**Конвенции и соглашения ООН в области транспорта как инструмент расширения транзитного потенциала**

**Выступление на VII Международном форуме «Транспортно-транзитный потенциал»**

**Санкт-Петербург,**

**9 сентября 2014**

*Дмитрий Юрьевич Чельцов*

*Генеральный делегат,*

*Глава Постоянного представительства IRU в Евразии*

*Слайд 1 (заставка)*

Уважаемый господин Председатель,

Уважаемые дамы и господа,

Позвольте мне от имени Международного союза автомобильного транспорта и одновременно от Комитета по транспорту и таможне Ассоциации Европейского бизнеса в РФ АЕБ), приветствовать всех участников Седьмого Международного форума «Транспортно-транзитный потенциал».

Благодаря своему географическому положению, Российская Федерация обладает уникальным транзитно-транспортным потенциалом, рациональное использование которого открывает широкие возможности для развития бизнеса и привлечения инвестиций, что является важным фактором социально-экономического развития страны.

Автомобильный транспорт является одним из самых динамично развивающихся и рыночно ориентированных видов транспорта. Автомобили обеспечивают слаженную работу других видов транспорта, предприятий производства и реализации продукции, сферы услуг.

*Слайд 2 (Соглашения и конвенции ООН - основа гармонизированного развития автотранспорта, транзита и евроазиатских связей)*

Как показывает международная практика, широкое внедрение автомобильного транспорта в систему международных перевозок и транзита стало возможным благодаря внедрению единых стандартов, правил и технологий, зафиксированных в многосторонних соглашениях и конвенциях ООН.

В настоящее время Конвенции ООН устанавливают стандарты и рекомендации в таких ключевых областях как:

* инфраструктура автодорог;
* дорожное движение, знаки и сигналы;
* конструкция транспортных средств и их оборудования;
* процедуры пересечения границ;
* договорно-правовое оформление автомобильных перевозок;
* перевозки опасных и скоропортящихся грузов.

По данным Европейской экономической комиссии ООН на 1 сентября 2014 года из общего числа присоединений к транспортным соглашениям и конвенциям примерно ¾ приходится на **27 актуальных соглашений и конвенций, регулирующих автомобильный транспорт**. В них, так или иначе, участвуют **144 государства мира**, что еще раз доказывает признание преимуществ использования унифицированных стандартов и технологий перевозок в условиях глобализации.

Российская Федерация является одним из активных участников системы конвенций ООН в области автомобильного транспорта, принимает участие в разработке международных правовых инструментов в рамках ООН и является признанным лидером развития евроазиатских транспортных связей.

*Слайд 3 (Наиболее важные конвенции ООН в области международных перевозок и транзита)*

Среди 27 соглашений и конвенций ООН, касающихся автотранспорта, 4 являются основополагающими с точки зрения развития международных перевозок и транзита. Они касаются системы таможенного транзита, использования гармонизированных накладных, процедур пересечения границ и работы экипажей транспортных средств. Российская Федерация и практически все соседние страны являются участниками этих основополагающих конвенций ООН.

*Слайд 4 (Членские ассоциации IRU)*

Международный союз автомобильного транспорта, членами которого являются 170 ассоциаций автотранспортного бизнеса из 74 государств на 5 континентах, является уполномоченным ООН органом по реализации и эффективному применению Конвенции МДП 1975 года.

 *Слайд 5 (Соглашения и конвенции ООН - основа гармонизированного развития автотранспорта, транзита и евроазиатских связей) (2)*

МСАТ, на регулярной основе, проводит мониторинг применения соглашений и конвенций ООН в сфере автомобильного транспорта, в том числе в странах СНГ. Основной вывод проведенных исследований заключается в том, что повышение уровня гармонизации процедур и законодательства в области таможни и транспорта, неизбежно способствует снижению транспортных издержек в цене внешнеторговых товаров.

В странах Европы, которые практически полностью гармонизировали свое законодательство с требованиями конвенций ООН, шаг за шагом создана высокоэффективная и интегрированная транспортная система. При этом последовавший рост эффективности автомобильного транспорта стимулировал структурные изменения в экономике и торговле.

*Слайд 6 (МДП - Система международного таможенного транзита)*

Система международных дорожных перевозок, основанная на Конвенции МДП 1975 года, позволяет упрощать и обеспечивать надежность транзита за счет перевозки грузов в автотранспортных средствах и контейнерах под таможенными печатями и пломбами транзитом по территории стран без проверок на границе на основе использования единого признанного и согласованного документа – книжки МДП.

Система МДП позволяет существенно сократить время ожидания на пограничных переходах, повысить безопасность, снизить расходы и повысить эффективность международных автоперевозок во многих районах мира. Она рационализирует процедуры пересечения границ за счет выполнения таможенных формальностей не на самой границе, а в месте отправления и назначения, гарантируя выплату таможенных налогов и сборов и бесплатного предоставления интерактивной системы предварительного информирования.

*Слайд 7 (На глобальном уровне МДП расширяет свои границы и открывает новые возможности для международной торговли)*

Сегодня система МДП расширяет свои границы и открывает новые возможности для международной торговли. Такие страны как Китай, Саудовская Аравия, Пакистан и Индия уже выразили свою заинтересованность в присоединении к системе МДП с целью использования ее преимуществ.

В настоящее время Китайская Народная Республика завершает внутренние процедуры согласования и готовится объявить о своем присоединении к Конвенции МДП 1975 года в ближайшие месяцы.

Еще одним важным событием, которое приведет к дальнейшему упрощению международных перевозок и транзита, должно стать внедрение электронной книжки МДП. В настоящее время МСАТ совместно с Европейской комиссией ООН реализуют пилотный проект «eTIR» по использованию электронной книжки МДП в Турции.

*Слайд 8 (Барьеры , препятствующие развитию международных автомобильных перевозок и транзита между Европой и Азией)*

До недавнего времени (до середины 2013 года) использование Россией преимуществ, зафиксированных в международных соглашениях и конвенциях, являлось одним из драйверов устойчивого роста объемов перевозок, выполненных российским автотранспортным бизнесом.

При этом гармонизация российского законодательства с нормами Конвенций ООН, а также последовательная интеграция в мировую транспортную систему являются одними из главных приоритетов Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года, направленных, в первую очередь, на создание безопасного и доступного транспорта, повышение его вклада в экономический рост и увеличение экспорта транспортных услуг.

Тем не менее, в сфере международных автомобильных перевозок грузов, продолжают сохраняться как физические так и нефизические барьеры, препятствующие реализации транзитного потенциала России.

К физическим барьерам можно отнести несоответствие дорог международным стандартам качества, отсутствие элементов безопасной и качественной придорожной инфраструктуры, нехватка мощностей международных автомобильных пунктов пропуска.

Комплекс вопросов состояния и развития национальной транспортной инфраструктуры с большим вниманием обсуждался на прошедшем 09.10.2014 г. под председательством Президента РФ заседании Президиума Госсовета в Новосибирске.

К барьерам нефизического характера могут быть отнесены: разрешительная система осуществления международных автоперевозок, недостаточно гармонизированные процедуры при пересечении границ, и т.п. **К сожалению, мы вынуждены констатировать, что влияние нефизических барьеров в сфере международных автомобильных перевозок в последнее время существенно возросло, что привело к увеличению транспортной составляющей в цене российских внешнеторговых операций.** Ситуация с применением Конвенции МДП, о чем я подробнее остановлюсь ниже, является подтверждением сказанному.

Представляется очевидным, что одного лишь присоединения к конвенциям ООН недостаточно. Ключевым вопросом является выполнение принятых на себя обязательств и **обеспечение соответствия национального законодательства и нормативной правовой базы требованиям, заложенным в этих конвенциях**.

*Слайд 9 (Комментарии бизнеса о проблемах действия Конвенции МДП в России)*

Неоднозначность ситуации с применением Конвенции МДП на территории России вызывает серьезную озабоченность представителей бизнес-сообществ и транспортных операторов. Ограничения по применению Конвенции действуют, несмотря на отсутствие каких либо правовых актов, ограничивающих применение системы МДП в Российской Федерации.

Единичные случаи, когда книжки МДП по настоянию перевозчиков принимались для оформления транзита при ввозе товара в Российскую Федерацию, связаны с обязательным проведением 100%-го таможенного досмотра товаров, который является мерой по минимизации риска .

В тех случаях, когда таможенными органами применялась такая мера, процедуры, связанные с таможенным досмотром, занимали 3 - 8 дней, что в свою очередь приводило к неоправданным расходам перевозчиков, задержкам к поставке товаров получателям, дополнительной нагрузке на таможенные органы.

В последнее время многие импортеры настаивают на неиспользовании книжек МДП при планировании транспортных операций, чтобы исключить неизбежные задержки при доставке товаров и сопутствующие дополнительные издержки.

*Слайд 10 (Исследования о неприменении МДП в России)*

По результатам исследований, например, “Copenhagen Economics”, установлено, что пользование совокупностью услуг, связанных с получением национального поручительства превышает стоимость книжки МДП в 3-7 раз. При этом зафиксированы случаи, когда стоимость дополнительных услуг превышала стоимость книжки МДП в 10-30 раз.

При этом значительно страдает транзитный потенциал России. Хотел бы привести один пример. По данным Ассоциации международных автомобильных перевозчиков Азербайджана до 2013 года доставка грузов между Азербайджаном и Европой осуществлялись на 90% транзитом через Россию, на 10% - обходными маршрутами по коридору ТРАСЕКА. С введением ограничений использования книжек МДП в России ситуация изменилась на противоположную. В настоящее время 90% всех грузов между Азербайджаном и странами Европы идут по коридору ТРАСЕКА в обход России и лишь 10% - через территорию нашей страны.

В обстановке действующих ограничений по применению международного договора Российской Федерации, создаются более выгодные и исключительные условия для вновь созданных компаний, занимающихся выдачей поручительств.

Вместе с тем, членство Российской Федерации в Конвенции МДП 1975 г. предполагает непрерывное и равноправное ее применение на своей территории.

Представители бизнес-сообщества разделяют мнение экспертов о том, что ограничения и риск невозможности применения Конвенции МДП в Российской Федерации необоснованно затрудняют международные автомобильные перевозки и ведение иных смежных видов предпринимательской деятельности, способствует росту затрат бизнеса на приобретение и предоставление российским таможенным органам обеспечения уплаты таможенных пошлин и налогов при оформлении процедур таможенного транзита иностранных товаров, поскольку объективно гарантии по книжкам МДП имеют наименьшую стоимость по сравнению с иными способами обеспечения уплаты таможенных пошлин, налогов, применяемых при таможенном транзите.

Прежде чем проинформировать Вас о позиции членов Ассоциации Европейского Бизнеса (АЕБ) по вопросу применения Конвенции МДП в Российской Федерации, хотел бы напомнить, что Ассоциация Европейского Бизнеса была основана в 1995 году. Эта некоммерческая организация объединяет более 630 компаний из стран Евросоюза и России. Среди членов ассоциации - крупные многонациональные корпорации, предприятия малого и среднего бизнеса. АЕВ представляет примерно 67% от общего объема прямых иностранных инвестиций в экономику Российской Федерации. Комитет по транспорту и таможне АЕВ на протяжении многих лет проводит активную работу по совершенствованию и гармонизации законодательства в таможенной и транспортной сфере.

По мнению членов Комитета АЕВ снятие ограничений по применению Конвенции МДП на всей территории России и активная работа по совершенствованию положений Конвенции МДП в рамках Европейской Экономической Комиссии ООН с участием ФТС России и Министерства транспорта будут способствовать развитию международных автомобильных перевозок и эффективной реализации транспортно-логистического и транзитного потенциала на национальном и глобальном уровне.

*Слайд 11 (Соглашение ШОС и перспективы развития автоперевозок и транзита на обширном пространстве между Китаем и Европой)*

Сегодня складываются благоприятные условия для развития автоперевозок и транзита на обширном пространстве между Европой и Китаем. В 2014 году произошли 2 ключевых события, которые, позволят увеличить в будущем вклад автомобильного транспорта в реализацию транзитного потенциала России:

* Во-первых, это подписание 29 мая 2014 года в Астане **Договора о создании Евразийского экономического союза**, в котором будет сформирован общий рынок автотранспортных услуг и единое транзитное пространство. Все это, включая создание скоростного автодорожного коридора Западная Европа – Западный Китай, а также устранение барьеров внутри Союза, позволит наращивать объемы международных автомобильных перевозок на большие расстояния.
* Во-вторых, это подписание 2 сентября 2014 года в Душанбе **Межправительственного соглашения ШОС о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок**. Подписание и вступление в силу этого соглашения создает правовой механизм развития перевозок грузов в Китай и из Китая, начиная с 2017 г.

*Слайд 12 (Географический охват Конвенции МДП)*

Расширение границ применения конвенций и соглашений ООН, и прежде всего Конвенции МДП, свидетельствует о жизнеспособности, востребованности и признании эффективности этих международных инструментов.

Многие региональные и национальные проекты, в том числе реализация Договора о евразийском экономическом союзе, а также Соглашения ШОС, будут зависеть от того насколько нормы и стандарты, заложенные в Конвенциях ООН, действуют и будут действовать на всем евроазиатском пространстве.

Расширение географического охвата Конвенции МДП на Восток предоставляет новые уникальные возможности для увеличения международных автомобильных перевозок и транзита между Китаем и зарубежными странами. Уверен, что отечественная транспортная отрасль заинтересована в том, чтобы российские перевозчики полноправно участвовали в этих перевозках с применением книжек МДП.

В заключение, я хотел бы еще раз поблагодарить организаторов за возможность выступить на этом важном форуме, результаты которого, уверен, окажут реальное содействие реализации стратегических задач России в области транспортной политики.

Спасибо за внимание!