

Distr.: General
23 January 2013

Original: English and Russian

Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Рабочая группа по таможенным вопросам,
связанным с транспортом**

Сто тридцать третья сессия

Женева, 5–8 февраля 2013 года

Пункт 9 с) iii) предварительной повестки дня

Таможенная конвенция о международной перевозке грузов

с применением книжки МДП (Конвенция МДП 1975 года):

применение Конвенции – применение Конвенции МДП

в Таможенном союзе Беларуси, Казахстана и Российской Федерации

Исследование возможности осуществления внутренних перевозок товаров, находящихся под таможенным контролем, по таможенной территории Таможенного союза

Представлено Министерством транспорта и коммуникаций Республики
Казахстан

**ТОО «Научно-исследовательский институт
транспорта и коммуникаций» ТОО «НИИ ТК»**

**Отчет по научно-исследовательской работе по теме:
«Исследование возможности осуществления
внутренних перевозок товаров, находящихся под
таможенным контролем, по таможенной территории
Таможенного союза»**

г. Алматы, 2012

Исследование

Отчет 15 стр., 6 приложений, 8 источников

Основные термины: МДП, Таможенный союз, Конвенция МДП, транзит, обеспечение.

Объектом исследования является применение книжек МДП для осуществления внутренних перевозок товаров, находящихся под таможенным контролем, по таможенной территории Таможенного союза, когда перевозка с применением книжки МДП начинается в таможене отправления одного государства Таможенного союза и заканчивается на территории другого государства Таможенного союза.

Цель работы – оценить последствия для Республики Казахстан от выполнения внутренних перевозок МДП на территории Таможенного союза.

Методы исследования – системный анализ, сравнительный анализ, экспертная оценка.

Данным исследованием рассмотрены и обоснованы вопросы правомерности применения книжек МДП и положений Конвенции МДП для вышеуказанных внутренних перевозок по территории Таможенного союза, описаны основные существующие в Таможенном союзе способы предоставления обеспечения уплаты таможенных пошлин и налогов, проведен сравнительный анализ затрат и выгод автоперевозчиков Казахстана от доставки грузов по территории Таможенного союза по процедуре МДП и другие сопутствующие вопросы в области международных перевозок.

На основании проведенного анализа сделаны следующие выводы:

- На территории Таможенного союза наиболее эффективной и целесообразной мерой обеспечения таможенного транзита является система МДП, которая позволяет таможенным органам, национальным ассоциациям и автоперевозчикам в значительной степени повысить эффективность мер по управлению рисками. Кроме того использование системы МДП способствует снижению затрат на выполнение перевозок.
- В соответствии со ст.48 и 49 Конвенции МДП однозначно допускается применение данной Конвенции для внутренних перевозок на территории Таможенного союза.

Данные выводы необходимо учесть в рамках принятия Соглашения Договаривающихся сторон об особенностях применения Таможенной Конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП 1975 года на единой таможенной территории Таможенного союза с учетом упомянутых выше принципов.

Основной пользователь информацией данного отчета – Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан.

Содержание

1. Введение
2. Практика применения автоперевозчиками Казахстана книжек МДП при международных перевозках
3. Обоснование правомерности применения книжек МДП для внутренних перевозок товаров, находящихся под таможенным контролем, по территории Таможенного союза
4. Меры обеспечения соблюдения таможенного транзита и способы обеспечения уплаты таможенных пошлин и налогов в Таможенном союзе
5. Сравнительный анализ затрат автоперевозчиков Казахстана при перевозке грузов по территории Таможенного союза на оплату различных видов обеспечения таможенного транзита. Экономическая эффективность применения книжек МДП
6. Дополнительные преимущества системы МДП в области управления рисками.
7. Заключение

Приложения:

1. Письмо Департамента автомобильного транспорта Минтранскома РК
2. Отчетные данные КТК МФ РК за 2009 - 2011 годы на 4 листах
3. Количество выполненных рейсов из КНР транзитом через Республику Казахстан по системе МДП
4. Письмо МСАТ от 18 января 2012 года
5. Счета – фактуры по оплате таможенного сопровождения на 3 листах
6. Справка о стоимости книжек МДП

Список использованных источников:

- 1) Справочник по Конвенции МДП – Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП 1975 г.) – Нью-Йорк и Женева, 2010.
- 2) Таможенный кодекс Таможенного союза
- 3) Журнал «Международные автомобильные перевозки Казахстана» за 2005-2012гг.
- 4) Таможенный кодекс Республики Казахстан
- 5) Обеспечение уплаты таможенных платежей. Перечень документов (электронный ресурс)
- 6) Бекмагамбетов М. М. Автомобильный транспорт Казахстана: этапы становления и развития. Алматы: ТОО «Print-S», 2008, 456с.
- 7) Письмо ООО «Пепеляев Групп» «О возможности применения процедуры МДП для перевозок товаров, находящихся под таможенным контролем, между государствами – членами Таможенного союза в рамках ЕврАзЭС»
- 8) Отчет о научно-исследовательской работе «Оценка положительных и отрицательных последствий (рисков) для Республики Беларусь от осуществления «внутренних перевозок МДП» в рамках территории Таможенного союза» (ГНУ НИЭИ), Минск 2012

Исследование возможности и последствий применения книжек МДП для осуществления внутренних перевозок товаров, находящихся под таможенным контролем, по таможенной территории Таможенного союза

1. Введение

Данное исследование выполнено ТОО «Научно - исследовательский институт транспорта и коммуникаций» по заданию Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан (приложение 1) с целью предоставления дополнительного обоснования правомерности и преимуществ применения книжек МДП при осуществлении внутренних перевозок товаров, находящихся под таможенным контролем, между таможенными органами, расположенными на таможенной территории Таможенного союза.

Как известно, международные автомобильные перевозки связаны с необходимостью пересечения территорий разных государств, при которых соответствующие таможенные органы применяют свои национальные системы контроля и таможенные процедуры. Эти процедуры и правила в каждой стране имеют свои особенности. Однако традиционно они предусматривают досмотр груза на границе и представление различных способов обеспечения, гарантирующих уплату соответствующих налогов, пошлин и сборов во время транзита груза через территорию данной страны. Подобные действия, применяемые по отношению к товарам в каждой стране транзита, приводят к задержкам, вынужденным простоям транспортных средств, вмешательствам в процессы перевозок и, в конечном счете, к немалым дополнительным непроизводительным расходам. Данные проблемы успешно решаются при осуществлении международных перевозок товаров на основе принципов Конвенции МДП.

В связи с созданием Таможенного союза (Казахстан, Россия, Белоруссия) возникли определенные вопросы относительно правомерности и особенностей применения книжек МДП на таможенной территории Таможенного союза, особенно при выполнении внутренних перевозок грузов, находящихся под таможенным контролем, что важно не только для Казахстана, но и для Таможенного союза в целом.

При этом необходимо отметить, что объем таких международных перевозок по территории Таможенного союза постоянно нарастает.

По данным КазАТО объемы внутренних перевозок между Казахстаном и Белоруссией, Казахстаном и Россией за 2011 год приведены ниже.

<i>Страна</i>	<i>Экспорт</i>		<i>Импорт</i>	
	<i>Количество рейсов</i>	<i>Вес в тоннах</i>	<i>Количество рейсов</i>	<i>Вес в тоннах</i>
Россия	2850	57000	3200	48000
Беларусь	50	1000	750	11250

Таким образом, на сегодняшний день существует явная необходимость упрощения таможенных процедур для вышеуказанных

перевозок, которые должны быть не усложненными для таможенных органов и не обременительными для перевозчиков.

2. Практика применения автоперевозчиками Казахстана книжек МДП при международных перевозках

Как известно, Казахстан присоединился к Конвенции МДП более 17 лет назад (12.05.1995 г.) указом Президента, имеющего силу Закона. За эти годы накоплен большой опыт применения условий и принципов данной Конвенции.

Казахстаном подписано более сорока двухсторонних межправительственных соглашений в области автомобильного транспорта, в соответствии с которыми осуществляются регулярные взаимовыгодные международные перевозки грузов между Казахстаном и большинством стран Европы и Центральной Азии. При этом автотранспортными операторами только в европейские страны ежегодно выполняются десятки тысяч рейсов (приложение 2), что стало возможным исключительно благодаря применению системы МДП, которая с внедрением SafeTIR и TIR-EPD обеспечивает еще более высокую сохранность и повышенную скорость доставки грузов.

Следует отметить, что казахстанские торговые партнеры находятся в громадном удалении от основных контрагентов, перевозки для которых осуществляются транзитом через многочисленные государственные границы, в том числе в государствах, членах Таможенного союза. Без применения книжки МДП большие издержки, включая издержки по таможенному оформлению, сделали бы такие международные перевозки нерентабельными и малоэффективными. 10–15 процентов этих перевозок – мультимодальные. Грузы из стран Западной Европы и других частей света доставляются в морские порты России и терминалы, расположенные вдоль западной границы Таможенного союза. Далее часть этих грузов доставляется автотранспортом в Казахстан.

Аналогично, при перевозке грузов из КНР казахстанские автотранспортные средства производят загрузку на территории КНР и по внутрикитайской транзитной процедуре доставляют груз на территорию Казахстана через пять таможенных переходов, при этом на территории Казахстана открывается книжка МДП и на условиях Конвенции МДП грузы доставляются транзитом через Казахстан во многие страны Европы и Азии, включая Россию и Беларусь (приложение 3).

Возможность оформления книжек МДП для осуществления таких перевозок сокращает время и транспортные расходы и, следовательно, предоставляет преимущества для автотранспортной отрасли и торговли не только Казахстана, но и всего Таможенного союза.

Более того, это позволяет автотранспортным отраслям Казахстана и других стран Таможенного союза поддерживать и увеличивать свою конкурентоспособность по сравнению с другими видами транспорта.

Учитывая данную динамику необходимость дальнейшего уменьшения административных барьеров для автомобильных перевозок по территории Таможенного союза растет, в том числе путем применения книжек МДП для перевозок товаров, находящихся под таможенным контролем, между таможенными органами расположенными в пределах таможенной территории Таможенного союза.

3. Обоснование правомерности применения книжек МДП для внутренних перевозок товаров, находящихся под таможенным контролем, по территории Таможенного союза.

В юридическом заключении, выполненном ООО «Пепеляев групп» от 28 февраля 2011 года «О возможности применения процедуры МДП для перевозок товаров, находящихся под таможенным контролем, между государствами – членами Таможенного союза в рамках ЕврАзЭС убедительно доказана возможность применения книжки МДП для внутренних перевозок.

Так, исходя из положений статей 48 и 49 Конвенции МДП, согласно которым ни одно из постановлений Конвенции не исключает права Договаривающихся сторон, образовавших в данном случае Таможенный союз в рамках Евразийского экономического сообщества, применять особые правила в отношении перевозок по книжкам МДП при условии, что такие правила не ограничивают льготы, предусмотренные Конвенцией, и не препятствуют применению больших льгот, которые Договаривающиеся стороны представляют на основании соответствующих соглашений его участников.

С учетом положений Конвенции МДП и Таможенного кодекса Таможенного союза использование книжки МДП для перевозок товаров под таможенным контролем допускается в следующих случаях:

а) если перевозка начинается и (или) заканчивается за пределами таможенной территории Таможенного союза;

б) если перевозка между двумя пунктами, расположенными на таможенной территории Таможенного союза, осуществляется через территорию другого государства, не являющегося членом Таможенного союза;

в) если перевозка начинается в пункте прибытия на территорию одного государства - члена Таможенного союза и завершается в пункте назначения другого государства – члена Таможенного союза без пересечения таможенной границы Таможенного союза, а также если перевозка осуществляется между двумя внутренними таможенными органами Таможенного союза.

Отмеченные в этих пунктах области возможного практического применения книжки МДП находятся в полном соответствии с содержанием положений статьи 2 Конвенции МДП, которая «касается перевозки грузов, осуществляемой с пересечением одной или нескольких границ от таможенного места отправления одной из Договаривающихся сторон до таможенного места назначения другой Договаривающейся стороны». Государственные же границы между Казахстаном, Беларусью и Россией не ликвидированы.

Исходя из изложенного, ТОО «НИИТК» считает, что положения Конвенции МДП правомерно применять при внутренних перевозках товаров иностранного происхождения по таможенной территории Таможенного союза без каких-либо изъятий или ограничений, включая случай, когда перевозка начинается в пункте прибытия на территорию одного государства – члена Таможенного союза и завершается в пункте назначения другого государства – члена Таможенного союза без пересечения внешней границы этого союза, а также если перевозка осуществляется между двумя внутренними таможенными органами Таможенного союза.

4. Меры обеспечения соблюдения таможенного транзита и способы обеспечения уплаты таможенных пошлин и налогов в Таможенном союзе

Статья 217 Таможенного кодекса Таможенного союза определяет несколько мер обеспечения таможенного транзита при перевозке грузов по территории Таможенного союза. К этим мерам обеспечения относятся:

- обеспечение уплаты таможенных пошлин и налогов;
- таможенное сопровождение;
- установление маршрута перевозки товаров.

Уплата таможенных пошлин и налогов на основании статьи 86 Таможенного кодекса Таможенного союза может обеспечиваться следующими способами:

- денежными средствами (деньгами);
- банковской гарантией;
- поручительством;
- залогом имущества;
- договор страхования.

При этом плательщик вправе выбрать любой из этих способов обеспечения уплаты таможенных налогов и пошлин.

Более того, в соответствии с пунктом 2.3 статьи 217 Таможенного кодекса Таможенного союза не требуется предоставление обеспечения уплаты таможенных пошлин, налогов, в том числе, если это определено международными договорами. К таким международным договорам относится Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП. Как было отмечено выше перевозка товаров с применением книжки МДП в настоящее время является наиболее применяемой и популярной у международных автоперевозчиков.

Как известно, книжка МДП подтверждает предоставление гарантийным объединением гарантии в отношении уплаты сумм таможенных пошлин, налогов, процентов за просрочку (пеней) в отношении товаров, перевозимых держателем книжки МДП. Ответственность в отношении уплаты таможенных пошлин, налогов, процентов за просрочку (пеней) возникает у гарантийного объединения государства-члена Таможенного союза, на территории которого начинается операция МДП, с момента принятия книжки МДП к оформлению национальным таможенным органом.

На основании положений пункта 3 статьи 8 Конвенции МДП на таможенной территории Таможенного союза установлен единый максимальный размер суммы по одной книжке МДП, уплаты которой можно требовать в соответствии с гарантией, предоставленной гарантийным объединением.

На основании положений Конвенции МДП такое гарантийное покрытие за каждую книжку МДП в размере 60 000 евро предоставляется международной гарантийной цепью для любых перевозок грузов, находящихся под таможенным контролем, включая внутренние перевозки таких грузов, прибывающих любым видом транспорта на территорию Таможенного союза, между любыми таможенными органами, расположенными в государствах – членах Таможенного союза.

5. Сравнительный анализ затрат автоперевозчиков Казахстана при перевозке грузов по территории Таможенного союза на оплату различных видов обеспечения таможенного транзита. Экономическая эффективность применения книжек МДП

Ниже приведен выполненный сравнительный анализ стоимости обеспечения таможенного транзита при внутренних перевозках грузов по нескольким наиболее характерным маршрутам с применением книжки МДП и без ее применения.

А. Маршрут от Бреста (РБ) до Караганды (РК)

Рассмотрим случай перевозки по данному маршруту с мерой обеспечения таможенного сопровождения и поручительства третьих лиц.

Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 04.07.2006 г. № 829 установлен тариф в размере 0,5 долларов США по курсу Национального Банка Республики Беларусь за один километр пробега каждого сопровождаемого транспортного средства.

Расстояние от Бреста до Смоленска составляет 710 км. Соответственно стоимость сопровождения определится в размере 355 долларов США.

Ставки на таможенное сопровождение по территории России определены Приказом ГТК РФ № 1268 от 22 января 2003 г.) в следующих размерах:

- до 50 км. – 2000 руб.
- от 51 до 100 км – 3000 руб.
- от 101 до 200 км – 4 000 руб.
- свыше 200 км – 1000 руб. за каждые 100 км,
но не менее 6000 руб.

Расстояние от Смоленска до Троицка (граница РК) составляет 2405 км. Стоимость сопровождения 31005 рублей РФ, или 1 тысяча долларов США (по курсу на 28.10.12 г.). На самом деле, таможенное сопровождение силами таможни в РФ не обеспечиваются. С 2009 г. таможенные органы ФТС РФ требуют поручительство от организации РОСТЭК. За предоставление поручительства с перевозчика взимается плата в зависимости от стоимости товара. В подтверждение прилагаем квитанции, оплаченные казахстанскими перевозчиками в 2010-2011 гг. (три счета: от 15.03. 2011г.; от 03.02.2010 года; от 15.03. 2011 г.) (приложение 5). В среднем стоимость одного поручительства 1300 долларов США.

Ставки таможенных сборов по территории Казахстана утверждены Постановлением Правительства РК от 21.01.2011 г. № 24.

- 11 евро на расстояние до 50 км
- 16 евро на расстояние от 50 до 100 км
- 26 евро на расстояние от 100 до 200 км
- 128 евро на расстояние от 200 до 400 км

178 евро на расстояние от 400 до 600 км
 283 евро на расстояние от 600 до 800 км
 385 евро на расстояние от 800 до 1000 км
 523 евро на расстояние от 800 до 1500 км
 743 евро на расстояние от 1500 до 2000 км
 878 евро на расстояние от 2000 до 2500 км.

Расстояние от Троицка до Караганды – 1050 км. Отсюда, таможенное сопровождение по территории Казахстана составляет 523 евро, или 682 долларов США. Таким образом, общая стоимость таможенного сопровождения на внутренней перевозке по территории Таможенного союза от Бреста до Караганды по действующим тарифам составляет 1355 долларов США плюс 523 евро (всего 2040 долларов США, а в случае поручительства РОСТЭК по территории РФ – 1655 долларов США плюс 523 евро (всего 2340 долларов США).

В. Маршрут из Коргаса (РК) в Москву (РФ)

Рассмотрим вариант перевозки товаров из Коргаса (РК на границе КНР) в Москву транзитом через Казахстан с использованием таможенного сопровождения и поручительства третьих лиц. Расстояние от Коргаса до Кайрака (граница РФ) 2275 км, а от Троицка до Москвы 2010 км. При этом погранпереходы Троицк (РФ) и Кайрак (РК) находятся на одной трассе. Исходя из выше приведенных данных стоимость таможенного сопровождения составляет: – по Казахстану 878 евро и по России 27100 рублей или 874 долларов США, а всего 1777 долларов США.

В то же самое время, затраты автоперевозчиков по перевозке грузов по тем же самым маршрутам, но по системе МДП, значительно меньше, и по обоим маршрутам (Брест – Караганда и Коргас – Москва) составляет 107,42 долларов США (приложение 6).

Сравнительный анализ затрат автоперевозчиков Казахстана при различных способах обеспечения внутренних международных перевозок по территории Таможенного союза

<i>Показатели</i>	<i>Восточное направление (Брест-Караганда)</i>	<i>Западное направление (Коргас-Москва)</i>	<i>Итого:</i>
1. Количество выполненных рейсов за 2011 год (по данным КазАТО)	750	2850	3600
2. Расходы на 1 рейс на сопровождение (поручительство) в долларах США:			
2.1 Белоруссия			
2.2 Россия (поручительство)	355	–	–

<i>Показатели</i>	<i>Восточное направление (Брест-Караганда)</i>	<i>Западное направление (Коргас-Москва)</i>	<i>Итого:</i>
2.3 Казахстан	1000 (1300)	874 (1300)	–
	682	1146	–
2.4 Итого::	2037	2020	–
3. Расходы на 1 рейс по Системе TIR	107,42	107,42	–
4. Удорожание от осуществления сопровождения вместо системы TIR:			
4.1. На 1 рейс в долларах США (стр. 2.4 – стр.3)	1929,58	1912,58	1916,1
44.2. Всего тысяч долларов США (стр. 4.1 x стр. 1)	1447,2	5450,9	6898,1

Считаем необходимым отдельно рассмотреть выбор мер обеспечения таможенного транзита по маршрутам - морские порты РФ – Казахстан, включая маршрут – м/п Санкт-Петербург (РФ) – г. Караганда (РК). Груз бананы из Эквадора.

По информации казахстанских оптово-торговых компаний ТОО «Албана» (г. Алматы), ТОО «Сава» (г. Астана), ТОО «Пэтформ» (г. Уральск) вместо книжки МДП Балтийская таможня предлагает обеспечивать таможенный транзит следующим образом. Казахские импортеры (или автоперевозчики) должны открывать депозитные счета в размере от 50 тыс. до 150 тыс. евро. При этом оформление поручительства по каждой перевозке обходится в 500–800 долларов США. Стоимость же одной книжки МДП, как указано выше, составляет 107,42 доллара США. Отсюда следует, что предложенные меры обеспечения уплаты таможенных пошлин по сравнению с системой МДП значительно ухудшают условия и приводят к удорожанию перевозки грузов и стоимости продукции.

В результате перевозки бананов, поставляемых из Эквадора через морские порты России в Казахстан, сократились вдвое (приложение 2). Многие торговые компании (например, ТОО «Албана») разорились.

Данные, приведенные в аналитической таблице на странице 10, а также расчеты по перевозке бананов из м/п Санкт-Петербург – Караганда убедительно показывают преимущества системы МДП в сравнении с другими мерами обеспечения таможенного транзита.

В случае применения таможенными службами Беларуси и России в качестве способов обеспечения при внутренних перевозках по территории Таможенного союза таможенного сопровождения (а Россией – также поручительства третьих лиц) соответственно возрастают расходы автоперевозчиков (импортеров) **на выполнение каждого рейса в среднем на 1916 долларов США, а в целом при обеспечении перевозок только по направлениям Брест-Караганда и Коргас-Москва – до 7 млн. долларов США в год.**

6. Дополнительные преимущества системы МДП в области управления рисками

Эффективность системы МДП, по сравнению с другими мерами обеспечения транзита, в значительной степени возросла с внедрением SafeTIR МСАТ в режиме реального времени, которая предоставляет таможенным органам и национальным ассоциациям подробную информацию о книжке МДП и ее держателе, и представляет собой одну из мер по управлению рисками, необходимых для обеспечения безопасности системы МДП.

Система SafeTIR позволяет в режиме онлайн проверять статус и действительность каждой книжки МДП в любой момент в режиме реального времени. Информация о частичном или полном прекращении операции МДП (соответственно доставке товаров) передается таможенными органами каждой Договаривающейся стороны Конвенции МДП в МСАТ. После поступления информации в МСАТ данные становятся доступными в электронном виде в реальном времени для всех участников системы МДП (таможенных органов, выдающих и гарантийных объединений, транспортных операторов).

Наличие данной технологии в рамках системы МДП, предоставляет дополнительные преимущества для таможенных органов государств-членов Таможенного союза по сравнению с использованием процедуры таможенного транзита и мер обеспечения Таможенного союза.

Повышению эффективности системы МДП, ее компьютерной безопасности способствуют также предварительное электронное декларирование TIR-EPD, которое позволяет держателям книжек МДП направлять информацию по перевозке МДП, а таможенным органам применять меры управления рисками задолго до прибытия транспортного средства на таможню. Использование этого приложения в режиме онлайн является бесплатным для держателей книжек МДП и соответственно дает возможность перевозчику экономить время, деньги и без вмешательства третьих лиц напрямую отправлять ПЭИ.

Если бы перевозчики по системе МДП использовали услуги таможенных брокеров (РУП «Белтаможсервис», ФГУП «Ростэк», АО «Акцепт-Терминал») по направлению электронной информации это привело бы к значительному удорожанию общей стоимости перевозки. TIR-EPD МСАТ в настоящее время используется 44-мя казахстанскими операторами.

По данным КазАТО за 2011 год из стран ЕС казахстанскими перевозчиками было выполнено в Казахстан и в обратном направлении 12,6 тысяч поездок с использованием книжек МДП. При этом затраты на оформление транзитной декларации на внешних границах Таможенного союза составили 466,2 тысячи Евро (12,6 тысяч рейсов x 37 евро), где 37 евро – стоимость оформления таможенной декларации таможенными брокерами).

При использовании на этих перевозках TIR-EPD необходимость данных затрат не возникало бы. Обе системы (Safe TIR и TIR-EPD) показали свою эффективность как для таможенных органов, так и для транспортных операторов, обеспечивают таможенные органы Таможенного союза конкретными и эффективными инструментами управления рисками и не требуют финансовых затрат со стороны государств-участников Таможенного союза, которые потребовались бы для внедрения и эксплуатации любой другой системы.

7. Заключение

Проведенные исследования позволяют сделать следующие выводы:

1. На территории Таможенного союза наиболее эффективной и целесообразной мерой обеспечения таможенного транзита является система TIR, которая позволяет таможенным органам, национальным ассоциациям и автоперевозчикам в значительной степени повысить эффективность мер по управлению рисками. Кроме того использование системы МДП способствует снижению затрат на выполнение перевозок.

2. В соответствии со ст. 48 и 49 Конвенции МДП однозначно допускается применение данной Конвенции для внутренних перевозок на территории Таможенного союза.

3. Исходя из сказанного, считаем необходимым ускорить принятие Соглашения Договаривающихся сторон об особенностях применения Таможенной Конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП на единой Таможенной территории Таможенного союза с учетом упомянутых выше принципов.

**Президент научно-исследовательского
Института транспорта и коммуникаций (ТОО «НИИ ТК»),
доктор технических наук, академик
международной Академии транспорта**

М. М. Бекмагамбетов
