



Справочный документ
Для сессии 1 Заседания высокопоставленных официальных лиц
сентябрь 2015 года

Отчет о проделанной работе и план работ в секторе по содействию торговле (ноябрь 2014 г. – сентябрь 2015 г.)

**Заседание высокопоставленных официальных лиц
Центральноазиатское региональное экономическое
сотрудничество
23 сентября 2015 года
Улан-Батор, Монголия**

I. ИТОГИ И РЕЗУЛЬТАТЫ СЕКТОРА

1. Координационный комитет по транспортному сектору (ККТС) и Комитет таможенного сотрудничества (КТС) программы Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) совместно реализуют Стратегию по транспорту и содействию торговле (СТСТ).¹ Данная стратегия направлена на достижение трех итогов сектора: (i) конкурентоспособные коридоры в регионе ЦАРЭС; (ii) более быстрое перемещение товаров и людей по коридорам ЦАРЭС и через границы; (iii) устойчивые, безопасные и удобные для пользователей транспортные и торговые сети. СТСТ - 2020² доработала стратегию и классифицировала итоги сектора в три операционные приоритетные области для достижения целей программы ЦАРЭС-2020 по расширению торговли и повышению конкурентоспособности. Три приоритетные области включают:

- (i) развитие сети мультимодальных коридоров, предусматривающее поддержку продления коридоров; развитие железнодорожной сети и мультимодального логистического центра; а также модернизацию пунктов пересечения границ (ППГ);
- (ii) усовершенствование служб, связанных с торговлей и пересечением границ, состоящее из следующих компонентов: реформирование и модернизация таможенных служб; координированное управление границами; развитие национальных единых окон; реформирование и модернизация санитарных и фитосанитарных служб (СФС);
- (iii) Усовершенствование операционной и институциональной эффективности, состоящее из следующих компонентов: улучшение в планировании, финансировании и управлении автодорожными и железнодорожными активами; управление безопасностью дорожного движения; более активное участие частного сектора.

2. СТСТ-2020 продолжает поддерживать приоритет завершения шести стратегических мультимодальных транспортных коридоров и внедряет их продление. Основанием для продления коридоров были обеспечение связанности с некоторыми морскими портами, включение альтернативных маршрутов для сокращения расстояния проезда вдоль существующих коридоров, развитие отсутствующих связующих звеньев, чтобы увеличить географический охват и взаимосвязанность, развитие сети железных дорог для обслуживания коридоров или создание мультимодальных хабов для поддержания эффективного распределения и сбора грузов. В результате этих продлений сеть автодорожных коридоров достигнет 29 350 км к 2020 году вместо 24 000 км к 2017 году. План действий по реализации СТСТ-2020 соответственно установил следующие цели по физической инфраструктуре: (i) строительство или реконструкция 7800 км автомобильных дорог, (ii) 1800 км построенных новых железнодорожных путей и (iii) 2000 км отремонтированных, электрифицированных или оснащенных сигнальными системами железнодорожных путей. В таблице 1 представлена структура результатов сектора транспорта и содействия торговле.

¹ Стратегия ЦАРЭС по транспорту и содействию торговле до 2020 года, СТСТ на 2008-2017 годы была одобрена на шестой Министерской конференции ЦАРЭС в Душанбе, Таджикистан, в 2007 году. План реализации был принят на седьмой Министерской конференции ЦАРЭС в 2008 году (http://www.carecprogram.org/uploads/events/2007/6th-MC/001_101_201_CAREC-Transport-Trade-Facilitation-Strategy.pdf).

² Стратегия ЦАРЭС по транспорту и содействию торговле до 2020 г. СТСТ-2020 содержит план реализации на 2014-2020 годы (<http://www.carecprogram.org/uploads/docs/CAREC-Publications/CAREC-Transport-TradeFacilitation-Strategy.pdf>).

Таблица 1: Структура результатов сектора транспорта и содействия торговле

Реализующие органы	Интервенции	Результаты сектора	Итоги сектора
ККТС, КТС, ФАПЭ ЦАРЭС	Развитие автодорог	Развита сеть мультимодальных коридоров	Созданы конкурентоспособные коридоры
	Развитие железных дорог		
	Развитие логистического центра		
	Развитие пунктов пересечения границ		
	Координированное управление границами	Улучшены услуги, связанные с торговлей и пересечением границ	Обеспечено содействие перемещению товаров и людей;
	Модернизация таможенных служб		
	За рамками таможенных служб: интегрированное содействие торговле.		
	Развитие системы единого окна	Повышена операционная и институциональная эффективность	Развиты устойчивые, безопасные и удобные для пользователей транспортные и торговые сети
	Ремонт и содержание автомобильных дорог		
	Безопасность дорожного движения		
	Реформа политики, промышленная реструктуризация, приватизация и институциональное развитие		

КТС = Комитет таможенного сотрудничества, ФАПЭ ЦАРЭС - Федерация ассоциаций перевозчиков и экспедиторов ЦАРЭС, ККТС = Координационный комитет транспортного сектора.

Источник: АБР 2014 Стратегия ЦАРЭС по транспорту и содействию торговле до 2020 года Манила

3. Сектора транспорта и содействия торговле представлены восемью индикаторами. Прогресс в физической инфраструктуре для сети мультимодальных коридоров теперь измеряется по четырем индикаторам транспортной связанности: (i) построенные или модернизированные скоростные автодороги или национальные автомагистрали (км), (ii) доля построенных и улучшенных дорог от общей протяженности коридоров ЦАРЭС (%), (iii) новые построенные железные дороги (км) и (iv) улучшенные железные дороги (км). Улучшение услуг, связанных с торговлей и пересечением границ, рассматривается по четырем индикаторам из годового отчета по измерению и мониторингу эффективности коридоров ЦАРЭС (ИМЭК), которые определяют легкость передвижения по коридорам и через границы: (i) время, затраченное на пересечение границы (в часах), (ii) издержки, понесенные в пунктах пропуска (\$), (iii) скорость движения по 500 километровой участку коридора ЦАРЭС (км/ час) и (iv) издержки, понесенные на участке коридора (\$).

i. Индикаторы итогов по содействию торговле

4. Индикаторы эффективности из годового отчета ИМЭК ЦАРЭС за 2014 год менялись в том же направлении (см. Таблицу 2). По сравнению с 2013 г. средние издержки на пересечение границы или проезд вдоль участка коридора сократились,

среднее время на пересечение границ увеличилось, а скорость движения оставалась относительно неизменной. Так как многие факторы в области содействия торговле в регионе Центральной Азии переплетены, невозможно отнести улучшения или ухудшения эффективности прямо или исключительно к конкретному вмешательству. Несмотря на это, страны ЦАРЭС и партнеры внесли хороший вклад в (а) усовершенствование объектов на ППГ, (b) принятие новых таможенных кодексов и /или внесение изменений в них, (c) инвестиции в модернизацию и автоматизацию таможенных информационных систем, (d) усилия по созданию национальных единых окон и модернизации системы управления рисками при пограничном контроле.

5. Среднее время на пересечение границы увеличилось с 10 до 14 часов в 2014 году. Двумя ППГ, недавно включенными в ИМЭК, из-за которых увеличились средние показатели, были Пешавар-Торхам и Чаман-Спин Булдак, расположенные на границе между Пакистаном и Афганистаном. Данные ППГ были включены в результате формального изменения коридоров ЦАРЭС с целью включения Пакистана, после принятия СТСТ-2020 в конце 2013 года. До 2014 года данные из Пакистана представлялись отдельно.³ Грузовики в среднем потратили 36 часов на проезд через один из данных двух ППГ. Несмотря на Соглашение о транзитной торговле между Афганистаном и Пакистаном (АРТТА 2010), водители продолжают сообщать о трудностях на данных ППГ. Время было потрачено на ожидание в очереди и перегрузку товаров. Особенно часто называли 55-километровый участок, разделяющий Пешавар и Торхам, из-за многочисленных пограничных контрольно-пропускных пунктов и полицейских постов, препятствовавших движению, где проехать можно только с помощью неофициальных платежей.

6. Время на переход границы по железной дороге увеличилось с 29,9 до 32,6 часов. Формы ИМЭК, собранные по коридорам 1 и 4, показали разные причины задержек. В Алашаньюкоу, Китайская Народная Республика (КНР), был ограничен въезд поездов в зону таможенного контроля; в то время как в Достыке, Казахстан, основными причинами были загруженность объектов для перегрузки на железнодорожной станции и нехватка вагонов. В ППГ Эренхот-Замын-Ууд, соединяющей КНР и Монголию, товар должен перегружаться из грузовиков в железнодорожные вагоны; большие объемы перегружаемых товаров в Эренхоте и ограниченное количество погрузочно-разгрузочной техники в ППГ Замын-Ууд снижали скорость движения. В Таблице 2 представленные индикаторы итогов за 2014 год.

Таблица 2: Индикаторы итогов по содействию торговле

Индикатор	Ориентирующий целевой показатель	Исходные данные за 2010 год	2012	2013	2014 ^a	Прогресс
Время, затраченное на пересечение границы (в часах)	-	8,7	10,9	10,0	14,1	
Издержки, понесенные в пунктах пересечения границы (\$)	-	186	157	235	172	
Скорость движения по 500 километровой участку	-	24	23	20	21	

³ Если бы данные по Пакистану были включены в расчеты ИМЭК за 2012 и 2013 годы, то улучшение можно было бы увидеть в данных за 2014 год.

коридора ЦАРЭС

(в км/ч)

Издержки на перевозку груза по участку коридора, \$ на 500 км на 20-тонный груз	-	674 ^b	941 ^b	1 467 ^b	1 360	
---	---	------------------	------------------	--------------------	-------	---

ЦАРЭС - Программа центральноазиатского регионального экономического сотрудничества

Примечание: Скорость измеряется "с задержкой" для 20-тонного грузовика или эквивалента 20-футового контейнера.

^a В 2014 году данные по Пакистану были официально включены после официального утверждения изменения коридора и продления коридора в Пакистане. Кроме того, скорость движения по 500 км участку коридора ЦАРЭС была откорректирована для исключения влияния морских портов.

^b Исторические данные были пересмотрены в результате корректировок в измерении.

Источник: Годовой отчет «Измерение и мониторинг эффективности коридоров ЦАРЭС за 2014 год».

7. Издержки на пересечение ППГ сократились на 27% в 2014 г. Это улучшение произошло, благодаря снижению средних ставок пошлин за оба вида транспорта, т.е. 25% по автодорогам и 35% по железным дорогам. По коридорам улучшение произошло за счет Коридоров 1 и 4, где затраты на автодорогу достигли пика в 2013 году, затем снизились в 2014 году.⁴

8. Средняя скорость движения, которая учитывает задержки на пересечении границ вдоль участков коридоров осталась почти неизменной в 2014 году. Грузовики обычно быстро передвигаются по дорогам Пакистана, но проблемы возникают при пересечении границ. Для пересечения границ поездам все еще требовалось много времени, что привело к замедлению общей скорости; это было особенно заметно на ППГ Алашанькоу-Достык на границе между КНР и Казахстаном.

9. Средние издержки проезда по участку коридора снизились на 7%, в основном, за счет снижения издержек при автомобильных перевозках. Все коридоры ЦАРЭС показали сокращение издержек, за исключением Коридора 3, в частности Коридора 3b, который для автоперевозчиков был наиболее дорогостоящим; особенно дорогим был участок в Таджикистане. Напротив, улучшения были отмечены в Коридоре 4, так например завершение строительства автодороги, соединяющей Чоир и Замын-Ууд, способствовало сокращению эксплуатационных расходов на транспортные средства. [Фактически, показатель снизился на 22% в 2014 году.] Транзитные грузы, для которых ранее использовались только поезда, теперь могут перевозиться на грузовых автомобилях, так как стало лучше перевозить по мощным автодорогам. По железнодорожным перевозкам в Коридорах 1 и 4 зарегистрировано увеличение транспортных издержек на 35% и 61%, соответственно. Падение цен на нефть, скорее всего, стало смягчающим фактором во второй половине 2014 года и в начале 2015 года.

ii. Вклад итогов сектора содействия торговле

10. Оценки конкретны проектов отражают связь между результатами и итогами сектора. Отчеты о завершении проекта представляют качественные оценки воздействия проекта в конкретной местности. Вставка 1 описывает проект содействия торговле из отчетов, имеющих в 2014 году.

⁴ На железнодорожном транспорте также значительно снизились издержки на смену железнодорожной колеи. Они составляют 50% затрат на пересечение границы в ПП Достык, поэтому их уменьшение оказало заметное влияние на общий показатель.

Вставка 1: Результаты отдельных проектов по содействию торговле, финансируемых АБР

Региональный проект по модернизации таможенной службы Кыргызской Республики и развитию инфраструктуры» (одобренный 26 ноября 2004 года) был направлен на (а) повышение эффективности и прозрачности таможенных услуг, чтобы укрепить осуществляемые законодательные реформы по таможене и упрощение таможенных процедур, и (б) содействие развитию регионального таможенного сотрудничества посредством согласованных таможенных реформ и модернизации в Восточной и Центральной Азии. Проект состоял из двух компонентов: (i) разработка единой автоматизированной информационной системы (ЕАИС) и (ii) развитие инфраструктуры ППГ. В рамках первого компонента проект разработал основные системы программных приложений ЕАИС и системы поддержки операций и инфраструктуры связи для ЕАИС и усиления связей между таможенными подразделениями. Полноценно действуя во всех 37 ППГ, ЕАИС включает программное и аппаратное обеспечение, которое автоматизирует таможенные декларации, современные таможенные методы, такие как упрощенные процедуры и управление рисками. Была достигнута соответствующая функциональность ЕАИС согласно техническим характеристикам, и система надлежущая образом поддерживается инфраструктурой спутниковой связи. ЕАИС играет важную роль в достижении успеха системы единого окна для внешней торговли. В рамках второго компонента два ППГ были модернизированы с обеспечением оборудования для процедур и борьбы с контрабандой, один ППГ был реабилитирован, и оборудование было установлено в 21 ППГ.

Государственная таможенная служба (ГТС) подсчитала, что в 2012 году 70% таможенных деклараций были обработаны в системе ЕАИС, а в 2014 году был достигнут 100% охват. Время обработки сократилось с 60 минут в 2005 году до 5-15 минут в 2012 году. Со снижением бюрократических процедур и сокращением прямого общения при совершении операций, как сообщила ГТС, уровень коррупции снизился, и количество нарушений снизилось до 3076 случаев с 4488 в 2005 году. Таможенные поступления составили \$ 639 млн в 2012 году, что в пять раз выше \$ 114 млн в 2003 году. Автоматизация, улучшение ППГ и упрощенные таможенные процедуры привели к более эффективным и прозрачным таможенным службам и способствовали созданию благоприятных условий для торговли.

Источник: АБР. Кыргызская Республика. Региональный проект по модернизации таможенных служб и развитию инфраструктуры. Отчет завершении проекта, июнь 2014 года.

II. ОПЕРАЦИОННАЯ И ОРГАНИЗАЦИОННАЯ ЭФФЕКТИВНОСТЬ

A. Рост числа операций, мобилизация финансов и управление знаниями

11. Хорошо продвигается реализация трех проектов региональной технической помощи (РЕТП), финансируемых Японским фондом по сокращению бедности (ЯФСБ) для приоритетных областей таможенного сотрудничества. В 2015 году ИМЭК в свой седьмой год. В ноябре 2014 года АБР опубликовал "Измерение и мониторинг эффективности коридоров Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества: Ретроспектива, нацеленная в будущее"⁵, в которой описывается, как ИМЭК помогает в мониторинге прогресса и выявлении "узких мест" с целью достижения целей СТСТ ЦАРЭС. В публикации представлены операционные данные, собранные ИМЭК, начиная с 2009 года, и соответствующий анализ в качестве здоровой основы для формулировки политик и принятия инвестиционных решений.

12. На основе РЕТП по продвижению сотрудничества в области санитарных и фитосанитарных (СФС) мер в ЦАРЭС разработана Общая программа для модернизации СФС мер. Цели Общей программы СФС: (i) продвигать согласованные реформы и модернизацию в области СФС мер, соответствующие международным стандартам, чтобы обеспечить содействие торговле; и (ii) определить и приоритезировать потребности в инвестициях. АБР предусматривает финансирование инвестиций в ЦАРЭС, чтобы решить потребности в области СФС мер, определенные в региональном масштабе, и в этом отношении обрабатывается заем для Монголии с целью модернизации СФС мер для содействия торговле. Предлагаемая Общая программа СФС была представлена на заседании высокопоставленных официальных лиц (ЗВОЛ) в июне 2015 года в Бангкоке, Таиланд, где было решено, что дальнейшее ее обсуждение будет проходить во время встречи Национальных координаторов в августе, где будет принято решение об инициировании ОП СФС на 14 Министерской конференции. Признавая важность СФС мер для содействия торговле сельскохозяйственной продукцией и обеспечения качества и безопасности пищевых продуктов, на встрече НК в августе 2015 было решено инициировать Общую программу СФС на 14 МК, с последующими консультациями по ее реализации с учетом условий конкретной страны.

13. Признавая значимость Соглашения Всемирной торговой организации (ВТО) по упрощению процедур торговли (СУПТ), участники ЦАРЭС из Пакистана, КНР и Монголии недавно приняли участие в Региональном семинаре Всемирной таможенной организации (ВТамО) по стратегическим инициативам для содействия торговле. Они обсудили пути и меры для реализации СУПТ и признали потребность в улучшении синергии с Пересмотренной Киотской конвенцией ВТамО (ПКК), к которой уже присоединились пять стран ЦАРЭС.

1 Институциональная поддержка

14. **Комитет таможенного сотрудничества (КТС)** в составе руководителей таможенных органов стран-членов ЦАРЭС проводит ежегодные заседания, круглые столы и семинары, технические обсуждения по конкретным темам, которые позволяют странам-членам представлять друг другу обновленную информацию о внедряемых реформах, возникающих проблемах и реализуемых решениях. КТС также сотрудничает с

⁵ <http://www.adb.org/publications/carec-corridor-performance-measurement-and-monitoring-forward-looking-retrospective>.

многосторонними и двусторонними организациями, такими как ВТамО, ЕЭК ООН, ЭСКАТО и таможенной Японии. ВТамО предоставляет техническую помощь в разработке и реализации программ по обучению для таможенных служб в соответствии с 5 приоритетными областями деятельности КТС.⁶ На ежегодном заседании КТС в августе 2015 года была признана необходимость глубже изучить и более эффективно использовать ИМЭК для повышения эффективности коридоров ЦАРЭС.

15. РЕТП «Согласование таможенных мер в области содействия торговли с передовыми практиками» оказывает поддержку (i) присоединению и соблюдению ПКК, (ii) модернизации систем управления рисками и (iii) разработке механизма электронного обмена таможенной информацией. АБР проводит тесную работу с пятью странами, которым еще предстоит присоединиться к ПКК, в завершении исполнения требований для присоединения. Региональный семинар по «Обмену опытом по присоединению к ПКК для стран ЦАРЭС» был проведен в ноябре 2014 года в Шанхае, КНР, чтобы помочь участникам лучше понять требования по присоединению и обучить их, как пользоваться инструментами самооценки ВТамО. Были подготовлены планы действий по содействию присоединению и улучшению соблюдения требований ПКК. Последующий семинар по ситуационному анализу/анализу разрывов в отношении ПКК был проведен в Узбекистане в феврале 2015 года, на котором эксперты ВТамО помогли таможенной службе Узбекистана разработать первоначальную «дорожную карту» для присоединения к ПКК. При поддержке экспертов ВТамО была проведена оценка таможенных систем управления рисками Казахстана, Узбекистана и Таджикистана, чтобы определить разрывы в оценке рисков, методологиях и процедурах по составлению профилей и таргетированию. Семинары по реализации программы уполномоченных экономических операторов (УЭО) были проведены в Азербайджане в октябре 2014 года, в Монголии в мае 2015 года и в Казахстане в июле 2015 года; были определены дальнейшие шаги, которые необходимо предпринять для полной реализации программы, включая законодательную реформу. Первоначальный отчет о разработке структуры для механизма обмена таможенной информацией для ЦАРЭС был подготовлен международным консультантом, и были разработаны рамки Первоначальной оценки готовности и зрелости. Оценки будут проводиться в 3 квартале 2015 года на основе результатов, а также будет разработано предложение по пилотному тестированию механизма обмена информацией. Проект заключительного отчета и рекомендации, как ожидается, будут представлены сотрудникам таможни, ответственным за информационные технологии, в конце ноября 2015 года, а планы по пилотному проекту - в январе 2016 года.

16. РЕТП по «Координированному управлению границами (КУГ) для результатов» поддерживает (i) Исследование времени выпуска (ИВВ), (ii) Совместный таможенный контроль (СТК) и (iii) улучшенную межведомственную координацию. В ноябре 2014 года национальные семинары по планированию были проведены в Казахстане и Кыргызской Республике, чтобы обучить официальных лиц таможенных служб проведению ИВВ с использованием программного обеспечения ИВВ ВТамО. Были подготовлены национальные планы действий с подробными мероприятиями, которые будут использоваться при проведении ИВВ в выборочных пунктах пересечения границы (ППГ). Был подготовлен практический пример по пилотному проекту по СТК между Монголией и КНР в ППГ Замын-Ууд–Эрлиан и Гашуунсухайт–Ганчимодоо. В практическом примере задокументированы факторы успеха, и даны руководства для операций СТК на основе пилотного опыта. Международный консультант по СТК посетил ППГ с ноября по декабрь

⁶ Пять приоритетных областей КТС: упрощение и гармонизация таможенных процедур; управление рисками; совместный таможенный контроль; ИКТ для таможенных служб и региональный транзит.

2014 года, и проект отчета был представлен в январе 2015 года. Окончательный проект документа по изучению практического примера был представлен на заседании технической рабочей группы по СТК в июле 2015 года в Пекине, КНР, а отчет дорабатывается. Чтобы продвигать СТК в направлении к подходу Координированного управления границами (КУГ), в январе 2015 года было проведено дополнительное исследование, чтобы определить готовность иммиграционных органов на границе в Замун-Ууде и Эрлиане для внедрения КУГ.

17. В рамках РЕТП по «Содействию региональному транзиту» в январе 2015 года в Алматы был проведен первоначальный семинар, на котором был обсужден и согласован план реализации, и были распространены анкеты всем соответствующим ведомствам в странах ЦАРЭС. На основе полевых исследований и консультаций с таможенными официальными сотрудниками ЦАРЭС и членами Исполнительного совета Федерации ассоциаций перевозчиков и экспедиторов (ФАПЭ) ЦАРЭС, выводы первого отчета о транзитных потоках, маршрутах и составе транзитной торговли между и среди 10 стран-членов ЦАРЭС были представлены на ежегодном заседании КТС в августе 2015 года. Недавнее присоединение ПАК к МДП (TIR) и присоединение КНР к МДП, ожидаемое до конца 2015 года, являются значительным прогрессом, означающим, что теперь все 10 стран ЦАРЭС являются участницами МДП. В настоящее время таможенный транзит представлен МДП и рядом двусторонних соглашений о транзите. Тем не менее, МДП не является системой, основанной на оценке рисков, и стоимость транзита объемных товаров с низкой стоимостью в регионе может быть очень высокой. Вообще, конкретные двусторонние соглашения о транзите не распространяются на третью страну в связи с различными требованиями. Очевидна необходимость внедрения региональной транзитной системы ЦАРЭС, поддерживаемой механизмом доступной гарантии/страхования, основанном на оценке рисков, для улучшения содействия торговле в регионе. В связи с этим будут проводиться дальнейшие консультации с членами ЦАРЭС, чтобы завершить второй доклад о предлагаемом механизме гарантии.

18. На заседании КТС в августе 2015 года были подтверждены актуальность и необходимость продолжать направлять усилия реформы на пять приоритетных областей. Для продвижения программы содействия торговле вперед КТС приняла решение

- (i) поддержать новые инициативы по укреплению систем управления рисками на таможене, особенно в решении вопросов пограничной безопасности, включая принятие Рамочных стандартов безопасности SAFE;
- (ii) продолжать поддерживать усилия по расширению совместного таможенного контроля на другие ППГ ЦАРЭС и двигаться вперед к фазе 2, учитывая уроки, извлеченные из результатов анализа практического примера СТК, чтобы распространить СТК на большее количество пар ППГ в других странах и применить к таможенным процедурам, таким как совместная инспекция и обмен изображениями сканирования;
- (iii) продолжать рассматривать варианты на основе анализа, по формулировке механизма обмена таможенной информацией, и перейти к пилотной стадии;
- (iv) разработка регионального транзитного режима для ЦАРЭС на основе результата оценки и поддержка его внедрения через пилотные проекты на конкретных коридорах ЦАРЭС;
- (v) продвижение процесса вступления стран ЦАРЭС к ПКК путем оказания помощи в регулятивных реформах в соответствии с положением ПКК;

- (vi) эффективнее использовать результаты ИМЭК и ИВВ, чтобы выявить основные ППГ с «узкими местами» и разработать целевые инвестиции и основные меры реформ в области политики в отдельных странах;
- (vii) улучшить координацию с другими учреждениями по управлению границами и частным сектором;
- (viii) провести совместные мероприятия по наращиванию потенциала для укрепления сотрудничества между Федерацией ассоциаций перевозчиков и экспедиторов ЦАРЭС (ФАПЭ ЦАРЭС) и КТС и наладить каналы связи.

19. Со времени своего создания в 2009 году ФАПЭ ЦАРЭС постепенно выросла в заметную группу в области содействия торговле на региональном и национальном уровнях. Инициативы, реализованные РГ в прошлом, включали семинары по развитию потенциала и форумы для установления деловых связей. ФАПЭ ЦАРЭС играет активную роль в изучении преимуществ режима регионального транзита в рамках региона ЦАРЭС. В качестве дальнейшей деятельности после проведения ежегодного собрания ФАПЭ ЦАРЭС в сентябре 2014 года АБР инициировал проведение изучения по рынку ЦАРЭС для страхования грузов. Обзорное заседание между перевозчиками, экспедиторами и страховщиками было организовано членом-учредителем ФАПЭ ЦАРЭС в Алматы в январе 2015 года. На заседании выяснилось, что существует значительная потребность в страховании ответственности со стороны перевозчиков и экспедиторов, и что как страховщикам, так и их потенциальным клиентам необходимо проводить совместную работу и получать взаимные выгоды от бизнеса друг друга. В исследовании использовался опыт предыдущей работы АБР в Узбекистане, и он дополняет соответствующую техническую помощь, оказываемую АБР Казахстану.

20. На своем ежегодном заседании в августе 2015 года члены федерации решили сохранить статус ФАПЭ ЦАРЭС в качестве юридического лица и финансировать свой секретариат и веб-сайт за счет доходов от веб-сайта и членских взносов. ФАПЭ ЦАРЭС также приняла участие на совместном государственно-частном заседании сектора КТС и поделилась озабоченностью в связи с отсутствием регулярного государственно-частного взаимодействия во многих странах ЦАРЭС. ФАПЭ ЦАРЭС хотела бы более активно участвовать в деятельности КТС по содействию торговле, в том числе (i) участвовать в реализации УЭО, так как они могут представить подробные данные по рискам об участниках ВЭД, перевозчиках и экспедиторах, (ii) быть партнером таможни в стандартизации торговых и транспортных форм и процедур контроля торговли, (iii) поощрять перевозчиков и экспедиторов, чтобы они принимали участие в региональном транзитном режиме и внедряли финансовые услуги для снижения рисков, (iv) создать соответствующий механизма рассмотрения жалоб для частных перевозчиков, чтобы их дела доводились до сведения таможенных органов и (v) объединить усилия с таможней в мероприятиях по наращиванию потенциала и проведении исследований в областях, представляющих общий интерес.

21. Обсуждения на совместном заседании КТС и ФАПЭ ЦАРЭС позволили представителям частного и государственного секторов обменяться опытом и общими проблемами, что может принести пользу обеим сторонам и, возможно, добиться решения некоторых проблем. Одним из важнейших пунктов обсуждений был вопрос о необходимости развивать новые объекты пересечения границы в Хоргосе и как-то связать их с международной трансграничной экономической зоной, созданной КНР и Казахстаном в нескольких километрах к северу от ППГ. Также обсуждалось влияние вступления Кыргызской Республики в Евразийский экономический союз на классификацию ППГ Карамык (по Коридорам 3 и 5) на границе с Таджикистаном.

2 Обучение и наращивание потенциала

22. Специализированные обучающие программы для работников таможенных служб ЦАРЭС были проведены 17–22 ноября 2014 года в сотрудничестве с Шанхайским таможенным колледжем и при технической поддержке со стороны ВТамО. На основе материалов и опыта, полученных в рамках пилотных обучающих программ, профинансированных Институтом ЦАРЭС, проведенных в августе 2013 года, разрабатываются обучающие программы ФАПЭ ЦАРЭС. Эти обучающие программы будут разрабатываться и проводиться ФАПЭ ЦАРЭС для членов и других заинтересованных сторон. АБР оказал поддержку в проведении региональной обучающей программы по логистике в Кыргызской Республике в декабре 2014 года и провел хорошо оцененный краткий курс по торговой логистике для перевозчиков и экспедиторов Туркменистана в июне 2015 года. Обсуждения с Институтом ЦАРЭС направлены на усиление партнерства для наращивания потенциала в будущем.

3 Измерение и мониторинг эффективности коридоров

23. ИМЭК собирает и анализирует данные по времени и затратам по транспортировке грузов по коридорам ЦАРЭС, обеспечивая промежуточные индикаторы итогов для мониторинга и оценки реализации СТСТ и внося вклад в индикаторы содействия торговле (ИСТ) для Обзора эффективности развития ЦАРЭС (ОЭФР), представленные в п. 4–9 выше.

24. В Таблице 3 сравнивается эффективность коридоров ЦАРЭС в первой половине 2015 года с аналогичным периодом в 2014 году. В первые шесть месяцев 2015 года все индикаторы улучшились, кроме ИСТ4 (Скорость движения по 500-километровому участку коридора ЦАРЭС). Во многом это связано с существенным снижением транзитной скорости грузовых перевозчиков вдоль Коридоров 3 и 6 и поездов вдоль Коридора 4, несмотря на общее сокращение времени пересечения границы.

Таблица 3: Индикаторы содействия торговле для Обзора эффективности развития (1-е полугодие 2014 г. и 1-е полугодие 2015 г.)

Индикаторы	1-е полугодие 2014 г.	1-е полугодие 2015 г.	СПГ
ИСТ1 Время, требуемое на прохождение формальностей при пересечении границы (часы)	14,7	13,8	-7%
ИСТ2 Затраты, понесенные в пункте пересечения границы (\$)	182	167	-8%
ИСТ3 Затраты, понесенные при проезде по участку коридора (\$)	1 403	1 306	-7%
ИСТ4 Скорость движения на 500-км участке коридора ЦАРЭС (км/ч)	21	18	-14%

ОЭФР = Обзор эффективности развития ЦАРЭС, км/ч = километров в час, ИСТ = индикатор содействия торговле, СПГ = по сравнению с предыдущим годом.

25. ИСТ1: Время, требуемое на прохождение формальностей при пересечении границы (часы) После включения АФГ-ПАК ППГ в коридоры ЦАРЭС, задержки на пересечении границ значительно увеличились и установили совершенно другие ориентиры для региона ЦАРЭС. В первой половине 2015 года общее среднее время пересечения границы постепенно снизилось до 13,8 часов, на 7% ниже по сравнению с тем же периодом прошлого года. Это в значительной степени объясняется сокращенными задержками в ППГ вдоль Коридора 4. Пилотная программа по Совместному таможенному контролю между КНР и Монголией, кажется, успешно сократила время таможенного оформления, особенно для товаров из КНР в МОН, в результате чего и произошло улучшение показателя. Данный пилотный проект предусматривает использование единого грузового манифеста с целью снижения количества ошибок и сокращения времени на оформление товаров на границе. Также были внедрены электронный грузовые манифесты.⁷ Аналогично, показатели по пересечению границ на железнодорожных ППГ также улучшились, особенно на Достык-Алашаньюкоу для поездов западного направления из КНР. Время ожидания в связи с ограничениями въезда и перегрузкой товаров значительно сократилось. Тем не менее, ситуация на АФГ-ПАК ППГ остается такой же, из-за чего индикатор отклонился от ранее установленного в 2010 году ориентира.

26. ИСТ2: Издержки, понесенные в пункте пересечения границы (\$). За первое полугодие 2015 года, в среднем издержки на ППГ снизились на 8% до \$ 167 по сравнению с тем же периодом в 2014 году. Неуклонное сокращение после 2013 года привело к постепенному улучшению показателя в течение последних кварталов. В этот период более низкие издержки на пересечении границ наблюдались только на автодорожных ППГ, особенно, на ППГ Коридора 4. Это, прежде всего, обусловлено значительным снижением сборов за таможенное оформление на импорт МОН в пунктах Замын-Ууд и Алтанбулаг. С другой стороны, издержки на смену колеи на станции Достык для поездов в западном направлении по Коридору 1 выросли в течение первых шести месяцев 2015 года без каких-либо признаков стабильности. Несмотря на увеличение издержек на железнодорожных дорогах, общий индикатор улучшился.

27. ИСТ3: Затраты, понесенные при проезде по участку коридора (\$) Аналогично, ИСТ3 продемонстрировал скромное снижение на 7% в номинальном выражении. Такое улучшение наблюдалось как у автодорожных перевозок, особенно вдоль Коридора 3, так и у железнодорожного транспорта вдоль Коридора 1. Данные экспедиторов показывают хоть и незначительное, но снижение транзитных издержек для автомобильных перевозок через Таджикистан и для железнодорожных перевозок в западном направлении из КНР. В целом транзитные издержки медленно снижались с пикового значения в 2013 году из-за высоких цен на нефть.

28. ИСТ4: Средняя скорость движения, в километрах в час (км/ч). Несмотря на различные улучшения, наблюдаемые в остальных показателях, ИСТ4 значительно снизился на 14%, с 21 км/час до 18 км/час в первой половине 2015 года. Это в значительной степени объясняется снижением скорости как на автомобильном, так и на железнодорожном транспорте, на 5% и 40%, соответственно. Это привело к общему снижению скорости движения на 27% с 41 км/час до 30 км/час. Железнодорожные перевозки вдоль Коридора 4 всегда демонстрировали низкую скорость, которая сократилась во втором квартале 2015 года (средняя скорость составила 16 км/час). Это

⁷ Ссылка на веб-сайт ЦАРЭС (http://www.carecprogram.org/uploads/events/2014/SOM-Oct/Key-Documents/002_103_206_Trade-Facilitation-Sector-Progress-Report-and-Work-Plan.pdf).

особенно заметно в перевозках через пункт Эренхот-Тяньцзинь в КНР, несмотря на выше среднего скорость движения поездов в других частях страны. В целом, среди различных улучшений во времени пересечения границы (ИТС1), скорость с задержкой зафиксирована на уровне ниже среднего в результате низкой средней скорости транзита в регионе.

В. Осуществление действий, предложенных в Обзоре эффективности развития ЦАРЭС за 2013 год и текущие ключевые вопросы

29. В Таблице 4 представлена самая последняя обновленная информация по приоритетным действиям, предложенным в ОЭФР ЦАРЭС за 2013 год. В Таблице 5 представлена обновленная информация по действиям, определенным в Уханьском плане действий.

Таблица 4: Приоритетные действия, предложенные в ОЭФР ЦАРЭС за 2013 год

Требуемые приоритетные действия	Инициированные/завершенные действия	Следующий шаг
Гармонизация программ работ с СТСТ-2020. Обработать новые программы технической помощи для оказания поддержки обновленной стратегии.	<ul style="list-style-type: none"> • Реализуются региональные проекты ТП (8386, 8584, 8585 и 8586) для оказания поддержки обновленной СТСТ, в частности в отношении продвижения сотрудничества в области СФС мер, координированного управления границами, дальнейшего согласования с ПКК и разработки системы регионального транзита. 	<ul style="list-style-type: none"> • Обработать последующие проекты технической помощи и региональные инвестиционные проекты
Модернизировать СФС меры посредством региональной технической помощи по развитию потенциала. Провести оценку потребностей.	<ul style="list-style-type: none"> • Осуществляется реализация региональной ТП 8386. Завершена оценка потребностей в области СФС. Проведен семинар в Кыргызской Республике в январе 2015 года. • Дорабатывается Общая программа реформ ЦАРЭС для СФС мер. Она была представлена специалистам по СФС Туркменистана на семинаре в Ашхабаде 29–30 июня 2015 года. • Осуществляется подготовка Проекта по региональному усовершенствованию СФС мер для Монголии (MUST). 	<ul style="list-style-type: none"> • Запуск Общей программы по СФС для Министерской конференции в сентябре 2015 года для одобрения • Запланировано утверждение АБР проекта «MUST» в ноябре 2015 года • Разработка региональной ТП вместе с экспертами сельскохозяйственного сектора в поддержку реализации Общей программы
Подготовить Региональный проект по усовершенствованию	<ul style="list-style-type: none"> • Осуществляется подготовка проекта РУПС для Монголии. Возникли задержки из-за 	<ul style="list-style-type: none"> • Ускорить подготовку проектов

Требуемые приоритетные действия	Инициированные/завершенные действия	Следующий шаг
приграничных служб (РУПС) для Монголии. Проанализировать предложения по финансированию для инвестиций в пункты пересечения границы в Пакистане.	<p>трудностей в определении исполнительного агентства.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Осуществляется подготовка инвестиционного проекта для пунктов пересечения границы Пакистана. 	<ul style="list-style-type: none"> • Представить проекты на утверждение Советом директоров АБР
Начать работу по трем региональным проектам технической помощи по (i) согласованию таможенных мер в области содействия торговле с передовыми практиками, (ii) координированному управлению границами для результатов и (iii) региональной транзитной торговле. Разработать механизм таможенных гарантий для торговых потоков.	<ul style="list-style-type: none"> • Реализация трех РЕТП осуществляется в соответствии с графиком и отмечается хороший прогресс. • Был организован семинар для обмена опытом по присоединению к ПКК между странами ЦАРЭС; проведена оценка управления таможенными рисками для Казахстана, Узбекистана и Таджикистана; и организованы (и запланированы) семинары по уполномоченным экономическим операторам для Азербайджана (и Монголии и Казахстана). • Проводится обзор пилотных проектов по совместному таможенному контролю и завершается подготовка отчета. • Проводятся исследования по трансграничным перевозкам ЦАРЭС и таможенной гарантии. 	<ul style="list-style-type: none"> • Завершить подготовку отчетов консультанта и организовать заключительные семинары • Обработать последующие проекты технической помощи и региональные инвестиционные проекты
Восстановить национальные объединенные комитеты по содействию транспорту и торговле.	<ul style="list-style-type: none"> • Полноценно действует НОК Пакистана. 	<ul style="list-style-type: none"> • Поддержка других стран ЦАРЭС, особенно членов ВТО в учреждении/улучшении НОКов (или комитетов по содействию торговле)
Расширить измерение и мониторинг эффективности коридоров, чтобы охватить железнодорожный транспорт, провайдеров логистических услуг и сегменты коридоров в Пакистане и	<ul style="list-style-type: none"> • Обеспечено финансирование ИМЭК на 2015–2017 гг. Данные от партнерских ассоциаций продолжают расширять базу данных ИМЭК. • В ноябре 2014 года АБР опубликовал “Измерение и мониторинг эффективности коридоров 	<ul style="list-style-type: none"> • Обучить и оказать поддержку ассоциациям-членам ФАПЭ ЦАРЭС с целью проведения углубленного анализа данных ИМЭК и представления рекомендаций по мерам совершенствования.

Требуемые приоритетные действия	Инициированные/завершенные действия	Следующий шаг
Туркменистане.	<p>Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества: Ретроспектива, нацеленная в будущее”</p> <ul style="list-style-type: none"> • Членами ФАПЭ ЦАРЭС в КНР и Монголии собираются данные по железнодорожным перевозкам. • Сегменты коридоров в Пакистане включены в ИМЭК, и подписан MoB с членом ФАПЭ ЦАРЭС в Туркменистане. 	
<p>Осуществлять мониторинг потребностей в финансировании и реализации среднесрочных приоритетных проектов, которые интегрированы в СТСТ-2020. Измерять прогресс для проектов с подтвержденным финансированием. Пересматривать перечень для включения новых предложений.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • В апреле 2015 года Координационный комитет по транспортному сектору ЦАРЭС рассмотрел перечень среднесрочных приоритетных проектов. На годовом заседании КТС в августе 2015 года обсуждались вопросы, связанные с Фазой 2 проекта РУПС. Были представлены и рассматриваются новые проектные предложения. 	<ul style="list-style-type: none"> • Обсудить проектные предложения и концепции с министерствами финансов стран-членов ЦАРЭС (или других органов, ответственных за управление внешними заимствованиями)
<p>Обеспечить, чтобы региональные проекты, такие как проекты по трансграничным объектам разрабатывались на основе взаимодействия.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Команды по содействию транспорту и торговле улучшили координацию и обмен информацией. 	<ul style="list-style-type: none"> • Включать региональные проектные предложения в национальные программы и планы развития
<p>Проводить дальнейшие консультации, аналогичные форуму партнеров по развитию, по финансированию проектов, с усилением фокуса на участии частного сектора.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Обеспечено финансирование от ФРСИ АБР и ФСБС КНР для оказания поддержки дополнительным инициативам в области интегрированного содействия торговле. • Проводятся обсуждения с потенциальными со-финансирующими сторонами 	<ul style="list-style-type: none"> • Усилить трансграничные диалоги для координированной работы по улучшению трансграничных объектов • Активизировать работу для мобилизации большего объема ресурсов от со-финансирующих сторон, включая Азиатский инвестиционный инфраструктурный банк и Фонд Шелкового пути

Требуемые приоритетные действия	Инициированные/завершенные действия	Следующий шаг
Проводить программы по наращиванию потенциала, разработанные с Институтом ЦАРЭС и Институтом АБР, по проведению исследований времени выпуска, присоединению и соблюдению пересмотренной Киотской конвенции и управлению рисками.	<p>для определения их заинтересованности в оказании поддержки региональным проектам, которые нацелены на модернизацию и гармонизацию СФС мер в рамках ЦАРЭС.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Команда по содействию торговле ЦАРЭС осуществляет тесную координацию с коллегами из Института ЦАРЭС, чтобы обеспечить продолжение реализации совместных инициатив. • Подготавливаются к публикации итоги второго мероприятия Возможности для обмена знаниями по вопросам содействия торговле ЦАРЭС. • Осуществляется организация третьего ежегодного мероприятия «Возможность для обмена знаниями в области содействия торговле» (с акцентом на трансграничной электронной коммерции). 	<p>КНР</p> <ul style="list-style-type: none"> • Организовать и провести третье ежегодное мероприятие «Возможность обмена знаниями в области содействия торговле» • Распространять более широко анализ данных ИМЭК и улучшить/увеличить его использование в качестве инструмента для разработки политики и принятия решений

УЭО = уполномоченный экономический оператор; ЦАРЭС = Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество; КТС = Комитет таможенного сотрудничества; ФАПЭ ЦАРЭС = Федерация ассоциаций перевозчиков и экспедиторов ЦАРЭС; ИМЭК = Измерение и мониторинг эффективности коридоров; ЯФСБ = Японский фонд по сокращению бедности; ФСБС = Фонд сокращения бедности и регионального сотрудничества; ФРСИ = Фонд регионального сотрудничества и интеграции; ПКК = Пересмотренная Киотская конвенция; СФС = санитарные и фитосанитарные; ТП = техническая помощь; СТСТ = Стратегия по транспорту и содействию торговле; ВТамО = Всемирная таможенная организация.

Таблица 5: Действия, определенные в Уханьском плане действий

Требуемые приоритетные действия	Инициированные/завершенные действия	Следующий шаг
Реконструкция пунктов пересечения границы (ППГ)	<ul style="list-style-type: none"> • В рамках ИМЭК определены проблематичные автодорожные и железнодорожные ППГ с задержками от 6 до 60 часов. • Проект Региональное усовершенствование приграничных служб (РУПС) осуществляет усовершенствование физической инфраструктуры в 	<ul style="list-style-type: none"> • Может быть запланирована Фаза 2 РУПС, учитывая новые трассы коридоров ЦАРЭС в Пакистане и Туркменистане, изменяющуюся структуру торговли, увеличившиеся объемы торговли, изменяющиеся приоритеты стран и строительство новых

Требуемые приоритетные действия	Инициированные/завершенные действия	Следующий шаг
Принятие новых таможенных кодексов/внесение изменений в таможенные кодексы	<p>отобранных ППГ на приоритетных коридорах ЦАРЭС.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Некоторые страны ЦАРЭС приняли или внесли поправки в таможенные кодексы в соответствии с ПКК. • Пять стран ЦАРЭС присоединились к ПКК; пять других находятся на различных этапах процесса присоединения. • Региональная ТП АБР оказывает помощь таможенным органам ЦАРЭС с целью согласования их политик и процедур с ПКК. Обучающее мероприятие по обмену опытом по присоединению к ПКК было проведено в ноябре 2014 года в Шанхайском таможенном колледже. 	<p>автодорог.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Будет проведен ситуационный анализ/анализ разрывов в отношении ПКК для стран, рассматривающих возможность присоединения. • Будут предоставляться технические/консультационные услуги для оказания поддержки заключительным процессам присоединения для стран, находящихся на продвинутых этапах.
Инвестирование в автоматизированные таможенные информационные системы	<ul style="list-style-type: none"> • АБР завершил проекты для развития автоматизированных информационных систем для таможенных служб КГЗ, МОН и ТАД. • Всемирный банк осуществляет аналогичные инвестиции в АФГ и КАЗ. В 2013 г. ПАК внедрил «единую таможенную» на основе веб-сайта. 	<ul style="list-style-type: none"> • Таможенные службы ПАК и АФГ инициировали проект по электронному обмену данными. • Проектирование региональной структуры для механизма обмена таможенной информацией начнется в 2016 году.
Движение к созданию национальных единых окон (НЕО)	<ul style="list-style-type: none"> • Проект РУПС в КГЗ и ТАД включает развитие НЕО. • АЗЕ внедрил НЕО и расширил число ведомств, предоставляющих услуги, связанные с торговлей, через НЕО. • Осуществляется подготовка проекта РУПС для МОН. • Проект модернизации таможенной службы Всемирного банка для КАЗ включает компонент НЕО. • Агентство международного сотрудничества Республики 	<ul style="list-style-type: none"> • Следующие важные шаги будут включать инициирование протоколов для обмена информацией между НЕО стран ЦАРЭС, помимо прочего, чтобы расширить работу по управлению рисками, оказать поддержку программам УЭО, сделать возможным взаимное признание результатов лабораторного тестирования для товаров, подлежащих СФС мерам, пр., на региональной основе.

Требуемые приоритетные действия	Инициированные/завершенные действия	Следующий шаг
Модернизация систем управления рисками при контроле на границе	<p>Корея осуществляет инвестиции в НЕО для УЗБ.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Проведены учебные курсы по управлению рисками и модернизации таможенных служб для официальных лиц таможенных служб ЦАРЭС. Семинар по управлению и оценке рисков был проведен для УЗБ и КАЗ в октябре 2014 г. Семинар по внедрению программы УЭО был организован в АЗЕ в октябре 2014 г. и в МОН в мае 2015 г. • АБР проводит работу с ОБСЕ, чтобы определить возможности для взаимодействия в процессе оказания поддержки КГЗ с целью реализации передовых практик в области управления рисками. 	<ul style="list-style-type: none"> • Миссии по оценке управления рисками помогут определить основные препятствия для реализации передовых практик в области управления рисками.

УЭО = уполномоченный экономический оператор; ППГ = пункты пересечения границы; ЦАРЭС = Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество; ИМЭК = Измерение и мониторинг эффективности коридоров; НЕО = национальное единое окно; ОБСЕ = Организация безопасности и сотрудничества в Европе; РУПС = Региональное усовершенствование приграничных служб; ПКК = Пересмотренная Киотская конвенция.

III. КЛЮЧЕВЫЕ ВОПРОСЫ ДЛЯ ПОЛУЧЕНИЯ РУКОВОДСТВА ОТ ЗВОЛ

30. Большое число инициатив ЦАРЭС фокусировалось на физической связанности. Промежуточный обзор Стратегии АБР до 2020 года призывает уделять большее внимание содействию торговле, расширению связанности и продлению цепочек создания стоимости для роста, стимулируемого производительностью. Политики ЦАРЭС признают значительный вклад со стороны содействия торговле и стимулируют заинтересованные стороны, как от частного, так и государственного секторов, проводить совместную работу для достижения больших результатов.

31. В целом, на многих сегментах коридоров ЦАРЭС и в парах ППГ отмечаются улучшения эффективности работы, благодаря усилиям органов власти членов ЦАРЭС и заинтересованных сторон. Исходя из результатов более подробного анализа ИМЭК и собранных дополнительных данных, государственные инвестиции могут получить поддержку от АБР в рамках региональных проектов, таких как Фаза 2 Регионального усовершенствования приграничных служб (РУПС) и Региональная модернизация СФС мер для торговли (RUST). Требуется руководство в отношении того, каким образом стимулировать к тому, чтобы большее число стран ЦАРЭС приняли участие в планировании дополнительных проектов РУПС и RUST.

32. В качестве международной хорошей практики было поддержано создание и усиление межведомственной координации национальных объединенных комитетов по транспорту и содействию торговле (НОК) или комитетов по содействию торговле (КСТ), и в июне 2013 года ЗВОЛ признал необходимость в большей межсекторной координации и участии частного сектора в области содействия торговле. На данный момент Пакистан является единственной страной ЦАРЭС, имеющей функционирующий НОК. Кыргызская Республика находится в процессе создания комитета по содействию торговле при поддержке USAID. Странам ЦАРЭС настоятельно рекомендуется придавать большую приоритетность улучшению межведомственной координации посредством создания и/или усиления своих НОК/КСТ. Страны-члены ВТО обязаны учредить КСТ.

33. Эффективная система регионального транзита очень важна для расширения торговли в ЦАРЭС и необходимо обеспечить единое понимание концепций и принципов со стороны всех заинтересованных сторон; иметь региональную систему гарантий и поддержку в форме комплексного страхования, которые будут признаваться между странами; и законодательную базу для поддержания региональных механизмов. Это нелегкая задача, но она открывает большие возможности, и ее можно реализовать при обеспечении сильной поддержки со стороны правительств стран-членов ЦАРЭС. Приверженность и поддержка со стороны политиков ЦАРЭС будут иметь большую ценность.

34. Торговые меры необходимо реализовывать в большей координации с реформами в области торговой политики. Пересмотренный Стратегический план действий по торговой политике (СПДТП) на 2013-2017 гг., утвержденный министрами ЦАРЭС в октябре 2013 года, рассматривает СФС меры, другие технические барьеры в торговле, а также торговлю услугами. Будут осуществляться меры по содействию торговле для решения этих вопросов, чтобы дополнить инициативы в области реформирования торговой политики. ККТП может проводить работу по обеспечению присоединения к международным конвенциям и соблюдения международных стандартов, по мере того как содействие торговле фокусируется на реализации. Необходимо одобрение со стороны ЗВОЛ для внедрения улучшенного и эффективного механизма координации между органами ЦАРЭС по вопросам содействия торговле и СПДТП.

35. Реформа и модернизация СФС мер является частью текущей программы ЦАРЭС по интегрированному содействию торговле. СТСТ ЦАРЭС-2020 продвигает региональную инициативу с целью гармонизации и модернизации СФС мер и их применения к содействию торговле сельскохозяйственной продукцией в рамках и за пределами региона ЦАРЭС. Предлагаемая Общая программа СФС ЦАРЭС будет продвигать координированные реформы и осуществлять модернизацию в СФС области, соответствующие международным стандартам.

IV. ИЗМЕНЕНИЯ В СЕКТОРНОМ ПЛАНЕ ДЕЙСТВИЙ

36. План работ по содействию торговле был обновлен после официального принятия доработанной СТСТ. Предпринимаются действия по реализации новой инициативы по СФС и продолжаются мероприятия по наращиванию потенциала для таможенных служб (обучение по ИВВ, управлению рисками, модернизации таможенных служб и присоединению к ПКК и соответствие ее требованиям). В дальнейшем, обновленная информация будет представляться и докладываться ЗВОЛ, как предусмотрено в рамках реализации СТСТ-2020.

37. Чтобы дополнить внедрение в действие Выделенных железнодорожных коридоров, осуществляется расширение ИМЭК с целью большего (и более точного) охвата данных по железным дорогам. ИМЭК также будет изменен, чтобы охватывать данные по эффективности торговых логистических услуг. С целью более эффективного общения с политиками на национальном и региональном уровнях, ФАПЭ ЦАРЭС предоставит адаптированный вариант результатов анализа ИМЭК с историями, объясняющими представленные данные. В сотрудничестве с Институтом ЦАРЭС будет проведено дополнительное обучение национальных координаторов ИМЭК в проведении анализа данных ИМЭК для своих стран. АБР будет изыскивать дополнительные ресурсы для улучшения распространения результатов ИМЭК путем проведения национальных семинаров в интересах ключевых заинтересованных сторон и продолжения привлечения частного сектора в работу КТС.