



«На границе» и «в пределах границ»

Интегрированное содействие торговле—реформы и реализация

Материалы семинара; Тбилиси, Грузия; 10–13 апреля 2013 г.



Central Asia Regional Economic Cooperation Program

«На границе» И «в пределах границ»

Интегрированное содействие торговле—реформы и реализация

Материалы семинара; Тбилиси, Грузия; 10–13 апреля 2013 г.

© 2014 Азиатский банк развития

Все права защищены. Опубликовано в 2014 году.
Отпечатано на Филиппинах.

ISBN 978-971-561-912-7 (Печать), 978-971-561-913-4 (PDF)

Данные по каталогизации публикации

Азиатский банк развития.

«На границе» и «в пределах границ»: Интегрированное содействие торговле—реформы и реализация.
Материалы семинара; Тбилиси, Грузия; 10–13 апреля 2013 г.
г. Мандалуйонг, Филиппины: Азиатский банк развития, 2014.

1. Центральная и Восточная Азия. 2. Региональное сотрудничество. 3. Транспорт. I. Азиатский банк развития.

Мнения, выраженные в настоящей публикации, принадлежат авторам и не обязательно отражают взгляды и политику Азиатского банка развития (АБР) или его Совета управляющих или правительств, которых они представляют.

АБР не гарантирует точность данных, содержащихся в данной публикации, и не несет никакой ответственности за какие-либо последствия их использования.

Указывая или делая ссылки на конкретную территорию или географическую область, или используя слово «страна» в данном документе, АБР не предполагает каких-либо суждений относительно правового или иного статуса территории или области.

АБР рекомендует распечатывать и копировать информацию исключительно для личного и некоммерческого пользования с соответствующей ссылкой на АБР. Пользователям нельзя перепродавать, распространять или создавать производные документы для коммерческих целей без специального письменного согласия АБР.

\$1.00 = GEL1.66

GEL1.00 = \$0.60

В настоящей публикации «\$» означает доллар США, а «GEL» означает грузинские лари.

Секретариат ЦАРЭС

Департамент Центральной и Западной Азии
Азиатский банк развития
1550 Метро Манила, Филиппины
Город Мандалуйонг, пр. АБР, 6
Тел: +63 2 632 6368
Факс: +63 2 636 2387
info@carecprogram.org

Содержание

Список сокращений	iv
Предисловие	v
Проектирование и реализация реформ по содействию торговле Грузии: Межотраслевая перспектива (I)	1
Проектирование и реализация реформ Грузии для содействия торговле: Межведомственная перспектива (II)	4
Таможня в 21-м веке и координированное управление границами	7
Важные институциональные реформы в таможне Грузии	9
Стратегия координированного управления границами Грузии: Текущая ситуация и будущая программа	12
Автоматизация торговой документации: День налогоплательщика в Грузии	14
Совместный таможенный контроль: Прогресс, планы и статус реализации	16
Обмен опытом партнеров по развитию: Обзор программ по управлению границами Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе в регионе ЦАРЭС	19
Грузия как региональный логистический коридор: Измерение и мониторинг эффективности коридоров ЦАРЭС	22
Грузия как региональный логистический коридор: Батумский морской порт	26
Грузия как региональный логистический коридор: Батумский международный контейнерный терминал	28
Система управления рисками в грузинской таможне и Золотой список	30
Точка зрения частного сектора: Грузинская торгово-промышленная палата	32
Точка зрения частного сектора: «Госселин групп» и Американская торговая палата, Комитет по содействию торговле и транспорту	35
Точка зрения частного сектора: Свободная промышленная зона Поти	37
Ресурсы по распространению наработанного опыта: Обзор Программы ЕС/ПРООН по управлению границами в Центральной Азии	40
Извлеченные уроки и заключения: распространение передовой практики Грузии в регионе ЦАРЭС	46

Список сокращений

АБР	– Азиатский банк развития
АСИКУДА	– Автоматизированная система таможенных данных
БМКТ	– Батумский международный контейнерный терминал
БОМКА	– Программа по содействию управлению границами в Центральной Азии
ВВП	– Валовой внутренний продукт
ВЗР	– время-затраты–расстояние
ВТамО	– Всемирная таможенная организация
ВТО	– Всемирная торговая организация
ГНИА	– Грузинское национальное инвестиционное агентство
ЕС	– Европейский Союз
ЗТО	– Зона таможенного оформления
ИВВ	– Исследование времени выпуска товаров
ИМЭК	– Измерение и мониторинг эффективности коридоров
КНР	– Китайская народная республика
км	– километр
КППУГ	– Колледж подготовки персонала управления границами ОБСЕ
КУГ	– координированное управление границами
МДП	– Transport Internationaux Routiers (Разрешение международным транспортным компаниям осуществлять грузовые перевозки через границы государств с минимальными формальностями)
ОБСЕ	– Организация по безопасности и сотрудничеству в Европе
ОЭСР	– Организация по экономическому сотрудничеству и развитию
ПИИ	– Прямые иностранные инвестиции
ППГ	– Пункт пересечения границ
ПРООН	– Программа развития ООН
ПЭК	– Пакет экономической конкурентоспособности
С21	– Таможня в 21-м веке
ТПП	– Таможенный пропускной пункт
ТРАСЕКА	– Транспортные коридоры «Европа-Кавказ-Азия»
УВКБ ООН	– Управление Верховного комиссара Организации Объединённых Наций по делам беженцев
ЦАРЭС	– Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество
ЮНКТАД	– Конференция Организации Объединённых Наций по торговле и развитию
ЮНОДК	– Управление ООН по борьбе с наркоманией и преступностью
ЮСАИД	– Агентство США по международному развитию
DFID	– Министерство по международному развитию Соединенного Королевства
ICTSI	– Корпорация International Container Terminal Services Inc. (международный контейнерный терминал)
ISAF	– Международные силы содействия безопасности
TEU	– двадцатифутовый контейнер в эквиваленте
VPN	– виртуальная частная сеть

Предисловие

В Центральной и Западной Азии управление границами играет критически важную роль. В сочетании с режимами либеральной торговли и благоприятными условиями для ведения бизнеса, эффективными методами таможенного и пограничного контроля оно может значительно улучшить перспективы торгово-экономического роста.

В последние годы правительство Грузии добилось значительного успеха в управлении границами, а также в содействии торговле и экономической либерализации. По этой причине Азиатский банк развития (АБР), Институт АБР и Институт Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) со-финансировали мероприятие под названием «Интегрированное содействие торговле «На границе» и «в пределах границ»: реформы и реализация». Данное мероприятие, включая семинар в Тбилиси и ознакомительную поездку по объектам страны, состоялось 10–13 апреля 2013 года.

Всего в нем приняло участие 55 человек, в том числе 30 высокопоставленных лиц в области торговли и таможенных служб из 9 из 10 стран-членов программы ЦАРЭС. Среди других участников были представители правительства Грузии; частных компаний, действующих в регионе; а также международных организаций, включая представителей Программы по содействию управлению границами в Центральной Азии Европейского союза/ПРООН, Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе и Всемирной таможенной организации.

Мероприятие преследовало три цели: (i) продемонстрировать реформы, проводимые Грузией для содействия торговле, принимая во внимание условия для реформ, их масштабы и результаты реализации; (ii) рассказать о сотрудничестве Грузии с соседними странами по таможенному и пограничному контролю, в частности, о ее совместном управлении границей с Турцией; (iii) изучить роль технологий, особенно роль автоматизации в повышении эффективности процедур пограничного и таможенного контроля. Хотя акцент был сделан на инновационные методы Грузии в этих областях, большое внимание было также уделено обмену идеями, видением и опытом стран-членов ЦАРЭС.

Настоящий доклад посвящен семинару, состоявшемуся в Тбилиси, в частности, презентациям и заключительным комментариям.

Чем же Грузия заслужила такое внимание? Вкратце, она реализует ряд весьма эффективных реформ с 2003 года в рамках постоянных усилий по содействию торговле. Эти реформы привели к следующим результатам: (i) улучшение таможенных операций, в том числе внедрение автоматизации и принципа «единого окна»; (ii) реализация пересмотренной стратегии управления границами; (iii) совместный таможенный контроль

с сопредельными странами; (iv) развитие инфраструктуры и (v) наращивание потенциала для сотрудников таможенных и пограничных служб. В рамках реформ Грузии приняла новый Таможенный кодекс в 2006 году, что упростило процесс таможенного оформления и обеспечило соответствие передовой международной практике. В 2009 году Грузия упростила требования к документации для импорта и экспорта; в 2011 году она объединила налоговый и таможенный кодексы в единый кодекс, устранив неоднозначные и обременительные правила; в 2012 году было создано несколько зон таможенного оформления, которые в настоящее время служат «единым окном» для процедур оформления.

Грузия также приняла стратегию управления рисками, предусматривающую выборочные физические осмотры транспортных средств на пунктах пересечения границ, и Золотой список, в котором 175 компаний отмечены как «уполномоченные экономические операторы», и им предоставлены льготы, такие как ускоренное оформление документов на границах. Наконец, Грузия провела большую антикоррупционную кампанию, в результате которой 85% сотрудников пограничной полиции были заменены.

В дополнение к реформам в области управления границами и таможни Грузия либерализовала свою экономику и режим торговли за счет снижения налогов, упрощенной структуры налогов, заниженных тарифов, снижения лицензионных требований для новых предприятий, а также создания двух свободных промышленных зон. В целом, Грузия применила практический и планомерный подход к реформам, и он уже имеет положительное воздействие. Особо примечательным достижением является значительное сокращение задержек и расходов на пунктах пересечения границы Грузии, которые когда-то были одними из основных препятствий в торговле.

Семинар и ознакомительная поездка были предназначены для выработки идей о том, как воспроизвести политику Грузии в других странах, но при этом следует учесть три ключевых момента. Во-первых, реформы в области таможни и содействия торговле Грузии все еще развиваются и совершенствуются с учетом опыта, приобретенного в ходе их реализации. Во-вторых, реформы Грузии будет не так легко реализовать. Они потребовали большой политической воли со стороны правительства, и в других странах также потребуются такая воля правительства, если они хотят увидеть подобные результаты. И, в-третьих, каждая страна действует с учетом своих уникальных политических и экономических условий, поэтому реформы Грузии нельзя сразу переносить; или, по крайней мере, потребуются адаптация.

Тем не менее, странам-членам ЦАРЭС есть чему поучиться у Грузии и друг у друга. Организованное мероприятие дало им прекрасную возможность получить из первых рук информацию о новых методах и технологиях, касающихся управления границами, таможенного контроля и содействия торговле. Те обширные знания и понимание, которые они получили за эти 4 дня, позволят им оказывать положительное влияние на политику своих правительств и помочь им определить для своих стран собственный путь к успешной реформе.

Семинар и ознакомительная поездка были компетентно организованы Секретариатом ЦАРЭС, Департаментом Центральной и Западной Азии (ДЦЗА) АБР под руководством директора отдела координации регионального сотрудничества и операций Вики К.Л. Тан и постоянного представителя АБР в Грузии, ДЦЗА, Кэйт Джулиан. Мы также признательны за участие в организации советнику по региональному сотрудничеству ДЦЗА Лан Ву и специалисту по региональному сотрудничеству Департамента Восточной Азии АБР Джеффу Процак.

Клаус Герхауссер
Генеральный директор
Департамент Центральной и Западной Азии
Азиатский банк развития

Проектирование и реализация реформ по содействию торговле Грузии: Межотраслевая перспектива (I)

Давит Лежава

Заместитель министра финансов
Правительства Республики Грузия
(на момент написания данного доклада)

Экономика Грузии недавно перенесла два серьезных удара: краткосрочная война между Грузией и Российской Федерацией в 2008 году и мировой финансовый кризис в 2008–2009 годах. Несмотря на эти потрясения, страна удержала высокие темпы роста с тех пор, при этом среднегодовой рост валового внутреннего продукта (ВВП) составлял 6%–7% до 2012 года. Правительство Грузии продолжало осуществлять реформы по либерализации своей экономики, что было необходимо, учитывая отсутствие в стране природных ресурсов, таких как нефть.

Грузия стала членом Всемирной торговой организации в 2000 году, а в 2003 году приступила к реализации ряда реформ в таких областях, как налоги и таможенная политика с целью упрощения ведения бизнеса и торговли.

Грузия была привержена простой таможенной политике, ориентированной на услуги. В настоящее время она не имеет количественных ограничений или барьеров в торговле. И для содействия большей открытости в торговле Грузия подписала соглашения о свободной торговле со всеми остальными странами бывшего Советского Союза и с Турцией. Есть также соглашения о совместном таможенном управлении с Арменией и Турцией, и правительство страны в настоящее время ведет переговоры с Европейским союзом (ЕС) по

углубленной и всесторонней свободной торговле, которые планируется завершить в 2013 году.

Торговля является одним из ведущих факторов ускоренного роста экономики Грузии, и именно поэтому правительство стремится диверсифицировать своих партнеров и продукты. На самом деле структура торговли страны уже хорошо диверсифицирована по обоим пунктам.

Азербайджан является крупнейшим торговым партнером Грузии, на который приходится 26,4% грузинского экспорта и 8,1% грузинского импорта. Но также есть и другие крупные партнеры. Грузия экспортирует 11,0% своих товаров в Армению, 9,5% в США, 7,0% в Украину и 6,0% в Турцию. Грузия также экспортирует товары в Канаду (4,4%), Болгарию (2,9%), Казахстан (2,6%), Бельгию (2,5%) и Италию (2,2%). Чуть более четверти ее экспорта идет в другие страны. Наибольшая доля импорта Грузии поступает из Турции (17,8%), за которой следуют Украина (7,6%), Китайская Народная Республика (7,2%), Германия (6,9%), Российская Федерация (6,0%), Япония (4,0%), Болгария (3,5%), Италия (3,5%) и Румыния (3,3%). Оставшиеся 32,2% импорта приходятся на другие страны.

Самый большой сегмент экспорта Грузии на сегодняшний день представляют легковые автомобили на 24,7%, далее следуют ферросплавы (11,0%), удобрения

(5,8%), золото (3,7%), орехи (3,5%), спирт (3,4%), вино (2,7%), минеральные воды (2,5%), медные руды (2,3%) и пшеница (2,2%). Другая продукция составляет 38,3% нашего экспорта. Нефть является крупнейшим импортным товаром Грузии с 12,1%, далее следуют легковые автомобили (8,5%), газ (3,2%), пшеница (3,1%), медикаменты (3,0%), телефоны (1,5%), автоматическая обработка данных (1,3%), металлоконструкции (1,2%), сигареты (1,2%) и трансформаторы (1,1%). Другая продукция составляет 63,9% нашего импорта.

Хотя у Грузии весьма диверсифицированная и растущая экономика, все еще имеются проблемы. Например, она борется с уровнем дефляции в 2,1%. Но самой важной задачей является большой дефицит текущего счета Грузии, который был одной из основных проблем для международных организаций и инвесторов. Но эта проблема может быть решена. Однажды Грузия снижала 22% дефицит текущего счета до 10% в течение 1 года. Кроме того, прямые иностранные инвестиции (ПИИ) составляют большую часть дефицита, поэтому высокое отрицательное внешнее сальдо может быть признаком здоровой экономики, привлекающей ПИИ.

Дефицит бюджета Грузии сокращается. После роста в 2008 и 2009 годах, когда он достиг 9,2%, он снизился до 3,6% в течение 2 лет, а затем до 3,0% в 2012 году. Такое снижение дефицита произошло, благодаря устойчивым высоким доходам и разумным государственным расходам. Правительство продолжает точно планировать свои расходы, увеличивая расходы на социальную защиту и сельское хозяйство, одновременно сокращая административные расходы; и это ограничивает государственные заимствования до пределов платежеспособности страны. Грузия имеет текущий государственный долг в 35% ВВП, который, как ожидается, будет и далее снижаться в 2013 году и в последующие годы.

Благодаря своей комплексной политике экономических реформ, Грузия добилась значительного прогресса в следующих областях:

Коррупция. Трудно количественно оценить успех в борьбе с коррупцией, но усилия Грузии, по-видимому, были гораздо более эффективны, чем в ЕС. Согласно Барометру мировой коррупции организации Transparency International на 2010–2011 годы, 78% опрошенных граждан Грузии заявили, что уровень коррупции в их стране снизился по сравнению с предыдущими 3 годами, и 77% оценили действия нынешнего правительства по борьбе с коррупцией как эффективные.

Налогообложение. Правительство снизило налоги и упростило налоговый режим. Количество налогов сократилось с 21 в 2004 году до 6 к 2008 году. Из оставшихся налогов в период с 2004 по 2009 гг. налог на добавленную стоимость снизился с 20% до 18%, налог на прибыль снизился с 20% до 15%, а налог на дивиденды и процентный доход снизился с 10% до 5%. Налог на прибыль, который составлял 12%–20% в 2004 году, и социальный налог, который составлял 33% в 2004 году, были сначала снижены и затем объединены в единый налог в 20%.

Легкость ведения бизнеса. В 2013 году в Индексе экономической свободы организации Heritage Foundation—на основе таких критериев, как права собственности, отсутствие коррупции, свобода торговли и инвестиционная свобода—Грузия занимает 21-е место в мире. С 2005 по 2013 годы ежегодная публикация Всемирного банка *Doing Business* расположила Грузию среди первых стран, улучшающих данный показатель, а в издании 2013 года отмечено, что «проведя 35 институциональных и нормативных реформ с 2005 года, Грузия улучшила показатели во всех областях, измеряемых в *Doing Business*».¹

¹ Всемирный банк, *Doing Business 2013: Smarter Regulation for Small and Medium-Sized Enterprises* (Washington, DC: World Bank, 2013) 8–9.

Развитие. Азиатский банк развития и другие партнеры по развитию вложили средства в проекты, касающиеся инфраструктуры, дорог, коммунальных услуг, воды и сточных вод, управления твердыми отходами, энергетики и сельского хозяйства, других областей. Они также предоставили бюджетную поддержку реформам в различных секторах и оказывали им техническую помощь.

Долгосрочные макроэкономические цели правительства включают:

- (i) поддержание стабильной макроэкономической среды, при поддержке фискальной, денежной и финансовой политики;
- (ii) продолжение осуществления успешных реформ, основываясь на существующих историях успеха и достижениях;
- (iii) содействие свободной и честной конкуренции с тем чтобы создать по-настоящему равные условия для всех предприятий, действующих в Грузии;

- (iv) обеспечение максимально возможной прозрачности и подотчетности в государственном секторе, а также
- (v) укрепление системы социальной защиты для повышения покупательной способности наиболее уязвимых граждан Грузии.

Кроме того, правительство намерено продолжить развитие инфраструктуры Грузии, но в будущем с использованием улучшенного отбора проектов оно намерено обеспечить максимально возможный экономический эффект. Целевыми областями будут энергетическая инфраструктура, дороги, муниципальные и региональные объекты, а также сельское хозяйство. Кроме того, правительство планирует создать фонд для увеличения притока долгосрочного капитала для финансирования экономически обоснованных инвестиционных возможностей.

Проектирование и реализация реформ Грузии для содействия торговле: Межведомственная перспектива (II)

Руслан Ахалая

Заместитель генерального директора
Служба доходов Грузии

Гиорги Пертая

Директор
Грузинское национальное агентство по инвестициям

Торговля была главным приоритетом в Грузии, с тех пор как наша страна обрела независимость, более 20 лет назад. Одним из важных способов, который Грузия использовала для усиления своего участия в мировой торговле, является борьба с коррупцией в пограничных и таможенных службах, а другим способом является привлечение иностранных инвестиций, сделав внутренние бизнес-процессы более простыми и прозрачными.

Грузия провела в целом успешную борьбу с коррупцией. С одной стороны, правительство Грузии уволило около 85% личного состава полиции, заменив их более подготовленными работниками с повышением зарплаты. И только лишь этот шаг сразу же устранил крупнейший источник каждодневной коррупции в стране. Правительство также привлекло к уголовной ответственности несколько высокопоставленных должностных лиц за коррупционные правонарушения, и оно продолжает ставить одним из приоритетов борьбу с коррупцией. В результате наших достижений на данный момент, в глобальном рейтинге по индексу восприятия коррупции организации Transparency International Грузия сделала скачок и улучшила свою позицию с 133-го места в 2004 году до 64-го в 2011 году.

Источником достижений Грузии в борьбе с коррупцией была сильная

политическая воля правительства. Каждая страна должна разработать свой собственный способ борьбы с коррупцией, и какой бы метод страна ни выработала, он обязательно должен быть основан на сильной политической воле, если эта страна поставила перед собой задачу выиграть борьбу с коррупцией.

Для улучшения бизнес среды Грузии правительство значительно сократило количество лицензий, необходимых для новых предприятий, а также ввело принцип «единого окна», который позволяет предпринимателю открыть свое дело относительно быстро. Были установлены жесткие сроки для действий ведомства по выдаче разрешений, и предполагается одобрение, если агентство не предпримет действий в течение установленного периода. Грузия также упорядочила свою систему оказания общественных услуг. Речь идет о Министерстве юстиции в Тбилиси, которое получило награду государственной службы Организации Объединенных Наций в 2012 году. Центр обслуживает около 23 000 человек в день, в среднем время ожидания составляет 45 секунд, и среднее время обслуживания - срок оказания услуги - 3 минуты 45 секунд. В целом оказывается более 300 видов услуг. Грузия в настоящее время помогает Азербайджану, Бразилии, Турции и Украине в реализации подобных объектов.

Грузия заслуженно и обоснованно получила высокие рейтинги по бизнес среде и торговой политике. Кроме того, она достигла следующих результатов:

- (i) справедливая и эффективная налоговая система, характеризующаяся низкими налогами, ясные и простые правила удержания и добросовестное управление;
- (ii) либеральные рынки труда;
- (iii) низкий уровень преступности и коррупции (по Барометру мировой коррупции организации Transparency International за 2010–2011 гг. только 3% респондентов заявили, что они давали взятку в Грузии за предыдущие 12 месяцев, в отличие от 5% в ЕС);
- (iv) устойчивый государственный баланс и хорошие иностранные кредитные рейтинги;
- (v) стабильный и консервативно управляемый банковский сектор;
- (vi) инфраструктура мультимодального морского и наземного транспорта, которая хорошо развита в области логистики, производства и торговли;
- (vii) устойчиво сильные позиции в рейтинге Doing Business Всемирного банка и Индексе экономической свободы Heritage Foundation;
- (viii) хороший доступ к рынкам, который еще больше расширился, благодаря энергичному стремлению правительства к соглашениям о свободной торговле, в результате чего общий объем торговли достиг \$0,9 млрд.

Таким образом, Грузия может похвастаться благоприятной деловой средой, низкими налогами, прозрачным и справедливым налоговым режимом и низким уровнем преступности. Фактически Всемирный банк считает Грузию одной из наиболее быстро реформирующихся экономик в мире, а в 2011 году определил ее на 16 месте среди стран с наиболее простыми условиями ведения бизнеса, наряду с такими странами как Австралия, Швеция

и Япония. Кроме того, Грузия обладает молодыми и квалифицированными кадрами по доступным ставкам, стратегически выгодным географическим положением на перекрестке Европы, Ближнего Востока и Центральной Азии, а также большими возможностями для инвестиций в растущие отрасли. В первую очередь к таким отраслям относятся: энергетика и туризм, а также виноделие, выращивание винограда, цитрусовых и фундука, информационные и коммуникационные технологии, сталь, самолеты, машинные инструменты, электрические приборы, химические вещества, горнодобывающая промышленность, фармацевтика, одежда, строительные материалы и изделия из древесины.

Несмотря на все успехи правительства в период с 2004 (когда новая администрация начала осуществление реформ) по 2013 гг., все еще есть области, где требуются совершенствования. Например, Грузия должна решать проблему своего большого дефицита текущего счета, который разочаровывал потенциальных иностранных инвесторов.

Существует также важная задача в отношении таможенной политики. Грузия осуществила ряд успешных реформ, среди которых упрощение таможенных процедур, гармонизация таможенных процедур Грузии с международными стандартами и модернизация объектов на пунктах пересечения границы. Но теперь правительству придется решать деликатную проблему: как найти баланс между укреплением таможенного контроля и упрощением и ускорением таможенного оформления. Эта проблема особенно серьезно стоит в отношении санитарных и фитосанитарных правил, а также борьбы с нарушениями авторских прав. Правительству придется решать ее через будущие реформы.

Большая работа также еще предстоит в области содействия торговле, особенно если Грузия должна реализовать свой потенциал в качестве логистического коридора.

Грузинское Национальное инвестиционное агентство (ГНИА) активно продвигает Грузию как региональный логистический коридор, учитывая, что 80% портового груза и 60% фрахтовых грузов являются транзитными. ГНИА также продвигает Грузию в качестве регионального центра услуг, учитывая, что услуги уже составляют 45% от притока прямых иностранных инвестиций Грузии. Но для того, чтобы Грузия стала логистическим коридором, правительству нужно серьезно

подумать о создании глубоких морских портов, которые смогут принимать суда Panamax. И чтобы сделать Грузию центром обслуживания, правительству придется осуществить дальнейшее улучшение бизнес среды и инвестиционного климата.

Наконец, Грузия должна продолжать свои усилия по продвижению соглашений о свободной торговле с ЕС и со всеми остальными странами бывшего Советского Союза.

Таможня в 21-м веке и координированное управление границами

Такаши Мацумото

Координатор по внешним связям
Офис Генерального секретаря
Всемирной таможенной организации

Таможенные службы работают в 21-м веке в динамичном, быстро меняющемся международном контексте, и по этой причине роль таможни была диверсифицирована от сбора доходов и борьбы с незаконным оборотом наркотиков до безопасности и содействия мировой торговле и охраны окружающей среды. Чтобы активно реагировать на меняющуюся ситуацию в мире, Всемирная таможенная организация (ВТамО) приняла стратегический программный документ «Таможня в 21 веке» (С21), опубликованный в 2008 году, в котором выделено 10 структурных блоков зон ответственности ВТамО: координированное управление границами, управление рисками на основе разведанных, таможенно-торговое партнерство, современные методы, поддержка технологий, разрешительные полномочия, профессиональная культура обслуживания, наращивание потенциала, добросовестность и глобальная сеть таможенных систем. Для ускорения процесса модернизации таможенного администрирования ВТамО разрабатывает четыре пакета, которые будут служить в качестве основы для реализации программы С21: пакет экономической конкурентоспособности (ПЭК), пакет доходов, пакет соответствия и исполнения и пакет организационного развития.

Одна область, которая занимает центральное место в программе С21 – координированное управление границами (КУГ), которое направлено на эффективное управление торговыми и транспортными потоками без ущерба национальной или региональной безопасности. В частности, КУГ подразумевает больше сотрудничества и координации между учреждениями в рамках национальных правительств и между государственными органами соседних стран в целях содействия нормативной согласованности и эффективности, сокращения времени перемещения товаров и людей через границу и более эффективного реагирования на задачи управления границами.

Переговорная группа ВТО по содействию торговле готовит новое многостороннее соглашение, требующее большей согласованности по основным таможенным процедурам на границах всех стран-членов ВТО, и КУГ является одним из наиболее важных вопросов в переговорах по соглашению.

КУГ играет критически важную роль, потому что управление границами остается одним из самых проблемных звеньев в глобальной цепи поставок. По данным Всемирного банка на таможню приходится только треть задержек на границе. Таможня Японии провела исследование времени выпуска перевозимых грузов в

основных морских портах и аэропортах Японии.¹ Исследование показало, что на таможенные процедуры приходилось лишь 5% (в среднем, 2,6 часа для морских грузов) от общего среднего времени обработки (в среднем, 50,8 часов) в 2012 году. Кроме того, в 2011 году исследование, проведенное Организацией экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), выявило, что там, где практикуется КУГ, уже сокращены издержки торговли на 5,4%.

Помимо снижения торговых издержек в глобальной цепи поставок КУГ может также повысить конкурентоспособность страны через ПЭК, который приведен в соответствие с пересмотренной Киотской конвенцией. Данный пакет включает в себя следующие компоненты: структура SAFE ВТамО для обеспечения безопасности и содействия мировой торговле, сборник управления рисками ВТамО, программы по уполномоченным экономическим операторам, малые и средние предприятия, неформальный сектор торговли, глобальная сеть таможенных органов, обмен информацией, КУГ, справочник по единому окну ВТамО, модель данных ВТамО, руководство по исследованию времени выпуска ВТамО, транзит и целостность.

Согласно исследованию, проведенному в 2008 году министерством по международному развитию Соединенного Королевства (DFID), в некоторых странах на границах действуют до 15 государственных учреждений. Это явное указание на необходимость в координированном

управлении границами, которое может включать в себя упрощение бюрократических процедур, а также трансграничную координацию. Фактически, КУГ существует во многих формах:

- (i) регулярные встречи между внутренними и международными учреждениями;
- (ii) совместный физический досмотр (с участием учреждений в структуре правительства или государственных учреждений соседних стран);
- (iii) сотрудничество по исполнению (например, между таможенными органами и полицией);
- (iv) «одна крыша» или «одна комната» для нескольких государственных органов;
- (v) взаимное признание физических досмотров (т.е. товар, прошедший физический досмотр в стране экспортера, не подлежит досмотру в стране импорта);
- (vi) пограничные посты по принципу одной остановки;
- (vii) делегирование полномочий другим государственным органам или международным организациям;
- (viii) единые пограничные ведомства (как в Соединенных Штатах, Канаде и Австралии).

Учитывая важность транзитной торговли для стран Центральной и Западной Азии, Всемирная таможенная организация разрабатывает эффективные инструменты для создания хорошей транзитной системы в соответствии с планом действий ПЭК.

¹ http://www.mof.go.jp/customs_tariff/trade/facilitation/ka20120921.htm

Важные институциональные реформы в таможене Грузии

Мака Хведелидзе

Заместитель начальника
Отдела международных отношений
Службы доходов Грузии

Для содействия международной торговле правительство Грузии осуществило ряд институциональных реформ в таких областях, как тарифы, требования к документации, разрешения и автоматизация. Наиболее важные реформы описаны ниже:

(i) **Рационализация налогового и таможенного администрирования.** Раньше было восемь государственных учреждений и категорий частных субъектов, участвующих в налоговом и таможенном администрировании на наших границах. Такая ситуация способствовала существованию цепочки коррупции, и эта цепочка была усилена системой, основанной на 100% слепом контроле, без какого-либо анализа или оценки риска. Недавние реформы привели к сокращению числа учреждений до двух: Служба доходов Грузии и патрульная полиция. Служба доходов имеет доступ к базе данных патрульной полиции и таким образом может собирать соответствующую информацию для своей системы управления рисками. Двигаясь вперед, Грузия также стремится установить интегрированное, совместное и координированное управление границами с Азербайджаном. Кроме того, соглашение, предусматривающее

правовую основу для совместного использования таможенного пункта пропуска (ТПП), было подписано Грузией, Арменией и Турцией; и продолжается его реализация.

(ii) **Улучшение физической инфраструктуры на таможенных пунктах пропуска (ТПП).**

Государственные инвестиции помогли следующим ТПП: Ниноцминда и Садахло на границе Грузии с Арменией; Красный мост на границе Грузии с Азербайджаном; Казбеги на границе Грузии с Российской Федерацией; и Карцахи, Сарпи и Вале на границе Грузии с Турцией. Вложенные средства поддержали полную реконструкцию таможенных зданий с использованием лучших архитектурных стандартов и материалов. Они также были использованы для оснащения этих зданий новой мебелью, на технологию (электронные ворота, сканеры и т.д.), кафе, игровые площадки для детей и уборные для сотрудников. Как утверждают, последний объект был завершен, а Ниноцминда будет полностью восстановлен к 2014 году.

(iii) **Внедрение автоматизированных таможенных систем.**

Автоматизированная система для таможенных данных Грузии (АСИКУДА) распределяет заявки на таможенное

оформление по четырем каналам: красный (требующий физического досмотра товаров), желтый (требуется документальная проверка), зеленый (не требуется никакой физической или документальной проверки) и синий (требующий аудита после таможенного оформления). Классификации АСИКУДА основаны и на критериях риска и на выборочном отборе.

(iv) **Упрощение таможенных пошлин.**

С 2008 года количество таможенных пошлин почти для всех товаров было сокращено от 16 до 3: 12%, 5% и 0%. Из 10 396 заявок, полученных в период с 2008 по 2013 год, большинство (8 405) имели 0% пошлины.

(v) **Инициативы по улучшению добросовестности таможенного персонала.**

Все сотрудники таможенных служб, подозреваемые в коррупции, были уволены, в результате чего произошло 95%-е сокращение таможенных сотрудников Грузии. Нельзя недооценивать политическую волю, которая была проявлена для осуществления таких радикальных кадровых чисток.

(vi) **Снижение требований к документации.**

С 2005 года число документов, требуемых для оформления импорта и экспорта, было снижено с 54 до 2. Кроме того, накладные и счет-фактуры теперь можно предоставлять в электронном виде.

(vii) **Создание зон таможенного оформления.**

Правительство учредило пять зон таможенного оформления, в том числе две в Батуми, одну в Поти и две в Тбилиси. Здания были профинансированы из государственного бюджета, а рентгеновские детекторы и другое оборудование были приобретены за счет гранта и технической помощи Китайской Народной Республики. В ЗТО предусмотрено четыре варианта оформления:

a. **Оформление в зонах таможенного оформления.**

Этот вариант требует подачи документов и представления транспортных средств в ЗТО. Плата за услугу взимается, исходя из стоимости товаров (150 GEL (Грузинских лари), 300 GEL или 400 GEL), и оплату можно отсрочить на 5 дней.

b. **Предварительная декларация.**

Согласно этому варианту, импортер может получить доступ к товарам на границе. Возможно предварительное декларирование, подав документы в ЗТО, загрузив их на веб-сайт www.rs.ge или отправив заполненную форму декларации в электронной форме. Оплата за услуги может быть отсрочена на 15 дней.

c. **Дистанционная декларация.**

Этот вариант позволяет оформить товары, независимо от их местонахождения. Например, импортер в Батуми может оформить товары, находясь в Тбилиси, при помощи электронной подписи.

d. **Оформление товаров одного грузополучателя или получателя.**

Декларации в соответствии с этим вариантом можно представить путем подачи документов в ЗТО, через систему АСИКУДА, загрузив документы на веб-сайт www.rs.ge, либо на территории государства-импортера (без оплаты за услугу).

Для того чтобы обеспечить возможность отслеживания грузов от границы до ЗТО грузовики запечатываются на границе и должны прибыть в ЗТО в назначенный день. Если грузовик не приходит, то это будет предметом расследования патрульной полицией.

Через реформы Грузия упростила свои операции на границах, значительно модернизировала свою пограничную

инфраструктуру, упростила требования к документам, ускорила таможенные процедуры и создала ЗТО. Грузия также содействует осуществлению координированного управления границами с соседними странами посредством

совместного управления ТПП. Результатами этих изменений стали повышение прозрачности и снижение коррупции, более эффективный и действенный контроль, а также более беспрепятственные потоки товаров и людей через границы Грузии.

Стратегия координированного управления границами Грузии: Текущая ситуация и будущая программа

Мака Хведелидзе

Заместитель начальника
Отдела международных отношений
Службы доходов Грузии

Координированное управление границами (КУГ) можно определить как организацию и надзор со стороны учреждений пограничного контроля для повышения эффективности пограничных процедур, чтобы содействовать легальному перемещению людей и товаров, при этом поддерживая безопасность границ и соблюдение правовых требований.¹

Внутренние законы Грузии относительно КУГ делятся на две категории: первичное законодательство, к которому относится Налоговый кодекс Грузии, и подзаконные акты, к которым относятся Указ Президента Грузии и совместные приказы министров финансов и внутренних дел. Кроме внутренних законов существуют международные конвенции по таможенному делу, к которым присоединилась Грузия. К ним относятся следующие конвенции:

- (i) Международная конвенция о Гармонизированной системе описания и кодирования товаров, с 2009 года;
- (ii) Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров, с 1999 года;

- (iii) Международная конвенция о взаимном административном содействии в предотвращении, расследовании и пресечении таможенных правонарушений (Найробийская конвенция), с 2009 года;
- (iv) Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах, с 1999 года;
- (v) Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (конвенция МДП), с 1994 года;
- (vi) Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), с 1999 года,
- (vii) Стамбульская конвенция о временном ввозе товаров, с 2010 года.

4 февраля 2008 года правительство Грузии утвердило Комплексную стратегию управления границами и план действий. В рамках данной стратегии Служба доходов должна была осуществить 85 специальных мероприятий, связанных с управлением границами. Служба доходов завершила реализацию 68 из них, а остальные 17 мероприятий или 25% от первоначально запланированных мероприятий были позднее признаны неактуальными.

Одной из основных институциональных реформ в Грузии стало снижение количества органов, присутствующих на границе.

1 Эрик Квик, «Координированное управление границами: Разблокирование торговых возможностей через пограничные посты по принципу одной остановки», *World Customs Journal* 4 (March 2010), 4; Мария Полнер, «Координированное управление границами: от теории к практике», *World Customs Journal* 5 (сентябрь 2011 г.), 51–52; Люк Де Вульф и Жозе Б. Сокол, eds., *Руководство по модернизации таможни* (Washington, DC: World Bank, 2005), 5.

Ранее следующие государственные и частные учреждения были задействованы в приграничных мероприятиях: Таможенный департамент при Министерстве финансов; пограничная полиция Министерства внутренних дел; фитосанитарная служба Министерства сельского хозяйства; ветеринарная служба Министерства сельского хозяйства; транспортное управление Министерства транспорта; таможенные брокеры; грузоперевозчики и страховые компании. На сегодня есть только два учреждения, действующих на границе: Служба доходов и патрульная полиция. Благодаря такому значительному сокращению числа учреждений, управление границами стало более эффективным и привело к устранению коррупции.

Таможенная служба, которая в 2009 году была объединена с налоговой службой для формирования Службы доходов, сохраняет многие важные функции, такие как таможенный надзор и контроль; осуществление мер торговой политики; внесение соответствующих записей в транспортные документы; выявление лиц, перевозящих наличные, чеки и другие ценные бумаги, подлежащие мониторингу; осуществление пограничных мер, связанных с правами интеллектуальной собственности; радиационный контроль; а также санитарный и фитосанитарный контроль на границе. Таможенный контроль имеет несколько форм: документальная проверка,

интервью, видео мониторинг, досмотр, лабораторный контроль и пост-аудиторские мероприятия.

Повышение эффективности в области управления границами было достигнуто не только за счет оптимизации бюрократической структуры, но и путем поощрения межведомственного сотрудничества: Служба доходов Грузии и патрульная полиция теперь совместно используют и поддерживают базу данных паспортов. Был также достигнут прогресс на международном уровне. Например, Грузия сотрудничает с Арменией и Турцией по совместному использованию таможенных пунктов пропуска, а Украина согласилась обмениваться информацией.

Наконец, важным дополнением к реформе было управление человеческими ресурсами и подготовка кадров, так как прогресс к эффективности и добросовестности не может быть устойчивым без компетентного персонала. Правительством было проведено более 30 тренингов с участием около 1200 таможенных сотрудников. Эти занятия предусматривали профессиональное обучение; личностное развитие, в том числе подготовку управленческих кадров и создание команды; развитие на уровне обслуживания, в том числе стандарты обслуживания, видео лаборатории и открытые наблюдения; а также изучение иностранных языков.

Автоматизация торговой документации: День налогоплательщика в Грузии

Гиви Мурванидзе

Заместитель руководителя Центра ИТ
Службы доходов Грузии

В 1990-е годы у Министерства финансов и Службы доходов не было единой базы данных. Было бы трудно поддерживать такую базу в те времена, потому что все товарные и налоговые декларации обрабатывались на бумажных носителях. Сегодня совсем другое дело. Граждане Грузии могут делать все в электронном виде из дома, как мы видим, отслеживая типичного грузинского налогоплательщика, который использует систему в течение дня.

Как этот грузинский налогоплательщик может использовать систему? Во-первых, он должен получить к нему доступ, и есть два способа для этого. Простой способ - налогоплательщик вводит имя пользователя и пароль. Другой способ заключается в использовании его удостоверения личности, содержащего информацию, которую он может ввести в систему. После получения доступа к системе он попадет на собственную домашнюю страницу, где есть уведомления, перечень всех услуг, которыми он может воспользоваться в настоящее время (например, таможенные декларации) и общая информация. Есть также сообщения, такие как уведомления о счетах, сроках или прибытии груза. Сообщения могут быть такого рода: «Последний день подачи декларации», «Ваш автомобиль прибыл на терминал», «Плата за перевозку будет взыскана с вашего счета», «Вы получили право на альтернативный

аудит», «Семинар по налогу на добавленную стоимость (НДС) запланирован на 10 апреля» или «Последний день уплаты налога на имущество» и т.д.

Просматривая информацию на своей странице, грузинский налогоплательщик может увидеть, на самом ли деле он зарегистрирован в качестве налогоплательщика, является ли он активным или неактивным налогоплательщиком, и был ли он зарегистрирован на уплату НДС. Всего лишь одним щелчком мыши он может увидеть список всех своих поданных деклараций, информацию о таможенных операциях, которые он выполнил, экспорт и импорт, сведения о лицензиях, а также учет всех его нарушений налогового кодекса, с описанием, когда и как он нарушил Кодекс.

Налогоплательщик может нажать на значок календаря, чтобы увидеть список задач, запланированных на любой день, вместе с соответствующими документами. Например, первое, что он будет делать сегодня, это регистрация декларации. Всего лишь одним щелчком мыши он может получить доступ к форме декларации собственности, в данном случае, это новый автомобиль.

Существует онлайн услуга, через которую граждане Грузии могут отслеживать свой груз или контейнеры с помощью SMS. Если налогоплательщик из Грузии знает

номер своего контейнера, он может ввести этот номер, и сообщение с информацией будет отправлено прямо на его мобильный телефон. С помощью этой услуги наш налогоплательщик узнает, что его новый автомобиль прибыл на один из пограничных постов Грузии Красный мост.

Затем, наш налогоплательщик должен забрать свою машину на терминале Красный мост, где он должен будет расписаться за автомобиль перед поездкой домой. Если он решит попросить кого-нибудь забрать ее вместо него, друга или родственника, он должен выдать этому лицу доверенность. Наш налогоплательщик решает отправить сына забрать машину.

Теперь у Грузии имеется ПО Автоматизированная система обработки таможенных данных (АСИКУДА), и грузинские налогоплательщики могут использовать эту программу, чтобы найти необходимые формы для регистрации или оформления всех своих деклараций. Они могут также получить доступ к счет-фактурам НДС, подавать заявки, получать информацию от Службы доходов, подавать жалобы, найти налогового аудитора и использовать свои банковские карты для оплаты этих услуг - все в электронном виде. Грузинские таможенные службы предлагают около 400 форм заявок, разделенных на 18

основных групп, и десятки из них имеют функцию автоматического ответа, которая выдает ответ в течение 1 минуты.

Когда сын нашего налогоплательщика прибывает на терминал, чтобы забрать машину, он может оплатить все счета налогоплательщика с помощью Paybox, системы, которая обеспечивает безопасность онлайн платежей. Ему не придется иметь дело с таможенником. К концу дня наш налогоплательщик получит уведомление через свой мобильный телефон, что автомобиль забрали без каких-либо проблем. Если он использовал предварительное декларирование, он также может получить информацию, что срок оплаты был продлен.

Грузинские импортеры могут использовать ПО АСИКУДА для отправки своих товаров розничным торговцам. Ежедневно для этой цели обрабатывается более 100 000 накладных, и ежемесячно обрабатывается более чем 600 000 счет-фактур. Они могут также получить информацию о ситуации на рынках на веб-сайте Грузинской таможни. Например, они могли бы узнать, из каких стран пшеница импортируется в Грузию. Или если они хотят исследовать потенциальные рынки, для этого они могут также использовать веб-сайт.

Совместный таможенный контроль: Прогресс, планы и статус реализации

Мака Хведелидзе

Заместитель начальника
Отдела международных отношений
Службы доходов Грузии

Осуществление совместного таможенного контроля Грузией и Турцией является примером успешного международного сотрудничества. Оно стало возможным, благодаря двум событиям: (i) несколько соглашений между двумя странами, охватывающих различные аспекты интегрированного таможенного контроля и (ii) Автоматизация таможенных и других связанных с торговлей документов, обмен информацией с помощью электронной передачи данных.

Интегрированное управление границами, как правило, основано на трех опорах (компонентах): внутриведомственное сотрудничество и координация, межведомственное сотрудничество и координация, а также международное сотрудничество и координация.¹ Совместный контроль на границе Грузии с Турцией является отличным примером третьего компонента. Соглашения, лежащие в основе грузино-

турецкого совместного пограничного контроля, включают следующее:

- (i) Меморандум о взаимопонимании между правительством Грузии и правительством Турецкой Республики о совместном использовании таможенных пунктов пропуска.
- (ii) Соглашение между правительством Грузии и правительством Турецкой Республики о совместном использовании наземных таможенных пунктов пропуска «Сарпи-Сарп», «Карцахи - Силдир/Актас» и «Ахалцихе-Пософ/Тюркгюджу».
- (iii) Протокол о сотрудничестве и согласовании процедур для передвижения пассажиров, транспортных средств и товаров, и рабочих часах на наземных таможенных пунктах пропуска «Сарпи-Сарп», «Карцахи - Силдир/Актас» и «Ахалцихе-Пософ/Тюркгюджу».

1 Мария Полнер, «Координированное управление границами: от теории к практике», *World Customs Journal* 5 (сентябрь 2011 г.): 3. Согласно данному источнику «интегрированное управление границами» - это термин, который предпочитает Европейский Союз, в отличие от «координированного управления границами» (Всемирная Таможенная Организация), «совместного управления границами» (иногда используется Всемирным банком), и «комплексного управления границами» (Организация по безопасности и сотрудничеству в Европе [ОБСЕ]), источник отмечает, что есть тонкие различия в значении, не указывая, что это за различия, но потом говорит, что они, в основном, касаются той же самой концепции. ОБСЕ, Национальная стратегия по комплексному управлению границами (Тирана: ОБСЕ, 2006 г.), 5. В данном документе ОБСЕ под интегрированным управлением границами понимается «координация и сотрудничество между всеми соответствующими органами и учреждениями, участвующими в пограничной безопасности и содействии торговле для создания эффективных, результативных и интегрированных систем управления границами, с тем, чтобы достичь общей цели открытых, но контролируемых и безопасных границ.» Для целей настоящего доклада эти два термина можно считать взаимозаменяемыми.

- (iv) Протокол между таможенными органами Грузии и Турецкой Республики с деталями электронного обмена данными в отношении международных перемещений пассажиров, транспортных средств и товаров.
- (v) Техническое положение об обмене данными.

Эти соглашения способствовали совместному использованию пунктов пересечения границ, и таким образом помогли сократить время, затрачиваемое коммерческим автотранспортом на грузино-турецкой границе. С одной стороны, пограничные процедуры не дублируются. Ранее таможенные органы обеих стран осуществляли декларирование и контрольные процедуры, а теперь страна выезда принимает декларации, в то время как страна въезда ответственна за контроль. И автоматизация резко повысила эффективность еще больше с электронным обменом данными, что позволяет перевозчикам проходить пограничные формальности и получать выпуск своих товаров быстрее, чем раньше.

Эти улучшения не гарантируют, что пересечение границ будет для всех беспрепятственным. Таможенные процедуры не будут завершены, если нет деклараций, или если форма декларации неполная. Кроме того, процесс остановится, если физический осмотр транспортного средства выявит свидетельства изъятия товаров, такие как нарушенная пломба, разорванный тент или любые другие признаки того, что контейнер или транспортное средство были подвержены попытке взлома.

Если перевозчик выезжает из Грузии и въезжает в Турцию или выезжает из Турции и въезжает в Грузию, процесс выглядит следующим образом:

В зоне таможенного контроля страны выезда паспортные данные и номерной знак заносятся в базу данных. Формальности при выезде с участием водителей и пассажиров проводятся с использованием этой системы,

а информация записывается в паспортах при необходимости. Есть таможенные формальности, такие как обобщенная декларация и / или другие документы или информация, связанные с выездом из страны. Данные, полученные с помощью этих формальностей, также вводятся в систему. Все данные, собранные в стране выезда, затем передаются в страну въезда.

Когда транспортные средства, перевозящие коммерческие товары, достигают зоны таможенного контроля страны въезда, формальности осуществляются на основе паспорта и информации, передаваемой в электронном виде страной выезда. Если предоставляются МДП, АТА или СРД карнет,² то карнет считается общей декларацией. В стране въезда формальности по досмотру проводятся в соответствии с законодательством этой страны.

Страна въезда, как правило, позволяет всем транспортным средствам или пассажирам покинуть зону таможенного контроля после подтверждения через электронную систему, что необходимые формальности были успешно пройдены в стране выезда. В случае программного сбоя продолжительностью более часа формальности можно проводить вручную. Таможенные процедуры проводятся 24 часа в сутки, 7 дней в неделю. В случае возникновения каких-либо проблем с транспортными средствами, контейнерами, товарами или документацией, эти транспортные средства или товары могут быть отправлены обратно в страну выезда.

Автоматизация была важна для успеха совместного управления границами Грузии и Турции. Она ускорила пограничные формальности, устранила дублирование и увеличила эффективность, облегчив обмен данными между двумя странами, сохраняя

² МДП = Transports Internationaux Routiers/International Road Transport - Разрешение международным транспортным компаниям осуществлять грузовые перевозки через границы государств с минимальными формальностями; АТА = Admission Temporaire/ Временный ввоз; СРД = Carnet de Passages en Douane - таможенная талонная книжка.

при этом безопасность данных. Вот как это делается:

- (i) Автоматизированная система поддерживает постоянный поток электронных данных заранее до прибытия транспортных средств и контейнеров в страну въезда.
- (ii) Система позволяет поддерживать постоянный электронный обмен данными и применение анализа рисков и управления рисками.
- (iii) Обмен данными между информационными системами таможенных служб Грузии и Турции обеспечивается через виртуальную частную сеть (VPN).

- (iv) Электронное сообщение передается в пакетном режиме.
- (v) Электронные сообщения передаются в формате XML, и они направляются на заданной частоте.
- (vi) В случаях сбоев в обмене данными грузинские и турецкие таможенные органы могут использовать другие электронные методы.

Совместное управление общей границей Грузии и Турции, таким образом, имеет законную основу и осуществляется с помощью автоматизации. Его успех четко показывает, чего можно добиться при объединении технологий и международного сотрудничества.

Обмен опытом партнеров по развитию: Обзор программ по управлению границами Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе в регионе ЦАРЭС

Роел Янссенс

Экономический советник

Отдел по экономическому управлению

Офис Координатора ОБСЕ по экономической и экологической деятельности

Секретариата ОБСЕ

Миссия Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ) - работать для стабильности, процветания и демократии через политический диалог относительно общих ценностей и через практическую работу, которая может обеспечить устойчивое изменение. Работая в 57 странах в Европе, Азии и Северной Америки, ОБСЕ охватывает три аспекта: военно-политический (военная безопасность, предотвращение и урегулирование конфликтов); экономический и экологический (экономическая и экологическая политики, которые способствуют безопасности); а также человеческий (соблюдение прав человека и основных свобод, верховенство закона, поддержка демократии и терпимости).

Миссия ОБСЕ в отношении содействия торговле и транспорту изложена в трех документах: Решение Совета министров № 11/06 о будущем диалоге по транспорту в ОБСЕ (Брюссель, 2006 г.); Решение Совета министров № 11/11 об укреплении диалога по транспорту в ОБСЕ (Вильнюс, 2011 г.), а также Концепция в области безопасности границ и пограничного режима (Любляна, 2005 г.)

Есть определенные темы в этих документах, которые заслуживают особого внимания. Одна из них – жизненно-важное значение развития устойчивых и безопасных транспортных сетей в качестве условия для стабильности и экономического роста в регионе. Другая тема – необходимость продвижения диалога, более прочных

партнерских связей (между странами и с международными организациями), более тесного сотрудничества и обмена опытом и наращивания потенциала со стороны ОБСЕ, и все это в поддержку развития транспорта и безопасности. Учитывая решающую роль транспорта в поддержке торговли и экономического развития, все три документа отметили, что развивающиеся страны сталкиваются с особыми проблемами, связанными с отсутствием доступа к открытому морю, их зависимостью от транзитных услуг, а также с трудностями выхода на рынки.

Действительно, из 31 не имеющей выхода к морю страны в мире 9 являются странами-членами ОБСЕ: Казахстан (3750 км от ближайшего большого океана или моря), Кыргызская Республика (3600 км), Таджикистан (3100 км), Узбекистан (2950 км), Туркменистан (1700 км), Азербайджан (870 км), Армения (693 км), Беларусь (623 км), Молдова (170 км). Для этих стран пересечение границ имеет особо значение, но в соответствии с Новой Евроазиатской автотранспортной инициативой Международного союза автомобильного транспорта, 40% времени внутренней транспортировки занимают процедуры пересечения границ и таможенные процедуры. Огромные потери времени в пунктах пересечения границ, а также связанные с этим расходы могут иметь только негативные последствия для

уязвимых экономик развивающихся стран, не имеющих выхода к морю.

Повышенная безопасность границ и более эффективные пограничные и таможенные процедуры являются необходимостью, если мы хотим получить жизнеспособные транспортные сети, которые могут способствовать торговле и экономическому росту. ОБСЕ стремится к достижению этой цели путем мероприятий по наращиванию потенциала и повышению осведомленности.

ОБСЕ финансировал сессии по ознакомлению участников с Конвенцией о гармонизации ЕЭК ООН,¹ Рамочными стандартами по обеспечению безопасности и содействию глобальной торговле (SAFE) Всемирной таможенной организации (ВТамО)² и пересмотренной Киотской конвенцией. Эти занятия были проведены в Алматы, Ашхабаде, Астане, Балканабате, Белграде, Душанбе, Киеве, Москве, Скопье, Ташкенте и Тбилиси. Организация также провела встречи по проектам Евразийских транспортных связей Европейской экономической комиссии Организации Объединённых Наций, Транс-европейской железнодорожной магистрали и Транс-европейской автодороге. Эти встречи состоялись в Алматы, Астрахани, Ташкенте, Туркменбаши и Вене.

Колледж подготовки персонала управления границами ОБСЕ (КППУГ), созданный в Душанбе 27 мая 2009 года, проводит специальные курсы для высших должностных лиц таможенной службы, пограничной полиции и пограничной службы. Обучение охватывает темы торговли и транспорта и предотвращения незаконной торговли, например, торговли наркотиками и оружием или контрабанды слоновой кости, экзотических птиц и других запрещенных к вывозу животных и растений. Есть 3 одномесячных междисциплинарных курса для персонала, а также различные информационные семинары и круглые

столы. В КППУГ также имеются библиотека и сильные исследовательские центры.

В сотрудничестве с ЕЭК ООН ОБСЕ подготовил для политиков справочник *«Передовая практика в пунктах пересечения границы: содействие торговле и транспорту»*. Данный справочник является эффективным способом для политиков узнать об опыте и знаниях должностных лиц в других странах. Он содержит практические рекомендации и примеры передового опыта. Политики могут использовать данное пособие в качестве справочного документа и в качестве источника вдохновения. Он рекомендует различные варианты политики, но не является распорядительным документом.

Справочник состоит из девяти глав и двух приложений по различным аспектам управления границами. Он приводит более 120 примеров передового международного опыта и практических примеров. Оригинальная версия была опубликована на английском языке, а затем переведена на русский язык. Ожидаются переводы и на другие языки. Главы структурированы следующим образом:

- (i) **Глава 1 «Торговля и таможня: международные правовые рамки»** представляет собой обзор ключевых конвенций, инструментов и стандартов. К ним относятся соглашения Всемирной торговой организации (ВТО), Конвенция о гармонизации ЕЭК ООН, Рамочные стандарты безопасности ВТамО и пересмотренная Киотская конвенция.
- (ii) **Глава 2 «От внутригосударственного к международному сотрудничеству»**, в которой обсуждаются межведомственное сотрудничество на национальном и международном уровнях, охватывающее такие понятия как интегрированное управление границами, координированное управление границами, совместное управление границами, а также системы «единого окна» и «одной остановки» для пунктов пересечения границы.

1 ЕЭК ООН = Европейская экономическая Комиссия ООН.

2 Рамочные стандарты по обеспечению безопасности и содействию глобальной торговле SAFE.

- (iii) **Глава 3 «Как сочетать соблюдение требования безопасности с содействием торговле и развивать партнерские отношения с частным сектором»** рассматривает пограничные меры, а также методы содействия торговле и установления партнерских отношений между государством и частным сектором. Она также поддерживает баланс требований безопасности с требованиями содействия торговле.
- (iv) **Глава 4 «Таможенная обработка грузов: общие принципы контроля, очистки и транзита»** рассматривает политики пограничного и таможенного контроля, вводя такие понятия, как внутренние таможенные процедуры, программы предварительной регистрации и предварительного информирования, а также таможенного режима транзита. Материал в этой главе особенно важен для развивающихся стран.
- (v) **Глава 5 «Управление рисками и выборочность»** представляет пример в отношении традиционных проверок по каждой транзакции и методов физического контроля, а также замены их на управление, основанное на рисках, которое включает способы разграничения между предприятиями, соответствующими требованиям и законными предприятиями и предприятиями, потенциально несоответствующими требованиям.
- (vi) **Глава 6 «Варианты планировки пунктов пересечения границы»** описывает передовые практики, связанные со строительными съёмками (известные как «планировка» или «расположение»), строительством, реконструкцией, ремонтом и техническим обслуживанием. Она также проводит различие между требованиями для крупных и небольших пунктов пересечения границы и исследует варианты государственно-частного партнерства.
- (vii) **Глава 7 «Информационные технологии и бесконтактный досмотр»** рассматривает роль информационных технологий в области управления границами и международной нормативно-правовой базы; описывает Модель таможенных данных ВТамО, единое электронное окно и другие технологии обработки данных; а также подчеркивает важность бесконтактного досмотра.
- (viii) **Глава 8 «Управление людскими ресурсами»** подчеркивает сложность задач, выполняемых сотрудниками таможенных и других органов; исследует использование информационных технологий, а также подчеркивает важность этических норм в работе пограничных служб и постоянного обучения кадров.
- (ix) **Глава 9 «Возможности оценки работы пограничных служб методом сравнения»** проводит обзор передовых методов в области управления и сравнения эффективности, отметив, что «управлять можно тем, что можно измерить.»
- ОБСЕ использовал данный справочник во время своего первого регионального учебного семинара по передовой практике в пунктах пересечения границ, который состоялся в Душанбе в июле 2012 года. Семинар был совместно организован Секретариатом ОБСЕ, Колледжем подготовки персонала управления границами ОБСЕ и ЕЭК ООН для обучения по темам, охваченным справочником. Участники приехали из Афганистана, Армении, Азербайджана, Беларуси, Грузии, Казахстана, Кыргызской Республики, Латвии, Молдовы, Российской Федерации, Швейцарии, Таджикистана, Туркменистана и Украины.
- ОБСЕ продолжит свою разъяснительную работу и мероприятия по наращиванию потенциала, включая индивидуальные семинары по конкретным главам пособия по просьбе различных национальных правительств.

Грузия как региональный логистический коридор: Измерение и мониторинг эффективности коридоров ЦАРЭС

Джеф Просак

Специалист по вопросам регионального сотрудничества

Отдел государственного управления, финансового сектора, регионального сотрудничества

Департамента Восточной Азии

Азиатский банк развития

В ходе измерения и мониторинга эффективности коридоров ЦАРЭС (ИМЭК) определяются узкие места и препятствия по шести транспортным и торговым коридорам ЦАРЭС с целью оценки и повышения эффективности транспорта и торговли в регионе в целом. Эти коридоры соединяют между собой основные экономические узлы региона и присоединяют к мировым рынкам те страны ЦАРЭС, которые не имеют выхода к морю. В Стратегии ЦАРЭС по транспорту и содействию торговле говорится о том, что необходимо на периодической основе измерять эффективность и проводить мониторинг состояния этих коридоров для того чтобы:

- (i) выявлять причины простоев и излишних расходов, которые происходят вдоль каждого коридора ЦАРЭС, в том числе в пунктах перехода границы (ППГ) и на промежуточных остановках;
- (ii) Помогать регуляторным органам и разработчикам политики определить направления действий для устранения выявленных узких мест.

Для того чтобы проводить мониторинг развития коридоров и повысить эффективность мер содействия торговле регулярно рассчитываются и пересматриваются индикаторы по продолжительности, стоимости и скорости движения по коридорам ЦАРЭС. Помимо

прочего, эти индикаторы отслеживаются, и по ним проводится мониторинг в каждом коридоре по всем видам транспорта. Отчеты включают в себя данные статистики и тенденции по коридорам, подкоридорам и по ключевым ППГ для автомобильных и железных дорог. База данных ИМЭК заполняется цифрами, предоставляемыми ассоциациями международных автоперевозчиков в странах ЦАРЭС, которые на регулярной основе собирают информацию по времени и затратам.

Для измерения среднего времени, затрачиваемого на действия в ППГ, ИМЭК анализирует факторы стоимости и простоев, влияющие на пересечение границ грузами, включая вопросы, связанные с обеспечением безопасности и контроля на границе; таможенные вопросы, особенно системы единого окна, таможенное оформление, санитарные и карантинные мероприятия; фитосанитарные оценки; ветеринарные проверки; визовый и иммиграционный контроль; проверки потока транспортных средств; полицейские посты; аварийные ремонты; эскорт и сопровождение; погрузку и разгрузку; платежи за платные дороги; простои в очереди; смену железнодорожной колеи; классификацию поездов; технические осмотры; торговые проверки; защиту груза; услуги по обеспечению безопасности.

Среди всех перечисленных действий основными причинами задержек, с которыми часто сталкиваются водители, стали ожидание в очередях, а также погрузка и разгрузка. Значительное место занимают другие трудоемкие действия (например, эскорт и сопровождение, аварийный ремонт), но водители о них сообщают не так часто. В 2011 году улучшилась ситуация по среднему времени, затрачиваемому на пересечение границы: 7,9 часа по сравнению с 8,7 часами в предыдущем году. Однако ситуация варьируется в зависимости от конкретного ППГ и конкретного коридора.

По данным отчета по ИМЭК за 2011 год, в котором на сегодняшний день содержится самая свежая информация, по Коридору 2 наблюдаются самые высокие средние значения по задержкам по сравнению с другими коридорами, но при этом средние затраты там ниже. В отчете также отмечается, что в связи с большим объемом транспортного потока, эти задержки носят более выраженный характер в тех ППГ, попарно, которые расположены вдоль Коридора 2, в том числе Еркешитан (Китайская Народная Республика [КНР]) - Иркештам (Кыргызская Республика); Даутота (Узбекистан) - Тажен (Казахстан); Алат (Узбекистан) - Фарап (Туркменистан).

В целом средний размер затрат на прохождение ППГ вдоль коридоров ЦАРЭС в 2011 году существенно снизился. С другой стороны, средний размер затрат на прохождение какого-либо отрезка коридора, предположим, это участок длиной в 500 км, который проезжает грузовик с грузом весом в 20 тонн, заметно вырос. Более подробно эти индикаторы представлены в годовом отчете по ИМЭК за 2011 год.¹

Коридор 2 представляет собой очень длинный маршрут, который обслуживает семь стран ЦАРЭС, и это единственный коридор, имеющий потенциал для водного

транспорта. Было собрано совсем немного примеров транскаспийского маршрута в связи с тем, что объем торговли между Азербайджаном и другими странами ЦАРЭС невелик, так как Азербайджан стремится больше торговать с Российской Федерацией, Ираном, Грузией и Европой. Объем торговли между Грузией и странами ЦАРЭС достаточно высок, и это явилось одной из причин, по которой именно там был проведен семинар, и состоялась ознакомительная поездка. Другим ограничением является то, что из базы данных ИМЭК можно получить информацию не по всем коридорам, а по отдельным участкам дороги. Кроме того, в этой базе данных не очень много информации по железнодорожному транспорту, за исключением информации по главным причинам задержек: погрузка и разгрузка (6,1 часа); ожидание в очередях (3,8 часа); классификация поездов (1,9 часа).

Подход ИМЭК основан на модифицированной методологии «время/затраты/расстояние» (ВЗР) с использованием инструментов обследования. Рассмотрим, например, данные по ВЗР за одну поездку, которая будет засчитываться как один образец в ИМЭК. Ниже приведены фактические результаты оценки ВЗР по поездке из Баку в Азербайджане в Бишкек в Кыргызской Республике, общая протяженность которой составляет 3541 км.

- (i) Первый этап этой поездки начался на борту корабля в Азербайджане, следующего из Баку в Туркан, и длился 1,5 часа. Перед тем как отправиться через Каспийское море в Казахстан еще 3 часа ушло на пограничные процедуры, связанные с таможенным оформлением, пограничным контролем, транспортной проверкой и прохождением через контрольно-пропускной пункт. Расходы, понесенные в Туркане, составили \$80.
- (ii) Затем транспортировка продолжилась на 500 км по Каспийскому морю до Актау в Казахстане, на что ушло 20 часов. На пограничные процедуры

1 <http://www.carecprogram.org/uploads/docs/CAREC-CPMM-Reports/1-CAREC-CPMM-Annual-Report-2012.pdf>

- в Актау ушло 3,5 часа, а понесенные расходы составили \$170.
- (iii) Следующие три этапа этой поездки прошли по сухопутной территории Республики Казахстан: в Бейнау, затем в Актобе, а потом в Шымкент. В каждом городе на проверки ушло по полчаса.
 - (iv) Следующий участок – это граница Казахстана с Кыргызстаном в Супатай-Батыр (пограничный пост Казахстана) и в Чалдоваре (пост на стороне Кыргызской Республики), где таможенные процедуры в общей сложности заняли 7,5 часов, а расходы составили \$160.
 - (v) Наконец, на грузовом автомобиле груз прибыл в Бишкек.

Ниже приведены результаты ВЗР по поездке из Чирчика в Узбекистане в Поти в Грузии – протяженность пути составляет 3626 км, и вся поездка прошла по суше.

- (i) Грузовой автомобиль проехал 680 км по Узбекистану из Чирчика в Алат за 12 часов. В Алате, который находится на границе с Туркменистаном, процедура пересечения границы заняла 25 часов, включая таможенное оформление (2,6 часа), пограничный контроль (1 час), ожидание в очередях (20 часов).
- (ii) Путь до Артыка в Туркменистане составил 660 км, а затем была пересечена граница с Ираном. Процедура пересечения границы заняла 19,6 часов, а расходы составили \$530.
- (iii) На ППГ в Маку, Иран, недалеко от турецкой границы, задержка составила 19,3 часа из-за очередей и времени на таможенное оформление, а затраты составили \$530.
- (iv) На пересечение другой границы, на этот раз из Турции в Грузию, в Батуми ушло 19,5 часов, и было израсходовано \$240.
- (v) Затем груз по автомобильной дороге достиг Поти.

Данные ИМЭК используются для создания диаграммы ВЗР по поездке, в которой время и стоимость поездки

показаны в зависимости от пройденного расстояния. Таким образом, ИМЭК может помочь выявить задержки и узкие места.

В этих двух примерах длительные задержки на ППГ были вызваны простаиванием в очереди. Сравнение двух маршрутов показывает, что на практике в конечном итоге было мало пользы от того, что не надо было нести затраты на пересечение Каспийского моря. Поскольку транспортировка грузов сухопутным путем во втором примере предполагала пересечение нескольких границ, продолжительность поездки (включая остановки в пунктах пересечения границы) была почти вдвое больше транскаспийского маршрута: 248,10 часов (чуть более 10 дней) в отличие от 156,33 часов (6,5 дней).

А с учетом большего количества оплат на ППГ, общая стоимость сухопутного маршрута на самом деле оказалась выше транскаспийского маршрута: около \$4000 по сравнению с \$3500.

По результатам ИМЭК была создана обширная база данных о торговле по коридорам ЦАРЭС, а статистический анализ данных позволил лучше понять динамику этой торговли. Например, эти данные были недавно использованы для проверки значимости Международных дорожных перевозок (МДП)² и для сравнения процедур пересечения границы для скоропортящихся и не скоропортящихся грузов. Эти данные были также использованы для изучения воздействия политики на торговлю в регионе ЦАРЭС. Одно из таких воздействий, например, проявилось в результате создания Таможенного Союза, в который входят Беларусь, Казахстан и Российская Федерация: несмотря на то, что этот Союз был полезным для его членов, он увеличил задержки, с которыми сталкиваются при въезде транспортные средства тех стран, которые не входят в Таможенный Союз.

2 Или «международные автомобильные перевозки.» Это – международная таможенная система перевозки грузов, позволяющая проходить через границы более 50 стран-членов в Европе, Западной Азии и Северной Африке с минимальными таможенными процедурами.

Кроме того, с использованием ИМЭК можно проверить и тестировать политику в отношении торговых потоков в регионе ЦАРЭС, при условии, что имеется достаточно данных, и что такие проверки находят отражение в отчетах по ИМЭК.

Данные исследований ИМЭК послужили основой разработки и дизайна проекта, особенно в отношении повышения эффективности региональных пограничных служб, санитарной и фитосанитарной практики и экономического развития коридоров. Данные ИМЭК служат инструментом и основным источником знаний и информации для проведения исследований по времени выпуска товаров в свободное обращение (ИВВ), которые измеряют среднее время, необходимое для таможенного оформления перевозимых грузов на каждом этапе процедур по пересечению границы.

Фактически исследования ИМЭК дополняют исследования по времени выпуска товаров в свободное обращение. Например, для того чтобы использовать средства и ресурсы более эффективно, для исследований по времени выпуска товаров в свободное обращение в начальной стадии требуется информация о местоположении и масштабе проводимого исследования. Такую информацию как раз и можно получить по результатам исследования ИМЭК. Исследование ИМЭК может также определить и выявить препятствия на ППГ, на которые должна быть нацелена работа местной таможенной службы, а также определить процедурные и системные

проблемы на ППГ, и все это может служить основой для исследований по времени выпуска товаров в свободное обращение.

Такие страны как КНР, Казахстан, Монголия и Узбекистан в той или иной степени провели исследования по времени выпуска товаров в свободное обращение. В этих странах также проходит обучение должностных лиц таможенных органов тому, как проводить исследования по времени выпуска товаров в свободное обращение. В 2012 году в рамках программы ЦАРЭС были организованы учебные курсы для сотрудников таможни Афганистана и Пакистана, а в августе 2013 года аналогичные курсы были проведены для таможенников из других стран региона. Грузинские таможенные органы также готовятся к проведению исследований по времени выпуска товаров в свободное обращение, а АБР может помочь грузинским и азербайджанским таможенникам в разработке совместной программы исследований по времени выпуска товаров в свободное обращение.

Каковы программные последствия ИМЭК? Учитывая, что исследования ИМЭК содействуют в проведении анализа тенденций в сфере транспорта и динамики региональной торговли, они могут обеспечить прочную основу для разработки политики, направленной на повышение эффективности таможенного и пограничного контроля и, в конечном счете, содействовать экономическому развитию в странах ЦАРЭС.

Грузия как региональный логистический коридор: Батумский морской порт

Илона Карапетян

Специалист и менеджер по маркетингу
Батумский морской порт

Батумский морской порт расположен на Черноморском побережье Грузии и является воротами в европейские транспортные коридоры. Деятельность порта включает в себя погрузочно-разгрузочные работы, хранение грузов, обслуживание судов и других транспортных средств.

Порт занимает площадь в 22,2 га и имеет пять терминалов – по одному для контейнеров, сухих грузов, для паромов, для поставок нефти и пассажирский терминал. Всего имеется 11 причалов, а также обычные приемные буи. Батумский нефтяной терминал имеет три причала (1–3); контейнерный терминал - два причала (4–5); паромный терминал - один причал (6); сухогрузный терминал - три причала (7–9); пассажирский терминал – два причала (10–11).

Общая пропускная способность порта доходит до 19 млн. тонн грузов в год. Грузооборот сухих грузов в 2012 году составил 1 576 875 тонн или 105% от плана производства на этот год.

Есть три вида грузопотоков: транзит, импорт и экспорт. Транзитные перевозки составляют 37% от общего числа грузопотоков¹ порта. Азербайджан на сегодняшний день является ведущим получателем перевалочных грузов через

порт, что составляет 93,67% транзитных грузов, главным образом сахара-сырца из Бразилии. Следующим крупнейшим получателем является Турция, занимающая 4,35%, за ней следуют Объединенные Арабские Эмираты (0,74%), Туркменистан (0,69%), Кыргызская Республика (0,38%), США (0,11%) и Армения (0,06%).

На импорт через Батуми также приходится 37% грузовых потоков с Турцией и Южной Африкой в качестве ведущего источника импорта. На Турцию приходится 20,18% всех импортных потоков, идущих через Батуми - главным образом это зерно и строительные материалы, такие как цемент, ламинат, гипс и гранит. Южная Африка с 20,03% занимает второе место, в основном, это импорт марганца, руды и кокса. Другими основными источниками импортных потоков через Батуми являются: Бразилия (18,62%); Украина (15,26%); Австралия (13,27%) и Российская Федерация (12,47%).

Экспорт составляет 26% грузопотоков через Батуми, а Соединенные Штаты Америки являются ведущим получателем, на которые приходится 69,15% всего экспорта порта. В 2012 году США импортировали через Батуми 237 018 тонн аммиачной селитры и 49 626 тонн силикомарганца. Другие заметные страны-получатели включают Болгарию (8,26%), Францию (5,44%), Египет (4,66%), Мозамбик (2,66%), Великобританию (2,06%), Турцию (1,97%),

¹ Проценты, приведенные здесь для транзитных перевозок, импорта и экспорта, за 2012 год.

Канаду (1,93%) и Испанию (1,01%), затем идут Румыния, Швеция, Ливия и Оман, каждая из этих стран получает менее 1%. Основной экспорт Грузии через Батуми представлен аммиачной селитрой, ферро кремний марганцем, овцами и сеном, при этом крупнейший экспорт – это аммиачная селитра в США и Европу.

Батумский морской порт имеет следующие объекты: портовый флот из 13 судов, половина из которых буксиры с общей мощностью до 120 тысяч тонн,

12 портовых и мобильных кранов, включая один с грузоподъемностью до 32 тонн, 25 погрузчиков с грузоподъемностью от 1,5 до 10 тонн. Кроме того, в конце 2013 года будет добавлено еще два крана с общей грузоподъемностью до 40 тонн.

Порт является членом региональных ассоциаций, в том числе Ассоциации портов Черного и Азовского морей, членом программы Транспортный коридор «Европа- Кавказ – Азия» и Ассоциации средиземноморских круизных портов.

Грузия как региональный логистический коридор: Батумский международный контейнерный терминал

Аурелио К. Гарсиа

Генеральный менеджер

ООО «Батумский международный контейнерный терминал»

ООО «Батумский международный контейнерный терминал» (БМКТ), который расположен в Батумском морском порту - это первый и единственный морской контейнерный терминал в Грузии, где в одном месте осуществляется разгрузка, обработка судна, доставка и получение контейнеров и грузов, а также хранение контейнеров.

Батумский морской порт является одним из ключевых пунктов транспортировки грузов в бассейне Черного моря. Благодаря своему расположению в Аджарии, на юго-западе Грузии, порт также является конечной остановкой Закавказской железной дороги и окончанием нефтепровода Баку-Батуми. Кроме прочего, данный порт находится всего в 20 км от турецкой границы, что делает БМКТ идеальным местом для перегрузки грузов из автомобилей в ширококолейные (1520 миллиметров) железнодорожные вагоны, направляющиеся в Армению, Азербайджан, Казахстан, Туркменистан и другие страны.

БМКТ является дочерней компанией корпорации «International Container Terminal Services Inc.» (ICTSI), которая представляет собой расположенную на Филиппинах компанию, основанную в 1987 году и получившую широкое признание в качестве ведущего оператора терминалов, новатора в своей области. ICTSI разрабатывает, управляет и эксплуатирует 24 терминала в 18 странах.

БМКТ начал руководить работой контейнерного терминала, паромного моста и общих грузовых причалов в Батумском морском порту в ноябре 2007 года, а обработка контейнерных грузов официально началась 2 марта 2008 года, когда в Аджарию, впервые за всю ее историю, пришел и был обслужен первый контейнеровоз M/V MSC GRANADA.

Объекты БМКТ расположены на 13,6 га земли, арендованной у Батумского морского порта. Контейнерная площадка занимает 3,6 га, и когда она будет полностью сформирована, ее площадь будет расширена до 13,6 га.

Выгрузка и загрузка контейнеровозов осуществляются на контейнерном терминале, у причалов 4 и 5, общей протяженностью 284 метра и глубиной 11,7 метра. Контейнеры хранятся на площадке площадью 3,6 га, которая имеет пропускную способность равную 2500 двадцатифутовым контейнерам в эквиваленте (TEU), грузооборот составляет 100 000 TEU в год. Когда объект будет полностью завершен, его мощность увеличится до 440 000 TEU в год. Разборка и заполнение контейнеров происходят на специальной грузовой контейнерной станции.

Паромный терминал и терминал сухого дока находятся у причала номер 6, протяженность которого составляет 183 метра в длину, он имеет глубину 8 метров

и принимает грузовые суда, перевозящие грузы общего назначения. Обслуживание паромов осуществляется через автоматизированный паромный мост, паром вмещает в себя железнодорожные вагоны, грузовые и легковые автомобили. Груз хранится на таможенном складе, в котором имеются складские помещения площадью 625 квадратных метров.

Оборудование БМКТ состоит из 2 мобильных портовых кранов мощностью около 100 тыс. тонн (в основном используются для выгрузки контейнеров), двух портовых кранов, четырех ричстакеров, шести тракторов, 14 шасси, двух боковых подъемников, 7 разбрасывателей, 6 погрузчиков и 57 вилок для подключения рефрижераторных контейнеров.

Обработка, как контейнеров, так и грузов в БМКТ производится с мультимодальных видов транспорта - в основном с грузовых автомобилей и железнодорожных вагонов. На терминале имеются представители таможни для того чтобы обеспечить быструю отправку грузов.

БМКТ может похвастать новым объектом для таможенного оформления

(GEZI), строительство которого обошлось в два миллиона долларов США, и который был официально открыт 31 мая 2013 года. Новое здание служит в качестве зоны таможенного оформления по принципу «Единого окна», там также есть место для грузов и припаркованных автомобилей со всем необходимым оборудованием. GEZI, конечно же, не является последним проектом БМКТ. К концу 2013 года планируется начать расширение контейнерной площадки и железнодорожных объектов, начальная стоимость составит около двадцати миллионов долларов США. БМКТ также планирует обновить и расширить мощности своих терминалов в целях размещения больших объемов.

На основе опыта ICTSI, передовой практики мировых операций и собственных инновационных подходов Грузии, БМКТ стал одним из наиболее эффективных терминалов в регионе, а также самым быстро растущим контейнерным терминалом на Черном море. Будучи торговыми воротами мирового класса в Батумском морском порту, БМКТ также вносит вклад в рост экономики Грузии.

Система управления рисками в грузинской таможне и Золотой список

Тамар Циклаури

Старший сотрудник

Отдела мониторинга и управления рисками

Таможенный департамент, Служба доходов Грузии

Управление рисками в таможне представляет собой системный метод выявления, мониторинга, анализа и реагирования на риски, связанные с процессом таможенного оформления в целях повышения эффективности пограничного контроля. Золотой список является важной частью системы управления рисками грузинской таможни. Он позволяет не идентифицировать и анализировать риски, а непосредственно ведет к сокращению рисков.

Золотой список – это реестр авторитетных импортеров и экспортеров, которые были назначены «уполномоченными экономическими операторами». В «Рамочных стандартах безопасности и содействия мировой торговле» Всемирная таможенная организация предоставила своим государствам-членам мировые стандарты для запуска программ уполномоченных экономических операторов. В 2007 году Министерство финансов Грузии начало составление списка, который в настоящее время включает 175 таких операторов.

Чтобы попасть в данный список, компании должны быть законопослушными и иметь хорошую налоговую историю. В частности, компания-заявитель должна быть экономическим оператором и плательщиком налога на добавленную стоимость, объем осуществляемой ею

торговли должен быть минимум 5 млн. грузинских лари в год, она должна заплатить таможенных пошлин как минимум на сумму в 900 тыс. грузинских лари (или подать 100 таможенных деклараций) в год, а также не должно быть никаких сведений о совершенных ею серьезных таможенных правонарушениях в течение предыдущих 6 месяцев. Членство в Золотом списке компаний дает право на упрощенные таможенные процедуры при отправке грузов в Грузию: они могут производить таможенное оформление своих товаров в пунктах пересечения границы, могут отложить уплату пошлин, а также использовать электронные версии сопроводительных документов.

Золотой список способствует общему содействию торговле и инвестициям, и не только путем облегчения торговли для компаний-членов, но и путем упрощенной процедуры таможенного оформления для части грузов, отправляемых в Грузию. В результате, это позволяет более эффективно использовать административные ресурсы, улучшает управление временем, делает таможенный контроль более эффективным, а также снижает количество штрафов.

Льготы, предоставляемые членам Золотого списка, могут послужить стимулом к тому, что больше компаний будут стараться соблюдать законы и правила Грузии, чтобы попасть в этот список. Это,

в свою очередь, помогает уменьшить или устранить коммерческие преступления, и тем самым способствует более эффективному управлению рисками.

Еще одним важным компонентом системы управления рисками Грузии является Автоматизированная система обработки таможенных данных (АСИКУДА), которая представляет собой компьютерную систему таможенного управления, разработанную Конференцией Организации Объединенных Наций по вопросам торговли и развития (ЮНКТАД) для того чтобы сделать процесс таможенного оформления более эффективным. АСИКУДА помогает рассчитать риски путем: (i) определения источников рисков, таких как высокие

пошлины, контроль за качеством воды, спрос на запрещенные товары и трафик; (ii) использования существующих баз данных и учета по товарам и истории торговли; (iii) рассмотрения текущей процедуры для выявления слабых мест. После этого риски оцениваются по степени их определенности и по вероятным последствиям.

Основываясь на этой информации, таможенные агенты могут выбирать конкретные партии товаров для физического досмотра. Грузинские таможенники также могут проводить проверки по своему усмотрению, если они заподозрят незаконную деятельность, либо могут проводить проверки методом случайной выборки.

Точка зрения частного сектора: Грузинская торгово-промышленная палата

Каха Баиндурашвили

Президент

Грузинской торгово-промышленной палаты

Грузинское бизнес-сообщество сталкивается с двумя основными проблемами: проводимое правительством Грузии реформирование инфраструктуры пунктов пересечения границ и регулирования (в том числе работа по искоренению коррупции), и необходимость регионального подхода к содействию торговле на основе интегрированной тарифной политики и совместного управления границей.

В 2004 году после отставки администрации Аслана Абашидзе правительство осуществило три этапа реформирования, которые непосредственно повлияли на вопросы содействия торговле. На первом этапе это в основном пошло на пользу грузинским бизнесменам, потому что целью была борьба с коррупцией, особенно в государственных структурах, связанных с торговлей и пунктами пересечения границ. До 2004 года коррупция оставалась самой большой проблемой, с которой сталкивались грузинские бизнесмены. Она вызывала крупный отток ресурсов из Грузии и дестабилизировала нашу экономику, особенно импорт и экспорт, от которых страна очень зависима. Хотя процесс был не из легких, коррупция была в значительной степени искоренена, и этот успех привел к снижению издержек и повышению эффективности трансграничной торговли.

Второй этап правительственных реформ нацелен на документацию и процедурные

требования в пунктах пересечения границы. Здесь мы добились огромного прогресса, который был отмечен в ряде исследований, проведенных Международной финансовой корпорацией, Всемирным банком и другими финансовыми институтами.

Третья фаза включала широкомасштабные государственные инвестиции, результатом которых явилось радикальное улучшение пограничной и таможенной инфраструктуры страны.

Каждое из трех основных направлений реформы – борьба с коррупцией, процедуры пересечения границ, инфраструктура – оказало воздействие на другие направления. Например, в Грузии слишком строгие процедуры и правила пересечения границ, которые были источником многих жалоб со стороны бизнеса, были наследием высокого уровня коррупции, который существовал несколько лет назад. Они также были результатом недостатков пограничной инфраструктуры: если у вас нет достаточного количества сканирующих устройств, или если вы не имеете достаточного количества полос, чтобы можно было быстро оформить автомобиль, вы, безусловно, в конечном итоге станете применять более строгие нормы, чтобы компенсировать эти недостатки.

Реформы правительства привели к тому, что для водителей грузовых

автомобилей, производителей и клиентов стало возможным быстрее и легче ввозить свои товары в Грузию и вывозить их из страны. Эти реформы были особенно важны для малого и среднего бизнеса. Крупные предприятия никогда не беспокоятся о таможенных и пограничных процедурах, потому что они не сталкиваются с этим напрямую, на личном уровне. А вот малые и средние предприятия, которые обеспечивают свой собственный транспорт, проводили много времени в длинных очередях в пунктах пересечения границы.

Тем не менее, грузинские бизнесмены все еще жалуются, в основном на торговую политику. Грузия имеет договоренности о свободной торговле со всеми своими соседями, но отечественные производители жалуются на недобросовестную конкуренцию со стороны импорта. В частности, сельхозпроизводители Грузии боятся, что существенные косвенные субсидии, которыми пользуются их конкуренты в соседних странах, дают этим конкурентам безусловное преимущество. А так как в Грузии нет ни одного торгового барьера, отечественные производители напрямую страдают от дешевого импорта, а иногда просто не могут оставаться на плаву. При этом речь идет не только о сельском хозяйстве: три грузинские компании, занимающиеся металлоломом, собираются закрыться из-за низкой цены своих конкурентов из-за рубежа и из-за отсутствия грузинского законодательства, способного их защитить. В идеале, для решения этих проблем необходимо иметь что-то вроде регионального центра посреднической торговли. При этом в Грузии должно быть специальное законодательство по борьбе с демпингом (т.е. хищническим ценообразованием) со стороны иностранных компаний.

В Грузию отправлять грузы легко, а вот из Грузии в другие страны - не всегда. Когда речь идет о формальных торговых барьерах, Европейский Союз (ЕС) является одним из худших мест в мире. Торгово-промышленная палата провела анализ торговых барьеров

по всему миру и обнаружила, что самые высокие барьеры на самом деле в Соединенных Штатах. Однако в Европе также слишком много формальных торговых барьеров, и именно поэтому правительство Грузии ведет переговоры об углубленной и всесторонней свободной торговле с ЕС. Есть надежда, что после того, как появится такое соглашение, исчезнут торговые барьеры с ЕС.

Существует вторая группа барьеров, не связанных с официальными соглашениями. Большинство из них относят к категории неофициальных торговых барьеров. Например, грузинские производители часто жалуются на трудности экспорта в Азербайджан и Турцию. Несмотря на то, что в Турции в целом очень эффективно выполняется законодательство, ходят слухи, что грузинские производители вин, орехов и других продуктов не могут доставить свои товары на турецкие рынки, хотя они и подпадают под соглашение о свободной торговле между двумя странами. При этом ежегодно, а и иногда и несколько раз в году, проводятся торговые конференции, на которых обсуждаются эти проблемы.

Помимо пограничных проблем вопросы транспортировки являются еще более проблематичными. Несмотря на то что Грузия и большинство ее соседей когда-то были членами одной страны, существует очень мало связей между их транспортными органами. Например, ведется определенная работа между Грузинской железной дорогой и Азербайджанской железной дорогой по вопросам грузовых тарифов, а с коллегами в странах Центральной Азии никакой работы не ведется вообще.

Чтобы осуществить реальные прорывные реформы трансграничной торговли Грузии и обеспечить некоторое облегчение предпринимателям, позволяя им проходить таможенное оформление за 2 часа, а не за 2 дня, подход правительства к транспорту и торговле должен быть региональным. В этом случае для Грузии будет намного проще сотрудничать со своими основными торговыми партнерами,

если вся Центральная Азия и Южный Кавказ будут единым экономическим коридором. В конце концов, как бы хорошо ни было поставлено управление границами, если во всем регионе отсутствует интегрированная тарифная политика, никакого реального развития коридора не произойдет.

Интегрированная система тарифов должна сопровождаться дальнейшими инвестициями в инфраструктуру со стороны национальных правительств в Центральной Азии и Южном Кавказе. В идеале, должен быть железнодорожный путь, проходящий от Китайской Народной Республики до границы с Турцией. Без такой железнодорожной линии будет трудно представлять регион как экономическую территорию «Шелкового пути».

Необходимо сделать больший акцент на совместном управлении границами, как это было сделано между Грузией и Турцией. В самом деле, необходим совместный подход к пограничным вопросам в целом, учитывая тот факт, что совместное управление границами уже существует в других коридорах. И необходимо создать межправительственный или межрегиональный бизнес-центр, который должен будет согласовывать тарифы и минимизировать различия между требованиями разных стран. Успех в этой области сделает регион более дружелюбным по отношению к бизнесу.

Точка зрения частного сектора: «Госселин групп» и Американская торговая палата, Комитет по содействию торговле и транспорту

Джон Брэкевельд

Региональный менеджер, «Госселин Групп»

Председатель, Американская торговая палата и Комитет по содействию торговле и транспорту

Член Делового совета ЕС и Грузии

Член совета директоров и Рабочей группы по переговорам ЕС DCFTA

В 2003–2013 годах Грузия сделала огромный шаг вперед на благо грузоотправителей и бизнеса в целом. Такие изменения, как открытие пункта пропуска Сарпи и реконструкция порта в Батуми, сделали ведение бизнеса в Грузии очень простым. Кроме того, компании, работающие в Грузии, получили то, в чем они больше всего нуждаются, а именно способ отслеживать местонахождение своего груза. Благодаря веб-сайту грузинской таможенной службы, они могут видеть в Интернете, где и в какое время пересек границу любой из их грузовых автомобилей.

Правительство Грузии также создало несколько свободных промышленных зон, где можно провести таможенное оформление груза, и это значительно упростило импорт. Также были упрощены нормативно-правовые акты, относящиеся к деятельности таможенных складов для хранения нерастаможенных товаров. Грузия, например, сейчас является одной из немногих стран, в которых действует «Госселин Групп», являющаяся бельгийской грузовой транспортно-складской компанией, может иметь свой собственный таможенный склад. Когда груженный грузовой автомобиль прибывает на свой склад, компания может с помощью компьютера уведомить об этом грузинскую таможню и оформить груз. После одного щелчка компьютерной мыши таможенный

веб-сайт отвечает световым сигналом. Если это зеленый свет, грузовой автомобиль может быть разгружен немедленно, если цвет красный, то компания должна ждать визита должностных лиц таможни, которые обычно осматривают вновь прибывший груз, а затем разрешают его оформление. То, что таможенное оформление можно провести так просто - благо для бизнеса.

Таможенное оформление значительно улучшилось и в Азербайджане. Эта страна сталкивалась с множеством проблем в начале, так что по общему признанию это был долгий путь, но азербайджанцы тоже меняют свои подходы.

Однако одним из основных торговых барьеров, который до сих пор существует во всем регионе, является отсутствие связи между правительствами. Предприятия, отправляющие грузы в Центральную Азию, предпочитают делать это через порт, расположенный в Риге, отчасти потому, что это дешевле, но также и потому, что там лучше работают связи. Отправить грузовой автомобиль в Казахстан через Грузию и Азербайджан трудно именно из-за того что отсутствуют связи, и не только между правительствами, но и между транспортными компаниями и другими предприятиями.

Комитет по содействию торговле и транспорту Американской торговой палаты, который представляет Американскую

торговую палату в Грузии, в течение многих лет пытался собрать вместе представителей таможи и обсудить проблемы региона, одной из которых является отсутствие гармонизации таможенных требований в разных странах. Можно привести пример, когда грузовой автомобиль недавно въехал в Грузию через пункт в грузинском порту Поти. Прежде чем грузовой автомобиль прошел таможенное оформление на транзит, грузинские таможенники определили его вес, и с этим не возникло никаких проблем. Но когда грузовой автомобиль прибыл в Ташкент, его вес оказался совершенно иным. Это потому, что в Грузии используют вес брутто, в то время как в Узбекистане используют вес нетто. По такого рода причинам автомобиль может простоять на одном месте от 3 до 5 дней. Проблема здесь в том, что пограничные процедуры должны быть согласованы. Для предприятий такие простои являются пустой тратой времени и денег. Бизнесмены предпочитают, чтобы их грузовые автомобили прибывали на место, в течение часа проходили таможенное оформление, а затем получали возможность доставлять груз своим клиентам.

Такое отсутствие связи и координации является общим серьезным узким местом в регионе. Что касается самой Грузии, то несмотря на достигнутый на сегодня прогресс, здесь есть еще много возможностей для улучшения. На самом деле, всегда есть место для совершенствования. Предприятия всегда будут жаловаться, потому что они хотят, чтобы все было как можно проще и как можно скорее. Должно ли правительство делать все, что хочет бизнес-сообщество? Конечно, нет. Всегда будет оставаться необходимость регулирования.

В Грузии ситуация относительно неплохая, но надо принять во внимание тот факт, что Грузия маленькая страна.

В больших странах, таких как Казахстан, Туркменистан, Узбекистан, проблемы могут быть больше. Но и в Центральной Азии, и на Южном Кавказе в ближайшее время транспорт и таможня должны стать в 20 раз лучше, потому что бизнес в регионе расширяется, и, как ожидается, это продолжится и во втором десятилетии 21-го века.

Наконец, вот ситуация с железнодорожной системой региона. Железные дороги очень важны, потому что они являются будущим транспорта в Центральной Азии. Грузоперевозки стоят дорого, особенно в Центральной Азии, так что железные дороги будут хорошим выходом. Но железнодорожный транспорт к этому еще не готов. Налицо отсутствие связей между железнодорожными линиями и объектами другой инфраструктуры, но, опять же, самая большая проблема железных дорог – это отсутствие связей и координации между странами региона.

При перевозке контейнеров по железной дороге в Грузии, например, можно посмотреть в компьютере, в каком городе находится контейнер, точно также как в случае с грузовыми автомобилями. Тем не менее, как только контейнер пересекает границу Азербайджана, он сразу теряется из виду. Перевозчику приходится ждать пересечения другой границы, прежде чем он снова сможет отслеживать контейнер, пока не получит окончательное уведомление о том, что контейнер прибыл на место назначения. Как и в случае с автоперевозками, очень важно, чтобы клиенты были уверены, что их груз в безопасности. Они должны иметь возможность знать, где находится их груз. Это огромная проблема. Но если эта проблема будет решена, если клиенты могут знать, где находится их груз между пунктами отправления и прибытия, это будет огромным улучшением ситуации.

Точка зрения частного сектора: Свободная промышленная зона Поти

Рони Сааб

Генеральный директор
Свободной промышленной зоны Поти

Рига является серьезным конкурентом по перевозкам в Центральную Азию, но не единственным. Если Бандар-Аббас (Иран) будет оставаться транзитным узлом, если не будет эмбарго против Ирана, Грузия не будет иметь шансов на привлечение клиентов, заинтересованных в транспортировке контейнеров по маршруту ТРАСЕКА в Центральную Азию.¹ Затраты на доставку через Бандар-Аббас составят ровно половину затрат через Грузию, а расстояние такое же. Грузия не сможет конкурировать с Ираном, потому что в Иране более низкая стоимость дизельного топлива и более низкие затраты на транспортировку, а также из-за того, что в Иране отсутствуют профсоюзы. Кроме того, правительство Ирана не просто защищает иранских перевозчиков, оно им активно помогает.

В противоположность этому, логистическим компаниям, отгружающим товары в Центральную Азию через Грузию, приходится спорить с правительствами различных стран по всему пути. Когда они заканчивают с Грузией, они должны противостоять властям в Азербайджане. Когда они заканчивают с Азербайджаном, они должны пересечь Каспийское море, чтобы попасть в Туркменбаши,

крупный порт на другой стороне, где им приходится объясняться с правительством Туркменистана. Затем они проходят такой же процесс в Казахстане. Невозможно организовать все это и при этом иметь возможность конкурировать с Бандар-Аббасом, откуда маршрут ведет через Иран прямо в Центральную Азию, или с Ригой, из которой груз по большей части перемещается по транссибирскому маршруту через одну страну – Российскую Федерацию.

Единственный способ, которым можно сделать маршрут ТРАСЕКА конкурентоспособным для стран региона – это собраться вместе и продумать единую унифицированную систему процедур, тарифов и правил. Некоторые страны, такие как Азербайджан, уже многое сделали в этом направлении. Но если Грузия хочет конкурировать с Ираном, предстоит сделать еще тысячу разных дел, и одно из них – это начать подчеркивать важность железнодорожного транспорта. Грузия не сможет конкурировать с Бандар-Аббасом по автоперевозкам, это надо делать по железной дороге.

Но Грузия не сможет конкурировать по железной дороге, не говоря уже о грузовых автомобилях, если каждая страна, расположенная по маршруту ТРАСЕКА, будет иметь свои тарифы, правила и т.д. Например, когда грузинская железная

¹ ТРАСЕКА, или транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия, является многосторонней программой развития транспортного коридора, соединяющего эти регионы.

дорога сократила свои тарифы на 35%, азербайджанская железная дорога немедленно подняла свои тарифы на 50%, хотя после определенных переговоров она снова снизила их. Теперь Таджикистан. Ни один перевозчик не позволит своим контейнерам проходить через Таджикистан, потому что они могут простоять там в течение 40 дней, а ни один перевозчик не может себе позволить задержку в 40 дней. В принципе, максимально допустимое время составляет 12 дней. В Казахстане основной проблемой являются огромные расстояния внутри страны.

В целом, маршрут из Грузии довольно длинный, и он проходит через пять стран. В случае с автоперевозками Грузии придется найти способ, чтобы хоть как-то компенсировать налоги и стоимость бензина. Такая же проблема существует и при транспортировке по железной дороге. При транспортировке через Ригу железная дорога используется в основном через одну страну напрямую в Центральную Азию, в то время как при транспортировке через порт Поти придется пересекать пять стран, что увеличивает время доставки. Некоторые могут посчитать, что здесь необходим протекционизм, думая, что это дало бы стране больше контроля над своей собственной политикой. Однако протекционизм имеет свою цену. Каждая страна имеет право делать свой собственный выбор, но тогда клиенты выберут маршрут через Бандар-Аббас или Ригу.

Основной причиной предоставления маршрута из Грузии является создание альтернативы отправки грузов по Транссибирскому маршруту или от турецкой границы. Интерес стран Центральной Азии заключается в том, чтобы иметь третий вариант, а Грузия могла бы стать этим вариантом. Вот почему в 2008 году Рас Аль Хайма² купил пакет большинства акций порта Поти

у грузинского правительства с целью создания там свободной экономической зоны. Свободная промышленная зона Поти в настоящее время расположена в порту Поти. Сегодня производитель в Китайской Народной Республике (КНР), к примеру, может иметь там небольшое предприятие по производству запасных частей для своих клиентов в странах Содружества Независимых Государств и в странах Черноморского региона. То же самое можно сказать и о торговле. Вместо того чтобы в качестве хаба использовать Дубай или Дебель Али, Рас Аль Хайма создал место в регионе Черного моря, которое будет освобождено от налогов. Это не имеет ничего общего с уклонением от уплаты налогов, так как перевозчики платят налоги в своей стране. По прибытии в Грузию они производят там таможенное оформление, платят налог на добавленную стоимость, и на этом все.

Свободная промышленная зона Поти также является зоной таможенных складов для хранения нерастаможенных товаров. На въезде стоит грузинский таможенник. Если груз не предназначен для Грузии, если это транзитный груз, таможенник позволяет ему продолжить свой путь. Если груз предназначен для Грузии, таможенное оформление будет произведено при въезде в свободную зону, где применяются грузинские таможенные правила.

Грузопоток, обрабатываемый в грузинских портах Поти и Батуми, фактически на 60% является транзитным, и именно поэтому очень важно, чтобы программа ТРАСЕКА работала хорошо. Необходимо будет расширить транспортную сеть, а также снизить ограничения и улучшить таможенные системы членов ТРАСЕКА.

Например, порт Поти принимает участие в проекте под названием Гези-Поти, в рамках которого осуществляется импорт подержанных автомобилей из США. Гези-Поти – это современный объект, куда приходят все контейнеры из США или Европы. Он также является

² Рас Аль Хайма – это один из эмиратов в Объединенных Арабских Эмиратах.

зоной таможенных складов для хранения нерастаможенных товаров, куда владелец автомобиля может въехать, выгрузить свою машину из контейнера, в котором она была отправлена, осуществить таможенное оформление машины, представить номер квитанции об оплате, зарегистрировать автомобиль, оплатить пошлину, а также проверить двигатель – на все уходит ровно 10 минут.

Во многих странах Ближнего Востока и на Южном Кавказе таможенное оформление машины может занять два или три дня, а в Грузии это занимает ровно 10 минут. Как грузины это делают? Они установили Автоматизированную систему, благодаря которой клиент знает серийный номер автомобиля еще до того, как тот прибывает в Грузию, и, таким образом, может заранее подготовить таможенную декларацию и другую документацию. Такие системы могут быть созданы и в других странах, расположенных по маршруту ТРАСЕКА, путем подсоединения грузинской системы к системам других стран, что позволяет считывать эту информацию в любом месте. Грузинские таможенники устанавливали свою систему всего за 3 месяца.

В обмен на предоставление Грузией свободной зоны в порту Поти инвесторы должны были обеспечить некоторые

объекты, например, здание таможни, платформенные весы и сканер. Никаких проблем с интегрированием системы свободной зоны в грузинскую таможню не возникло. В свободной зоне была принята грузинская таможенная система, и даже вносится определенная плата за эту привилегию, потому что там меньше проблем.

Поскольку свободная промышленная зона Поти является таможенной зоной, перевозчик может провести таможенное оформление контейнера в течение 7 минут. Этот показатель превосходит все такого рода показатели, которые наблюдаются во многих портах по всему миру.

Свободная зона в настоящее время обслуживает клиентов из Армении, Азербайджана, КНР, Индии, Ирана, Ливана, Турции, Украины, Объединенных Арабских Эмиратов, США и из других стран. Она обслуживает перевозчиков из всех регионов мира, но около 80% из них расположены вдоль маршрута ТРАСЕКА. Это дает все больше оснований, по которым имеет смысл использовать Поти или всю Грузию в качестве транзитного узла. И для перевозчиков из любого региона мира имеет смысл открывать торговые компании и предприятия в свободных промышленных зонах Грузии.³

3 В Грузии три такие зоны: в Поти, Тбилиси и Кутаиси.

Ресурсы по распространению наработанного опыта: Обзор Программы ЕС/ПРООН по управлению границами в Центральной Азии

Вурия Карадагы

Региональный менеджер

Европейский Союз/Программа развития ООН

Программа по содействию управлению границами в Центральной Азии (БОМКА)

Что такое БОМКА?

Программа содействия управлению границами в Центральной Азии (БОМКА) была создана в 2004 году Европейской комиссией и местными партнерами, она финансируется Европейской Комиссией и реализуется Программой развития Организации Объединенных Наций (ПРООН). Основной целью программы БОМКА является содействие постепенному внедрению на границах Центральной Азии современных методов управления границей в целях повышения безопасности границ и содействия легальной торговле и транзиту. БОМКА работает для достижения этой цели путем внедрения интегрированного управления границами, что требует расширения сотрудничества и содействия на национальном, региональном и межрегиональном уровнях. Программа БОМКА имеет четыре компонента: институциональные реформы; повышение профессиональных навыков; повышение потенциала по борьбе с наркотиками; повышение эффективности пунктов пересечения границы. У БОМКА много партнеров, но одним из самых важных является Международный центр по развитию миграционной политики, расположенный в Вене.

БОМКА предоставляет своим партнерам в Центральной Азии максимально

возможную финансовую помощь на цели создания инфраструктуры, в том числе на реконструкцию пунктов пересечения границы. На настоящий момент в рамках программы в регионе было построено 12 пунктов пересечения границы, а местные партнеры получили большой объем оборудования. В настоящее время осуществляется восьмая фаза программы БОМКА с общим бюджетом в € 8,79 млн., эта фаза продлится до июня 2014 года. Затем будет последующая фаза, которая продлится до 2017 года и будет финансироваться Европейским союзом (ЕС). С 2004 года программа БОМКА получила в общей сложности € 36 млн.

На нынешнем этапе БОМКА была больше направлена на институциональное развитие, помогая своим центральноазиатским партнерам в укреплении их потенциала в области управления границей и предоставления таможенных услуг. Программа также направлена на повышение потенциала подразделений по борьбе с наркотиками, в частности, в странах Центральной Азии, граничащих с Афганистаном, т.е. в Таджикистане, Туркменистане и Узбекистане. Она обеспечивает профессиональную подготовку и пытается по мере возможности адаптировать передовую европейскую практику к условиям Центральной Азии. Основными бенефициарами проводимого

силами БОМКА обучения и оказываемой инфраструктурной помощи являются пограничная служба, таможенная служба, учреждения по борьбе с наркотиками, органы национальной безопасности, фитосанитарные и ветеринарные службы.

Вызовы, на которые должна ответить БОМКА

В период между 2004 и 2013 годами БОМКА пришлось решать следующие задачи:

- (i) **Делимитация и демаркация границ.** Этот вопрос важен для Кыргызской Республики, Таджикистана и Узбекистана. Граница между югом Кыргызской Республики и Таджикистаном никогда не была должным образом демаркирована, и в настоящее время ведутся переговоры с тем, чтобы исправить эту ситуацию. Граница между Кыргызской Республикой и Узбекистаном также проблематична, хотя и не в такой степени, и БОМКА работает для оказания необходимой технической помощи.
- (ii) **Ограниченность ресурсов.** Существуют споры относительно права собственности на источники энергии, воды и земли. Споры по воде особенно важны, так как некоторые страны имеют много воды, а другие нуждаются в большом количестве воды, но не имеют ее. Вода будет оставаться одной из основных причин разногласий в будущем.
- (iii) **Ограниченное перемещение через границу.** Перемещение через границу было ограничено из-за межэтнической напряженности и бюрократических процедур. Этническая напряженность остается проблемой, особенно в южной части Кыргызской Республики вдоль границы с Узбекистаном, где серьезные конфликты, имевшие место в апреле 2010 года, оказали негативное влияние на вопросы

содействия торговле. Неэффективные бюрократические процедуры препятствуют перемещению через границу, а для того, чтобы решить простые вопросы, приходится долго ждать. Коррупция также является большой проблемой в некоторых из стран, хотя правительство пытается искоренить ее с помощью международных организаций

- (iv) **Препятствия для торговли и развития бизнеса.** Процедуры проверки на границе могут быть сложными и громоздкими, при этом в регионе наблюдается отсутствие эффективного управления рисками. Эти проблемы осложняют ведение бизнеса, но во всех странах Центральной Азии они разные. Пункты перехода сильно разнятся по скорости прохождения и по эффективности их деятельности
- (v) **Безопасность границ.** Основными проблемами охраны границ являются религиозный экстремизм, терроризм и незаконный оборот наркотиков, оружия, радиоактивных материалов, а также торговля людьми.

В Кыргызской Республике растет религиозный экстремизм, в частности, на границе с Таджикистаном, а после вывода сил безопасности из Афганистана в 2014 году может возрасти угроза терроризма. Стоит только взглянуть на карту, чтобы увидеть, как терроризм, который вытекает из религиозного экстремизма, может легко проникать из Афганистана в Центральную Азию. Особенно уязвима территория Ферганской долины, где идет пограничный спор между Кыргызской Республикой, Таджикистаном и Узбекистаном. Пока эти границы не будут полностью демаркированы, они останутся проницаемыми, вследствие чего проблемы с безопасностью в Афганистане могут перекинуться на страны Центральной Азии.

По данным Управления ООН по борьбе с наркотиками и преступностью (ЮНОДК) около 25%–30% героина, предназначенного

для Европы и Соединенных Штатов Америки, транспортируется через Центральную Азию. Особую озабоченность вызывает незаконный оборот наркотиков, осуществляемый через границу между Афганистаном и Таджикистаном длиной в 1400 км. Это горный район, который трудно контролировать. Таджикские пограничники, таможенники и сотрудники других государственных учреждений стараются изо всех сил, но афганские дилеры продолжают пробираться через границу. В 2012 году ЮНОДК опубликовал отчет, в котором говорится, что в Афганистане каждый год производится 6,9 млн. тонн опиума, из которых можно изготовить 490 тонн героина. В Афганистане один килограмм героина стоит \$4 000, а в Европе и в Америке он стоит \$150 000, поэтому общая сумма прибыли афганских фермеров от опиума достигает от \$3,0 млрд. до \$3,5 млрд. в год, в то время как афганские полевые командиры и местные дилеры получают прибыль до \$6 млрд. в год. Дилеры, которые доставляют героин в конечные пункты назначения в Европе и Соединенных Штатах Америки, зарабатывают \$24 млрд. Таким образом, общая годовая прибыль от торговли опиумом/героином может составить свыше \$35 млрд. в год. И некоторые из этих наркотиков поставляются из Турции в Европу через грузинский порт Батуми.

Ответы со стороны БОМКА

Как отвечает БОМКА на эти вызовы? Программа пытается, насколько это возможно, развивать взаимопонимание и сотрудничество между странами Центральной Азии, с тем, чтобы они могли более эффективно решать свои проблемы.

Что касается безопасности границ, БОМКА, в первую очередь помогает странам Центральной Азии внедрить интегрированное управление границами и передовую практику ЕС. На самом деле, первоначальная концепция была впервые применена народами Центральной Азии

около 500 лет назад, когда они наладили Великий шелковый путь, который проходил между Китайской Народной Республикой и Ближним Востоком. Это была настоящая форма интегрированного управления границей. Племена переходили с одного места на другое, покупая и продавая разные товары на этом пути. Можно сказать, что содействие торговле началось в Центральной Азии с началом Шелкового пути, а интегрированное управление границей представляет собой далеко не новую концепцию в регионе, на самом деле являясь продолжением традиционной идеи, осуществляемой с помощью современной технологии и практики.

БОМКА стимулирует таможенные службы, пограничные службы и другие соответствующие государственные учреждения стран Центральной Азии на то, чтобы они договорились по конкретным компонентам обучения и создали консорциум учебных заведений. А недавно БОМКА смогла убедить командующих пограничными войсками Афганистана, Кыргызской Республики и Таджикистана встретиться и обсудить пограничные вопросы, а также подготовиться к решению любых проблем с безопасностью, которые могут возникнуть в Афганистане, особенно вдоль границы с Таджикистаном, после ухода Международных сил содействия безопасности (ISAF).

БОМКА также пытается сблизить Афганистан и страны Центральной Азии с тем, чтобы Афганистан смог участвовать в экономическом развитии региона, в том числе в деятельности Азиатского банка развития (АБР) в области содействия торговле и развития инфраструктуры. Например, весной 2013 года в Душанбе была проведена встреча, в которой участвовали представители БОМКА и представители министерств сельского хозяйства и министерств иностранных дел Афганистана, Кыргызской Республики и Таджикистана.

Что касается Ферганской долины, то в 2012 году был запущен пятилетний план сотрудничества (2012–2017 гг.),

продвигаемый общими усилиями БОМКА и Программы ПРООН по вопросам мира и развития. В рамках этого плана БОМКА собрала кыргызских и таджикских общественных деятелей из городов и сел, расположенных недалеко от границы между двумя странами, в Баткенской области Кыргызской Республики и Согдийской области Таджикистана, на встречу также были приглашены кыргызские и таджикские пограничники и таможенники. Это было сделано в целях налаживания диалога между приграничными сообществами, а также между общинами и представителями кыргызских и таджикских пограничников.

Целью налаживания такого межобщинного диалога было снижение межэтнической напряженности и достижение взаимоприемлемых решений. Сначала было совсем не просто склонить лидеров сообществ к участию, особенно лидеров из южных областей Кыргызской Республики. БОМКА, в конечном счете, смогла это сделать посредством проведения культурных мероприятий, в частности, празднования Нового года под названием «Нооруз». Программа БОМКА организовала празднование Нооруза для лидеров сообществ и пограничников. Это был первый раз, когда местные жители встретились с пограничниками, но они свободно говорили со стражами границы о своих проблемах. После этого БОМКА создала совместный комитет для решения проблем на местном уровне. Некоторые из общин пострадали от этнического конфликта в 2010 году, поэтому БОМКА также пытается обучать пограничников вопросам предотвращения конфликтов и нарушений прав человека.

БОМКА способствовала налаживанию трансграничного сотрудничества между Афганистаном и Таджикистаном посредством проведения ежегодных конференций по вопросам торговли и безопасности при совместном финансировании с Представительством ЕС в Таджикистане, Посольством Японии в Душанбе и Программой управления

границами в Северном Афганистане. Эти конференции направлены в первую очередь на укрепление международной координации и сотрудничества между правоохранительными органами Афганистана и Таджикистана. Уроки, извлеченные из конференции, проведенной в 2012 году между Афганистаном и Таджикистаном, заключались в следующем: (i) управление рисками и управление границами требуют не только безопасности границы с обеих сторон, но также и одинаковых обязательств со стороны обеих стран; (ii) управление рисками и управление границами также требуют обмена информацией между властями по обе стороны границы; (iii) расширение трансграничного сотрудничества между Афганистаном и Таджикистаном, а также и между другими странами Центральной Азии, является основой пограничной безопасности во всем регионе.

Существует также Иссык-Кульская инициатива по безопасности границ в Центральной Азии, которая состоит из ежегодных совещаний командующих пограничными войсками Казахстана, Кыргызской Республики, Таджикистана, Туркменистана и Узбекистана. Проведенные впервые в 2011 году эти встречи дают возможность официальным лицам на самом высоком уровне проводить обсуждение вопросов, касающихся управления границами, безопасности границ, а также вопросов регионального и двустороннего приграничного сотрудничества. В результате проведенной в 2011 году встречи были подписаны двусторонние соглашения между пограничными службами Казахстана и Кыргызской Республики, а также между пограничными службами Таджикистана и Туркменистана. Было достигнуто соглашение о намерении его подписантов наладить сотрудничество по вопросам безопасности границ, по принятию совместных мер по предотвращению конфликтов на своих границах, по обмену информацией в вопросах безопасности, а также по соблюдению положений

других двусторонних и международных соглашений, которые уже были подписаны правительствами их стран. На прошедшей в 2012 году встрече командующих пограничными войсками, все пять стран подписали три протокола, относящихся к учебным заведениям.

В то же время программа БОМКА уже создала Консорциум по подготовке пограничников и сотрудников таможенной службы в Центральной Азии. Правительства пяти стран Центральной Азии договорились о проведении встреч четыре раза в год с тем, чтобы согласовывать вопросы совершенствования учебных программ на основе общих принципов. Такие учебные программы скоро будут включать вопросы борьбы с коррупцией и гендерные вопросы. В Европе существуют учебные заведения, которые готовы стать побратимами с учебными заведениями в Центральной Азии. Это может обеспечить устойчивость программы БОМКА, так как европейские партнеры могли бы взять на себя роль, которую играет БОМКА в создании и совершенствовании учебных программ.

Для того чтобы официальные лица из Центральной Азии достигли более глубокого понимания новых процедур, БОМКА организовала несколько ознакомительных поездок в Европу для центральноазиатских пограничников и таможенников, где они смогли увидеть прогресс, достигнутый в некоторых других странах. Несмотря на то, что БОМКА будет организовывать ознакомительные поездки для сотрудников таможенных служб в Бельгию и Нидерланды, большинство такого рода поездок не включают в себя страны Шенгенского соглашения, поскольку их системы слишком сложны, чтобы их можно было легко адаптировать к условиям Центральной Азии. Вместо этого БОМКА фокусируется на странах ЕС, имеющих внешние границы: например, Латвии и Финляндии.

Координация с партнерами

БОМКА прилагает усилия для координации всех этих мероприятий по наращиванию потенциала с другими региональными инициативами и видит своих потенциальных партнеров в лице таких организаций, как Программа Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС), Центрально-азиатский региональный информационно-координационный центр, Евразийское экономическое сообщество, Совет пограничников Содружества независимых государств, а также Всемирная таможенная организация по торговле и транзиту.

БОМКА также стремится гармонизировать свои цели и мероприятия по управлению границами с программами, направленными на сокращение бедности, добросовестное управление и другие области устойчивого развития. Для этого она имеет прочные партнерские отношения с Агентством США по международному развитию (ЮСАИД), с которым БОМКА совместно несет расходы по некоторым из своих проектов, с ЮНОДК, с Организацией по безопасности и сотрудничеству в Европе, с Международной организацией по миграции и с Управлением верховного комиссара Организации Объединённых Наций по делам беженцев (УВКБ). В рамках обмена опытом и информацией о передовой практике БОМКА работает с Миссией ЕС по приграничной помощи и с Программой интегрированного управления границами на Южном Кавказе. Кроме того, БОМКА занимается вопросами развития сообществ в зонах приграничных конфликтов в тесном сотрудничестве с Программой ПРООН по вопросам мира и развития.

Программа ЦАРЭС АБР также служит партнером по работе в регионе, хотя БОМКА еще и не принимала участия ни в одном из совместных проектов с этой программой. БОМКА, безусловно, готова поддержать Программу ЦАРЭС, особенно в области подготовки кадров, где АБР имеет потенциал и региональную сеть. Например,

направлением будущего сотрудничества с АБР и ПРООН может стать консорциум академий по обучению сотрудников таможенной службы и пограничников.

Будущие сценарии*

Следует рассмотреть сценарии, включающие проблемы безопасности, которые могут возникнуть в регионе после вывода сил безопасности в 2014 году. Южный Афганистан традиционно был очагом талибов, и конфликт отсюда может распространиться в Пакистан и Иран, учитывая, что протяженность границы Афганистана с Пакистаном составляет 2 430 км, а протяженность границы с Ираном равна 945 км. 70% перевозимого в регионе героина и опиума проходит через афгано-пакистанскую границу, поэтому именно она будет наиболее проблемной частью конфликта.

Если правительству в Кабуле удастся побороть терроризм на юге Афганистана, север будет оставаться стабильным и безопасным. Если нет, то конфликт может распространиться на север Афганистана и, возможно, повлиять на безопасность границ стран Центральной Азии. Более того, если северный Афганистан станет убежищем для торговцев наркотиками, они могут стать еще более активными и повысить объем наркотиков, проходящих из Афганистана через Центральную Азию в Европу. Поэтому очень важно налаживать

тесное сотрудничество между странами Центральной Азии и Афганистаном в сфере безопасности границ.

Несомненно, содействие трансграничной торговле принесет пользу делу регионального экономического развития, а усилия АБР в этой связи также будут способствовать региональной стабильности и экономическому росту. Перевозке товаров между странами Центральной Азии также препятствует плохое состояние дорог. Одной из целей правительств стран Центральной Азии является улучшение и строительство дорог, но создание дорог должно сопровождаться повышением эффективности процедур управления границами.

Из пяти стран Центральной Азии только Кыргызская Республика и Таджикистан являются членами Всемирной торговой организации. Следует поощрять и другие страны Центральной Азии, чтобы они вступали в ВТО, так как членство в этой организации приведет их в новую эру за счет внедрения передовых технологий и процедур. Особенно важным шагом, например, могло бы стать создание системы единого окна по всему региону. При этом следует помнить, что не так-то просто оказывать давление на эти страны, чтобы они переходили от советской модели к новой. На это потребуется время, а БОМКА и ее партнеры должны предоставить странам Центральной Азии время, необходимое для принятия новых систем и новых идей.

* Мнения, выраженные в настоящей публикации, принадлежат авторам и не обязательно отражают взгляды и политику Азиатского банка развития (АБР) или его Совета управляющих или правительств, которых они представляют.

Извлеченные уроки и заключения: распространение передовой практики Грузии в регионе ЦАРЭС

На заключительной сессии, посвященной урокам, которые делегаты извлекли в результате участия в семинаре и ознакомительной поездке в Грузию, Джефф Просак из Азиатского банка развития и Анбумоджи Венкатачалам, специалист по вопросам наращивания потенциала из института АБР, определили несколько ключевых уроков для стран-членов ЦАРЭС: (i) важность использования современных информационно-коммуникационных технологий, а также важность создания соответствующей инфраструктуры; (ii) преимущества принятия передовых методов управления рисками. Они добавили, что опыт Грузии подчеркивает преимущества межведомственного и трансграничного сотрудничества, включая регулярный и открытый обмен опытом.

Такаши Мацумото из Всемирной таможенной организации (ВТамО) высказал неоднозначное мнение в отношении политики Грузии. Он отметил, что Грузия сделала огромные инвестиции в свою таможенную службу, и не только в процедурные аспекты, но также в офисы и оборудование. По его словам, если бы не было политической воли, правительство Грузии не предоставило бы Службе доходов такой большой бюджет. При этом в Грузии остается одна большая проблема, а именно то, что вопросы содействия торговле, а также разработка и внедрение таможенной

политики должны быть приведены в соответствие с государственной стратегией содействия торговле.

Т. Мацумото признал, что упрощение Грузией своих пограничных процедур привело к повышению усилий правительства по борьбе с коррупцией, но при этом он сказал, что коррупция среди грузинских таможенников и участников ВЭД все еще имеет место быть, а также остаются нерешенными вопросы о том, до какой степени таможенная практика Грузии соответствует пересмотренной Киотской конвенции. Он считает, что Грузия должна повысить принципиальность своей программы Золотого списка путем применения руководства ВТамО по уполномоченным экономическим операторам. Он также призвал страны-члены ЦАРЭС использовать рамки, разработанные в субрегионе Большого Меконга, в качестве модели для интегрирования пограничных процедур во всем регионе. «К сожалению, грузинское правительство имеет и другие приоритеты, наиболее важными из которых являются вопросы содействия торговле», - сказал он. «По этой причине Служба доходов Грузии больше думает о содействии торговле, чем о тех проблемах, о которых я здесь упоминал».

Мака Хведелидзе из Службы доходов Грузии ответила Т. Мацумото, отметив три момента. Первым было то, что в рамках

переговоров с Европейским Союзом относительно глубокой и комплексной зоны свободной торговли одним из обязательств Грузии будет разработка своей программы уполномоченного экономического оператора. Таким образом, дальнейшее развитие этой программы будет оставаться одним из важнейших приоритетов Грузии в рамках содействия торговле.

Второй момент касается замечания Т. Мацумото о политической воле. Госпожа Хведелидзе сказала, что без политической воли ничего начать невозможно. «Эта политическая воля поддерживала нас, когда мы делали очень важные инвестиции в модернизацию различных таможенных служб, а также когда мы внедряли новые электронные системы управления», - сказала она.

В-третьих, госпожа Хведелидзе говорила о коррупции. Она сказала, что правительство Грузии понимало, что ему придется думать об устойчивости прогресса, достигнутого в борьбе с коррупцией. Она добавила, что правительство также понимает, что оно должно продолжать разрабатывать подходы к борьбе с коррупцией таким образом, чтобы они соответствовали современным международным стандартам и конвенциям.

Делегат из Пакистана перечислил все, что он узнал в результате своего визита в Грузию. Один очень важный фактор, по его словам, который даже важнее, чем политическая воля и чувство причастности – это мир и безопасность. В первую очередь, приоритет должен быть отдан тому, чтобы в регионе воцарился мир. Это является главной задачей, особенно для Афганистана, Ирана и Пакистана. Азербайджан, Грузия и Турция могут сотрудничать друг с другом и расширять свою торговлю, потому что перед ними не стоят вопросы безопасности. «А в нашем регионе из-за военных интервенций, особенно связанных с вопросами терроризма, нас волнуют такие проблемы», - сказал он. «Мы считаем, что как только иностранные войска покинут наш регион, появится хороший шанс на то, чтобы восторжествовал мир».

Затем делегат из Пакистана сказал, что с начала иностранной оккупации производство опиума в Афганистане значительно возросло, с 595 тонн в год во времена талибов до тысяч и миллионов тонн. «Как только будут решены вопросы мира и безопасности, я думаю, что наши правительства и власти смогут принимать самостоятельные решения, а не выполнять то, что им диктует воля иностранных держав», - сказал он. «Этот вопрос связан с тем, что мы узнали из опыта Азербайджана, Грузии и Турции. Вот почему мы должны упомянуть об этом здесь».

По словам пакистанского делегата, другим важным вопросом является контрабанда оружия и наркотиков. Он отметил, эта проблема не настолько выражена в Азербайджане, Грузии и Турции, но является серьезной проблемой в Иране, Пакистане и в странах Центральной Азии, при этом она очень негативно влияет на экономику этих стран. Он рассматривает Грузию как образец для подражания. «Первое, что смогла сделать Грузия, это искоренить коррупцию и создать честные и авторитетные таможенные органы. Так что мы должны подражать и следовать грузинской модели борьбы с коррупцией» - сказал он. «Во-вторых, Грузия смогла разработать банк данных нелегальных участников ВЭД и контрабандистов, а в наших странах такого ресурса нет. Так что мы должны создать банки данных наркокурьеров, контрабандистов, их контактов, используемых ими в целях контрабанды транспортных средств. Грузия смогла все это проделать очень и очень успешно. Это хороший урок для нас».

Пакистанский делегат сказал, что он также узнал, что

- (i) важно привлекать частный сектор к созданию современных систем управления границей;
- (ii) Пакистан должен заменить свой очень жесткий и строгий визовый режим на более либеральный, особенно для транзитных водителей;

- (iii) страны, проводящие прозрачную политику, будут иметь меньше проблем с контрабандой;
- (iv) Пакистан должен решить свои проблемы переполненности портов путем дальнейшего развития своей портовой инфраструктуры;
- (v) с автоматизацией понижается вероятность коррупции, поскольку автоматизированные операции (в отличие от неавтоматизированных) более прозрачны.

«Важно увидеть, как грузинская Служба доходов контролирует движение контейнеров от точки входа до точки выхода», - сказал он. «Грузины внедрили системы слежения, и теперь они собираются внедрить электронные подписи. Я думаю, что их модель хорошая, и мы должны следовать ей».

«Во время нашего визита мы извлекли не один и не два урока, мы извлекли множество уроков» - заключил делегат из Пакистана. «И мы благодарны и властям Грузии, и АБР за предоставленную нам возможность поучиться на их опыте»

Госпожа Хведелидзе предостерегла от слишком точного копирования грузинской модели. Метод слепого копирования, когда полностью принимается система другой страны, абсолютно невозможен. Таможенные службы каждой из стран должны сначала определить такую практику других стран, которая может подойти им, а затем проанализировать ее, чтобы посмотреть, как ее можно улучшить или лучше приспособить к своей собственной ситуации. «Именно поэтому мы делимся нашим опытом. Семинар и ознакомительная поездка, проходившие в течение этих 4 дней, представляют именно такие встречи, которые имеют решающее значение для всех нас», - сказала она. «Именно так мы можем вести международный диалог, узнавать новые процедуры, анализировать проблемы и работать вместе, чтобы находить нужные решения».

Она предложила помощь со стороны Грузии. «Если в Грузии есть хотя бы

одна маленькая политика или практика, которые могла бы быть полезной вашей стране, которая могла бы помочь вашей стране сделать небольшой шаг в сторону модернизации, вы можете связаться с нами в любое время, и мы окажем вам помощь. Мы с огромным удовольствием поработаем в тесном контакте с вами».

Последние два выступления были сделаны представителями со-спонсоров мероприятия. Первым выступил господин Венкатачалам из института АБР, после него слово взял господин Лан Ву, советник по региональному сотрудничеству АБР по Центральной и Западной Азии и сотрудник Института ЦАРЭС.

Господин Венкатачалам сказал, что для всех участников, и семинар, и ознакомительная поездка действительно стали совместным обучающим мероприятием. Данное мероприятие было организовано с целью понять технологии и институциональные реформы, необходимые для эффективного перемещения товаров через границы, и в течение этих 4 дней он тоже извлек несколько уроков.

Один из них заключался в том, что реформы - это всегда болезненный процесс, но если их реализовывать на программной основе и поэтапно, то страны-члены ЦАРЭС смогут осуществить свои цели. Он сказал, что все участники это поняли из первоначальных презентаций и выездов на места. Второй урок состоял в том, что межведомственная координация и диалог между государственным и частным секторами может усилить процесс реформ. Во время визита в Батуми и в ходе обсуждений на семинаре участники узнали, как все это может сработать. Последний урок - это вопрос о важности политической воли. У правительства была очень четкая намеченная цель, и в своем стремлении добиться этой цели правительство одновременно проводило программы по повышению потенциала своих сотрудников. Таковы необходимые и достаточные условия для реализации подобных программ.

Господин Венкатачалам сказал, что стоит также посмотреть на опыт других стран, таких как Пакистан, Таджикистан и Узбекистан, чтобы узнать, как это делают они. Их опыт применим и воспроизводим, если не полностью, то, по крайней мере, частично. А на международном уровне он может быть воплощен в более широком масштабе.

Затем он попросил, чтобы участники поделились со своими коллегами из государственных органов теми идеями, о которых они узнали «за эти великолепные и замечательные 4 дня, в течение которых мы приобрели новые знания, новые навыки и новую мудрость». Он призвал участников использовать страничку ИАБР на Фэйсбуке, чтобы продолжить обмен идеями. «Это начало процесса, а не его конец», - сказал он. «В этом формате вы можете продолжить обсуждения, начатые на семинаре, и таким образом, мы можем обеспечить большую преемственность нашего обучения».

Господин Ву отметил, что в 2012 году страны-члены ЦАРЭС предприняли ряд важных шагов, которые будут способствовать укреплению института ЦАРЭС. Среди них было принятие Стратегической рамки знаний; решение о переводе Института ЦАРЭС в регион;

принятие плана работы Института (в Ухане 30 октября 2012 года), в которых ключевой темой является содействие торговле.

Он сказал, что работа по содействию торговле идет полным ходом, и данный семинар был очень своевременным в том смысле, что люди из региона смогли увидеть, как может быть выполнено интегрированное содействие торговле.

Ссылаясь на замечания, сделанные госпожой Хведелидзе, господин Ву согласился, что страны не могут все копировать друг у друга. «Но я думаю, что за последние несколько дней мы очень хорошо поняли, что если что-то можно сделать в Грузии, то, в принципе, то же самое можно сделать и в другом месте», - сказал он. «Здесь важно то, как мы это делаем. Вот с этой мыслью мы все должны уехать отсюда».

В своем заключительном слове господин Ву сказал: «содействие торговле, вероятно, является самым сложным направлением для принятия решения. Гораздо легче построить дорогу, железную дорогу и таможню, чем решить вопросы о том, как эта дорога, железная дорога и таможня будут использоваться». В дополнение он подчеркнул, что улучшения не могут произойти за одну ночь, но «мы будем вашими партнерами на этом долгом пути».

«На границе»и «в пределах границ»

Интегрированное содействие торговле—реформы и реализация

Правительственные должностные лица и представители частного сектора из стран-членов ЦАРЭС и других стран обменивались информацией о новых методах и технологиях в области управления границами, таможенного контроля и содействия торговле. В настоящем докладе вкратце представлены знания, которыми делились участники, а также приобретенные ими знания.

О программе Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества

Программа Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) – это практическое партнерство, основанное на проектах и ориентированное на результаты, продвигающее и содействующее региональному сотрудничеству в областях транспорта, торговли и энергетики. В состав ЦАРЭС входят 10 стран: Афганистан, Азербайджан, Китайская Народная Республика, Казахстан, Кыргызская Республика, Монголия, Пакистан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан. Шесть многосторонних институтов оказывают поддержку работе стран-членов ЦАРЭС: Азиатский банк развития (АБР), Европейский банк реконструкции и развития, Международный валютный фонд, Программа развития Организации Объединенных Наций и Всемирный банк. АБР выступает в качестве Секретариата ЦАРЭС.

Секретариат ЦАРЭС
www.carecprogram.org

Азиатский банк развития
1550 Метро Манила, Филиппины
Город Мандалуйонг, пр. АБР, 6
www.adb.org