



Справочный документ
Для сессии 1 Заседания высокопоставленных официальных лиц
Июнь 2017 г.

Отчет о проделанной работе и план работ сектора содействия торговле (октябрь 2016 г. - июнь 2017 г.)

**Заседание высокопоставленных официальных лиц
Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество
20-21 июня 2017 года
Тбилиси, Грузия**

I. Прделанная работа в секторах

A. Введение

1. Программа содействия торговле реализует свою стратегию с помощью двух основных координирующих органов - Комитет по таможенному сотрудничеству (КТС) и Федерация ассоциаций перевозчиков и экспедиторов ЦАРЭС (ФАПЭ) и временных рабочих групп в новых областях деятельности, таких как технические рабочие группы по санитарным и фитосанитарным (СФС) мерам. КТС состоит из глав таможенных ведомств 11 стран-членов ЦАРЭС и служит форумом для рассмотрения таможенных вопросов, представляющих общий интерес, внедрения инноваций и обмена знаниями о международной передовой практике; углубления сотрудничества среди стран-членов и с другими органами по торговле и управлению границами. ФАПЭ – это некоммерческая организация частного сектора. Ее основными задачами являются содействие развитию перевозок, торговли и логистики в регионе, и продвижение интересов автоперевозчиков, экспедиторов и ассоциаций поставщиков логистических услуг, которые являются ее активными членами. В ее состав в настоящее время входят 22 ассоциации¹ и, как ожидается, он расширится, та как в плане работы ФАПЭ на 2017 год привлечение новых членов и прием новых предприятий в их национальные объединения для расширения участия частного сектора в ЦАРЭС, включая ассоциации из Грузии.

2. Программа содействия торговле ЦАРЭС может быть организована из двух компонентов: таможенное сотрудничество под эгидой КТС и инициативы по интегрированному содействию торговле, занимающиеся вопросами и учреждениями за пределами таможи.

3. По таможенному сотрудничеству КТС способствует реформам, модернизации и сотрудничеству между таможенными органами стран-членов в следующих приоритетных областях: (i) упрощение и гармонизация таможенных процедур, что является основным требованием пересмотренной Киотской конвенции (ПКК), (ii) развитие информационно-коммуникационных технологий (ИКТ) и обмен данными, (iii) управление рисками и пост-таможенный аудит, который включает в себя периодические исследования времени выпуска (ИВВ) и принятие программ уполномоченных экономических операторов программы (УЭО), (iv) совместный таможенный контроль (СТК) и (v) развитие регионального транзита. Интегрированное содействие торговле дополняет процесс КТС, привлекая ведомства, связанные с торговлей, и частный сектор в более широкие мероприятия по содействию торговле. В настоящее время основное внимание уделяется следующему: (i) улучшение пунктов пропуска (ПП) и развитие единого окна и (ii) участие частного сектора, (iii) измерение и мониторинг эффективности коридоров (ИМЭК), (iv) санитарные и фитосанитарные (СФС) меры и (v) координированное управление границами (КУГ).

4. В связи с недавним присоединением Грузии к ЦАРЭС в сентябре 2017 года, в Тбилиси в феврале 2017 года был проведен ориентационный семинар. На семинаре государственным чиновникам и другим заинтересованным сторонам были представлены основные характеристики Программы содействия торговле ЦАРЭС, а также были определены возможности технического сотрудничества с Грузией. Несмотря на то, что Грузия является новым членом программы ЦАРЭС, страна уже осуществляет ряд мер по реформированию и модернизации, которые ведут другие страны-члены ЦАРЭС и может

¹ Список членов ФАПЭ в Приложении 1.

стать источником передового опыта. Заинтересованные стороны, как из правительства Грузии, так и частного сектора рассматривают программы регионального интеграционного сотрудничества, такие как ЦАРЭС, как ключ к использованию своих сравнительных преимуществ для дальнейшего экономического процветания и устойчивого развития.

5. 22 февраля 2017 года вступило в силу Соглашение ВТО по упрощению процедур торговли (СУПТ/ TFA), которое требует от всех членов ВТО соблюдения положений СУПТ. СУПТ предусматривает ускорение процедур импорта, экспорта и транзита, включая перемещение, выпуск и оформление товаров с целью сокращения соответствующих расходов. Оно улучшает сотрудничество между таможенными и другими органами, а также расширяет техническую помощь и наращивание потенциала. Таким образом, СУПТ полностью поддерживает программу содействия торговле ЦАРЭС. Заседание для обсуждения статуса реализации СУПТ в странах ЦАРЭС, включая создание национальных комитетов по содействию торговле (НКСТ), состоялось с 30 мая по 2 июня 2017 в Сеуле, Корея, в сотрудничестве с Корейской таможенной службой.

В. Операционная и организационная эффективность

1. Таможенное сотрудничество

6. 2016 и 2017 были очень насыщенными годами, и КТС проводил ряд конкретных инициатив в вышеуказанных пяти приоритетных областях, финансируемых из трех проектов региональной технической помощи (РЕТП) Японского фонда по сокращению бедности (ЯФСБ/ JFPR) и вновь утвержденного РЕТП 9162 по Реализации инициатив по содействию торговле в ЦАРЭС. Три РЕТП, финансируемые ЯФСБ, поддерживающие усилия по таможенным реформам, и инициативы, поддерживающие пять приоритетных областей, были продлены до сентября 2017 года.² Оставшиеся средства используются на проведение дополнительных семинаров и тренингов;³ на опубликование отчета о содействии региональной транзитной торговле в ЦАРЭС; и на пробное тестирование общей системы обмена таможенной информацией ЦАРЭС (ICE) и Усовершенствованная транзитная система ЦАРЭС (CATS).

7. **Присоединение к Пересмотренной Киотской конвенции.** В сотрудничестве со Всемирной таможенной организацией (ВТАМО) было проведено два национальных семинара по Киотской конвенции в марте 2017 года в Ашхабаде и в апреле 2017 года в Бишкеке.⁴ На семинарах было подчеркнуто, что значительное преимущество присоединения к ПКК состоит в заявлении о том, что страна придерживается международных таможенных стандартов. Присоединение к ПКК также помогает правительствам достичь соответствующего баланса между содействием международной торговле и регулирующим контролем, что особенно важно в нынешних обстоятельствах глобальных беспорядков, когда необходимо поддерживать высокий уровень безопасности границ. Кроме того, семинары улучшили понимание участников положений Конвенции и повысили потенциал использования имеющихся инструментов самооценки, чтобы

² РЕТП 8584: Координированное управление границами для достижения результатов в ЦАРЭС; РЕТП 8585 Приведение таможенных мер в области содействия торговле в соответствии с передовыми практиками в ЦАРЭС; и РЕТП 8586 Содействие региональной транзитной торговле в ЦАРЭС

³ Такие, как использование Исследования времени выпуска, внедрение принципов Координированного управления границами, а также присоединение к Пересмотренной Киотской конвенции

⁴ Туркменистан: Туркменистан: Национальный семинар по информированности о ПКК и инструментам самооценки; и Кыргызская Республика: Национальный семинар по анализу пробелов в рамках ПКК. Тренинг по модернизации таможенных служб.

оценить соответствие национального законодательства положениям ПКК.⁵ В Туркменистане участники оценили соответствие национального законодательства положениям ПКК и установили, что национальное законодательство в значительной степени соответствует положениям ПКК. Для Кыргызской Республики последние изменения в таможенный кодекс – в связи с ее вступлением в Евразийский экономический союз – потребовали проведения второго семинара по анализу пробелов по ПКК, чтобы определить, насколько новый таможенный кодекс сопоставим с положениями ПКК; участники сформировали рабочие группы, которые будут содействовать присоединению к ПКК.

8. **Усовершенствованная транзитная система ЦАРЭС (CATS).** Общие цели CATS заключаются в том, чтобы (i) повысить безопасность цепочки поставок в регионе ЦАРЭС, (ii) способствовать более беспрепятственному и эффективному обмену товарами через границы, (iii) снизить общие затраты на торговлю. Она направлена на рационализацию и гармонизацию транзитной документации, замену ручной работы единой электронной системой обмена сообщениями и предоставление современного, доступного по цене механизма гарантии на основе рисков. Она также обеспечит совместимость с существующими транзитными системами, включая новую компьютеризированную транзитную систему Европейского союза

9. Заключительный семинар по РЕТП по содействию региональной транзитной торговле в ЦАРЭС в декабре прошлого 2016 года в Баку служил семинаром проверки, чтобы одобрить предлагаемый региональный транзитный гарантийный механизм, CATS и обсудить меры по его реализации. Было решено провести его пробное тестирование вдоль суб-коридору ЦАРЭС 2а с участием Азербайджана, Казахстана и Грузии. Меморандум был подписан тремя странами, что стало знаком их желания и готовности участвовать в пилотном проекте. Однако поскольку Грузия не была охвачена ранними страновыми исследованиями в рамках РЕТП, грузинские таможенники попросили провести более подробное обсуждение с правительственными агентствами для подтверждения их участия. Консультанты РЕТП были направлены в феврале 2017 года для проведения встреч и консультаций с таможенными службами Грузии и агентствами, связанными с торговлей, для обсуждения деталей предлагаемой региональной схемы транзита и механизма пилотного тестирования CATS. Заключительный отчет о содействии региональной транзитной торговле в ЦАРЭС был представлен в марте 2017 года, который будет опубликован до конца года. На 15-м заседании КТС в Сингапуре в сентябре 2016 года было одобрено пилотное внедрение системы CATS.

10. Есть три основных элемента CATS, первым из которых является разработка единого регионального электронного транзитного документа, который будет содержать всю информацию, необходимую для выполнения формальностей для транзитной перевозки товаров. Второй элемент - это уполномоченные экономические операторы (УЭО) в странах, осуществляющих транзитные перевозки, где не требуются финансовые гарантии. Транзитные перемещения вместо них гарантируются уполномоченными экономическими операторами, а согласованные стандарты и гарантии для поступлений устанавливаются таможенными органами. Третий элемент - отдельные / комплексные гарантии, которые будут рассчитываться по самой высокой ставке пошлины, применимой к товарам в стране отправления. Комплексная гарантия будет охватывать определенное

⁵ ПКК, которую разработала ВТамО, является основной конвенцией по содействию торговле и вступила в силу в феврале 2006 года.

число транзитных операций на период до одного года. Чтобы использовать этот инструмент участник ВЭД должен будет соответствовать определенным общим критериям, установленным таможенными органами. Уровень гарантии будет установлен как процент от пошлин и налогов, находящихся под угрозой риска. Этот элемент заменит существующую фиксированную ставку на транзитные перевозки с механизмом страхования на основе рисков для покрытия транзитного перемещения товаров, таким образом делая сделки более рентабельными.

11. **Обмен общей информацией (ICE).** На 15 ежегодном заседании КТС в Сингапуре в сентябре 2016 года участники согласились провести пилотный проект по системе ICE. Для оптимизации ресурсов схема будет протестирована также в Азербайджане, Грузии и Казахстане в качестве составной части CATS. В марте 2017 года в эти страны были направлены миссии, чтобы встретиться с таможенными органами и обсудить: (i) детали нынешней информационной системы таможни и использования предварительных уведомлений и транзитных деклараций; (ii) действующие и запланированные двусторонние и многосторонние соглашения с другими таможенными органами об электронном обмене информацией; (iii) внедрение CATS с точки зрения ИТ-системы; (iv) внедрение ICE для обмена информацией между таможнями о прибытии и транзите грузов; (v) предлагаемую модель внедрения для интегрирования системы ICE с существующими таможенными ИТ-системами. В целом, технические возможности трех стран позволяют им внедрить ICE. Кроме того, Азербайджан и Грузия уже установили систему обмена данными, а Азербайджан имеет двусторонние соглашения с Грузией и Казахстаном об обмене информацией между таможнями, что будет способствовать проведению пилотного ICE. Однако в июле 2017 года таможня Казахстана запускает новую систему Астана-1, основанную на модулях системы ASYCUDA⁶ World, чтобы заменили пять действующих таможенных автоматизированных систем. Есть озабоченность по поводу того, как предлагаемая система CATS будет действовать с Астаной-1. Для этого может потребоваться разрешение высшего руководства Комитета государственных доходов Казахстана прежде чем будет принято твердое обязательство участвовать в пилотном проекте.

2. Интегрированное содействие торговле.

12. **Реализация СУПТ.** Со вступлением в силу СУПТ крайне важно обеспечить техническую помощь странам ЦАРЭС в его реализации. Для определения соответствующей технической помощи будет проведена оценка готовности стран ЦАРЭС (как членов ВТО, так и стран, не являющихся членами ВТО) реализовать СУПТ. Были наняты национальные консультанты по оценке СУПТ для проведения необходимых исследований и анализа документов и страновых мероприятий по подготовке отчета по оценке страны. На основе этих оценок будет подготовлена региональная техническая помощь в области поддержки знаний.

13. Семь стран ЦАРЭС ратифицировали СУПТ - Афганистан, Китайская Народная Республика, Грузия, Казахстан, Кыргызская Республика, Монголия и Пакистан. Эти страны также уведомили ВТО о своих присвоениях категории А положений СУПТ; Грузия также предоставила присвоения категорий В и С. Среди этих семи стран Китай,

⁶ Автоматизированная система таможенных данных ASYCUDA - автоматизированная система таможенного управления, разработанная Конференцией Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД), в настоящее время предлагает три варианта: ASYCUDA World; ASYCUDA++; ASYCUDA v2. ASYCUDA World.

Казахстан, Монголия и Пакистан также присоединились к Пересмотренной Киотской конвенции (ПКК), которая вступила в силу в 2006 году. ПКК является инструментом, который предоставляет механизмы реализации высоких принципов, установленных ВТО, таким образом, их соблюдение продвигает страну вперед в реализации СУПТ.

14. После вступления в силу СУПТ странам поручено создать национальные комитеты по содействию торговле (НКСТ) или аналогичные механизмы. Сообщается, что Азербайджан, Кыргызская Республика, Монголия и Пакистан имеют НКСТ, в то время как Китайская Народная Республика ведет переговоры с ВТО по Группе поддержки по упрощению процедур торговли, в Афганистане есть комитет PRO, а в Казахстане есть Комитет по содействию транспорту. Предлагаемая помощь будет поддерживать укрепление существующих НКСТ и аналогичных механизмов и оказывает помощь странам, в которых не было создано НКСТ.

15. **Реализация Общей программы ЦАРЭС по модернизации СФС мер для содействия торговле.** Члены ЦАРЭС при принятии общей повестки дня признают, что региональный подход имеет решающее значение для эффективного СФС контроля. Региональная модернизация СФС мер для торговли (РМСТ) была разработана для стран-членов ЦАРЭС для совместной работы в целях продвижения согласованных реформ СФС мер в области политики, инвестиций в лабораторные ресурсы и СФС контроля на границе. Монголия берет на себя ведущую роль в реализации этого проекта в рамках кредита MUST, с помощью которого будет улучшаться лаборатории и контрольные и карантинные объекты на ПП в трех аймаках (или провинциях), будет создана интегрированная система управления СФС мерами и приведет СФС контроль и инспекцию в соответствие с международными стандартами.

16. Региональный проект технической помощи по Преобразованию СФС мер для содействия торговле предлагается начать в июле 2017 года, что будет дополнительно способствовать реализации Общей повестки дня. ТП поможет каждой стране ЦАРЭС принять меры СФС контроля, соответствующие международным стандартам здоровья растений и животных и безопасности пищевых продуктов, а также принципам, изложенным в Соглашении ВТО по СФС мерам.⁷ В целом, эти страновые СФС меры составляют региональные СФС меры ЦАРЭС. Этапы ТП будут включать в себя разработку национальных планов действий, создание национального и регионального координационного механизма СФС и наращивание потенциала для осуществления СФС мер по содействию торговле. ТП будет дополнять реализацию MUST в Монголии и других проектах, поддерживаемых АБР, в этой области.

17. **Региональное усовершенствование приграничных служб (РУПС).** Для устранения основных «узких мест» на границе, таких как неадекватные условия и громоздкие процедуры, проекты РУПС, предназначенные для координации улучшений инфраструктуры и процедур оформления при пересечении границ в отдельных пограничных пунктах, реализуются в четырех странах:

- Кыргызская Республика: ПП Карамык по коридорам ЦАРЭС 3b и 5;
- Монголия ПП Алтанбулаг, Бичигт и Замын-Ууд;
- Пакистан ПП Торкхам, Шаман и Вагха;
- Таджикистан: ПП Гулистан на автодороге Ош -Баткен-Исфара-Худжанд.

⁷ Этими принципами являются основа на необходимости, науке и рисках, отсутствие дискриминации, равнозначность и регионализация.

18. В 2016 году был завершен один пункт пропуска (ПП) – Гулистон в Таджикистане, в то время как строительство ПП Карамык в Кыргызской Республике началось во 2 квартале 2017 года. Модернизировано Национальное единое окно (НЕО) в Кыргызстане, а НЕО в Таджикистане действует в пилотном режиме. Дальнейшая работа по развитию Единого окна будет фокусироваться на необходимых законодательных и институциональных реформах для содействия трансграничной торговле, интеграции информационных систем всех государственных органов, вовлеченных в регулирование торговли, в системы НЕО, трансграничной интеграции систем НЕО и наращивании потенциала национальных ведомств по регулированию торговли и государственных предприятий Единого окна. В Пакистане ожидается, что в рамках проекта РУПС будут улучшены три ПП - Торкхам, Шаман и Вагха. В настоящее время осуществляются закупки строительных работ, проводятся детальное проектирование объектов и приобретение земли. В Монголии предложение гранта Народной Республики (КНР) для восстановления и улучшения ПП Монголии, граничащих с КНР, потребует изменения объема работ в реализации проекта. Предлагаемые изменения включают (i) восстановление ПП только в Алтанбулаге (реконструкция ПП Замын-Ууд и Бичигт будет охвачена грантом КНР); предоставление нового оборудования для укрепления потенциала таможенной обработки в ПП Алтынбулаг, Замын-Ууд и Бичигт; (iii) строительство 1,6 м. дороги от ПП Алатанбулаг до главной дороги; (iv) строительство центра одной остановки для всех пограничных служб на ПП Сухбаттар для ж/д аймаке Селенге

19. **Обучение и наращивание потенциала.** В сотрудничестве со ВТамО и в партнерстве с институтом ЦАРЭС, было проведен второй семинар по Координированному управлению границами (КУГ) в ЦАРЭС в ноябре 2016 года в г. Бишкек⁸, в котором приняли участие пограничные и торговые служащие таможенных, санитарных и фитосанитарных, транспортных служб и пунктов пограничного контроля из Китайской Народной Республики, Казахстана, Кыргызской Республики и Таджикистана. На семинаре были представлены международные соглашения и принципы (н-р, соответствующие стандарты, руководства и сборники ВТамО), был представлен опыт других стран (Германия, Сингапур и США), а также дан обзор прогресса в отдельных странах - членах ЦАРЭС (развитие единого окна в Кыргызской Республике и Таджикистане) и Малайзии. Для участников из соответствующих стран были организованы секционные заседания для представления и обсуждения их примеров. Участники отметили, что семинар был информативным и актуальным, и выразили надежду на постоянную поддержку АБР.

20. СУПТ рекомендует установление и публикацию среднего времени выпуска. Программа ЦАРЭС подготовила и предоставила техническую консультативную поддержку таможенным органам ЦАРЭС по правильному проведению ИВВ и анализу результатов. В сотрудничестве с Институтом ЦАРЭС состоялся семинар в апреле 2017 в Алматы, где международные консультанты провели дополнительную и более специализированную подготовку по проведению ИВВ для таможенных органов Казахстана, Кыргызской Республики, Таджикистана, Узбекистана и Грузии, и оказали содействие в подготовке национальных планов действий по ИВВ. Консультанты также встречались с вышестоящим руководством таможни для обсуждения дополнительного использования

⁸ КУГ – это координированный подход органов пограничного контроля, как внутренних, так и международных, в повышении эффективности управления потоками людей и товаров через границу, сохраняя при этом баланс с требованиями соблюдения правил.

данных ИВВ и ИМЭК, необходимости поддерживать рабочие группы ИВВ, а также необходимости проведения ИВВ на периодической основе.

21. **Сотрудничество с частным сектором** ФАПЭ продолжает оставаться активным партнером в реализации программы содействия торговле ЦАРЭС. Основной целью Федерации является внедрение и принятие передовой практики и стандартов среди ее членов. Предлагаемые стандарты страхования ответственности, информационных технологий, логистического оборудования, подготовки документов, услуг по консолидации контейнеров, а также контрактные и торговые условия в настоящее время находятся на рассмотрении эксперта Международной федерации экспедиторов (FIATA), который проверяет, соответствуют ли предложения международным стандартам. Совещание для обзора и рассмотрения вопроса принятия этих стандартов всеми членами планируется в июне 2017 года. ФАПЭ также в течение данного периода проведет учебный семинар по обмену знаниями для всех членов.

22. На совместном заседании КТС-ФАПЭ в Сингапуре в сентябре 2016 года КТС призвал членов ФАПЭ активно участвовать в пилотной реализации систем CATS и ICE. Члены ФАПЭ на себе испытывают увеличение стоимости и длительные задержки из-за непоследовательных, дублирующих и неясных процедур, форм и несогласованных действий контролирующих ведомств. Участие ФАПЭ в пилотной реализации CATS будет очень полезно, поскольку его члены могут предоставлять подробные данные о рисках для участников ВЭД, перевозчиков и экспедиторов и сотрудничать с таможенной в стандартизации единой транзитной документации и процедур контроля за товарами. Кроме того, ФАПЭ может помочь таможенным установить соответствующий канал подачи жалоб для частных перевозчиков, чтобы они могли подавать свои дела в таможенные органы, а также объединить усилия с таможенной в мероприятиях по наращиванию потенциала и проведении научных исследований в областях, представляющих общий интерес.

23. Члены ФАПЭ продолжают предоставлять первичные данные для исследования "Измерение и мониторинг эффективности коридоров." ИМЭК анализирует время и стоимость перевозки груза по коридорам ЦАРЭС и определяет "узкие места", чтобы можно было принять меры для их устранения. В настоящее время ограничением ИМЭК является недостаточный охват данных о трансграничном перемещении товаров на Кавказе и в Прикаспийском регионе. Теперь, когда Грузия стала официальным членом ЦАРЭС, можно собирать и анализировать транспортные данные по перевозке товаров от Восточно-Китайского моря до Черного моря. Грузинская ассоциация международных автомобильных перевозчиков (GIRCA) выразила свою заинтересованность в участии в ИМЭК (и в присоединении к ФАПЭ). GIRCA может собирать данные по коридорам 2 и 6, как только эти коридоры будут продлены и пройдет по территории Грузии, охватывая сухопутные ПП в Азербайджане и Турции, включая важные морские порты на Черном море.

С. Итоги и результаты сектора

24. **Индикаторы содействия торговле** Индикаторы содействия торговле (ИСТ) предоставляют собой ориентир для оценки прогресса реализации программы содействия торговле ЦАРЭС. Показатели эффективности автомобильных и железнодорожных перевозок по региону за период с 2014 г. по 2016 г. приведены ниже:

Таблица 1: Индикаторы содействия торговле для Обзора эффективности развития (2014–2016 гг.)

Индикаторы автомобильных перевозок	2014	2015	2016	YoY
ИСТ1 Время, требуемое для пересечения границы (часов)	9,9	9,3	11,3	21%
ИСТ2 Издержки, понесенные в пункте пересечения границы (\$)	177	149	160	7%
ИСТ3 Издержки, понесенные при проезде по участку коридора (\$)	1 359	1 341	1 174	-12%
ИСТ4 Скорость движения на 500-км участке коридора ЦАРЭС (км/ч)	22,9	23,2	22,3	-4%
ИСТ1 Время, требуемое для пересечения границы (часов)	32,6	27,4	25,9	-6%
ИСТ2 Издержки, понесенные в пункте пересечения границы (\$)	148	208	215	3%
ИСТ3 Издержки, понесенные при проезде по участку коридора (\$)	1 364	1 250	966	-23%
ИСТ4 Скорость движения на 500-км участке коридора ЦАРЭС (км/ч)	11,4	14,0	14,3	2%

\$ = доллар США; км/ч = километров в час; ИСТ1 = индикатор содействия торговле №1; YoY - по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года.

*Образец по железным дорогам включает записи только по Коридорам 1, 4 и 6.

**Нет данных по железной дороге для коридора 6, собранных в 2014 и 2015 годах.

25. ИСТ1: Время, требуемое для пересечения границы (часов) Автодорожный пограничный переход по-прежнему короче по времени, чем железнодорожный. Однако этот разрыв сократился в 2016 году из-за увеличения времени пересечения границ по автодороге на 21% (с 9,3 часов до 11,3 часов) и улучшения времени пересечения границы по железной дороге (снижение на 6% до 25,9 часов). Длительные задержки на ПП вдоль коридоров 5 и 6 способствовали ухудшению данного индикатора и повлияли на общий средний показатель для региона, в частности, на ПП Пакистаном-Афганистаном-Туркменистан вдоль коридора 6, так как формы ИМЭК из этих ПП были включены лишь с августа 2016 года. Задержки на пересечении границы для грузов из Пакистана в Афганистан были длительными из-за долгого времени ожидания в Чамане, Пакистан, (22 часа), и Спин-Булаке, Афганистан, (14 часов). На границе с Таджикистаном время ожидания в Ширхан Бандаре достигло 60 часов из-за повышенного предполагаемого риска, связанного с поставками из Афганистана. Было установлено, что таможенные формальности занимают много времени в Чамане (35 часов), Спин-Булдаке (27 часов), Пешаваре (27 часов) и Торхаме (24 часа). Железнодорожный пограничный переход оставался длительным, что объясняется главным образом длительным временем ожидания из-за нехватки вагонов (24,8 часа) и ограничения движения на въезде (19,1 часа). Перегрузка груза в пунктах смены колеи составляла в среднем 21 час для входящих грузов в Эренхот. Новые данные о железнодорожном транзитном переходе Тоурагхонди – Серкххет Абад (АФГ-ТКМ) показывают длительные задержки ожидания из-за неэффективной работы поездов на железнодорожном терминале Тоурагхонди.

26. ИСТ2: Издержки, понесенные в пункте пересечения границы (\$) В 2016 году средние расходы на ПП незначительно выросли на 7% (\$160) на автодорожных ПП и на 3% (\$215) на железнодорожных ПП. Статьи самых высоких затрат включают таможенное оформление и плата за погрузку / разгрузку. Платежи за сопровождение / конвой были особенно высоки для исходящих грузов в Нижнем Пяндже (ТАД) и входящих грузов в

Даутота (УЗБ), способствуя резкому увеличению средней стоимости пересечения границы коридоров 5 и 6. Новые данные о поставках из Урумчи, КНР, в Ховд, МОН вдоль коридора 4а показывают относительно высокие расходы на пересечении границы в Такешикене (\$222) и Яранте (\$224), что связано, главным образом, с высокими пошлинами на погрузку / разгрузку. В железнодорожном ПП более высокие платежи на погрузку/ разгрузку не-контейнерных грузов (которые, как было отмечено, были более распространены в Центральной Азии) на ПП вдоль коридора 1, способствовали повышению общего среднего уровня. Другими факторами затрат были перегрузка в пункте смены колеи, таможенный досмотр и коммерческий досмотр.

27. ИСТ3: Затраты, понесенные при проезде по участку коридора (\$) Оценки ИСТ3 продолжают улучшаться, что свидетельствует о значительном снижении в номинальном выражении 12% для автомобильного транспорта и 23% для железнодорожного транспорта. Снижение транспортных расходов, в основном, из-за снижения цен на топливо, вызвало ценовую конкуренцию между транспортными операторами в смежных странах, что привело к снижению оценочных уровней ИСТ3. Транспортные расходы на перевозки по Таджикистану (от Турсунзаде до Нижнего Пянджа) и транзитные перевозки КНР-Таджикистан-Афганистан показывают существенное сокращение, влияя на оценочные уровни ИСТ3 коридоров 3 и 6. С другой стороны, снижение стоимости железнодорожного транспорта объясняется снижением железнодорожных тарифов и сборов за пересечение границ по коридорам 1 и 4.

28. ИСТ4: Средняя скорость движения (км/ч). В 2016 году средняя оценочная скорость без задержки (СБЗ) оставалась постоянной на уровне 41,7 км/ч для автомобильного транспорта и 38,6 км/ч для железнодорожного транспорта. Между тем, оценочная скорость с задержкой (ССЗ учитывает задержки на пересечении границ и промежуточные остановки), зафиксировала небольшое снижение скорости грузовых автомобилей на 4% (22,3 км/ч); поезда показали умеренное увеличение скорости на 2% (14,3 км/ч). Неэффективное пересечение границы дороги привело к более медленным показателям ССЗ. Это примечательно для грузовиков, движущихся по коридору 5, регистрируя среднюю ССЗ в 11,6 км/ч, несмотря на СБЗ в 38,4 км/ч (самая медленная по сравнению с другими коридорами). Как отмечалось выше, задержки при пересечении границы Афганистана и Пакистана сильно повлияли на скорость перевозки грузов. С другой стороны, улучшения, наблюдаемые при пересечении железнодорожных границ, отразили те же улучшения в оценках ССЗ железных дорог.

II. Рабочая программа на 2017-2018 гг.

29. Так как СУПТ ВТО ратифицировали две трети стран - членов ВТО на 22 февраля 2017 года, что явилось важной вехой в глобальной торговой системе, команда по содействию торговле ЦАРЭС готовит обзор обязательств стран - членов ЦАРЭС (в том числе не-членов ВТО) по СУПТ ВТО и статусу их реализации. Такой обзор будет служить в качестве основы для разработки стратегической рамки по содействию торговле ЦАРЭС, которая будет соответствовать предстоящей программе ЦАРЭС 2030 г. Сектор содействия торговле также будет поддерживать страны в реализации СУПТ в своих соответствующих юрисдикциях.

30. По системе CATS три пилотные страны, а именно Грузия, Азербайджан и Казахстан (*еще подтвердили*) подпишут протокол для тестирования действия комплексной схемы гарантии регионального транзита для облегчения перемещения товаров в регионе ЦАРЭС. Ключевыми характеристиками, которые будут оцениваться на пилотном этапе, являются:

- Использование регионального электронного транзитного документа, на основе согласованного единого транзитного документа и документооборота;
- Варьирование уровнями таможенных гарантий с учетом риска, связанного с индивидуальным транзитным оператором;
- Обеспечение механизма для гарантии нескольких транзитных перемещений в течение определенного периода с использованием системы комплексной гарантии транзита

31. По системе ICE три или четыре выбранных таможенных органа ЦАРЭС (н-р, Азербайджана, Грузии, Казахстана и Узбекистана) подпишут протокол о проведении пилотного тестирования информационного обмена таможенными документами (потенциально работая с системой CATS для обмена единым транзитным документом между участвующими таможенными), разработанными с использованием существующих передовых методов. Результатом пилотного проекта будет набор технических документов о том, как был достигнут обмен информацией; система пилотного тестирования, которая может продемонстрировать обмен данными; а также другие материалы, которыми руководствоваться другие страны для осуществления будущего обмена таможенной информацией. На основе успешного пилотного тестирования программа содействия торговли ЦАРЭС подготовит руководство для обмена информацией и демонстрации системы, ведущей к региональному соглашению об обмене таможенных данных.

32. Ведется работа по подготовке региональной технической помощи по модернизации СФС мер по содействию торговле. Получено финансирование из Фонда регионального сотрудничества и интеграции, и в настоящее время изыскивается дополнительное финансирование из Фонда регионального сотрудничества и сокращения бедности Китайской Народной Республики. После утверждения ТП поможет каждой стране создать рабочую группу по СФС мерам, которая (i) разработает национальные стратегии для обеспечения того, чтобы СФС меры⁹ выполняли свою главную задачу защищать здоровье человека, растений и животных и не быть барьерами в торговле, (ii) будет осуществлять надзор за реализацией таких стратегий. Эти Национальные рабочие группы по СФС мерам также будут определять на основе рисков (i) национальные списки вредителей и требования к импорту, (ii) категории болезней животных, важных для торговли, товаров, подлежащих ветеринарному контролю, и подлежащих уведомлению болезней, (iii) критерии и категории оценки для пищевых продуктов. Они также будут разрабатывать и внедрять стратегию СФС контроля на границе (на основе метода Координированного управления границами и гармонизированных СФС мер), и вырабатывать институциональную структуру, определяющую роль и механизмы сотрудничества каждого пограничного ведомства, а также потока информации.

III. Ключевые вопросы для получения руководства от ЗВОЛ

33. В пилотном внедрении систем CATS и ICE участвуют различные учреждения из разных секторов, таких как таможенные и другие пограничные регулирующие органы и частный сектор - перевозчики и экспедиторы, страховые и гарантийные компании и банки. Для внедрения будут важны соглашения между пилотными странами о принятии единого

⁹ Это включает в себя все законы, постановления, правила, требования и процедуры, связанные с (а) критериями конечного продукта, (б) процессами и процедурами производства, (в) тестированием, (г) осмотром, (д) процедурами сертификации и утверждения, (е) карантинными процедурами, (ж) статистическими методами, (з) процедурами отбора проб (и) методами оценки рисков и (к) упаковкой и маркировкой.

транзитного документа, взаимном признании УЭО и гарантов, фактическом уровне комплексных гарантий и использовании обмена информацией. Поддержка ЗВОЛ по основным концепциям и принципам, лежащим в основе этих предлагаемых инновационных региональных инициатив, послужит толчком для пилотных стран в содействии осуществлению пилотных проектов.

34. Поскольку СУПТ ВТО в настоящее время действует, страны ЦАРЭС, которые являются членами ВТО, обязаны: (i) иметь НКСТ; (ii) уведомлять ВТО о присвоениях категории А; (iii) внедрять присвоения категории А; (iv) уведомлять ВТО о присвоениях категорий В и С и ориентировочных датах их внедрения. Эти требования при въезде потребуют поддержки со стороны доноров и поддержки ЗВОЛ, с тем чтобы побудить страны уделять первоочередное внимание выполнению положений СУПТ.

35. Области содействия торговле будут еще больше расширены и углублены, чтобы помочь странам - членам ЦАРЭС более эффективно реагировать на задачи открытия своей экономики и содействия развитию торговли и роста частного сектора. Они будут включать в себя (i) реализацию СУПТ ВТО в тесном сотрудничестве с ведомствами, ответственными за торговую политику, и всеми соответствующими заинтересованными сторонами, включая частный сектор; (ii) расширение текущего набора таможенных программ и программ интегрированного содействия торговле; (iii) изучение потенциальной работы по перемещению людей; и (iv) решение вопросов содействия торговле на межотраслевом уровне, связанных с развитием экономического коридора (н-р, особые экономические зоны (ОЭЗ) и трансграничные экономические зоны (ТГЭЗ), участие в региональных и глобальных цепочках добавленной стоимости, электронной коммерции, трансграничном финансировании, а также доступ к торговле на малых и средних предприятий (МСП), и т.д.) Нужно сформулировать стратегическую рамку по содействию торговле, в соответствии с новой предстоящей стратегией ЦАРЭС 2030. Будет необходима поддержка ЗВОЛ в определении будущих направлений и планов.

Перечень членов ФАПЭ (на 11 мая 2017 года)**A. Афганистан**

1. Ассоциация экспедиторских компаний Афганистана (AAFFCO)

B. Азербайджан

2. Ассоциация международных автомобильных перевозчиков Азербайджана (ABADA)

C. Китайская Народная Республика

3. Ассоциация международных экспедиторов Китая (CIFA)
4. Ассоциация логистики автономного района Внутренняя Монголия (IMARLA)
5. Международная ассоциация грузовых агентств Чончиня (CQIFA)
6. Синьцзян-Уйгурская ассоциация логистики (XULA)

D. Казахстан

7. Ассоциация национальных экспедиторов Казахстана (АНЭК)
8. Казахстанская ассоциация перевозчиков и операторов вагонов (контейнеров) (КазАПО)
9. Союз международных автомобильных перевозчиков Республики Казахстан (КазАТО)
10. Союз Транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS»

E. Кыргызская Республика

11. Ассоциация перевозчиков Кыргызстана (АПК)
12. Ассоциация экспедиторов Кыргызской Республики (АЭКР)
13. Ассоциация международных автомобильных перевозчиков Кыргызской Республики (АМАП КР)

F. Монголия

14. Национальной Торгово-промышленной палаты Монголии (НТППМ)
15. Национальная ассоциация автомобильного транспорта Монголии (NARTAM)

G. Пакистан

16. Ассоциация международных экспедиторов Пакистана (PIFFA)

H. Таджикистан

17. Ассоциация международных автомобильных перевозчиков Республики Таджикистан (АББАТ)
18. Ассоциация международного автомобильного транспорта Таджикистана (AIATT)

I. Узбекистан

19. ООО «Ассоциация по развитию бизнес логистики» (АРБЛ)
20. Ассоциация международных автомобильных перевозчиков Узбекистана (AIRCUZ)
21. Ассоциация международных экспедиторов Узбекистана (АМЭУз)

Ж. Туркменистан

22. Туркменская ассоциация международных автомобильных перевозчиков (THADA)

К. Грузия (кандидат)

23. Международная ассоциация автомобильных перевозчиков Грузии (GIRCA)