также в расширении использования книжек МДП рациональным путем. По моему мнению, книжки МДП должны снова применяться в Европейском Союзе, а транспортные операторы должны иметь возможность использовать книжки МДП в Европейском союзе и подавать данные в электронной форме, например в виде предварительной декларации (TIR-EPD) или любым иным образом, который позволит их использовать в системе НКТС. Таким образом, будут существовать равноценные и конкурентоспособные системы. То же самое можно было бы сделать и для системы Евразийского таможенного союза. Упрощение процедур – это сложная задача для самых разных экономических комитетов Организации Объединенных Наций. Если мы не начнем мыслить по-новому, то нам не удастся провести в жизнь изменения для открытия нового этапа в развитии торговли и транспорта.

- Внешние политические/экономические факторы (санкции, высокие цены на топливо, нехватка водителей и т. д.).

Рекомендации:

- Работать над устранением слабых мест системы МДП для повышения ее устойчивости к угрозам.
- Повышение привлекательности системы МДП.
- Будущий успех системы МДП зависит от цифровизации и географического расширения. Любая проблема, замедляющая этот процесс, должна быть выявлена и решена с помощью соответствующих мер.
- Содействие интермодальному использованию процедуры МДП при поддержке основных заинтересованных сторон.
- Содействие полной компьютеризации процедуры МДП. Активизация усилий для завершения текущих исследований правовой основы и технической структуры.
- Изучение инструментов упрощения процедур, применимых к операциям МДП на национальном/региональном уровне, и информирование всех заинтересованных сторон МДП (Справочник по оптимальной практике пересечения границ ОБСЕ–ЕЭК ООН является хорошим примером в этой связи – его можно взять на вооружение применительно к мероприятиям, направленным на упрощение процедур МДП).
- Весьма ценным источником информации является посвященный МДП раздел веб-сайта ЕЭК ООН, особенно страница, касающаяся подготовки кадров по вопросам МДП. Рекомендуется выделить средства на дальнейшее развитие этих ресурсов. Кроме того, настоятельно рекомендуется обеспечить перевод страницы, посвященной подготовке по вопросам МДП, на большее число языков. На сегодняшний день она доступна только на английском языке. Наличие этого эффективного учебного ресурса на нескольких языках следует рассматривать в качестве необходимого условия успешного внедрения системы МДП. Настоятельно рекомендуется изыскать средства для обеспечения доступности этого ресурса для более широкого круга лиц.
- В ответ на ожидания различных стран и регионов можно было бы организовать под руководством ЕЭК больше мероприятий в поддержку обмена опытом, знаниями и техническими наработками. Мероприятия по повышению осведомленности могут также служить хорошим методом международного сотрудничества, когда речь идет о крупном проекте развития или масштабных инновациях. Ежегодные платы и сметы расходов на эти мероприятия и виды деятельности можно составлять заранее в увязке с проводимыми юридическими и техническими исследованиями.
- Компьютеризовать процедуру МДП.
- Следить за соблюдением положений Конвенции МДП.
- Использовать сбалансированный подход при определении дополнительных упрощений для экономических операторов в рамках Конвенции МДП.
- Прекратить практику установления предельного размера финансовой гарантии по книжке МДП.

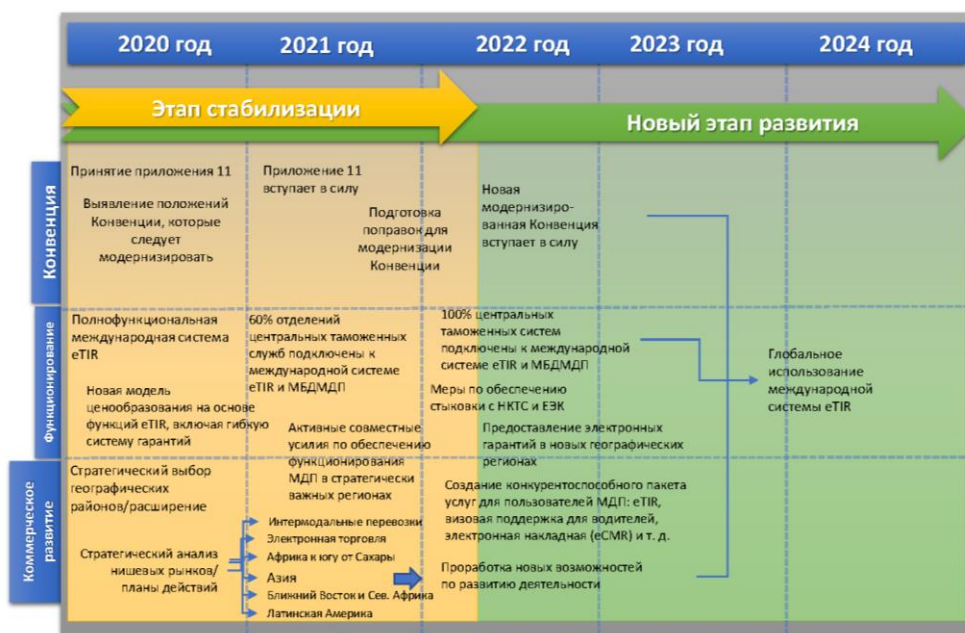
Исследование причин сокращения числа используемых книжек МДП

- Использовать сбалансированный подход в определении дополнительных льгот для экономических операторов в рамках Конвенции МДП.
- Прекратить практику установления предельного размера финансовой гарантии по книжке МДП.
- Расширить использование системы МДП для интермодальных перевозок.
- Создать для заинтересованных сторон надежные условия для выполнения интермодальных перевозок с применением системы МДП.
- Создать новые регулярные форумы с участием представителей железнодорожных предприятий в целях укрепления взаимосвязей между режимом МДП и железнодорожными перевозками.
- Разработать новый подход к использованию процедуры МДП для почтовых отправок в сотрудничестве с заинтересованными сторонами.
- Адаптировать Конвенцию МДП для почтовых отправок (например, почтовая книжка МДП с большими льготами).
- Консолидация различных источников данных и предоставление доступа к ним всем заинтересованным сторонам МДП.
- Организации Объединенных Наций следует играть активную роль в распространении системы МДП на новые страны.
- Создать действенный механизм мониторинга и пакет услуг для ДС Конвенции МДП в целях поддержки надлежащего развертывания этой системы.
- Повысить осведомленность о сопутствующих факторах надлежащего функционирования системы МДП (например, визы для водителей, разрешения и т. д.) и попытаться учесть эти потребности в рамочных соглашениях для пакетирования с Конвенцией МДП.
- Внедрить систему eTIR с сохранением преимуществ для частного сектора и обеспечением ее надежного применения таможенными органами.
- Упростить исполнение системы eTIR по сравнению с другими транзитными системами.
- Создать стабильную веб-службу eTIR и предоставлять ее бесплатно.
- Под эгидой АС.2 создать специальные группы для решения смежных вопросов.
- Учредить гарантийный фонд МДП, если потребуется изменение гарантийного объединения.
- Усилить контроль над счетами МСАТ.
- Диверсифицировать и расширить финансирование, а также увеличить число сотрудников секретариата МДП и/или постоянных сотрудников ЕЭК.
- Предусмотреть в книжке МДП более подробное описание товаров, перевозимых в соответствии с процедурой МДП.
- Деятельность международной организации, упомянутой в статье 6 Конвенции МДП, по принципу чередования.
- Осуществление мер, направленных на обеспечение транспарентности деятельности международной организации, упомянутой в статье 6 Конвенции МДП.
- Как можно скорее внедрить систему eTIR.
- Обеспечить транспарентность Международного банка данных МДП и предоставить доступ к нему держателям книжек МДП и МСАТ.
- Перевести в цифровой формат базу данных таможенных органов МДП и обеспечить онлайн-доступ к этой информации для всех заинтересованных сторон с необходимыми учетными данными.
- Возможность предоставления предварительной информации о грузе должна быть отражена в Конвенции МДП.
- Следующий шаг – полностью консолидированные и интегрированные ИТ-решения для МДП.

IV. Следующие шаги – план действий

29. На основе рекомендаций экспертов ИСМДП, которые представлены в предыдущем разделе исследования, секретариат разработал план действий. Этот план действий резюмирован на рис. XII.

Рис. XII
План действий



Источник: Секретариат МДП.

30. Этот план действий рассчитан на четыре года и включает два этапа: этап стабилизации, который должен начаться незамедлительно и завершиться примерно в 2022 году, и новый этап роста, который также начнется немедленно параллельно с этапом стабилизации и, как ожидается, начнет давать результаты с 2024 года.

31. Предлагаемые действия распределены на три различные, но взаимосвязанные области: а) модернизация Конвенции МДП; б) эффективное функционирование; в) коммерческое развитие. Секретариат считает, что эти три области охватывают все рекомендации, предложенные экспертами, и представляют собой конкретный план действий, который следует претворить в жизнь. Следует признать, что АС.2 не чужд бюрократизму, а процесс принятия решений является весьма длительным; в этой связи Договаривающимся сторонам необходимо обеспечить поддержку и активное участие в интересах быстрого осуществления предлагаемых мер. Дальнейшие задержки в реформировании и активизации деятельности приведут лишь к еще большему сокращению масштабов использования книжек МДП в будущем.

32. Предлагаемые меры, в частности, включают следующее:

- а) компьютеризация процедуры МДП:
 - і) принятие и осуществление приложения 11;
 - а. подготовка и принятие технических спецификаций международной системы eTIR на основе положений приложения 11;
 - б. выполнение опытных перевозок с применением международной системы eTIR и участием максимально возможного числа национальных центральных таможенных систем до вступления в силу приложения 11, с тем чтобы обеспечить плавный и оперативный переход от бумажной среды к электронной;
 - іі) определение положений Конвенции МДП, которые нуждаются в модернизации:
 - а. проведение исследования, в рамках которого будут проанализированы преимущества других региональных систем с

- целью выявления образцов передовой практики, которые можно было бы реализовать в системе МДП;
- b. выполнение анализа конкретных нужд/потребностей таких стратегически важных географических регионов, как Восточная Азия и страны Африки к югу от Сахары;
 - c. выполнение анализа, в рамках которого будут выявлены конкретные недостатки/слабые стороны Конвенции МДП, включая отзывы представителей отрасли;
 - d. проведение анализа на основе результатов исследования коммерческих возможностей (третья область предлагаемых действий) в целях определения потребностей в поправках к Конвенции МДП;
 - e. по итогам вышеуказанного анализа определить те положения Конвенции, которые нуждаются в модернизации/поправках, подготовить соответствующие предложения по поправкам в рамках АС.2 и приступить к их окончательному принятию;
- b) функционирование системы:
- i) подключение как можно большего числа национальных центральных таможенных систем к Международному банку данных МДП (МБДМДП) с параллельной доработкой модулей МБДМДП и обеспечением его бесперебойного и оперативного подключения к международной системе eTIR;
 - ii) эффективная стыковка международной системы eTIR с такими хорошо отлаженными региональными транзитными системами, как НКТС, транзитная система ЕЭС и т. д.;
 - iii) проведение исследования/анализа с вынесением конкретных рекомендаций по ценообразованию для международной системы eTIR, включая гибкие режимы гарантий, обеспечивающие ее устойчивое функционирование в будущем, а также разработку конкурентоспособной/современной системы, адаптированной к текущим и будущим требованиям рынка;
- c) коммерческое развитие:
- i) следует провести весьма тщательный и подробный стратегический анализ в целях выявления новых рынков для международной системы eTIR/Конвенции МДП, определения Договаривающихся сторон, которым было бы выгодно возобновление функционирования системы МДП, и стран, которым следовало бы стать Договаривающимися сторонами;
 - ii) для пользователей МДП необходимо создать конкурентоспособный пакет услуг, включая eTIR, визовую поддержку для водителей, eSMR и т. д.;
 - iii) необходимы активные совместные усилия (с привлечением других региональных комиссий или региональных организаций?) по введению в действие системы МДП в определенных стратегически важных географических регионах;
- a. расширение географического охвата Конвенции МДП:
- i. Азия: следует активизировать деятельность по содействию присоединению к Конвенции МДП стран Юго-Восточной Азии и большего числа стран Южной Азии для замыкания гарантийной цепи и удвоить усилия по обеспечению функционирования системы при поддержке/вкладе/активном сотрудничестве со стороны таких региональных

- организаций, как ЭСКАТО ООН, АБР, АСЕАН, СААРК, БИМСТЕК и т. д.;
- ii. Ближний Восток и арабские страны Северной Африки: при поддержке ЭСКЗА следует завершить создание гарантийной цепочки в регионе (Ирак?) и провести рабочие совещания с целью помочь региону начать использовать систему МДП на регулярной и систематической основе;
 - iii. страны Африки к югу от Сахары: при поддержке экспертов ЭКА и ЮНКТАД–АСОТД следует определить транспортные коридоры, характеризующиеся высокими объемами торговли, и организовать поездки/семинары и исследования для активизации работы системы в регионе/стимулировать страны к тому, чтобы они присоединились к системе МДП. Сотрудничество с организациями, в ведении которых находятся соответствующие коридоры, имеет решающее значение;
 - iv. Латинская Америка: аналогичный подход следует применять и в Латинской Америке. Для развертывания деятельности в регионе необходимо определить торговый коридор, по возможности с участием стран, уже являющихся Договаривающимися сторонами. Важную роль в этих усилиях сыграла бы МАБР. Большое значение имеют субрегиональные программы сотрудничества. Одним из ключевых партнеров также может стать ЭКЛАК.
 - v. В целом план действий для всех этих регионов должен предусматривать участие региональных комиссий и органов системы Организации Объединенных Наций, а также других региональных организаций, которые будут играть свою роль не только на начальном этапе деятельности, но и на оперативных этапах, что сделает их частью системы МДП и секретариата МДП. Только таким образом можно будет гарантировать долгосрочную устойчивость системы МДП в этих регионах;
- iv) выявление нишевых рынков для внедрения международной системы eTIR:
- a. интермодальные перевозки и логистика: в этой области существуют особые требования, и режим МДП может дать конкретные преимущества. Эти преимущества существуют не для всех географических регионов. Помимо анализа, проводимого в рамках ИСМДП, для рынка интермодальных перевозок и логистики следует подготовить маркетинговый пакет с подробной и обстоятельной информацией для представителей сектора о возможных преимуществах этой системы и попытаться организовать как можно больше реальных опытных перевозок, которые бы позволили продемонстрировать эти преимущества. Анализ интермодальных перевозок должен охватывать все сценарии перевозок, включая перевозки железнодорожным, морским и воздушным транспортом;
 - b. отправления с товарами электронной торговли: в настоящее время в Конвенции МДП не предусматривается ее использование для почтовых услуг, которые в основном регулируются пересмотренной Киотской конвенцией (см. комментарий к статье 3 Конвенции). Однако почтовые услуги претерпели изменения, особенно с развитием электронного бизнеса и электронной торговли, и сегодня с одного континента на другой перевозятся миллиарды отправок, в основном содержащих

товары. Для контроля этих потоков и сокращения масштабов таможенного мошенничества почтовые службы нуждаются в такой глобальной системе, как режим Конвенции МДП и международная система eTIR. Эта коммерческая возможность деятельности нуждается в дальнейшей проработке.

33. ИСМДП следует передать этот план действий на утверждение АС.2, с тем чтобы у секретариата был четкий мандат в плане мер, которые надлежит принять в предстоящие годы для активизации работы системы МДП и увеличения числа выдаваемых книжек МДП/предоставляемых электронных гарантий.
