

## Использование системы МДП во внешней торговле ЕАЭС

**Константин Владимирович ХОЛОПОВ,**  
доктор экономических наук, профессор,  
Всероссийская академия внешней торговли (119285, Москва,  
ул. Пудовкина, 4а), кафедра технологии внешнеторговых сделок -  
зав. кафедрой, тел. 8(499) 147-94-37;

УДК 656+339.5  
ББК 39+65.428  
Х-736

**Ольга Владимировна СОКОЛОВА,**  
доктор экономических наук, профессор, Всероссийская академия  
внешней торговли (119285, Москва, ул. Пудовкина, 4а), кафедра  
финансов и валютно-кредитных отношений - профессор,  
тел. 8(499) 143-15-56

### Аннотация

Определена роль международного автомобильного транспорта в обеспечении внешнеэкономических связей России, оценено значение автомобильного транспорта для формирования Единого транспортного пространства Евразийского экономического союза. Определено назначение, функции и элементы системы МДП для целей таможенного оформления перевозок внешнеторговых и транзитных грузов автомобильным транспортом. Определены объёмы международных автомобильных перевозок грузов с применением книжек МДП. Выявлены проблемы современного состояния функционирования системы МДП в России. Оценены тенденции дальнейшего регионального расширения системы МДП в мире, в том числе и для развития интермодальных перевозок грузов в контейнерах при участии автомобильного транспорта.

**Ключевые слова:** международные автомобильные перевозки грузов, Единое транспортное пространство Евразийского экономического союза, ЕТП ЕАЭС, Таможенная Конвенция МДП 1975 года, таможенные операции и процедуры МДП, книжка МДП, карнет TIR, ограничения по применению, система МДП в России, расширение системы МДП в мире, процедуры МДП, перевозки контейнеров в интермодальных сообщениях.

### Foreign trade of the EAEU with the TIR system

**Konstantin Vladimirovich KHOLOPOV,**  
Doctor of Economic Sciences, Professor, Russian Foreign Trade Academy  
(119285, Moscow, Pudovkina, 4A), Department of foreign trade and international transactions -  
Head of the Department, phone: 8(499) 147-94-37;

**Ol'ga Vladimirovna SOKOLOVA,**  
Doctor of Economic Sciences, Professor, Russian Foreign Trade Academy  
(119285, Moscow, Pudovkina, 4A), Department of Finance, Monetary and Credit Relations -  
Professor, phone: 8(499) 143-15-56



### Abstract

The role of international road transport in promoting foreign trade and economic relations of Russia is determined; the importance of motor transport for the formation of the Common Transport Space of the Eurasian Economic Union is estimated. The designation, functions and elements of the TIR system for the purposes of customs clearance of foreign trade and transit cargoes by road are defined. The volumes of international road transportation of goods using TIR Carnets have been determined. The current issues in the functioning of the TIR system in Russia are revealed. Tendencies of further regional expansion of the TIR system in the world are estimated, including development of intermodal container transportation of goods involving road transport.

**Keywords:** International Road Transport of Goods, Common Transport Space of the Eurasian Economic Union, ETP of the EAEU, TIR Customs Convention of 1975, Customs operations and TIR procedures, TIR Carnet, TIR carnet, application restrictions, TIR system in Russia, expansion of the TIR system in the world, TIR procedures, container transport in intermodal communications.

### 1. МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ В МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛЕ И ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Международные автомобильные перевозки грузов играют значительную роль в обеспечении внешнеэкономических связей (ВЭС) России и её места в создании и функционировании эффективного Единого транспортного пространства (ЕТП) Евразийского экономического союза (ЕАЭС). Состояние рынка международных автомобильных перевозок грузов в России является достаточно стабильным несмотря на сильное воздействие внешних факторов. Объёмные показатели российского сегмента рынка в последнее десятилетие стабильно тяготеют к величине 40 млн тонн,<sup>1</sup> немного недотягивая, однако, до этого порогового значения. В денежном выражении объёмы экспорта и импорта автотранспортных услуг оценивались в 2017 году значениями 852 млн долл. США и 630 млн долл. США, соответственно.<sup>2</sup>

Несмотря на то, что это всего лишь примерно двадцатая часть в общем объёме внешнеторговых и транзитных перевозок России, у отечественного международного автомобильного транспорта есть своя, и очень существенная и значимая для страны, ниша.<sup>3</sup>

Во-первых, международные автомобильные перевозки «заточены» на определённую товарную номенклатуру, содержание которой в большей степени квалифицируется как несырьевой экспорт и импорт, что важно для развития страны. Во-вторых, международные автомобильные перевозки для России имеют диаметрально противоположную географическую направленность, связанную со структурой товаропотоков: объёмы импортных перевозок из стран Европы превыша-



ют объёмы экспортных перевозок в эти страны,<sup>4</sup> и, наоборот, объёмы импортных автотранспортных перевозок из стран ЕАЭС меньше объёмов экспортных перевозок из стран-участниц союза. В-третьих, рынку международных автоперевозок, как рынку монополистической конкуренции, присуща низкая ценовая волатильность при постоянно растущих издержках на приобретение и эксплуатацию нового подвижного состава с высокими экологическими требованиями по используемому топливу. В-четвёртых, автомобильный транспорт, как основа доставки грузов в межстрановых соседских сообщениях, является основой для создания Единого транспортного пространства как инфраструктуры общего и свободного рынка стран ЕАЭС. В-пятых, отсутствие в настоящее время в России серьёзных механизмов регулирования национального рынка международных автомобильных перевозок заставляет задумываться об обеспечении интересов российских перевозчиков, а также экспортёров и импортёров товаров.<sup>5</sup>

Эти и иные обстоятельства, обуславливающие специфику существования системы международных автомобильных сообщений, определяют особенности процедур таможенного и иного оформления международных автомобильных перевозок каждой партии товара, перевозимой в отдельно взятом транспортном средстве. Присущие свобода и мобильность международного передвижения автотранспортных средств без жесткой привязки к транспортной инфраструктуре, обеспечивающие исполнение главенствующих логистических принципов – «от двери до двери» и «точно в срок» – должны быть совместимы с фискальными и иными интересами государств в вопросах таможенного оформления перемещения товаров при их ввозе, вывозе и транзите.

Сегодня именно для международных автомобильных перевозок вопросы экономики, организации и осуществления перемещения товаров теснейшим образом увязаны с вопросами их таможенного оформления, в том числе и для стран ЕАЭС. Нельзя допустить многокилометровых очередей на границах и сложных процедур оформления товаров и транспортных средств, нельзя, при этом, также забывать об интересах государств, которые ни в каких формах и размерах не хотят мириться с любыми проявлениями контрабанды и иных правил осуществления ВЭД. Кроме того, надо учитывать особенности оформления внешнеторговых и транзитных перевозок грузов в интермодальных и мультимодальных сообщениях при участии автомобильного транспорта.<sup>6</sup>

## 2. СОДЕРЖАНИЕ ПРОЦЕДУРЫ МДП

Основной функцией процедуры МДП, обозначенной в Конвенции МДП 1975 года,<sup>7</sup> является облегчение перемещения товаров, перевозимых в автотранспортных средствах и контейнерах (дорожными транспортными средствами), через таможенные границы, расположенные в пунктах пограничных переходов между государствами и в иных пунктах. Обязательным условием применения процедуры

МДП является то, что, вся полностью или частично, перевозка грузов осуществляется автомобильным транспортом. Имеется в виду, что какая-то часть пути (смешанной / мультимодальной перевозки) автомобиль с грузом или контейнер могут перевозиться при участии других видов транспорта.<sup>8</sup>

Идея реализации процедуры МДП состоит в следующем.<sup>9</sup> Груз вместе с оформленным на него карнетом TIR (книжкой МДП) предъявляется представителю таможенного органа в автотранспортном средстве или контейнере на внутренней таможене страны отправления. После проведения необходимых таможенных операций и надлежащего оформления документов автотранспортное средство или контейнер опломбируются таможенным органом с внесением всех данных и сведений в книжку МДП.

Далее груз в опечатанном автотранспортном средстве или контейнере следует по маршруту, установленному договором международной перевозки,<sup>10</sup> с пересечением одной или нескольких границ<sup>11</sup> через промежуточные таможни, в том числе и через таможенные границы, расположенные в пунктах пропуска. Грузы, перевозимые с соблюдением процедуры МДП, освобождаются от уплаты или депозита уплаты ввозных и вывозных пошлин и сборов в промежуточных таможнях. При этом, грузы, перевозимые по процедуре МДП, освобождаются, как правило, от досмотра в промежуточных таможнях, то есть на границах государств.

Завершение операции МДП предусматривает, что грузы (товары) проходят таможенную очистку на внутренней таможене страны назначения с уплатой всех необходимых пошлин и сборов. Эти платежи взыскиваются с лиц, с которых непосредственно причитаются эти суммы, например, с импортёров товаров, для которых они были доставлены в автотранспортных средствах или контейнерах.<sup>12</sup>

Итак, международные автомобильные перевозчики, осуществляющие перевозки по процедуре МДП (с применением карнета<sup>13</sup> TIR), при пересечении границ, как правило, освобождаются от досмотра грузов и транспортных средств, а также от обеспечения уплаты таможенных платежей (гарантия, залог, депозит и т.п.). В 2017 году более 34 тыс. транспортных и логистических компаний по всему миру использовали для осуществления международных перевозок грузов процедуру МДП.<sup>14</sup> Основными преимуществами процедуры МДП являются:

- упрощение международной торговли и сокращение расходов;
- сокращение сроков доставки грузов в международном автомобильном сообщении за счёт сокращения времени простоя автотранспортных средств на границах;
- упрощение процедур прохождения таможенных пунктов и постов на государственных границах за счёт унификации процедур и стандартов книжек МДП (карнетов TIR);
- отсутствие необходимости уплачивать на границах таможенные платежи, связанные с ввозом и вывозом товаров.



### 3. ХАРАКТЕРИСТИКА И ИСПОЛЬЗОВАНИЕ СИСТЕМЫ МДП В МИРЕ

Процедура МДП начиналась в Европе и сейчас достаточно широко распространена на Евразийском пространстве. До окончания процедур формирования Единого таможенного пространства стран Европейского Союза (ЕС) она была для доставки грузов в международном автомобильном сообщении основной. Теперь же для перемещения товаров внутри стран ЕС доминирующими являются процедуры общего транзита с использованием документа SAD (Single Administrative Document). Таможенные процедуры Евросоюза подразделяются на процедуры внешнего (Т1) и внутреннего (Т2) транзита.<sup>15</sup>

Но основной системой таможенного транзита, то есть прохождения таможенных процедур на государственных границах, используемой при международных автоперевозках в международной торговле между странами Западной, Центральной и Восточной Европы, с одной стороны, и странами, входящими в Содружество Независимых Государств, Турцией, некоторыми государствами Азии и Ближнего Востока, с другой стороны, является система МДП (TIR<sup>16</sup>), функционирующая на основе Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП, 1975г.).

Договаривающимися сторонами Конвенции МДП по состоянию на март 2018 года являются 72 страны мира, включая Российскую Федерацию. При этом другие страны мира проявляют к Конвенции МДП различные степени заинтересованности и участия.

В соответствии с решением Европейской Экономической Комиссии ООН (ЕЭК ООН), реализацию Конвенции МДП с момента вступления в действие её первой редакции в 1959 году осуществляет Международный Союз Автомобильного Транспорта (МСАТ – IRU).<sup>17</sup>

Основными базовыми принципами системы МДП являются:

- Взаимное признание таможенного контроля;
- Безопасность транспортных средств и контейнеров;<sup>18</sup>
- Международная гарантия;
- Книжка МДП (карнет TIR);
- Доступ предприятий к системе МДП, контролируемый таможенными органами;
- Система таможенной безопасности.

Функционирование системы МДП осуществляется путем взаимодействия основных ее участников: Административного Комитета Конвенции МДП, МСАТ, Таможенных органов стран-участниц Конвенции, Ассоциаций перевозчиков, транспортных компаний – международных автомобильных перевозчиков.

Оценить уровень распространения системы МДП в мире можно по количеству выпущенных и используемых в течение каждого года книжек МДП. Так, например, в 2017 году было выдано в общей сложности 1,2 млн книжек МДП. В XXI-м веке количество выданных книжек МДП достигало 3,6 млн единиц. Потом был некоторый спад.

В ближайшие годы ожидается новый восходящий тренд по использованию процедур МДП. Это объясняется присоединением к Конвенции МДП 1975 года новых государств, таких как Китай и Пакистан, решением некоторых стран, таких как Индия, Саудовская Аравия и Катар, в ближайшее время официально присоединиться к системе МДП, а также расширением использования книжек МДП при осуществлении интермодальных маршрутов при участии международного автомобильного транспорта.

Система МДП имеет важное значение и для России. Учитывая характер единой таможенной территории стран ЕАЭС, имеет значение использование книжек МДП в странах-участницах союза. На страны Евразийского экономического союза в 2017 г. приходилось 17,6% от общего количества выданных книжек МДП, что, безусловно, является весомой величиной и характеризует значимость этой процедуры для стран союза.

Общее количество единиц книжек МДП, выданных международным автомобильным перевозчиком в странах ЕАЭС составило в 2017 году 203,7 тыс. единиц. На Россию из этого числа пришлось 122,6 тыс. книжек МДП, на Республику Беларусь – 55,6 тыс. единиц, на Республику Казахстан – 21,3 тыс., на Кыргызскую Республику – 4,1 тыс. и на Республику Армения – примерно 0,1 тыс. единиц карнетов TIR.

Среди других стран, наиболее активно использующих систему МДП, следует назвать Турцию (в 2017 г. выдано 200 тыс. книжек МДП), Иран (115 тыс.), Украину (143 тыс.), Польшу (182 тыс. книжек МДП).

Вместе с тем, в России объем выдачи книжек МДП начиная с 2014 года начал существенно сокращаться, что было связано с несколькими факторами:

- кризисом системы МДП в Российской Федерации в результате действий Федеральной таможенной службы (ФТС России), противоречащих положениям Конвенции МДП 1975 года и направленных на ограничение использования книжек МДП и развития национальной системы гарантий;

- расширением состава ЕС и развитием внутренних систем транзита T1 и T2. В настоящее время книжка МДП в ЕС на практике используется только для перевозки грузов в международном автомобильном сообщении из Евросоюза за пределы единой европейской таможенной территории и в обратном направлении;

- созданием Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и развитием систем внутреннего таможенного транзита на общей таможенной территории государств-членов ЕАЭС;

- активным внедрением электронных видов таможенных гарантий, в то время как книжка МДП до сих пор используется, как правило, на бумажном носителе.

Вместе с тем процесс совершенствования перевозок по системе МДП имеет целью ее полную цифровизацию в обозримом будущем. Особую роль в этом процессе сыграло внедрение комплекса программных продуктов, таких как CUTE-Wise, SafeTIR, TIR-EPD.



Эти программы позволяют получать полную информацию

- о держателях книжек МДП (идентификационный номер, дата выдачи и возврата книжки МДП, её закрытие, аннулирование и пр.);
- о статусе и действительности каждой книжки МДП в целях обеспечения раннего выявления возможных нарушений.

Система электронного информирования TIR-EPD позволяет перевозчикам бесплатно направлять электронные предварительные декларации МДП для предоставления таможенным органам информации о грузе и транспортных средствах. Внедрение указанных программ позволило практически ликвидировать случаи недоставки товаров в таможенный орган страны назначения.

#### **4. ОЦЕНКА СОСТОЯНИЯ СИСТЕМЫ МДП В РОССИИ И В МИРЕ**

Одним из факторов, препятствовавших эффективному функционированию системы МДП в Российской Федерации и, в целом, на Евразийском экономическом пространстве стали принятые 4 июля 2013 г. односторонние действия ФТС России по введению различных ограничений.

В частности, в опубликованном 5 июля 2013 года ФТС России пресс-релизе, сообщалось о решении, в соответствии с которым «... в целях обеспечения соблюдения таможенного законодательства Таможенного союза и обеспечения полноты и своевременности поступления в федеральный бюджет таможенных платежей, с 14 августа 2013 года помещение товаров под таможенную процедуру таможенного транзита с использованием книжек МДП осуществлять при условии обеспечения соблюдения таможенного транзита с применением мер, предусмотренных пунктом 1 статьи 217 Таможенного кодекса Таможенного союза».

Речь идёт о письме ФТС РФ от 04.07.2013 №01-11/28474.<sup>19</sup> В нём, в частности, говорилось о том, что невыполнение Ассоциацией международных автомобильных перевозчиков России (АСМАП) функций гарантийного объединения по процедуре МДП наносит ущерб экономике России. Концептуально система МДП построена по принципу субсидиарной ответственности гарантийного объединения за действия лиц, которым гарантийное объединение выдало книжки МДП. АСМАП является гарантийным объединением в России и выдает международным автомобильным перевозчикам книжки МДП. Если в результате невыполнения операций МДП автотранспортное средство или контейнер не прибывает в таможенный орган страны назначения товара, то за причинённые убытки несёт ответственность держатель книжки МДП. Но итоговую ответственность перед таможенным органом страны несёт именно гарантийное объединение. ФТС России посчитала, что на тот момент, АСМАП, как гарантийное объединение, был ответственен за недополученный 41% от общей суммы задолженности российских участников ВЭД перед таможенными органами России.

На практике введение таких мер означало, что с 14 августа 2013 года для каждой книжки МДП, используемой для перевозки грузов в или через Россию, потребовалась дополнительная национальная таможенная гарантия. Такие национальные

гарантии предоставлялись только одной российской компанией. Стоимость такой гарантии во много раз выше, чем стоимость гарантии МДП, и может легко достигать 1000 евро за поездку или даже намного больше, в зависимости от конечного пункта назначения в России. Кроме того, предоставление таких гарантий на границах создало задержки и дополнительные расходы для всех международных автомобильных перевозчиков. Активно стала применяться практика формирования таможенных конвоев, что повлекло не только дополнительные расходы у перевозчиков и участников ВЭД, но и дополнительные сроки доставки внешнеторговых и транзитных грузов автомобильным транспортом.

Такое решение ФТС России фактически приостанавливало действие Конвенции МДП 1975 года на территории России, и, как следствие, ограничивало осуществление процедуры МДП на территории Таможенного союза. Указанное письмо ФТС России было оспорено и признано Высшим арбитражным судом России недействительным.<sup>20</sup> Это, однако, не повлияло на дальнейшие действия ФТС России<sup>21</sup> по введению дополнительных гарантий обеспечения поступления денежных средств в бюджет России (заклад, депозит, банковская гарантия, таможенный конвой) сверх тех, которые обозначены правилами Конвенции МДП 1975 года.<sup>22</sup>

После введения ФТС России территориальных ограничений по применению Конвенции МДП в России, на протяжении долгого времени книжки МДП беспрепятственно принимались лишь на 8-9 из более, чем из ста международных автомобильных пунктах пропуски Российской Федерации.

Одностороннее решение Федеральной таможенной службы России стало прямым нарушением положений Конвенции МДП, в частности, статей 4, 8, 23, 42-бис, 48 и Приложения 8. Решение ФТС России нарушило также положения законодательства Таможенного союза и Российской Федерации, а именно статьи 85.2.2 и 217.2.3 Таможенного Кодекса Таможенного союза и статью 137.4 Федерального закона о таможенном регулировании, которые четко устанавливают, что никаких дополнительных гарантий не требуется в случаях, предусмотренных международными договорами, в которых Российская Федерация является участником, в том числе Конвенции МДП.

25 февраля 2015 г. Президент Российской Федерации В.В. Путин подписал перечень поручений, направленных на обеспечение бесперебойного действия на территории Российской Федерации Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП 1975 года.

Вслед за этим:

□ было издано распоряжение Евразийского межправительственного совета от 29.05.2015 №12, обязывающее государства-члены ЕАЭС обеспечить непрерывное действие Конвенции МДП на территории Союза;<sup>23</sup>

□ было издание приказа ФТС России от 14.12.2015 №2568 «О перемещении товаров в соответствии с Таможенной конвенцией о международной перевозке грузов с применением книжки МДП»,<sup>24</sup> в соответствии с которым установлены



45 российских пункта пропуска, через которые допускается ввоз на таможенную территорию Евразийского экономического союза товаров, перемещаемых в соответствии с Конвенцией МДП.

Следует отметить, однако, что в перечень пунктов вошло большое количество пунктов пропуска, не используемых ранее для перевозок по процедуре МДП и имеющих неудобное расположение и низкую пропускную способность. Вместе с тем, в Приказ ФТС №2568 не попали как минимум четыре пункта пропуска, традиционно включавшиеся во все предыдущие приказы ФТС и являющиеся чрезвычайно востребованными среди международных автомобильных перевозчиков, пользующихся системой МДП – это Брусничное на российско-финляндской границе, Бурачки – на российско-латвийской границе, Нехотеевка и Троебортное на российско-украинской границе.

Ограничения применения Конвенции МДП на территории России повлияли в значительной степени на деятельность не только российских международных автомобильных перевозчиков, но также – на работу транспортных операторов из других государств-членов ЕАЭС, что привело к существенному (трехкратному) снижению объемов использования книжек МДП на территории стран-участниц ЕАЭС. Это, конечно, возымело негативный эффект, замедлило, и замедляет процессы формирования Единого транспортного пространства ЕАЭС, и, как следствие, самого Евразийского экономического союза.

Между тем, система МДП получает новые импульсы развития в различных регионах мира. Существенно повысился интерес к использованию инструментов МДП в сфере таможенного транзита со стороны многих стран Азии и Ближнего Востока:

- в 2015 году к Конвенции МДП присоединился Пакистан;
- в 2016 году к Конвенции МДП присоединился Китай;
- в 2017 году решение о присоединении к Конвенции МДП принято Саудовской Аравией и Индией;
- в феврале 2018 года решение о присоединении к Конвенции МДП принято Катаром.

Более 20 стран находятся на этапе присоединения или проявляют открытый интерес к Конвенции МДП, проводя определённую организационно-правовую работу для применения унифицированных и документарных таможенных процедур.

В настоящее время Китай проводит активную работу по имплементации положений Конвенции МДП в национальном законодательстве. Определена гарантийная ассоциация, которой будет предоставлено выдавать книжки МДП китайским перевозчикам. Ею стала Китайская ассоциация автодорожного транспорта – CRTA (Chinese Road Transport Association). В конце марта 2018 г. в Шанхае завершился тренинг сотрудников таможенных органов Китая по вопросам применения книжек МДП с целью последующего открытия для операций по системе МДП автомобильных пунктов пропуска, расположенных на границах Китая с Казахстаном,

Кыргызстаном, Монголией и Россией. В настоящее время идет переговорный процесс по открытию первого маршрута для осуществления пилотной перевозки с использованием книжки МДП. Предположительно, применение книжки МДП будет опробовано на АПП Хоргос, расположенном на международном транспортном маршруте «Европа – Западный Китай» (одновременно является участком международного автодорожного маршрута ШОС).<sup>25</sup> А уже 21 мая 2018 года Китай начал работать на некоторых таможенных постах на западных границах страны по процедуре МДП.

Ключевыми направлениями развития системы МДП помимо признания географического расширения процедур являются цифровизация процедуры МДП и использование книжки МДП в интермодальном сообщении. Примером тому является пилотный проект процедуры МДП с использованием электронного документооборота (e-TIR) между Ираном и Турцией, который осуществлялся в 2016-2017 годах под руководством турецких и иранских таможенных органов с привлечением двух транспортных операторов, которые изъявили желание принять в нем участие на добровольной основе, и двух гарантийных ассоциаций МДП – иранской ИССИМА и турецкой ТОВВ, – которые работали вместе с МСАТ (IRU) и Европейской экономической комиссией ООН. Система «e-TIR» была опробована на одном транспортном коридоре между двумя странами, в котором было проведена 31 международная перевозка в рамках системы «e-TIR».

### ПРИМЕЧАНИЯ:

<sup>1</sup> Холопов К.В., Забоев А.И. Рынок международных автомобильных перевозок в Российской Федерации в 2016 г. и перспективы его развития в 2017 г. // Российский внешнеэкономический вестник. №2, 2017. с. 98

<sup>2</sup> Отчёт Центрального банка Российской Федерации. Внешняя торговля Российской Федерации услугами за 2017 год. URL: <http://www.cbr.ru/statistics/?PrId=svs>

<sup>3</sup> Холопов К.В., Соколова О.В. Эволюция отношений, связанных с доставкой грузов в международных сообщениях и экспортом транспортных услуг. // Вестник транспорта. №2, 2018. с. 10 (с. 8 – 12)

<sup>4</sup> Несмотря на существенное снижение объёмов международных автомобильных грузов перевозок из-за продолжающихся санкций стран ЕС и некоторых других государств.

<sup>5</sup> Холопов К.В. Направления развития и регуляторы отечественного рынка международных и национальных транспортно-экспедиторских услуг. // Вестник транспорта. №7, 2013. с. 27 (с. 25 – 30)

<sup>6</sup> Куренков П.В., Котляренко А.Ф., Бузулуцкая М.В. Информационное взаимодействие между субъектами рынка транспортных услуг в системе смешанных сообщений // Информационные технологии на железнодорожном транспорте: Материалы третьей международной научно-практической конференции «ИНФОТРАНС-98». - СПб., 1998.- с. 149, 150

<sup>7</sup> Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП 1975 года. Девятое пересмотренное издание. Справочник по Конвенции МДП. Документ Европейской экономической конвенции ООН ECE/TRANS/TIR/6/Rev.9. Организация объединённых наций. Нью-Йорк и Женева, 2010 год. [http://www.unece.org/fileadmin/DAM/tir/handbook/russian/newtirhand/TIR-6Rev9\\_Ru.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/tir/handbook/russian/newtirhand/TIR-6Rev9_Ru.pdf)



<sup>8</sup> Куренков П.В. Проблема логистизации транспортных систем // Транспортная логистика и мультимодальные перевозки: Сборник трудов по проблемам транспортных коридоров РФ и материалам российско-голландской конференции «Морское и мультимодальное образование в XXI веке» / С.-Пб.: 1998.- с. 47

<sup>9</sup> Холопов К.В., Голубчик А.М., Исакова М.А. Экономика и организация транспортного обеспечения внешнеэкономической деятельности: Учебник. – М.: ВАВТ, 2016. с. 159 (236 с.)

<sup>10</sup> Для некоторых категорий грузов требуется согласование маршрута следования с таможенным органом.

<sup>11</sup> Холопов К.В. Международное частное транспортное право. Анализ норм международного и российского транспортного права: Учебное пособие. – М.: Статут, 2010. с. 528 – 533 (702 с.)

<sup>12</sup> Блог логистической компании Ирайд.ру об импорте/экспорте товаров <https://www.elaide.ru/blog/sistema-mdp/>

<sup>13</sup> Carnet (франц.) – отрывной блокнот.

<sup>14</sup> Официальный сайт Международного союза автомобильного транспорта. <https://www.iru.org/ru/tir>

<sup>15</sup> См. сайт <https://lektsii.org/5-75738.html>

<sup>16</sup> МДП (TIR) – transport international routier (франц.) – международная дорожная перевозка.

<sup>17</sup> IRU – The International Road Transport Union (англ.) – международная неправительственная организация, действующая более чем в 100 странах мира, и объединяющая и защищающая интересы национальных автотранспортных союзов и ассоциаций этих стран. Основана в Женеве 23 марта 1948 года. <https://www.iru.org/ru/who-we-are/organisation>

<sup>18</sup> С позиций осуществления таможенных операций и таможенного контроля.

<sup>19</sup> Письмо ФТС России от 04.07.2013 №01-11/28474 «О международных перевозках с применением книжек МДП» <http://docs.cntd.ru/document/499038322>

<sup>20</sup> Решение ВАС РФ от 14.10.2013 № ВАС-11682/13 «О признании недействующим письма ФТС России от 04.07.2013 №01-11/28474». <http://lawru.info/dok/2013/10/14/n7757.htm>

<sup>21</sup> Письмо ФТС России от 14.10.2013 №01-11/45617 «О применении мер обеспечения соблюдения таможенного транзита товаров» [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_155799/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_155799/)

<sup>22</sup> Письмо ФТС России от 14.10.2013 №01-11/45603 «О направлении разъяснений по таможенной процедуре таможенного транзита товаров» [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_155797/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_155797/)

<sup>23</sup> Распоряжение Евразийского межправительственного совета от 29 мая 2015 года №12 «Об условиях обеспечения беспрепятственного транзитного проезда с применением Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенции МДП 1975 года) на территории Евразийского экономического союза». <http://docs.cntd.ru/document/420278278>

<sup>24</sup> Приказ ФТС России от 14.12.2015 №2568 «О перемещении товаров в соответствии с Таможенной конвенцией о международной перевозке грузов с применением книжки МДП». Зарегистрирован в Минюсте России 18.12.2015 №40161.

<sup>25</sup> Китай запустил грузовые перевозки по системе МДП. Деловой портал о грузовых перевозках «Грузовики и дороги». <http://truckandroad.ru/sistema-mdp-zapusk-kitay-20180521>

### ИСТОЧНИКИ:

Блог логистической компании Ирайд.ру об импорте/экспорте товаров <https://www.eride.ru/blog/sistema-mdp/>

Деловой портал о грузовых перевозках «Грузовики и дороги». <http://truckandroad.ru/sistema-mdp-zapusk-kitay-20180521>

Куренков П.В., Котляренко А.Ф., Бузулуцкая М.В. Информационное взаимодействие между субъектами рынка транспортных услуг в системе смешанных сообщений // Информационные технологии на железнодорожном транспорте: Материалы третьей международной научно-практической конференции «ИНФОТРАНС-98». - СПб., 1998. - с. 149-160

Куренков П.В. Проблема логистизации транспортных систем // Транспортная логистика и мультимодальные перевозки: Сборник трудов по проблемам транспортных коридоров РФ и материалам российско-голландской конференции «Морское и мультимодальное образование в XXI веке» / С.-Пб.: 1998, с. 43-56.

Отчёт Центрального банка Российской Федерации. Внешняя торговля Российской Федерации услугами за 2017 год. URL: <http://www.cbr.ru/statistics/?PrId=svs>

Официальный сайт Международного союза автомобильного транспорта. <https://www.itu.org/ru/tir>

Письмо ФТС России от 04.07.2013 №01-11/28474 «О международных перевозках с применением книжек МДП» <http://docs.cntd.ru/document/499038322>

Письмо ФТС России от 14.10.2013 №01-11/45617 «О применении мер обеспечения соблюдения таможенного транзита товаров» [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_155799/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_155799/)

Письмо ФТС России от 14.10.2013 №01-11/45603 «О направлении разъяснений по таможенной процедуре таможенного транзита товаров» [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_155797/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_155797/)

Приказ ФТС России от 14.12.2015 №2568 «О перемещении товаров в соответствии с Таможенной конвенцией о международной перевозке грузов с применением книжки МДП». Зарегистрирован в Минюсте России 18.12.2015 №40161.

Распоряжение Евразийского межправительственного совета от 29 мая 2015 года №12 «Об условиях обеспечения беспрепятственного транзитного проезда с применением Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенции МДП 1975 года) на территории Евразийского экономического союза». <http://docs.cntd.ru/document/420278278>

Решение ВАС РФ от 14.10.2013 № ВАС-11682/13 «О признании недействующим письма ФТС России от 04.07.2013 №01-11/28474». <http://lawru.info/dok/2013/10/14/n7757.htm>

Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП 1975 года. Девятое пересмотренное издание. Справочник по Конвенции МДП. Документ Европейской экономической конвенции ООН ECE/TRANS/TIR/6/Rev.9. Организация объединённых наций. Нью-Йорк и Женева, 2010 год. [http://www.unece.org/fileadmin/DAM/tir/handbook/russian/newtirhand/TIR-6Rev9\\_Ru.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/tir/handbook/russian/newtirhand/TIR-6Rev9_Ru.pdf)

### ИСТОЧНИКИ:

Блог логистической компании Ирайд.ру об импорте/экспорте товаров <https://www.eride.ru/blog/sistema-mdp/>



Delovoj portal o gruzovyh perevozkah «Gruzoviki i dorogi». <http://truckandroad.ru/sistema-mdp-zapusk-kitay-20180521>

Kurenkov P.V., Kotlyarenko A.F., Buzuluckaya M.V. Informacionnoe vzaimodejstvie mezhdu sub»ektami rynka transportnyh uslug v sisteme smeshannyh soobshchenij // Informacionnye tekhnologii na zheleznodorozhnom transporte: Materialy tret'ej mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoj konferencii «INFOTRANS-98». - SPb., 1998.- s. 149-160

Kurenkov P.V. Problema logistizacii transportnyh sistem // Transportnaya logistika i mul'timodal'nye perevozki: Sbornik trudov po problemam transportnyh koridorov RF i materialam rossijsko-gollandskoj konferencii «Morskoe i mul'timodal'noe obrazovanie v XXI veke» / S.-Pb.: 1998, s. 43-56.

Otchyot Central'nogo banka Rossijskoj Federacii. Vneshnyaya trgovlya Rossijskoj Federacii uslugami za 2017 god. URL: <http://www.cbr.ru/statistics/?PrtlId=svs>

Oficial'nyj sajt Mezhdunarodnogo soyuza avtomobil'nogo transporta. <https://www.iru.org/ru/tir>

Pis'mo FTS Rossii ot 04.07.2013 №01-11/28474 «O mezhdunarodnyh perevozkah s primeneniem knizhek MDP» <http://docs.cntd.ru/document/499038322>

Pis'mo FTS Rossii ot 14.10.2013 №01-11/45617 «O primenenii mer obespecheniya soblyudeniya tamozhennogo tranzita tovarov» [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_155799/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_155799/)

Pis'mo FTS Rossii ot 14.10.2013 №01-11/45603 «O napravlenii raz»yasnenij po tamozhennoj procedure tamozhennogo tranzita tovarov» [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_155797/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_155797/)

Prikaz FTS Rossii ot 14.12.2015 №2568 «O peremeshchenii tovarov v sootvetstvii s Tamozhennoj konvenciej o mezhdunarodnoj perevozke gruzov s primeneniem knizhki MDP». Zaregistrovan v Minyuste Rossii 18.12.2015 №40161.

Rasporyazhenie Evrazijskogo mezhpriatel'stvennogo soveta ot 29 maya 2015 goda №12 «Ob usloviyah obespecheniya besprepyatstvennogo tranzitnogo proezda s primeneniem Tamozhennoj konvencii o mezhdunarodnoj perevozke gruzov s primeneniem knizhki MDP (Konvencii MDP 1975 goda) na territorii Evrazijskogo ehkonomicheskogo soyuza». <http://docs.cntd.ru/document/420278278>

Reshenie VAS RF ot 14.10.2013 № VAS-11682/13 «O priznanii nedejstvuyushchim pis'ma FTS Rossii ot 04.07.2013 №01-11/28474». <http://lawru.info/dok/2013/10/14/n7757.htm>

Tamozhennaya konvenciya o mezhdunarodnoj perevozke gruzov s primeneniem knizhki MDP 1975 goda. Devyatoe peresmotrennoe izdanie. Spravochnik po Konvencii MDP. Dokument Evropejskoj ehkonomicheskoy konvencii OON ECE/TRANS/TIR/6/Rev.9. Organizaciya ob»edinyonnyh nacij. N'yu-Jork i ZHeneva, 2010 god. [http://www.unece.org/fileadmin/DAM/tir/handbook/russian/newtirhand/TIR-6Rev9\\_Ru.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/tir/handbook/russian/newtirhand/TIR-6Rev9_Ru.pdf)

