

К зоне свободной торговли с ЕАЭС хотят присоединиться около 40 стран. Однако вместо ожидания экономических выгод от того, что создается единый транспортный коридор, связывающий Азию и Европу с участием России, Белоруссии, Казахстана, Киргизии и Армении, у значительной части отечественных компаний, занимающихся таможенным транзитом, растет обеспокоенность о стабильности своего бизнеса. Она обусловлена тем, что крупные автоперевозчики добиваются возврата к идее широкого использования Конвенции МДП в России.

Сегодня общепризнанным мировым трендом является снижение барьеров и упрощение процедур при организации межгосударственных транспортных перевозок. При транзите в Евросоюзе применяются не книжки МДП, а Конвенция общего транзита по процедуре T1, позволяющая допустить на рынок межгосударственных транспортных услуг небольших перевозчиков. В ЕАЭС Ассоциация международных автоперевозчиков (АСМАП) предлагает бумажную ретротехнологию с использованием книжек МДП. Но эта ассоциация представляет интересы Международного союза автомобильного транспорта ассоциации (IRU) и работает по жестким зарубежным стандартам, для которых, увы, интересы российских перевозчиков не являются приоритетными. В этой связи сегодня возникает реальная угроза того, что Россия пойдет вопреки мировому тренду с миллиардными потерями и устаревшими технологиями таможенного транзита. Если это произойдет, то РФ не сможет предложить перевозчикам простой и дешевый механизм таможенного транзита в ЕАЭС.

Участники рынка международных перевозок прекрасно понимают все негативные последствия этого пути. Если использовать систему МДП, то, по нашим оценкам, в абсолютном выражении одна перевозка обходится международному грузоперевозчику от 80 до 150 евро, не считая примерно 140 тыс. руб. вступительного взноса в АСМАП, ежегодных взносов от 30 тыс. руб. и 250 тыс. руб. в виде "залога" за возможные будущие нарушения. Это не по карману небольшим компаниям. Количество организаций, имеющих доступ к международным автомобильным перевозкам, в России на протяжении последних лет остается практически стабильным - около 7,5 тыс., при этом более 80% из них (6,2 тысячи) "обслуживались" в АСМАП на основании договоров. Что говорит практически о монопольном положении ассоциации до появления системы банковской и страховой гарантии.

По информации из открытых источников, в год АСМАП продает российским бизнесменам примерно 540 тыс. бланков книжек МДП, поэтому понятно, что если добавить к этому разовые, ежегодные и депозитные сборы, то это огромный бизнес, который оказался под угрозой, так как за последний год ФТС России успешно запустила

систему прямых гарантий через российские банки и страховые компании, которые не только дешевле, но и работают в бездокументарной форме в режиме онлайн. Поэтому неудивительно, что в России большинство перевозчиков за последний год осознанно перешли на более эффективную систему электронных поручительств процедуры таможенного транзита. Есть понимание того, что в будущем она может быть объединена с европейской системой общего транзита и не потребует больших расходов при ее внедрении в масштабах ЕАЭС.

Понятно, что этот путь не устраивает тех, кто собирал миллиарды рублей с участников внешнеэкономической деятельности в ходе реализации Конвенции МДП. Сторонники старого пути пытаются убедить перевозчиков, которые в 2014 году перешли на альтернативный способ взаимодействия с таможней, вернуться к книжкам МДП. Формальным основанием является отсутствие единой системы онлайн-гарантий, аналогичной российской, во всех странах ЕАЭС. В то время, как система книжек МДП есть у всех. Получается парадокс - вместо развития новых технологий в части гарантий таможенного транзита ЕАЭС может стимулировать откат к бумажным технологиям. Возврат к широким продажам книжек МДП означает доступ западных партнеров, контролирующих этот бизнес, ко всей информации о транспортных потоках, связанных с книжками МДП. Это может негативно повлиять не только на бизнес-интересы российских перевозчиков, но и на экономическую безопасность нашей страны.

Сторонники книжек МДП не берут в расчет, что возврат к "устаревшим" принципам работы с этими книжками, устаревшим требованиям по оформлению и подготовке транспортных средств, необходимости платить членские взносы в ассоциацию и отвлекать деньги трансграничных перевозчиков в ее гарантийный фонд приводит к увеличению стоимости импортных грузов примерно на 15%. А это серьезный удар по рентабельности бизнеса. Так же "старый путь" ставит дополнительные барьеры к допуску на рынок небольших перевозчиков, снижает конкуренцию и, как результат, стимулирует повышение цены услуги для заказчиков. Помимо прочего, это с высокой вероятностью приведет к возрождению не признаваемого, но по факту существовавшего "вторичного рынка" книжек МДП со спекулятивными ценами на них.

Все вышеперечисленные проблемы широкого внедрения книжек МДП не идут ни в какое сравнение с риском полной остановки международных перевозок в ЕАЭС. Если внедрить систему МДП в качестве основной, то не только Россия, но и все страны ЕАЭС попадут в зависимость от "доброй воли" IRU, который при желании одним росчерком пера может остановить весь международный транзит на территории ЕАЭС. В условиях введенных против нашей страны санкций этот риск видится реальным. Причем это не гипотетические угрозы, ибо IRU ранее официально грозил такими санкциями ряду стран, в том числе Болгарии, Белоруссии и России.

Широкое использование книжек МДП в России автоматически предполагает распространение этого механизма на все страны ЕАЭС, так как система должна быть единой. В результате вместо внедрения дешевого европейского аналога T1 мы будем финансировать IRU, более того, у них автоматически окажется вся консолидированная информация о международных автомобильных перевозках на территории стран ЕАЭС, в том числе и та, которая имеет непосредственное отношение к проблемам национальной безопасности.

Логичной альтернативой услугам IRU с его книжками МДП сегодня является создание в каждой стране ЕАЭС единой гарантийной системы электронных поручительств процедуры таможенного транзита. Это позволит удешевить и ускорить обязательные таможенные процедуры для перевозчиков, а главное гарантировать стабильность работы таможенного транзита с минимальными внешними рисками. При этом, конечно, России выходить из соглашения по МДП не следует. Этот механизм нужно использовать как дополнительный. Поэтому есть смысл прислушаться к международным грузоперевозчикам, чтобы, по крайней мере, второй раз не наступать на грабли, связанные с реализацией системы книжек МДП.