



TIR CUSTOMS TRANSIT SYSTEM

Experiences and Initiatives of CAREC Participating Countries

ТАМОЖЕННАЯ СИСТЕМА ТРАНЗИТА ТИР

Опыт и Инициативы Участвующих Стран ЦАРЭС

Asian Development Bank
Азиатский Банк Развития

TIR CUSTOMS TRANSIT SYSTEM

Experiences and Initiatives of CAREC Participating Countries

Jeffrey Liang and Dorothea Lazaro¹

Governance, Finance and Trade Division
East and Central Asia Department
Asian Development Bank
January 2006

¹ Jeffrey Liang is Principal Trade Economist, ADB; and Ms. Dorothea Lazaro is ADB Consultant. The views expressed in this paper are the views of the authors and do not necessarily reflect the views or policies of the Asian Development Bank (ADB) or its Board of Directors, or the governments they represent. ADB does not guarantee the accuracy of the data included in this paper and accepts no responsibility for any consequences of their use. Terminology used may not necessarily be consistent with ADB official terms.

CONTENTS

Foreword	v
Introduction	1
Country Experiences	5
Azerbaijan Republic	5
Kazakhstan	5
Kyrgyz Republic	6
Mongolia	6
Tajikistan	7
Uzbekistan	7
PRC's TIR Accession	9
Brief Summary	10

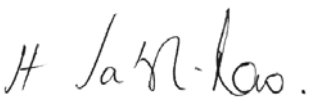
Foreword

Transition to market economy and private sector-led development is a feature common to all member countries of the Central Asia Regional Economic Cooperation (CAREC) Program supported by the Asian Development Bank (ADB) and other multilateral institutions. Integral to the transition is the need to set in place an enabling environment by implementing trade policy reforms and trade facilitation measures. Toward this end, CAREC participating countries – Afghanistan, Azerbaijan Republic, Kazakhstan, Kyrgyz Republic, Mongolia, People’s Republic of China, Tajikistan, and Uzbekistan – have embarked on a laudable regional approach, bolstered by a collective commitment to accede to and implement the World Trade Organization rules and agreements as well as concerted efforts to reform each country’s customs codes and modernize customs services in line with the Convention on the Simplification and Harmonization of Customs Procedures, commonly known as the Revised Kyoto Convention.

Promotion of regional transit trade is a priority area of the CAREC’s Trade Facilitation Program. A viable transit arrangement is vital for countries in the region, as it will help turn geographical disadvantages such as land-locked nature of most member countries into advantages, transforming the region into a modern “silk road” or “land-bridge” connecting Asia with Europe for accelerated trade and economic growth. The custom transit system under the Convention on the International Transport of Goods under Cover of TIR Carnets (TIR Transit System) is the only international transit system operational in the Region. In view of that, CAREC’s transit program focuses on support for PRC’s accession to the TIR Convention and capacity building for effective implementation of the TIR Transit System in other CAREC participating countries.

This paper is an offshoot of the Forum on TIR Customs Transit System held in Shanghai, PRC on 19–21 October 2005. The Forum was co-sponsored by the General Administration of China Customs and ADB. The Forum which brought together customs officials and representatives of national transport associations, was supported by private and international organizations, namely: CrimsonLogic, International Road Transport Union (IRU), United Nations Economic Commission for Europe (UNECE), United Nations Economic and Social Commission for Asia and Pacific (UNESCAP), and the World Customs Organization (WCO). The public-private partnership nature of the system reflects such broad-based participation.

The paper provides an overview of the TIR Customs Transit System and experiences of CAREC participating countries. We are extremely grateful for the valuable contribution of Mr. Poul Hansen (UNECE), Ms. Virginia Tanase (IRU), Mr. Li Yuwei (UNESCAP), Mr. Thierry Piroux (WCO), and the Customs officials and representatives from private transport associations of CAREC participating countries.



H. Satish Rao

Director General
East and Central Asia Department
Asian Development Bank

INTRODUCTION

The TIR² Transit System is the only international customs transit system implemented in the Region facilitating cross-border movements by providing a single procedure from the point of departure to the point of destination, with an international guarantee chain. It is being utilized by 55 countries including 6 CAREC participating countries. In 2004, Kazakhstan issued 17,000 TIR Carnets³, followed by the Kyrgyz Republic (4,900), Azerbaijan Republic (3,900) and Uzbekistan (2,400). Meanwhile, Mongolia issued 150 TIR Carnets but expects a significant increase with PRC's accession to the TIR Convention and completion of the Central North-South Corridor Road.

The TIR Transit System's success rests on public-private partnership between public entities (e.g., Customs and UNECE) and private agencies (e.g., IRU and its member national Associations). Such partnership ensures (i) controlled access to the System for the international and national issuing and guaranteeing organizations as well as the Customs and national transport operators qualifying for the TIR procedures; and (ii) effectiveness of the guarantee system to protect revenue collection in the event of non-compliance to the customs procedures. The System also crucially depends on customs cooperation in terms of mutual recognition of the customs procedures and seals, so that control measures undertaken by the Customs office of departure under the TIR is accepted by Customs offices in transit and destination countries, and the cargoes will not be subjected to further inspection unless otherwise justified in exceptional cases.

The TIR Transit System is based on five essential principles or five pillars, namely: (i) secure vehicles or containers; (ii) international guarantee; (iii) TIR Carnet; (iv) mutual recognition of customs controls; and (v) controlled access. Another pillar has been introduced which is the establishment

² Transport Internationaux Routiers.

³ TIR Carnet is a Customs transit document permitting facilitation of international trade and international road transport, under cover of which transport of goods from (a) Customs office(s) of departure to (a) Customs office(s) of destination is carried out under the procedure called "TIR procedure" laid down in the 1975 Convention on the International Transport of Goods under Cover of TIR Carnets (TIR Convention).

of an international electronic data interchange (EDI) control system for TIR Carnets, the so-called, SafeTIR.

Applicability of the TIR Transit System

A common misconception regarding the TIR Transit System is that it is only applicable to long-distance road transport involving more than two countries in transit trade. However, the TIR System has been increasingly used for short-distance and bilateral transit trade as a measure to circumvent complicated national transit systems and address lack of logistics support in some countries. Furthermore, the use of multi-modal transport arrangements has been made acceptable to the TIR System so long as one leg of the journey is carried out by road transport. As regards country eligibility, the TIR Convention is open to all the member countries of the United Nations, although the Convention is administered by the UNECE. The TIR Convention is continuously amended to adapt to the changing trade and economic environment through consultations, facilitated by the UNECE among all the contracting parties involved.

Relationship with National/Regional Transit Systems

In countries and regions where the TIR coexists with national, bilateral and regional transit systems, transport operators have the freedom to choose a transit system with the understanding that operators are not forced to switch from one system to another once transit transport has started from the Customs office of departure. The application of the TIR procedure is neither a right nor an obligation but a privilege of the transport operators. However, once a TIR Carnet is accepted at the Customs office of departure, that transport should be performed under the TIR System until its final destination.

Regional Customs Cooperation and National Customs Control

Customs cooperation is the most important element of the System which depends on mutual trust and confidence in the customs control measures, particularly those implemented by the Customs offices of departure. To strengthen the System, Customs should strive to further enhance their cooperation through exchanges of information regarding transit trade, including the use of information and communications technology (ICT). In this context, there is a general consensus that a fully computerized TIR procedure would be beneficial. However, in particular circumstances, such as transport of high value goods, when the taxes and duties of the goods exceed the US \$50,000 guarantee limit, Customs may impose additional control measures, such as Customs escorts, fixed itineraries and time-limits. In particular,

the use of Customs escorts should be based on risk assessment in each individual case. In general, these national measures should comply with the TIR Convention and must be communicated to all concerned parties.

International Guarantee System in Support of Transit under the TIR

The guarantee system ensures that the customs duties and taxes at risk are covered up to a fixed amount by a national guaranteeing association during a TIR transit movement. The monetary limits to the guarantee are determined for each country separately. The maximum recommended amount to be claimed from each national association is at present limited to US \$50,000 for each TIR Carnet. All national guaranteeing associations are part of a guarantee chain administered by the IRU and backed-up by international financial institutions. While this IRU-administered guarantee system is recognized as perhaps the only effective and successful transit guarantee system in the world, it is equally recognized that there is still room to make it more effective particularly for the CAREC participating countries. For instance, measures which could (i) provide greater flexibility in the guarantee amount and help (ii) minimize TIR-related costs at the national level such as transport charges, will make transit under the TIR System more affordable.

TIR and Technical Specification of Vehicle

The TIR Convention is a Customs convention, and therefore it does not deal with transport issues concerning transport rights such as weight standards for vehicles, and cross-country differences in environmental regulation such as pollution standards. With respect to transport vehicles, the TIR Convention only stipulates technical specifications for the load compartment or container and not the vehicle itself. The technical standards of the load compartment or container must be approved for TIR transport by competent national authorities in the country of registration of the operator. Therefore, the chronic complain that the TIR System cannot be implemented because “the vehicle required for TIR transport is too expensive” reflects a misunderstanding of the requirements stipulated in the TIR Convention.

TIR and Technology

The benefits of the use of ICT for the day-to-day management of transit cannot be overemphasized. Several initiatives have been made to automate the procedure under the TIR System, particularly: (i) the development of the so-called eTIR procedures in which advance information on each TIR transport will be exchanged electronically between competent authorities through an international database;

and (ii) the existing SafeTIR System, a single information system which provides data on the issuance and termination or cancellation of TIR Carnets.

TIR and WCO

The implementation of the TIR Transit System fully complies with the WCO's 2005 Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade. This Framework aims to strengthen co-operation among Customs Administrations to improve their capability to detect high-risk consignments and strengthen cooperation between Customs and the business community which are essential for secured and efficient transit under the TIR System.

COUNTRY EXPERIENCES

Azerbaijan Republic

Azerbaijan Republic acceded to the TIR Convention in 1996. However, the implementation of the TIR Customs Transit System requires much more than merely becoming a signatory to the TIR Convention. Like other CAREC member countries, institutional process caused the delay in the implementation of the System as well as the issuance of the TIR Carnets.

The Azerbaijan International Road Carriers Association (ABADA) is the authorized national association to execute TIR operations in the country. From around 600 TIR Carnets issued in 1998, Azerbaijan Republic is becoming an active user of the TIR System with 3,900 TIR Carnets in 2004. Furthermore, the SafeTIR system supporting the TIR Transit System has already been installed and is operational.

Azerbaijan Republic considers that the utilization of the TIR System would result in increase of volume of road transport and the innovation of the fleet of motor vehicles. Realizing its importance, capability building for all players at the national level has been considered a strategic priority in the implementation of the TIR System. In this aspect, a number of national and regional seminars were conducted for both the Customs officers and transport operators.

Kazakhstan

On 12 May 1995, Kazakhstan acceded to the TIR Convention. Kazakhstan's joining of the TIR Convention increased and improved the road transportation transit trade. Currently, TIR transactions in Kazakhstan are executed by both international and local Kazakh operators, with the latter delivering 39% of the reported 32,270 completed transactions in October 2005.

The Kazakh Union of International Freight Forwarders (KazATO), which is comprised of 160 transport companies and private businessmen, is the authorized guarantee association. Since the start of KazATO's operations, a total of 85,266 TIR Carnets were issued including 18,864 TIR Carnets in 2004. As of 1 October 2005, more than 16,000 TIR Carnets were already issued.

In 2001, Kazakhstan Customs Authority, with technical assistance provided by KazATO, was connected to SafeTIR system, the software of which was downloaded in 12 regional customs unit. Since then, the number of non-compliance has been reduced, with KazATO receiving only a total of 5 claims following reported shortage of goods by the international freight forwarders.

Despite this, the TIR transit system is still not widely utilized (only 10% of the transported goods were under the TIR procedure in 2003). The major reasons of the insufficient use of the TIR procedure are the high cost of membership in national transport association and the fact that not all means of transport can be used under the TIR System.

Kyrgyz Republic

Kyrgyz Republic ratified the TIR Convention on 19 December 1997 and commenced implementation of the TIR System on 20 November 2000.

The International Road Carriers' Association of Kyrgyz Republic (KyrgyzASMAP) is the authorized national guarantee association. Since 2001, around 9,400 TIR Carnets including 4,900 in 2004 were issued in the Kyrgyz Republic. With the aim to increase the number of transport of goods under the TIR System and at the same time improve the capacity of customs officers, a TIR seminar was conducted.

Kyrgyz Republic has worked towards the effective implementation of the TIR System at the border crossing points and elimination of arbitrary fees for transit on the key transit routes. On 26 March 2005, Kyrgyz Republic signed an agreement based on a financial guarantee mechanism, with Kazakhstan government on road transport of goods through the Kazakh territory. The agreement which abolished the transit permit and customs convoy for cargoes under the TIR coverage has resulted in the substantial decline of amount of official payments for the covered transit. A challenge facing the bilateral transit arrangement is the lack of an effective mechanism for enforcement.

Mongolia

Mongolia has acceded to the TIR Convention on 1 October 2002. The TIR Transit System became operational in March 2004. The National Association of Road Transporters of Mongolia (NARTAM) is the authorized issuing association.

Similar to other countries, the lack of experience of transport

operators in international transportation caused the delay in the implementation of TIR procedure. Although Mongolia issued only around 150 TIR Carnets in 2004 a significant increase is expected following PRC's accession to the TIR Convention and completion of the Central North-South Corridor Road financed by ADB that will link Russia and PRC's Tianjin Port through Ulaanbaatar. A transit framework agreement is also being negotiated between PRC, Mongolia, and the Russian Federation with UNCTAD acting as the facilitator.

Aside from the benefits of trade facilitation, implementation of the TIR influences the development of international road and transit transport as well as infrastructures along the roads in Mongolia. In particular, the government is giving priority to improvement of the eastern roads connected to the Asian Highway Network. This not only promotes the development of international road transit under the TIR but improves the connectivity with Russia, PRC, Kazakhstan and even countries of Northeast Asia in the near future. The TIR Convention as well as the transit framework agreement among PRC, Mongolia and the Russian Federation will provide a legal framework for efficient transit system to and through Mongolia.

Tajikistan

Tajikistan ratified the TIR Convention on March 1997. The implementation of the TIR System however was delayed because of the difficulties of forming independent international transport associations and their relatively weak representation. It was only in 14 July 2003 when the Association of International Road Carriers of Tajikistan (ABBAT) was designated as the issuing and guaranteeing body for TIR Carnets. High transit costs of Tajik trucks through the foreign territories and underdeveloped road networks pose major constraints to the operations of the TIR System.

Uzbekistan

Uzbekistan joined the TIR Convention on 31 August 1995 with actual implementation in 28 March 1996. More than 35% of foreign trade goods are transported under cover of TIR Carnets. Since 2002, around 3,352 TIR Carnets were issued with 2,400 TIR Carnets in 2004. The Association of International Road Carriers of Uzbekistan (AIRCUZ) is the guarantee association.

Customs authorities currently apply ICT tools to control the delivery of goods transported and termination or completion

of transport under the TIR Carnets. The State Customs Control Committee (SCC) with IRU assistance, has installed the SafeTIR system. This has resulted to a more intensive and efficient information exchange between customs and association. The SCC has also initiated the design of a Unified Automated Information System (UAIS), which is being developed and gradually introduced.

Under its customs modernization program, Uzbekistan implemented phased measures to improve customs posts infrastructures, construct customs complexes and large posts and equip them with necessary modern facilities. Over the last 5 years, at least 10 international road checkpoints were built. Uzbekistan also considers the possibility of buying mobile scanners to be used at border posts, firstly at Uzbek-Afghan border but the high price remains a problem in procuring such.

PRC's TIR ACCESSION

PRC's accession to the TIR Convention plays an important role in enabling PRC to become a "land bridge" or modern silk road for transit goods from CAREC participating countries to European Union, Japan, Korea, and United States. Specifically, TIR accession will promote the economic relationship between PRC's Xinjiang Uygur Autonomous Region and the CAREC member countries; decrease risk of customs control and increase efficiency of customs operation; and help enterprises in Xinjiang adopt to the standard transport practice provided for in the TIR Convention. Furthermore, the accession will contribute to the efforts to build an international road transportation network from Northeast Asia to Europe via Central Asia and neighboring countries, which will eventually facilitate the formation and development of transport and logistics services.

In consideration of PRC's accession to the TIR Convention, PRC Customs and the transport sector have taken a series of measures towards TIR accession, including feasibility studies, study tours to the UNECE and IRU, and organization of TIR seminars.

The following are identified key issues with respect to PRC's accession to TIR Convention: (i) establishment of transport and transit rights with other countries; (ii) agreement between PRC Customs and transportation associations; (iii) coordination with other relevant government agencies; and (iv) integration of the TIR System with PRC's national transit system. International entities such as the UNECE and IRU have offered assistance to PRC Customs and transport associations on the accession procedure as well as the implementation of the Convention.

BRIEF SUMMARY

While the Region is already using the widely accepted TIR Transit System, there remains both common and diverse implementation issues among the CAREC participating countries. Training and capacity building are critical to help tackle the implementation issues.

The clarification on some of the perceived disadvantages of the TIR System will have an impact on the rationale and future directions of the ongoing bilateral and regional transit initiatives sponsored by ADB under its subregional cooperation programs. On the one hand, there is a need for ADB to support the DMCs in fully implementing the TIR Convention, including providing support for the DMCs to take part in meetings of the relevant bodies governing the TIR Convention. On the other hand, there is also a need for arranging appropriate transit measures at the national and regional levels to address specific transit needs. ADB has an important role to play in this process. A transit agreement has no development impact unless it is implemented sustainably.

ТАМОЖЕННАЯ СИСТЕМА ТРАНЗИТА ТИР:

Опыт и Инициативы Участвующих Стран ЦАРЭС

Джеффри Лианг и Доротеа Лазаро¹

Отдел по Управлению, Финансам и Торговле
Департамент Восточной и Центральной Азии
Азиатский Банк Развития
Январь 2006 г.

¹ Джеффри Лианг является Главным Экономистом по Торговле АБР; и г-жа Доротеа Лазаро – консультант АБР. Мнения, выраженные в данном документе, являются личной точкой зрения авторов и не обязательно могут совпадать с мнением или политикой Азиатского Банка Развития (АБР) или Совета Директоров, или правительств, которые они представляют. АБР не гарантирует достоверность данных, которые содержатся в данном документе, а также не принимает на себя ответственность за какие-либо последствия их использования. Используемая терминология может не всегда соответствовать принятым в АБР терминам.

Содержание

Предисловие	v
Введение	1
Опыт Стран	5
Азербайджанская Республика	5
Казахстан	5
Кыргызская Республика	6
Монголия	6
Таджикистан	7
Узбекистан	7
Вступление Кнр В Тир	9
Краткое Резюме	10


Предисловие

Переход к рыночной экономике и развитие под управлением частного сектора являются будущим, применимым для всех участвующих стран Программы Центрально-Азиатского Регионального Экономического Сотрудничества (ЦАРЭС), поддерживаемой Азиатским Банком Развития (АБР) и другими многосторонними институтами. Неотъемлемой составляющей частью данного перехода является необходимость установления создающей окружающей среды, путем осуществления реформирования торговой политики и мер по содействию торговле. В своем движении к будущему, участвующие страны ЦАРЭС – Афганистан, Азербайджанская Республика, Казахстан, Кыргызская Республика, Монголия, Китайская Народная Республика, Таджикистан и Узбекистан – приступили к выполнению похвального регионального подхода, укрепленной общей приверженностью присоединиться к, и выполнять правила Всемирной Торговой Организации, и соглашения, а также укрепленного согласованными усилиями по реформированию таможенных кодексов каждой из стран и модернизации таможенных услуг, чтобы привести их в соответствие с Конвенцией по Упрощению и Гармонизации Таможенных Процедур, всеобщее известной, как пересмотренная Киотская Конвенция.

Продвижение региональной транзитной торговли является приоритетным направлением Программы по Содействию Торговле ЦАРЭС. Практическое урегулирование вопроса транзита критически важно для стран региона, так как это поможет превратить географически невыгодное положение, как неимение выходов к морю, многих участвующих стран, в преимущества, превратив регион в современный “шелковый путь” или “наземный мост”, соединяющий Азию с Европой, для ускоренного торгового и экономического роста. Таможенная транзитная система, применяемая в рамках Конвенции о Международных Дорожных Перевозках при использовании Книжек МДП (Транзитная Система ТИР), является единственной международной транзитной системой, действующей в Регионе. Исходя из этого, программа по транзиту в рамках ЦАРЭС сфокусирована на поддержке КНР по ее вступлению в Конвенцию ТИР и созданию потенциала для эффективного внедрения Транзитной Системы ТИР в других участвующих странах ЦАРЭС.

Данный документ является результатом Форума, посвященного вопросам Таможенной Транзитной Системы ТИР, состоявшегося в г. Шанхай, КНР, 19-21 октября 2005 г. Форум организован совместно Генеральной Администрацией Китайской Таможенной Службы и АБР. Форум, собравший вместе служащих таможни и представителей национальных транспортных ассоциаций, был поддержан частными и международными организациями, а именно: CrimsonLogic, Международный Союз Автомобильного Транспорта (МСАТ), Европейская Экономическая Комиссия ООН (ЕЭКООН), Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихоокеанского региона ООН (ЭСКАТО ООН), и Всемирная Таможенная Организация (ВТМО). Именно сущность общественно-частного партнерства данной системы отражает такое широкое участие.

Данный материал предоставляет обзор Таможенной Транзитной Системы ТИР и опыта участвующих стран ЦАРЭС. Мы чрезвычайно благодарны за значительный вклад г-ну Поул Хансен (ЕЭКООН), г-же Вирджинии Танасе (МСАТ), г-ну Ли Йувей (ЭСКАТО ООН), г-ну Тиерри Пираукс (ВТМО), и сотрудникам таможенных служб, а также представителям из частных транспортных ассоциаций участвующих стран ЦАРЭС.



Х. Сатиш Рао
Генеральный Директор
Департамент Восточной и
Центральной Азии
Азиатский Банк Развития

ВВЕДЕНИЕ

Транзитная Система ТИР² является единственной международной транзитной системой, действующей в Регионе в целях содействия пересечению границ, обеспечивающая соблюдение единой процедуры от пункта отправления до пункта назначения, с международной системой гарантии. Она используется 55 странами, включая 6 стран-участниц ЦАРЭС. В 2004 г. Казахстан выдал 17,000 Книжек МДП³, и соответственно, Кыргызская Республика (4,900), Азербайджанская Республика (3,900) и Узбекистан (2,400). Между тем, Монголия выдала 150 Книжек МДП, но при этом ожидается значительное увеличение со вступлением КНР в Конвенцию ТИР и завершением строительства Центрального Северно-Южного Дорожного Коридора.

Успех Транзитной Системы ТИР основан на партнерстве общественного и частного сектора, подобно тому, как между общественными организациями (например, Таможня и ЕЭКООН) и частными агентствами (например, МСАТ и национальные транспортные операторы). Подобное партнерство обеспечивает (i) контролируемый доступ к Системе международными и национальными организациями, выдающими разрешения и выступающих в качестве гаранта, также как и таможенными службами и национальными транспортными ассоциациями, квалифицируемыми для ТИР процедур; и (ii) эффективность системы гарантий в целях защиты сбора доходов в случае не соответствия таможенным процедурам. Система, также значительно зависит от таможенного сотрудничества по вопросам взаимного признания таможенных процедур и печатей, с тем, чтобы меры контроля, предпринятые таможенным органом отправления, при системе ТИР были приемлемы для таможенных органов транзитных стран и страны назначения, а грузы не стали предметом дальнейшей проверки, пока иное не будет правомерно оправданным в исключительных случаях.

Транзитная Система ТИР основана на пяти основных принципах или пяти столпах, а именно: (i) надежные автотранспортные средства или контейнеры; (ii) международная гарантия; (iii) ТИР Карнет; (iv) взаимное признание мер таможенного контроля; и

² Международная Дорожная Перевозка.

³ ТИР Карнет (книжка МДП) является таможенным транзитным документом, позволяющим содействовать международной торговле и международным дорожным перевозкам, и при использовании которой транспортировка товаров от (а) таможенного органа (ов) отправления до (а) таможенного (ых) органа (ов) назначения производится при использовании процедуры, называемой "процедура ТИР", заложенной в Конвенции от 1075 г. о Международных Дорожных Перевозках при использовании ТИР Карнетов (Конвенция ТИР).

(v) контролируемый доступ. Еще одним столпом было выдвинуто создание международной системы контроля по электронному обмену данными (ЭОД) для ТИР Карнетов, так называемый SafeTIR.

**Применимость
Транзитной Системы
ТИР.**

Одним общим неправильным представлением, относительно Транзитной Системы ТИР, является то, что она считается применимой только для дальне-дорожных транспортных средств, включая более чем две страны при транзитной торговле. Тем не менее, Система ТИР все чаще используется для коротких расстояний и двусторонней транзитной торговли, в качестве меры во избежание сложных национальных транзитных систем и в ответ на отсутствия материально-технического обеспечения в некоторых странах. Более того, для Системы ТИР стало приемлемым использование много-модальной транспортировки, при условии, что один отрезок пути будет осуществляться дорожным транспортом. Что касается соответствия страны для вступления в Конвенцию, то Конвенция ТИР открыта для всех стран-членов ООН, хотя Конвенция администрируется ЕЭКООН. Конвенция ТИР постоянно обновляется в целях адаптации ее к изменяющейся торговой и экономической среде посредством консультаций между договаривающимися сторонами при поддержке ЕЭКООН.

**Взаимоотношение с
Национальными/
Региональными
Транзитными Системами.**

В странах и регионах, где ТИР сосуществует с национальными, двусторонними и региональными транзитными системами, транспортные операторы имеют свободу выбора транзитной системы с пониманием того, что операторов не принудят менять одну систему на другую, как только транзитный транспорт начал свой путь с таможенного органа отправления. Применение процедур ТИР не является ни правом, ни обязанностью, а является преимуществом транспортных операторов. Тем не менее, в случае, если ТИР Карнет принят в таможенном органе отправления, то этот транспорт должен быть под системой ТИР до пункта назначения.

**Региональное
Таможенное
Сотрудничество и
Национальный
Таможенный Контроль.**

Таможенное сотрудничество является самым важным элементом Системы, которая зависит от взаимного доверия и конфиденциальности в отношении мер таможенного контроля, в частности, мер таможенного контроля, предпринимаемых таможенными органами отправления. Для усиления Системы таможенные службы должны стремиться к дальнейшему углублению сотрудничества через обмен информацией, относительно транзитной торговли, включая использование информационных и коммуникационных технологий (ИКТ). В этом отношении, бытует всеобщее мнение, что полностью компьютеризированные ТИР процедуры будут более полезны. Тем не менее, при определенных обстоятельствах, таких, как транспортировка дорогостоящих товаров, когда сумма налогов и пошлин превышает сумму лимита гарантии в US \$50,000, таможенные службы имеют право налагать дополнительные меры контроля, такие как таможенное сопровождение, фиксированный маршрут и временные ограничения. В частности, использование таможенного сопровождения, должно быть

основано на оценке рисков в каждом отдельном случае. В целом, подобные национальные меры должны соответствовать Конвенции ТИР и о них должно быть сообщено всем задействованным сторонам.

Международная Система Гарантии в Поддержку Транзита при Системе ТИР.

Гарантийная система обеспечивает, что таможенные пошлины и налоги, в случае риска, покрываются из фиксированной суммы национальными гарантирующими ассоциациями во время транспортировки по ТИР транзиту. Денежный лимит гарантий определяется в отдельности для каждой страны. Максимальной рекомендуемой суммой для снятия с каждой национальной ассоциации на настоящий момент является US \$50,000 для каждого ТИР Карнета. Все национальные гарантирующие ассоциации составляют цепь гарантий, администрируемую МСАТ и поддерживаемую международными финансовыми институтами. Несмотря на то, что данная система гарантий, администрируемая МСАТ, была признана, пожалуй, единственно эффективной и успешной транзитной системой в мире, в то же время было подчеркнуто, что есть возможность сделать ее более эффективной, в частности, для участвующих стран ЦАРЭС. Например, через такие меры, которые смогут предоставить большую гибкость в стоимости гарантии, и помогут минимизировать расходы по ТИР на национальном уровне такие, как транспортные расходы. Все это поможет сделать транзит по ТИР Системе более возможным по средствам.

ТИР и Технические Спецификации Транспортного Средства.

Конвенция ТИР является таможенной конвенцией, и поэтому она не рассматривает транспортные вопросы, касающиеся транспортных прав, таких как весовые стандарты для транспортных средств, и различия в странах по регулированию вопросов, касающихся окружающей среды, как нормы выброса. Что касается транспортных средств, Конвенция ТИР только оговаривает технические спецификации для грузовых отделений или контейнера, а не для самих транспортных средств. Технические стандарты грузового отделения или контейнера для ТИР транспорта должны быть одобрены компетентными национальными властями в стране регистрации оператора. Поэтому закоренелая жалоба, почему Система ТИР не может быть введена, – “транспортное средство, требуемое для ТИР перевозки, очень дорого обходится” – отражает неверное толкование требований, заложенных в Конвенции ТИР.

ТИР и Технологии.

Выгоды от использования ИКТ для ежедневной организации транзита не могут быть излишними. Несколько инициатив было начато в целях автоматизации процедур по Системе ТИР, в частности, (i) разработка так называемых eТИР процедур, при которых опережающая информация по каждому ТИР транспорту передается электронным способом между компетентными властями через международную базу данных; и (ii) существующей Системы SafeTIR, единственной информационной системы, обеспечивающей данными по выдаче и завершению или отмене Книжек МДП.

ТИР и ВТамО. Внедрение транзитной системы ТИР полностью соответствует Рамкам Стандартов ВТамО от 2005 г. по защите и содействию Глобальной Торговле. Данные Рамки нацелены на усиление сотрудничества среди Таможенных Администраций для повышения их способностей по определению грузов повышенного риска и усилению сотрудничества между Таможней и деловым сообществом, что весьма важно для надежности и эффективности транзита при Системе ТИР.

ОПЫТ СТРАН

Азербайджанская Республика

Азербайджанская Республика присоединилась к Конвенции ТИР в 1996 г. Тем не менее, внедрение Таможенной Транзитной Системы ТИР требует большего, чем просто являться подписавшей стороной Конвенции ТИР. Также, как и в других участвующих странах ЦАРЭС, институциональный процесс повлек задержку во внедрении Системы, как и в выдаче Книжек МДП.

Ассоциация Международных Дорожных Перевозчиков Азербайджана (АМДПА) является уполномоченной национальной ассоциацией по осуществлению операций по ТИР в стране. Примерно 600 Книжек МДП было выдано в 1998 г., и Азербайджанская Республика становится активным пользователем Системы ТИР, выдав 3,900 Книжек МДП в 2004 г. Более того, система SafeTIR, поддерживающая Транзитную Систему ТИР, уже внедрена и действует.

Азербайджанская Республика считает, что использование Системы ТИР приведет к увеличению объема дорожного транспорта и инновациям парка автомобильного транспорта. Осознавая ее важность, вопрос повышения потенциала для всех партнеров на национальном уровне стал стратегическим приоритетом во внедрении Системы ТИР. В данном аспекте, был проведен ряд национальных и региональных семинаров, как для офицеров таможни, так и для транспортных операторов.

Казахстан

12 мая 1995 года Казахстан присоединился к Конвенции ТИР. Присоединение Казахстана к Конвенции ТИР повлияло на увеличение и улучшение дорожной транзитной торговли. На сегодняшний день, операции по ТИР в Казахстане осуществляются как международными, так и местными казахстанскими операторами, при том, что последние осуществили 39% от заявленных 32,270 завершённых операций в октябре 2005 г.

Казахстанский Союз Международных Грузовых Перевозчиков (КазАТО), который состоит из 160 транспортных компаний и частных бизнесменов, является уполномоченной гарантийной ассоциацией. С момента начала деятельности КазАТО, в целом было выдано 85,266 книжек МДП, включая 18,864 книжек МДП в 2004 г. К 1 октября 2005 г. уже выдано более, чем 16,000 книжек МДП.

В 2001 г., таможенные власти Казахстана при техническом содействии, предоставленном КазАТО, были соединены с системой SafeTIR, программный продукт которого был загружен в 12 региональных таможенных подразделениях. С того момента,

число несоответствий и нарушений было снижено, с поступлением в КазАТО в общем только 5 жалоб, касающихся недостачи товаров международными грузовыми перевозчиками.

Несмотря на это, транзитная система ТИР все еще не используется широко (только 10% перемещаемых товаров перемещалось при использовании процедур ТИР в 2003 г.). Основными причинами недостаточного использования ТИР процедур являются: высокая стоимость членства в национальной транспортной ассоциации и тот факт, что не все транспортные средства могут быть использованы для Системы ТИР.

Кыргызская Республика

Кыргызская Республика ратифицировала Конвенцию ТИР 19 декабря 1997 г. и начала внедрение Системы ТИР 20 ноября 2000 г.

Ассоциация Международных Автодорожных Перевозчиков Кыргызской Республики (КыргызАСМАП) является уполномоченной национальной гарантирующей ассоциацией. С 2001 г. примерно 9,400 книжек МДП, включая 4,900 в 2004 г., были выданы в Кыргызской Республике. В целях увеличения количества перевозок товаров по Системе ТИР и в то же время улучшения потенциала офицеров таможни, был проведен семинар по ТИР.

Кыргызская Республика проводила работу по эффективному внедрению Системы ТИР на пограничных пунктах пропуска и устранению произвольных платежей за транзит на основных транзитных маршрутах. 26 марта 2004 г. Кыргызская Республика подписала Соглашение, основанное на механизме применения финансовой гарантии, с правительством Казахстана о транзитном перемещении автомобильным транспортом товаров через территорию Казахстана. Соглашение, которое отменило разрешение на транзит и таможенное сопровождение грузов в рамках ТИР, в результате чего значительно уменьшилось количество официальных платежей за защищенный транзит. Проблема, вставшая перед двусторонними транзитными соглашениями – это отсутствие эффективного механизма их практического применения.

Монголия

Монголия присоединилась к Конвенции ТИР 1 октября 2002 г. Транзитная Система ТИР начала действовать в марте 2004 г. Национальная Ассоциация Автодорожных Перевозчиков Монголии (НАРТАМ) является уполномоченной выдающей ассоциацией. Транзитная Система ТИР начала действовать в марте 2004 г.

Как и другие страны, отсутствие опыта транспортных операторов по международным перевозкам привело к задержкам при внедрении процедур ТИР. Хотя Монголия выдала только 150 книжек МДП в 2004 г., ожидается значительное увеличение, как следствие вступления КНР в Конвенцию ТИР и завершения строительства Центрального Северно-Южного Дорожного

Коридора, финансируемого АБР, который соединит Россию и порт Тианжин КНР через Улан-Батор. Проводятся переговоры, относительно транзитного рамочного соглашения между КНР, Монголией, и Российской Федерацией, с ЮНКТАД, выступающей в качестве посредника.

Помимо выгод содействия торговле, внедрение ТИР влияет на развитие международного автодорожного и транзитного транспорта, также как на инфраструктуру всех дорог в Монголии. В частности, правительство ставит приоритетом улучшение восточных дорог, соединяющих Азиатскую Магистральную Цепь. Это не только подтолкнет развитие международного дорожного транзита при использовании системы ТИР, но и улучшит в скором будущем связь с Россией, КНР, Казахстаном и даже со странами Северо-восточной Азии. Конвенция ТИР, также как и транзитное рамочное соглашение между КНР, Монголией и Российской Федерацией, обеспечит юридическую основу для эффективной транзитной системы для и через Монголию.

Таджикистан

Таджикистан ратифицировала к Конвенции ТИР в марте 1997 г. Внедрение Системы ТИР, тем не менее, было задержано из-за трудностей по созданию независимых международных транспортных ассоциаций и их относительно слабое представительство. И только 14 июля 2003 г. Ассоциация Международных Дорожных Перевозчиков Таджикистана (АББАТ) была создана в качестве выдающего и гарантирующего органа по книжкам МДП. Высокая стоимость транзита Таджикских грузовиков через иностранные территории и слабо развитые магистральные цепи, представляют основные трудности для функционирования Системы ТИР.

Узбекистан

Узбекистан присоединился к Конвенции ТИР 31 августа 1995 г., с практическим применением, начиная с 28 марта 1996 г. Более чем 35% товаров международной торговли перевозятся при использовании книжек МДП. Начиная с 2002 года, выдано примерно 3,352 книжек МДП, при 2,400 книжках МДП в 2004 г. Ассоциация Международных Дорожных Перевозчиков Узбекистана (АИРКУЗ) является гарантирующей ассоциацией.

Таможенные власти на настоящий момент применяют ИКТ инструменты для контроля за доставкой перемещаемых товаров, и законченными или завершенными транспортом при Системе ТИР. Государственный Комитет Таможенного Контроля (ГТК) при содействии МСАТ инсталлировал систему SafeTIR. В результате чего усилился и стал эффективным информационный обмен между таможней и ассоциацией. ГТК также инициировал разработку Единой Автоматизированной Информационной Системы (ЕАИС), которая была разработана и поэтапно внедрена.

В рамках собственной программы модернизации, Узбекистан реализовал поэтапные меры по улучшению инфраструктуры таможенных потоков, конструированию таможенных комплексов и больших постов, и их оборудованию необходимыми современными средствами. За последние 5 лет, были построены,

по меньшей мере, 10 международных автомобильных пунктов пропуска. Узбекистан также рассматривает возможность приобретения мобильных сканеров для использования на пунктах пропуска, в первую очередь, на узбекско-афганской границе, но высокая стоимость пока остается проблемой.

ВСТУПЛЕНИЕ КНР В ТИР

Вступление КНР в Конвенцию ТИР играет важную роль в вопросе становления КНР “наземным мостом” или современным шелковым путем для транзита товаров из участвующих стран ЦАРЭС в Европейское Соединение, Японию, Корею, и США. Особенно, вступление в ТИР будет стимулировать экономические отношения между Синьцзян Уйгурским Автономным Округом КНР и странами-членами ЦАРЭС; уменьшит риск таможенного контроля и увеличит эффективность таможенных операций; а также поможет предприятиям в Ксиндзианге внедрить стандартную транспортную практику, согласно положениям Конвенции ТИР. Более того, вступление внесет свой вклад в поддержку усилий по строительству международной дорожной магистральной сети из Северо-восточной Азии в Европу через Центральную Азию и соседние страны, что на самом деле будет содействовать созданию и развитию транспортных услуг и логистики.

Принимая во внимание вступление КНР в Конвенцию ТИР, таможенная служба КНР и транспортный сектор предприняли ряд мер по вступлению в ТИР, включая анализ ситуации, посещение ЕЭКООН и МСАТ, и организацию семинаров по ТИР.

Нижеследующее отражает ключевые вопросы, касающиеся вступления КНР в Конвенцию ТИР: (i) установление транспортных транзитных правоотношений с другими странами; (ii) соглашение между таможенной службой КНР и транспортными ассоциациями; (iii) координация с другими соответствующими правительственными ведомствами; и (iv) интегрирование Системы ТИР с национальной транзитной системой КНР. Международные организации, такие, как ЕЭКООН и МСАТ, предложили помощь таможенной службе КНР и транспортным ассоциациям по процедуре вступления, также как по реализации самой Конвенции.

КРАТКОЕ РЕЗЮМЕ

В то время, как в Регионе уже используется широко принятая Система Транзита ТИР, остаются вопросы, как общего характера, так и различного внедрения среди участвующих стран ЦАРЭС. Обучение и создание потенциала являются критически важными при решении вопросов реализации.

Разъяснение некоторых осознанных недостатков Системы ТИР внесет вклад в логическое обоснование и определение будущих направлений существующих двусторонних и региональных инициатив по вопросам транзита, финансируемых АБР в рамках субрегиональных программ сотрудничества. С одной стороны, существует необходимость для АБР поддержать РСЧ в полном внедрении Конвенции ТИР, включая оказание поддержки РСЧ в принятии участия во встречах соответствующих органов, регулирующих вопросы Конвенции ТИР. С другой стороны, существует также необходимость организации соответствующих мер по транзиту на национальном и региональном уровнях, чтобы решить специфические транзитные потребности. АБР играет важную роль в данном процессе. Соглашение о транзите не внесет вклад в развитие до тех пор, пока оно не будет внедрено и не приобретет устойчивый характер.