

ПРОЕКТ СЕКТОРНОЙ ЗАПИСКИ ПО ОБЛЕГЧЕНИЮ ТОРГОВЛИ

**Развитие транзита: Стратегия и План действий по региональному
сотрудничеству в Восточной и Центральной Азии**

Для обсуждения: Сессия сектора по облегчению торговли

**Региональная подготовительная встреча
27 - 28 сентября 2003 г.
Ташкент, Узбекистан**

**ПРАВОВАЯ ОГОВОРКА АЗИАТСКОГО БАНКА РАЗВИТИЯ ДЛЯ ПЕРЕВЕДЕННЫХ
ДОКУМЕНТОВ**

Этот документ был переведен с английского языка на русский язык для доступа широкой аудитории. Однако, английский язык является официальным языком Азиатского банка развития, и оригинал этого документа на английском языке является единственно подлинным (то есть официальным и авторитетным) текстом. Любые ссылки/цитаты должны быть взяты из оригинала данного документа на английском языке.

ВВЕДЕНИЕ

1. Для стран Региона жизненно важно облегчение международной торговли и транзита, ввиду их относительно небольшой экономики и отсутствия выходов к морю. Для преодоления этих экономических ограничений, большинство стран осуществляют либерализацию политики в сфере торговли, одновременно стараясь стать «транзитной страной» для облегчения торговли с соседними странами. В настоящий момент транзитным передвижениям в Регионе мешают многочисленные внутренние факторы и отсутствие регионального сотрудничества. Большая часть ограничений включают в себя: слабую законодательную базу, сложные и устаревшие пограничные процедуры и документацию, отсутствие координации между пограничными пунктами отсутствие взаимного признания процедур таможенного контроля и таможенных печатей и пломб, слабое участие заинтересованных сторон из частного сектора, таких как транспортные и торговые ассоциации, неадекватные системы транзита и гарантий и неадекватную таможенную и транспортную инфраструктуру. Такие нефизические барьеры приводят к задержкам при пересечении границ и в конечных пунктах таможенной очистки, что значительно повышает общие затраты на ведение торговли и транспорт.

2. Так как данные транзитные ограничения отражают глубоко укоренившиеся проблемы развития и задачи, с которыми сталкиваются страны в Регионе, не существует быстрого и легкого решения улучшения условий транзита и развития региональной системы транзита. Таким образом, поиск решений по транзиту должен составлять часть широкой и интегрированной региональной стратегии облегчения торговли и таможенной и транспортной модернизации, включающей в себя: (i) реформы политики, регулирования и институциональные реформы, (ii) модернизацию таможенной и транспортной инфраструктуры, (iii) региональное сотрудничество. В рамках данной широкой стратегической структуры, региональный «план действий» предлагается для улучшения условий транзита и исследования возможностей разработки упрощенных систем регионального транзита для решения конкретных транзитных нужд в Регионе. План действий состоит из сочетания конкретных для каждой страны инициатив и программ регионального сотрудничества. План действий будет доведен до окончательного вида посредством всесторонних консультаций с правительствами РСЧ и таможенными и транспортными органами для обеспечения: (i) владения страной региональными инициативами и (ii) крепкой региональной ориентации программ, подходящих для каждой отдельной страны. Документ будет служить в качестве инструмента для консультаций с основными партнерами развития и улучшения сотрудничества доноров при предоставлении технической помощи. Данный план действий неразрывно связан с параллельной концепцией по торговле и транспорту. Оба документа нацелены на снижение высоких затрат на транспорт в Регионе.

II. ПОРЯДОК ТРАНЗИТА: ПРОБЛЕМЫ И ЗАДАЧИ

3. Текущий порядок транзита состоит из: (i) двусторонних и региональных соглашений; (ii) национальных систем транзита; (iii) таможенного транзита Международных автотранспортных перевозок, основанного на Конвенции по Международным автотранспортным перевозкам.

4. Для стимулирования торгового и экономического сотрудничества, страны Региона заключили ряд соглашений по транзиту. Однако, такой порядок, в основном, не эффективен, не осуществляется или имеет ограниченное воздействие в качестве

структуры для двустороннего и транзитного автодорожного транспорта. Большая часть таких соглашений носят характер политических заявлений и стратегических намерений, содержащих общую политику и стратегические цели.

5. Большинство стран также разработали национальные системы транзита, которые охватывают передвижения между границами и между границами и таможенными органами, расположенными внутри стран. Эти национальные системы транзита основаны на таможенной законодательной базе каждой отдельной страны и опираются на две главные меры: таможенный контроль и меры гарантии. Однако эти национальные системы широко не используются из-за высоких затрат и затрудненности обеспечения соответствующих гарантий. Поэтому они не являются привлекательными для тех, кто осуществляет торговлю и транспортные перевозки. В результате, значительная часть транзитных передвижений внутри страны либо подлежит таможенному сопровождению, либо таможенной очистке на границах до продвижения к таможенным органам, расположенным внутри страны.

6. Таможенная система транзита Международных автотранспортных перевозок является единственной международной системой транзита, реализуемой в Регионе. Преимущественно она используется для транзита на длинные расстояния, связанного с передвижениями в Регион и из Региона, но редко используется для передвижений на короткие расстояния для внутри-региональной торговли или для транзита в КНР или Монголию и из них. В настоящий момент, преимущества Системы Международных автотранспортных перевозок для межрегионального транзита подрываются двумя барьерами: (i) физические барьеры, такие как отсутствие схем разделения дорожного потока и неадекватные пограничной процедуры, (ii) нефизические барьеры, такие как сложные таможенные процедуры на границах, отсутствие признания международных процедур для транспортных средств Международных автотранспортных перевозок и плохое управление.

7. Высокие затраты и ограниченные выгоды вызваны отсутствием приведения в действие нормативных требований в Центральной Азии и некоторых ключевых странах, расположенных вдоль транспортных коридоров. **Ключевой вопрос, поэтому, заключается в том, как повысить приведение в действие нормативных правил. В то же время, можно рассмотреть вопрос, облегчит ли создание региональной системы транзита внутри-региональную торговлю, осуществляемую на близкие расстояния, и, если это так, не будет ли она лучше регулироваться, чем признаваемая в настоящее время Система Международных автотранспортных перевозок (система, при которой используется регистр международных автотранспортных перевозок с разрешением таможни на провоз груза через границу автотранспортом по упрощенным правилам).**

8. Разработка упрощенной региональной системы транзита является ключевой целью регионального таможенного сотрудничества в рамках Комитета по Таможенному Сотрудничеству Восточной и Центральной Азии, поддерживаемого АБР. Ключевые задачи разработки региональной системы включают в себя (i) взаимное признание процедур таможенного контроля, печатей и пломб отдельных стран; (ii) разработку региональной «цепи» гарантий; (iii) региональные соглашения по стандартной транзитной документации; (iv) требования по сертификации транспортных средств, соразмерные с региональными обстоятельствами развития; (v) доступность в плане того, кто может пользоваться данной системой.

III. ПРЕДЛАГАЕМАЯ СТРАТЕГИЯ И ПЛАН ДЕЙСТВИЙ

9. Предлагаемая стратегическая структура и План действий приводятся в Приложении 1. В рамках данной широкой стратегической структуры, в настоящем документе предлагаются два направления в подходе к решению проблем транзита в Регионе:

(i) **Краткосрочная Цель**

- Улучшение реализации Системы Международных автотранспортных перевозок, как основной международной системы транзита, действующей в Регионе с тем, чтобы ее применение полностью соответствовало Конвенции и приносило ожидаемые выгоды заинтересованным сторонам, использующим данную систему;
- Модернизация национальных Таможенных кодексов и доступ к соответствующим международным конвенциям для приведения в соответствие с ними таможенных законодательных баз отдельных стран. Необходимо, чтобы национальные кодексы соответствовали требованиям ВТО и Новой редакции Киотской Конвенции. Приоритетами при присоединении к международным конвенциям с точки зрения транзита являются следующие: (i) участие КНР в Конвенции по Международным автотранспортным перевозкам должно приобрести рабочий характер; (ii) остальные государства Центральной Азии, Монголия и КРН должны присоединиться к Конвенции по приведению в соответствие друг с другом пограничного контроля над товарами.

(ii) **Среднесрочная Цель** - Помощь в разработке новой системы транзита, необходимой для продвижения внутри-региональной торговли.

10. Конкретные действия по достижению этих целей обобщаются ниже.

A. Программа усиления Системы Международных автотранспортных перевозок

- (i) Поддержка образования рабочих групп в каждом таможенном управлении для определения преград в реализации Системы транзита Международных автотранспортных перевозок;
- (ii) Поддержка национальных форумов, при участии заинтересованных сторон, таких как международные транспортные ассоциации, страховые компании и банки, грузовые транспортно-экспедиционные предприятия и ассоциации таможенных брокеров;
- (iii) Подготовка конкретных планов действий по Международным автотранспортным перевозкам для решения проблемы существующих ограничений и полной реализации Конвенции, содержащей, как национальные, так и региональные компоненты; Поддержка увеличенной доли участия в международных форумах по Международным автотранспортным перевозкам, особенно, в совещаниях Рабочей Группы UNECE 30 (Экономическая комиссия ООН по Европе) и совещаниях IRU (Международный дорожный союз – международная организация по автодорожному транспорту).

- (iv) Предоставление обучения по реализации Конвенции по Международным автотранспортным перевозкам для пограничного персонала для улучшения правильной реализации процедур Международных автотранспортных перевозок.
- (v) Анализ пробелов для введения Безопасной системы Международных автотранспортных перевозок в Центральной Азии.

В. Разработка Региональной Системы Транзита

- (i) Исследование вариантов, институционального порядка и финансовых требований для установления механизма цепной гарантии в поддержку региональной системы транзита;
- (ii) Оценка потенциала для интеграции действующих национальных систем транзита в региональную систему транзита;
- (iii) Оценка Системы Европейского Сообщества и его поддержки Новой Компьютеризированной Системы Транзита (NCTS) как потенциальной основы, с адаптацией, для разработки системы транзита для данного Региона;
- (iv) Предложения по операционному масштабу системы информационных технологий ИСТ в поддержку региональной системы транзита;
- (v) Анализ со стороны заинтересованных сторон;
- (vi) На основе результатов оценки системы транзита, разработать пилотную программу и оказать помощь в подготовке регионального соглашения по транзиту.

СТРАТЕГИИ И ПЛАН ДЕЙСТВИЙ ДЛЯ ТАМОЖЕННОЙ И ТРАНСПОРТНОЙ МОДЕРНИЗАЦИИ

Стратегические Меры	План Действий ¹	Партнеры по Развитию
<p>Политическая поддержка и институциональная реформа</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Реформа таможенной и транспортной законодательной базы для приведения ее в соответствие с требованиями ВТО и Новой редакции Киотской Конвенции; • Ратификация ключевых международных конвенций, относящихся к таможенному делу и транспорту, особенно тех конвенций, которые решают проблемы транзита; • Реформа политики в области торговли², включая вступление в ВТО; • Реформы управления и институциональное укрепление с целью улучшения прозрачности и эффективности таможенных служб, в том числе расположенных на пересечении границ; • Реформа управления кадрами с целью снижения коррупции и улучшения профессионализма таможенных служб и их работников; • Реформа пограничных таможенных постов с целью упрощения пограничных процедур и введения интегрированных пограничных систем управления; • Содействие развитию частного сектора в поддержку таможни, особенно, предоставлению транзитных гарантий страховым и банковским секторами; • Продвижение частных ассоциаций, взаимодействующих с таможней, таких как национальные транспортные ассоциации, торговые ассоциации и ассоциации таможенных брокеров. 	<p>АБР, МВФ, ВБ, ТАСИС ЕС, ЮСАИД, СПЕСА (Специальная программа для экономик стран Центральной Азии), ПРООН, ВТМО (Всемирная таможенная организация)</p>
<p>Модернизация Таможни и Транспорта</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Модернизация таможенных процедур на границах для их соответствия с наилучшей международной практикой и соответствующими международными конвенциями (например, Конвенцией по Международным автотранспортным перевозкам, Конвенцией по приведению в соответствие пограничного контроля над товарами и Новой редакцией Киотской Конвенции);³ 	<p>АБР, ВБ, ЕБРР, ПРООН, ТАСИС ЕС-ТРАКЕЦА ЕС, ИБР, IRU, ВТМО,</p>

¹ Меры, которые относятся к транзиту, выделены.

² Реформы торговой политики отображены в отдельном документе.

³ Частично решается Проектом ТРАКЕЦА ЕС по «Приведению в соответствие Таможенных Процедур», но он не включает КНР и Монголию.

ПРАВОВАЯ ОГОВОРКА АЗИАТСКОГО БАНКА РАЗВИТИЯ ДЛЯ ПЕРЕВЕДЕННЫХ ДОКУМЕНТОВ

Этот документ был переведен с английского языка на русский язык для доступа широкой аудитории. Однако, английский язык является официальным языком Азиатского банка развития, и оригинал этого документа на английском языке является единственно подлинным (то есть официальным и авторитетным) текстом. Любые ссылки/цитаты должны быть взяты из оригинала данного документа на английском языке.

	<ul style="list-style-type: none"> • Модернизация пограничной инфраструктуры для ускорения транзитных передвижений, как создание отдельных дорожных полос для «скорого движения» для транспортных средств, использующих установленные системы транзита; • Разработка региональной системы транзита для внутри-региональных передвижений с подтверждающими гарантиями и механизмами контроля ICT; • Реализация современной таможенной практики, такой как внедрение управления рисками и проверка при въезде на пост для ускорения процедур таможенной очистки; • Развитие автодорожной и железнодорожной инфраструктуры вместе с ключевыми региональными транспортными коридорами с целью снижения затрат на транзит путем снижения среднего времени на транзит;⁴ • Разработка приведенной в соответствие системы дорожных разрешений, дорожного налога и страхования транзитных передвижений с целью снижения затрат на дорожный транзит;⁵ • Разработка системы ICT по пограничному управлению для соединения друг с другом всех соответствующих пограничных таможенных органов с целью сокращения дублирования сбора данных; • Предоставление и реализация современных автоматизированных систем таможенной очистки;⁶ • Предоставление специального оборудования и структур (включая центры по обучению собак) для борьбы с контрабандой, перевозкой наркотиков и перевозкой оружия через границы; • Разработка систем сбора информации для поддержки реализации механизмов управления рисками. 	<p>Национальные Агентства по Развитию, такие как ЮСАИД, DIFD, KfW (Кредитное учреждение Германии не цели реконструкции), JICA (Агентство по международному развитию Японии).</p>
<p>Региональное Сотрудничество</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Продвижение двусторонних и региональных соглашений по дорожному транспорту; • Усиление сотрудничества с международными организациями, такими как UNECE и IRU; • Меры по усилению регионального признания и приведению в действие Системы таможенного транзита Международных автотранспортных перевозок; • Одобрение региональной системы транзита, особенно, региональной системы гарантий и ее пилотное испытание;⁷ • Продвижение обмена данными и информацией между региональными таможенными организациями для борьбы с незаконной торговлей; • Поддержка пилотного тестирования современной таможенной практики, такой как совместная пограничная обработка документов; 	<p>ССС – ТКК (Товарно-кредитная корпорация), АБР, СПЕСА, ВТМО, IRU</p>

⁴ Это отражено в отдельном документе.

⁵ Частично решается по проекту ТРАКЕЦА ЕС «Единая Политика по Транзитным Сборам и Тарифам», но не исключает КНР и Монголию.

⁶ Подготовлен отдельный документ для данной инициативы КТС.

⁷ Подготовлен отдельный документ для данной инициативы КТС.

	<ul style="list-style-type: none">• Региональное обучение и проведение форумов по политике для обмена опытом развития;• Поддержка национальных рабочих групп и форумов по развитию транзита.	
--	--	--

Примечание: Проблемы, относящиеся к транзиту, выделены жирным шрифтом.