



**Региональная Программа  
по содействию торговле и таможенному  
сотрудничеству  
В поддержку Стратегии по транспорту и  
содействию торговле**

**Седьмая Министерская конференция  
по Центральноазиатскому региональному экономическому  
сотрудничеству  
19-21 ноября 2008 года  
Баку, Азербайджан**

## СОКРАЩЕНИЯ

АБР	–	Азиатский банк развития
ASYCUDA	–	Автоматизированная система для таможенных данных
ППГ	–	Пункт пересечения границы
ЦАРЭС	–	Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество
КТС	–	Комитет таможенного сотрудничества
ИКТ	–	Информационные и коммуникационные технологии
МиО	–	Мониторинг и оценка
НСКК	–	Национальный совместный координационный комитет по транспорту и содействию торговли
КНР	–	Китайская Народная Республика
ТП	–	Техническая помощь
МДП	–	Международные дорожные перевозки (Transports Internationaux Routiers)
ККТС	–	Координационный комитет по транспортному сектору
СТСТ	–	Совместная стратегия по транспорту и содействию торговле
ЭСКАТО ООН	–	Экономическая и социальная комиссия ООН по Азиатскому и Тихоокеанскому региону
СНАГЭ	–	Союз национальных ассоциаций грузовых экспедиторов
ВТамО	–	Всемирная таможенная организация
СУАР	–	Синьзяно-Уйгурский автономный регион

## ПРИМЕЧАНИЕ

В данном отчете символ "\$" означает доллары США.

## СОДЕРЖАНИЕ

	Стр.
Исполнительное резюме	I
Карты	II
I. Таможенное сотрудничество	1
A. Отчет о статусе	1
B. Программа работ	5
ii. Интегрированное содействие торговле	7
A. Исходная информация	7
B. Отчет о статусе	8
C. Программа работ	9
iii. Институциональные механизмы	13
Приложение 1: Рамки дизайна и мониторинга	15
Приложение 2: Заявление Седьмого заседания комитета таможенного сотрудничества в рамках программы Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС)	19
Приложение 3a: Программа работ по сотрудничеству таможенных служб ЦАРЭС, 2007–2008, 2009–2010	25
Приложение 3b: Программа работ по интегрированному содействию торговле ЦАРЭС, 2007–2008, 2009 – 2010	34
Приложение 4: Техническое задание - комитет таможенного сотрудничества	40
Приложение 5: Проект технического задания – Совместные координационные комитеты по транспорту и содействию торговле	42
Приложение 6: Коридоры ЦАРЭС: Измерение и мониторинг эффективности	46
Приложение 7: Критерии отбора для коридоров ЦАРЭС	55



## ИСПОЛНИТЕЛЬНОЕ РЕЗЮМЕ

Программа содействия торговле ЦАРЭС состоит из двух компонентов, нацеленных на снижение торговых издержек посредством (i) продвижения согласованного реформирования и модернизации таможенных служб и (ii) поддержания интегрированного подхода к содействию торговле посредством эффективного развития региональной логистики, лучшего фокусирования на приоритетных торговых коридорах, усиленного межведомственного сотрудничества и партнерств между государственным и частным секторами, и поддержки Стратегии по транспорту и содействию торговле.

Таможенное сотрудничество является сердцевиной программы под содействие торговле, при этом Комитет таможенного сотрудничества (КТС) служит в качестве регионального форума для рассмотрения вопросов, которые представляют взаимный интерес. Программа работ в краткосрочной – среднесрочной перспективе будет фокусироваться на рационализации и упрощении таможенных процедур, совместном таможенном контроле и развитии регионального транзита, информационных и коммуникационных технологиях, обмене данными, наращивании потенциала, управлении рисками, пост-таможенном аудите, таможенной оперативно-розыскной деятельности, и профилактике таможенных правонарушений.

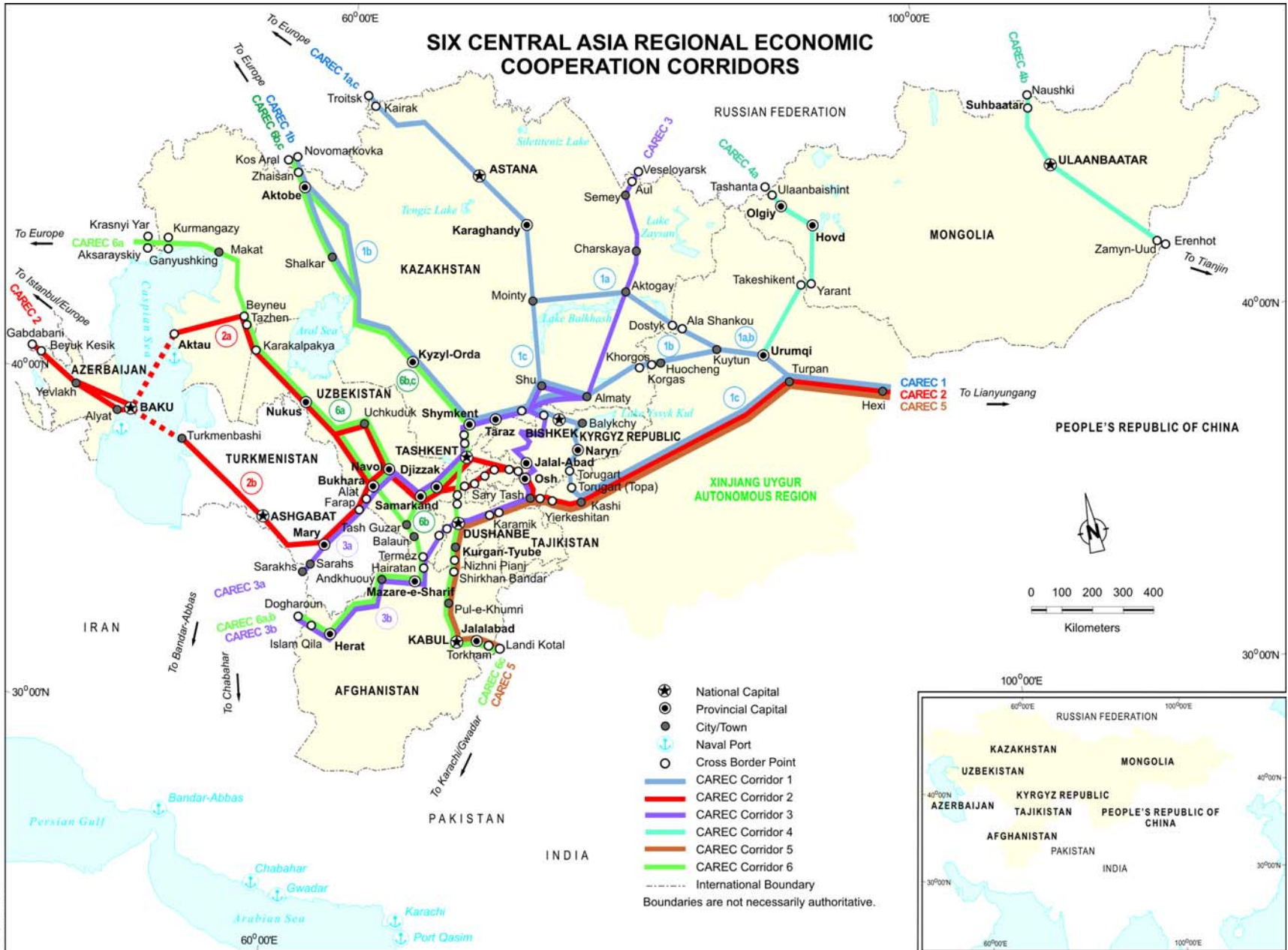
Компонент по интегрированному содействию торговле нацелен на усиление межведомственного сотрудничества и партнерства с частным сектором, содействие развитию эффективной индустрии региональной логистики, и создании регионального механизма с целью дополнения процесса КТС. Программа работа будет фокусироваться на создании национальных совместных комитетов по транспорту и содействию торговле (НСК) и регионального совместного комитета по транспорту и содействию торговле (РСК); службах, работающих по принципу «одной остановки» и «единого электронного окна» (ЕО); приоритетной поддержке содействию торговле для обозначенных транспортных коридоров и коридоров по содействию торговле ЦАРЭС; поддержке двухсторонних инициатив для пилотного осуществления интегрированного содействия торговле; поддержке в отношении присоединения к международным конвенциям для интегрированного содействия торговли; создании системы измерения и мониторинга эффективности; создании регионального форума с целью гармонизации и планирования развития торговой логистики; и содействию и финансировании ключевых инвестиций, включая партнерства между государственным и частным секторами.

## КАРТЫ

Страны и регионы в рамках Программы Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества и коридоры ЦАРЭС



# SIX CENTRAL ASIA REGIONAL ECONOMIC COOPERATION CORRIDORS





## I. ТАМОЖЕННОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

1. Программа таможенного сотрудничества в рамках Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) была начата в 2002 году. Достигнут прогресс в пяти приоритетных областях (i) упрощения и гармонизации таможенных процедур и документации, (ii) информационных и коммуникационных технологий (ИКТ) для модернизации таможенных служб и обмена данными, (iii) управления рисками и пост-таможенного аудита, (iv) совместного таможенного контроля, и (v) развития регионального транзита, а также в других областях интегрированного содействия торговле, таких как развитие торговой логистики, «единого окна», измерение эффективности транспортного коридора и наращивание потенциала.

2. Работа в пяти приоритетных областях в течение 2002-07 гг. координировалась Комитетом таможенного сотрудничества (КТС), который также продвигал двухсторонние соглашения и модернизацию таможенных служб в конкретных странах. КТС добился успеха в создании среды доверия и сотрудничества между таможенными службами участвующих стран и стал сплоченным органом в ЦАРЭС.

### A. Отчет о статусе

#### 1. Упрощение и гармонизация таможенных процедур

3. Относительно упрощения и гармонизации таможенных процедур в соответствии с международными стандартами, большинство членов КТС приняли новые Таможенные кодексы, которые соответствуют пересмотренной Киотской Конвенции.<sup>1</sup> В 2007 году Афганистан принял новый Закон о таможене, соответствующий лучшим международным практикам, и упростил/оптимизировал 27 таможенных процедур. Во всех таможенных пунктах Афганистана принят единый административный документ. В июле 2008 года Монголия также приняла Закон о таможене и Закон о таможенных тарифах. Узбекистан представил Правительству новый проект Таможенного кодекса, пересмотренный в соответствии с Киотской Конвенцией.

4. Казахстан вносит поправки в свое таможенное законодательство, которое позволит другим агентствам, вовлеченным в содействие торговле, передать таможенной службе определенные функции, связанные с торговлей. Создается операционный административный центр, который будет координировать межведомственную совместную работу.

---

<sup>1</sup> Киотская Конвенция вступила в силу в 1974 году, с целью упрощения и гармонизации таможенных процедур для содействия и стимулирования международной торговли. Совет Всемирной таможенной организации (ВТамО) принял пересмотренную Киотскую Конвенцию в июне 1999 года, которая излагает несколько ключевых основополагающих принципов: (i) прозрачность и предсказуемость действий таможенных служб; (ii) стандартизация и упрощение декларирования товаров и подтверждающих документов; (iii) упрощенные процедуры для авторизованных лиц; (iv) максимальное использование информационных технологий; (v) минимальный необходимый таможенный контроль для обеспечения соблюдения положений; (vi) использование принципов управления рисками и механизмов контроля, основанных на аудите; (vii) скоординированные интервенции с другими пограничными ведомствами; и (viii) партнерство с торговым сообществом. Пересмотренная Киотская Конвенция вступила в силу 3 февраля 2006 года.

## **2. ИКТ для модернизации таможенных служб и обмена данными**

5. Отмечается удовлетворительный прогресс относительно развития ИКТ в ряде стран-членов КТС, включая в Афганистане, где система ASYCUDA полностью внедрена в работу в Кабуле и осуществляется ее установка в основных таможенных домах в других частях страны; в Кыргызской Республике, Монголии и Таджикистане, - где эффективно осуществляется реализация проектов АБР по модернизации таможенных служб, а ИКТ фактически становятся неотъемлемой частью разработки ЕО; и в Узбекистане, где расширена функциональность Единой автоматизированной информационной системы для обеспечения связей с транспортными операторами и соответствующими министерствами и ведомствами. Афганская таможенная служба недавно открыла веб-сайт, который предоставляет информацию о таможенном кодексе, тарифных ставках, и правилах и положениях, который будет полезным для участников ВЭД и общественности в целом.

6. Официальные лица и эксперты Китайской Народной Республики (КНР) и Кыргызской Республики провели встречи в 28-29 февраля 2008 года с целью обсуждения статистических методов, используемых их соответствующими странами, сравнили статистику обеих сторон и проанализировали причины расхождений в своих статистических данных. Также 25-26 марта в Алматы проводились встречи статистических экспертов Казахстана и КНР с целью обмена статистическими данными за первую половину года, сравнения различий и изучения причин таких расхождений.

7. Казахстан автоматизировал каждый шаг обработки на пунктах пересечения границы и инициировал межведомственный обмен данными. АБР и Корейское агентство международного сотрудничества осуществляют финансирование проекта по модернизации таможенной службы Монголии на период 2008-2010 гг.

## **3. Управление рисками и пост-таможенный аудит**

8. Систематический подход к управлению рисками и пост-таможенному аудиту внедряется во многих странах-участницах ЦАРЭС, в частности в Азербайджане, Кыргызской Республике, Казахстане и Узбекистане. Большинство стран ЦАРЭС заключили двухсторонние соглашения с соседними странами по обмену информацией в области таможенной оперативно-розыскной деятельности и профилактики таможенных нарушений. При этом существуют затруднения в обмене данными таможенной разведки, в частности между странами-членами Содружества независимых государств (СНГ) и теми странами, которые не входят в состав СНГ. Также существует потребность в усилении связей между таможенными органами и другими правоохранительными ведомствами, как на национальном, так и региональном уровнях.

9. В Афганистане в настоящее время в систему ASYCUDA интегрируется модуль управления рисками. Монголия установила рентгеновское оборудование на границах с КНР и скоро установит дополнительное рентгеновское оборудование вдоль границы с Россией. Новый Закон Монголии о таможене оговаривает, что таможенный контроль должен основываться на принципах управления рисками, и позволяет предоставлять таможенные данные в электронном формате.

10. КТС обратился с просьбой к АБР о предоставлении технической помощи и финансовой поддержки в областях, связанных с профилактикой таможенных нарушений. Поддержка будет предоставляться в форме специализированных тренингов, усиления

рамок по обмену данными таможенной разведки, и создания более оптимизированного механизма координации с другими правоохранительными ведомствами в регионе. Седьмое заседание КТС рассмотрело предложение о формальном создании механизма взаимодействия под эгидой КТС для обмена и менеджмента данными таможенной разведки.

#### **4. Совместный таможенный контроль**

11. Достигнут значительный прогресс по программам совместных таможенных проверок между КНР и Казахстаном, и КНР и Монголией. КНР и Казахстан согласились реализовать программу в три этапа, и пилотная работа по совместному таможенному контролю была официально начата в Дулата (КНР) и Калжат Дулаты (Казахстан) 15 декабря 2007 года. Первая фаза включает внедрение гармонизированного Погрузочного листа для автотранспорта, заполняемого перевозчиками; второй фазой будет признание результатов таможенных проверок другой стороной; и третья фаза будет включать реализацию совместных таможенных проверок.

12. Также проводятся исследования в отношении того, как еще больше усовершенствовать программы совместных проверок между КНР и Казахстаном и КНР и Монголией. Результаты исследований по КНР и Казахстану были представлены 13 сентября 2008 года, в то время как в КНР и Монголии были созданы экспертные группы и рабочие группы для проведения изучения по совместным проверкам и предоставления руководства по реализации пилотных проектов. КНР предоставила Монголии подробные правила для реализации первого этапа совместной программы на границе Китая и Монголии и шаблоны Погрузочного листа для выезжающего/въезжающего грузового автотранспорта.

13. АБР предложил, чтобы было рассмотрено дальнейшее развитие пилотного совместного таможенного контроля в пунктах пересечения границы вдоль определенных транспортных и торговых коридоров ЦАРЭС, с использованием имеющейся финансовой и технической поддержки АБР. КТС обратился с просьбой к АБР продолжать оказывать поддержку пилотным системам регионального транзита, которые будут включать мониторинг и определение контрольных показателей эффективности, с целью распространения успешных систем для более широкого применения в регионе.

#### **5. Развитие регионального транзита**

14. Шаги по разработке упрощенной системы транзита фокусируются на присоединении и использовании Конвенции по международной транспортировке товаров с использованием книжек Международных дорожных перевозок (*Transports Internationaux Routiers* - МДП). Все страны ЦАРЭС, за исключением КНР, являются подписавшимися сторонами Конвенции МДП, и КНР указала на намерение присоединиться к Конвенции МДП. Все еще остаются нерешенные проблемы с уполномоченными национальными ассоциациями по выдаче книжек МДП, и, что самое важное, проблемы, связанные с фиксированными затратами на обеспечение того, чтобы грузовой автотранспорт отвечал требованиям МДП. Некоторые таможенные администрации начали работу в рамках двухсторонних соглашений по упрощенной транзитной системе с использованием гарантийных депозитов.

15. На 6-ом ежегодном совещании КТС (2007 г.) Казахстан предложил использовать систему "сейф-пакетов" для перемещения товаров через границы с соседними странами

– Кыргызской Республикой и Узбекистаном. Система разработана таким образом, чтобы предотвратить недостоверное декларирование и упростить и ускорить перемещение товаров. АБР предоставил консультационные услуги для анализа предложения в конце 2007 года и в начале 2008 года. Консультант считает, что система сейф-пакетов, реализованная в Казахстане, достойна одобрения и представляет собой не дорогостоящую инициативу, которая внесет вклад в содействие торговле посредством более быстрых процедур оформления, и в тоже время увеличит сбор доходов на границе. Система сейф-пакетов внедрена посредством пилотных проектов с Кыргызской Республикой, и Казахстан планирует реализовать аналогичные проекты с КНР, Таджикистаном и Узбекистаном.

## **6. Другие области**

16. КТС расширил свой охват в 2004 году, чтобы привлечь другие заинтересованные стороны, вовлеченные в международную торговлю, такие как другие государственные ведомства и частный сектор. Как результат, в 2005 году КТС начал продвигать инициативы, ведущие к межведомственной координации и разработке «единого окна» и партнерств с бизнес сообществом.

### **а. Единое окно**

17. Значительный прогресс наблюдается в развитии системы «единого окна» (ЕО) в ряде стран ЦАРЭС как часть работы по упрощению и оптимизации всех услуг и функций правительства, связанных с торговлей. Правительства Кыргызской Республики и Монголии официально одобрили политические и организационные рамки, ведущие к развитию ЕО. Существенная работа также проделана в Азербайджане и Казахстане.

18. Кыргызская Республика утвердила концепцию ЕО и издала правительственное постановление с инструкциями для Министерства экономического развития и торговли, Государственного таможенного комитета и других вовлеченных ведомств, подготовить предложение о том, как реализовывать концепцию ЕО. Монголия также создала рабочий комитет, возглавляемый Министерством торговли, с целью разработки национальной программы по ЕО. В Афганистане упрощаются экспортные процедуры, и разрабатывается система ЕО для оформления экспорта в координации с другими государственными ведомствами и Афганской торгово-промышленной палатой для Кабульской таможни и Кабульского терминала «Air Cargo». Помимо этого, между таможней и Министерством коммерции подписан Меморандум о взаимопонимании для оптимизации процедур импорта, хранения и оформления ГСМ, поступающих из соседних стран.

19. В Сингапуре с 8 по 10 июля 2008 года был проведен семинар по «Разработке «единого окна» для официальных лиц торговых и таможенных ведомств стран ЦАРЭС». Были представлены различные модели ЕО, используемые в регионе, и были обсуждены выгоды, полученные от успешной реализации систем ЕО. Семинар предоставил участникам идеи о том, как применять и адаптировать принципы ЕО в своих системах. Монголия и Кыргызская Республика указали на особенную заинтересованность в опыте Сингапура.

## **в. Нарращивание потенциала**

20. КТС признает важность наращивания потенциала для таможенных органов в регионе, с целью оказания им помощи в достижении их задач. Таможня КНР и АБР совместно спонсировали две учебных программы в Шанхайском таможенном колледже, давшие похвальные результаты. В Шанхае, КНР, 3–12 июня 2008 года проведен «Учебный курс для таможенных служб ЦАРЭС по регулированию таможенных тарифов». Должностные лица среднего звена таможенных органов ЦАРЭС узнали, как осуществляется управление и операционная деятельность в зонах особого таможенного контроля КНР, и о выгодах, которые были получены от интегрированной системы таможенного контроля, включая управление рисками и надзор за сбором доходов и тарифов. Учебный курс включал сессии по различным учебным курсам и методикам Всемирной таможенной организации (ВТамО), и как страны ЦАРЭС могут использовать эти специализированные тренинги и семинары и модули дистантного обучения, чтобы улучшить свой потенциал и оптимизировать процессы, связанные с таможенным делом. Курс по борьбе с контрабандой был проведен в ноябре 2007 года, чтобы помочь таможенным органам в регионе ЦАРЭС создать и обновить эффективные процедуры по борьбе с контрабандой в своих соответствующих странах. Таможня КНР указала на то, что она будет продолжать осуществление программы с аналогичной частотой в будущем. Ближайшей деятельностью будет курс по вопросам совместного таможенного контроля, который будет проведен в Гуанжоу в феврале 2009 года.

21. Учебный центр кыргызской таможенной службы имеет хорошо разработанную программу по обучению тренеров и поддерживает активные связи с Российской таможенной академией. Региональный учебный центр Всемирной таможенной организации (ВТамО) расположен в Баку, и при поддержке таможенного комитета Азербайджана проводятся многие региональные и международные мероприятия.

22. На своем 7-ом заседании КТС рекомендовал провести изучение для КТС при поддержке со стороны АБР, с тем, чтобы (i) оценить потребности в обучении не только для таможенных служб, но и для более широкого диапазона заинтересованных сторон, вовлеченных в содействие торговле; (ii) определить имеющиеся институциональные, финансовые и человеческие ресурсы как на региональном (например, на уровне КТС и Института ЦАРЭС), так и национальном (например, таможенные колледжи и учебные центры) уровнях; (iii) разработать стандартную учебную программу и специальные программы; и (iv) рекомендовать основные принципы наращивания потенциала для содействия торговле, которые наилучшим образом соответствуют имеющимся ресурсам и выявленным потребностям в обучении. Заседание также рекомендовало создание общего информационного пространства для обмена информацией по имеющимся учебным программам и материалам, предлагаемым различными партнерами по развитию.

## **В. Программа работ**

23. КТС будет продолжать работу по усилению и расширению существующей программы по содействию торговле, и принял реалистичный план для оказания поддержки устойчивому экономическому росту и улучшенному уровню жизни посредством расширения международной и внутрирегиональной торговли. Первичные цели программы включают: (i) значительное сокращение торговых операционных издержек и времени за счет улучшения административной эффективности и упрощения, стандартизации и гармонизации торговых процедур; (ii) стимулирование свободного перемещения товаров и предпринимателей; и (iii) улучшение прозрачности законов,

положений, процедур и форм, и улучшение доступа к информации по содействию торговле.

24. Таможенное сотрудничество между странами ЦАРЭС будет оставаться основным фокусом новой программы. Начался процесс изменения культуры таможенных администраций от ориентированной на контроль в сторону содействия соблюдению требований, и стратегия будет поддерживать этот процесс.

25. Среднесрочная задача будет заключаться в продвижении скоординированных реформ и модернизации таможенных служб, при этом КТС служит в качестве регионального форума для рассмотрения вопросов, представляющих взаимный интерес. Программа работ в краткосрочном плане будет продолжать фокусироваться на пяти приоритетных областях:

- (i) **Упрощение и гармонизация таможенных процедур.** Это является основополагающим требованием пересмотренной Киотской конвенции, и программа по содействию торговле будет продолжать поддерживать эту работу с конечной целью включения процедур и форм других ведомств;
- (ii) **ИКТ для модернизации таможенных служб и обмена данными.** Автоматизация таможенных систем (импортные, экспортные и транзитные декларации) будет облегчать обмен информацией и ускорит время оформления и перемещение транспорта через границы;
- (iii) **Управление рисками и пост-таможенный аудит.** Режим контроля после таможенного оформления/выпуска товаров на основе аудита также является требованием пересмотренной Киотской конвенции. Если он будет поддерживаться эффективными системами и процедурами управления рисками, то пост-таможенный аудит значительно сократит таможенный контроль на границах и позволит государственным органам перераспределять ограниченные ресурсы более эффективно;
- (iv) **Совместный таможенный контроль.** Совместный таможенный контроль является первоначальным шагом к совместному ведомственному контролю и, в конечном итоге, к контролю по принципу «единого окна», что позволит участникам ВЭД подавать информацию в единственный орган, чтобы выполнить все регулятивные требования по импорту/экспорту; и
- (v) **Развитие регионального транзита.** Присоединение к Конвенции МДП и эффективная работа МДП в ЦАРЭС являются одинаково важными. Программа работ будет продолжать поддерживать развитие здоровых двухсторонних и региональных соглашений по транзиту.

## II. ИНТЕГРИРОВАННОЕ СОДЕЙСТВИЕ ТОРГОВЛЕ

### A. Исходная информация

26. Содействие торговле, в соответствии с определением Всемирной торговой организаций, это “упрощение и гармонизация международных торговых процедур, включая деятельность, практики и формальности, вовлеченные в сбор, представление, передачу и обработку данных и другой информации, требуемой для перемещения товаров при осуществлении международной торговли”. Содействие торговле связано с широким диапазоном деятельности, такой как импортные или экспортные процедуры (например, таможенные процедуры или процедуры лицензирования), транспортные формальности, и платежи, страхование и другие финансовые требования. Оно отличается от торговой политики, которая отражается в законодательно определенных тарифных ставках или нетарифных барьерах для торговли, и от «твердой» инфраструктуры дорог, портов, пр. Альтернативный способ «выделения» содействия торговли, который особенно полезен в контексте ЦАРЭС, это проведение различия между торговыми издержками, который возникают из-за:

- (i) отсутствия интегрированного управления границами, поэтому сложные процедуры на границе (или при подготовке для пересечения границы) налагают временные и финансовые издержки на участников ВЭД. Цель политики отражена в идее «единого окна»;
- (ii) отсутствия координации между двумя сторонами границы. Цель политики заключается в том, что участник ВЭД, пересекающий границу, будет останавливаться только один раз; и
- (iii) затрат, которые возникают за пределами пересечения границы.

27. Исследования задокументировали чрезмерные задержки на границах и большое количество форм, которые должны представляться импортерами и экспортерами в регионе. На большинстве границ необходимо соблюдать ряд процедур, в дополнение к таможенным, которые включают карантин животных, инспектирование растений и других сельскохозяйственных материалов, проверки водительских прав, осевой нагрузки и соблюдении других правил дорожного движения. Упрощение и гармонизация этих процедур является основной деятельностью по содействию торговле. В этом смысле могут быть полезны международные соглашения по стандартизированным формам, но ключевое требование – это сместить фокус политики, чтобы уделять больше внимания содействию торговле, а не контролю за торговлей.

28. Торговые издержки, возникающие после пересечения границы, особенно частные проверки на дороге, которые зачастую сопровождаются официальными и неофициальным штрафами, являются широко распространенными и значительно увеличивают издержки на ведение бизнеса в регионе. Это тот вопрос, который в основном должен решаться на национальном уровне.

29. Содействие торговле вовлекает не только меры, осуществляемые на границе. Различные документы, необходимые для торговой деятельности, можно получить только в офисах в столицах и региональных центрах, в то время как некоторые из препятствий (например, проверка грузовиков на соответствие техническим и другим стандартам) могут

возникать везде в рамках национальной территории. Таким образом, хотя усовершенствования могут быть осуществлены на пунктах пересечения границы, где автотранспорт должен «пройти» через десяток чиновников, требующих различных разрешений, фокусирование только на таможенных или пограничных процедурах является недостаточным.

30. Улучшенное оформление при пересечении границы и меры за пределами границ могут потенциально привести к большим экономическим выгодам. Содействие торговле будет поддерживать более высокий уровень жизни и рост в пользу бедных. Препятствия в торговле наиболее отражаются на экспорте продуктов, которые не относятся к основным статьям сырьевого экспорта (т.е. нефть и газ, хлопок и ископаемые ресурсы), и сказываются на малых и средних предприятиях и участниках ВЭД. В общем, содействие торговле – это медленный и постепенный процесс, но в регионе ЦАРЭС существует огромный потенциал для получения отдачи.

## **В. Отчет о статусе**

### **1. Торговая логистика**

31. 23 апреля 2008 года в Баку, Азербайджан, были проведены сдвоенные семинары по «Развитию торговой логистики и измерению и мониторингу показателей эффективности». Семинар по торговой логистике проанализировал состояние дел в торговой логистике в некоторых странах ЦАРЭС, и определил общие проблемы или сдерживающие факторы, связанные с дальнейшим развитием. Эти вопросы могут рассматриваться в рамках более широких программ по транспорту и содействию торговле, нацеленные на обеспечение соответствия будущих инвестиционных проектов и проектов технической помощи в области транспорта и содействия торговле потребностям в развитии торговой логистики.

32. Завершены обследования по торговой логистике для Сииньзянь-Уйгурском Автономном Регионе (СУАР) и Автономного Региона Внутренней Монголии КНР, Монголии, Таджикистана и Кыргызской Республики, Казахстане и Узбекистане; в настоящее время проводятся изучения в Афганистане и Азербайджане. Семинар по развитию торговой логистики был проведен в Ташкенте, Узбекистан, с 2 по 4 сентября 2008 года, он позволил провести детальные обсуждения по (i) страновым изучением, включая региональные проблемы или сдерживающие факторы для развития логистики и рекомендации для устранения таких сдерживающих факторов; и (ii) стратегиям для продвижения развития сектора логистики, стимулирования государственных инвестиций, а также усиления партнерств между государственным и частным секторами, и по проектам регионального сотрудничества. Семинар включал технические сессии по методикам, использованным при отборе мест расположения центров логистики, измерению и мониторингу эффективности для торговой логистики и Методике «времени – затрат - расстояния» Экономической и социальной комиссии ООН по азиатскому и тихоокеанскому региону (ЭСКАТО ООН).

### **2. Измерение эффективности транспортных коридоров**

33. Семинар по измерению и мониторингу показателей эффективности коридоров ЦАРЭС предложил комплексный набор измерений показателей эффективности с целью отражения результативности или качества транспортных и торговых коридоров ЦАРЭС по трем параметрам: (i) физическая инфраструктура (транспорт, логистика и таможня);

(ii) таможенные и другие торговые/транспортные положения и процедуры; и (iii) торговая логистика. Они включают: (i) методику «времени – затрат - расстояния» с целью учета времени и затрат, потраченных на транспортировку товаров от пункта в пункт вдоль коридоров ЦАРЭС; (ii) метод времени выпуска для измерения среднего времени, прошедшего между прибытием товаров на пограничный пост и их выпуском импортеру/брокеру; и (iii) упрощенные оценки эффективности торговой логистики.

### **С. Программа работ**

34. Программа работ по интегрированному содействию торговле будет фокусироваться на продвижении услуг «одной остановки» и «единого окна»; приоритетной поддержке содействия торговле для обозначенных транспортных и торговых коридоров ЦАРЭС; поддержке двухсторонних инициатив по пилотному осуществлению интегрированной деятельности по содействию торговле; поддержке для присоединения к международным конвенциям с целью интегрированного содействия торговле, создании форума технического уровня для ряда ведомств, вовлеченных в предоставление поддержки по содействию торговле в регионе с целью улучшения координации и развития моделей хорошей практики; и на создании методик мониторинга и механизмов для измерения эффективности.

- (i) **Поддержка для Стратегии по транспорту и содействию торговле ЦАРЭС.** Содействие торговле концептуально отличается от усовершенствований в транспортном секторе. При этом существуют синергии, которые могут быть достигнуты посредством фокусирования усилий по содействию торговле на приоритетных коридорах, определенных в стратегии развития транспорта ЦАРЭС. Регион ЦАРЭС хорошо подходит для подхода «коридоров» к содействию торговле, так как большинство межрегиональных и внутрирегиональных торговых потоков используют ограниченные восточно-западные и северо-южные маршруты.
- (ii) **Развитие торговой логистики.** Программа работ будет включать создание регионального форума для гармонизации и планирования развития торговой логистики; поддержку для национальных оценок торговой логистики; и содействие и финансирование ключевых инвестиций, включая партнерства между государственным и частным секторами.
- (iii) **Измерение и мониторинг эффективности коридоров.** Будет разработана система мониторинга эффективности с целью создания исходной информации по перемещению товаров и людей вдоль коридоров ЦАРЭС, определения узких мест, и чтобы предложить действия для их устранения<sup>2</sup>. Эффективность будет измеряться и отслеживаться посредством использования трех методов, которые считаются наиболее подходящими для ЦАРЭС, при этом каждый будет фокусироваться на конкретном аспекте работы коридоров. Методика времени-затрат-расстояния будет собирать данные по времени и затратам, связанным с транзитными транспортными процессами с целью определения препятствий вдоль конкретного маршрута, рассматривая подробную разбивку затрат и времени, характеризующих каждый участок такого маршрута. На основе собранных данных может быть одобрено

<sup>2</sup> См. Приложение 6: Измерение и мониторинг эффективности коридоров ЦАРЭС

проведение дальнейшей работы с использованием обследования по времени выпуска с целью оценки законодательного и регулятивного компонента и/или Индекса эффективности логистики для оценки эффективности услуг логистики. На основе консультаций со странами ЦАРЭС, проведенных в феврале-марте 2008 года, и тщательной оценки, предлагается, чтобы для пилотного мониторинга эффективности были отобраны шесть суб-коридоров (т.е. 1b, 2a, 3b, 4b, 5, и 6c) из общего числа 13 суб-коридоров. Национальные комитеты по транспорту и содействию торговле или аналогичная организация в каждой стране ЦАРЭС будут осуществлять надзор за деятельностью по измерению и мониторингу эффективности.

- (iv) **Усиление механизмов координации и потенциала по реализации.** Улучшенная координация на национальном уровне и наращивание потенциала рассматриваются в качестве необходимого первого шага по направлению к эффективному региональному сотрудничеству в области содействия торговле. Программа будет усиливать национальный потенциал для осуществления измерения и мониторинга прогресса, координации с другими ключевыми партнерами с целью распространения хорошей практики, и обмена опытом и мониторинга программы. Однозначно, будет важно привлекать пользователей частного сектора в процесс принятия решений и мониторинг мер по содействию торговле.

## **1. Поддержка для Стратегии по транспорту и содействию торговле ЦАРЭС**

35. Для лучшего достижения видения ЦАРЭС «хорошие соседи, хорошие партнеры и хорошие перспективы», предложена координация усилий стран ЦАРЭС по улучшению транспортной инфраструктуры региона и сокращению затрат на ведение торговли по всему региону. Стратегия по транспорту и содействию торговле (СТСТ) была предложена и одобрена в ноябре 2007 года на 6-ой Министерской конференции. Совместная стратегия фокусируется на продвижении эффективных и полностью интегрированных транспортных и торговых операций и инфраструктуры с конечной целью оказания поддержки социальному и экономическому развитию региона ЦАРЭС. План действий для реализации СТСТ преследует три основные цели:

- (i) Создание конкурентоспособных коридоров, пересекающих регион ЦАРЭС.
- (ii) Содействие эффективному перемещению через границы.
- (iii) Развитие устойчивых, безопасных и дружелюбных для пользователей транспортных и торговых сетей.

## **2. Развитие торговой логистики**

36. Компонент программы по торговой логистике будет содействовать развитию эффективной региональной индустрии логистики. Торговая логистика, которая определена как процесс планирования, реализации, управления и контроля потоков и хранения товаров, услуг и связанной информации от пункта происхождения до пункта потребления, является операционным компонентом коридора и предоставляется частным сектором. Услуги торговой логистики являются критически важными для перемещения товаров и пассажиров, и, таким образом, они оказывают непосредственное влияние на эффективность торговли в регионе.

37. Интегрированные рамки для развития торговой логистики в регионе ЦАРЭС будут включать как «твердую» (физическую), так и «мягкую» (политики и инициативы) инфраструктуру, вовлекающие и государственный и частный секторы.

### **3. Фокусирование на приоритетных транспортных коридорах и коридорах содействия торговле**

38. Регион ЦАРЭС хорошо подходит для подхода «коридоров» к содействию торговле, так как большинство межрегиональных и внутрирегиональных торговых потоков используют ограниченное количество восточно-западных и северо-южных маршрутов. Измерение эффективности в конечном итоге будет осуществляться вдоль всех основных торговых маршрутов. В Плане действий определено шесть коридоров ЦАРЭС<sup>3</sup> наряду с инвестиционными проектами и проектами технической помощи (ТП) с целью поддержки следующих целей СТСТ:

- (i) **Создание конкурентоспособных коридоров, пересекающих регион ЦАРЭС**, чтобы улучшить связь с рынками и сократить транспортные расходы. Проекты, включенные в План действий, будут затрагивать четыре основных сдерживающих фактора: (а) фрагментированные региональные транспортные сети и изношенная инфраструктура, (b) высокие транспортные издержки и длительное время нахождения в пути, (c) ограниченная внутрирегиональная и транзитная торговля, и (d) недостаточное финансирование для технического обслуживания.
- (ii) **Содействие перемещению по коридорам ЦАРЭС и через границы**, фокусируясь на (а) реформах и модернизации таможенных служб, (b) эффективном функционировании национальных комитетов по транспорту и содействию торговле, (c) развитии региональной логистики, и (d) участии частного сектора.
- (iii) **Развитие устойчивых, безопасных и дружелюбных к пользователям транспортных и торговых сетей** посредством (а) минимизации негативной среды и социальных воздействий во время развития коридоров ЦАРЭС; (b) замены устаревшего парка автотранспортных средств более эффективным с точки зрения расхода топлива и менее загрязняющего оборудования; и (c) содействия перемещению людей через границы.

39. СТСТ предлагает подход, основанный на результатах, с измерением и мониторингом эффективности, который позволит странам приоритезировать те области, которые служат препятствиями для содействия торговле. Страны, работающие в двухстороннем порядке или в группах вдоль коридоров улучшат возможность для значительных улучшений с точки зрения экономии времени и затрат вдоль согласованных коридоров.

---

<sup>3</sup> См. Карты на страницах ii–iii.

#### **4. Усиление механизмов координации и потенциала для реализации**

40. Эффективное содействие торговле вовлекает больше, чем меры, связанные с пересечением границы, и многочисленные ведомства в рамках и за пределами страны. будет существенно важно, чтобы представители соответствующих ведомств в каждой стране проводили согласованную работу с целью определения сдерживающих факторов и мер, необходимых для улучшения торговых потоков, установки приоритетов и временных сроков для реализации этих мер, и, таким образом, чтобы они приняли интегрированный подход к содействию торговле. для оказания поддержки этим усилиям, программа будет оказывать помощь в создании и усилении национальных совместных комитетов по транспорту и содействию торговле. участие в национальных комитетах будет определяться таким образом, чтобы обеспечить эффективное функционирование в рамках каждой страны соответствующих государственных и других структур. на региональном уровне программа будет оказывать помощь в формировании совместного координационного комитета по транспорту и содействию торговле ЦАРЭС. программа будет добиваться усиления сотрудничества между государственным и частным секторами и предоставит поддержку союзу ассоциаций грузовых экспедиторов или группам, предоставляющим услуги логистики.

### III. ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЕ МЕХАНИЗМЫ

41. КТС будет продолжать проводить встречи на регулярной основе и осуществлять программу деятельности, изложенную в рамках дизайна и мониторинга, уделяя особое внимание пяти приоритетным областям таможенного дела.<sup>4</sup> Улучшенная координация между таможенными органами в регионе является ключевым итогом программы ЦАРЭС по содействию торговли в прошлом, и КТС достиг многого с целью сближения администраций таможенных органов в регионе для решения общих вопросов, которые препятствуют потоку товаров.

42. Структура КТС состоит из двух рабочих групп, одной специальной группы и четырех экспертных групп. Эта организация осуществляет эффективную работу по подготовке повесток и проведению обсуждений. КТС вступает на этап зрелости и сейчас способен реализовывать и нести ответственность за осуществляемые им инициативы. Исходя из факта удовлетворительного функционирования Специальной группы по инициированию пилотного тестирования совместного таможенного контроля (под председательством Казахстана), КТС рассматривает предложение по созданию более сфокусированных специальных групп для улучшенной реализации инициатив, и лучшего планирования бюджетов для финансовой поддержки и технической помощи. Рассматриваемые специальные группы включают те из них, которые охватывают такие вопросы, как совместный таможенный контроль региональный транзит, наращивание потенциала, продукты знаний, развитие «единого окна» и измерение и мониторинг эффективности, помимо прочего<sup>5</sup>. Заинтересованные члены КТС могут представить предложения по созданию специальных групп (например, задачи, масштаб проекта, смету затрат и план реализации) на рассмотрение другими членами КТС и Секретариатом КТС. Более высокую приоритетность для поддержки получают те предложения, которые вовлекают двухстороннее, многостороннее и региональное сотрудничество в рамках структуры КТС.

43. Чтобы осуществить более широкие задачи интегрированного содействия торговле, необходимо вовлекать ряд других национальных ведомств, задействованных в вопросах торговли и пограничного контроля. План действий по реализации СТСТ предлагает, чтобы национальные совместные координационные комитеты по транспорту и содействию торговле (национальный совместный комитет, или НСК)<sup>6</sup> были созданы на более официальной основе, в состав которых входили бы представители механизмов координации содействия торговле на национальном уровне. НСК будут включать представителей всех государственных ведомств, ответственных за транспорт, торговлю и деятельность по пересечению границы (например, Министерство транспорта, Министерство торговли, Министерство экономики, таможенная, карантинная, санитарная и фито-санитарная службы, органы по стандартам продуктов, безопасности и иммиграции) и ассоциаций грузовых экспедиторов и поставщиков услуг логистики.

44. Ассоциация грузовых экспедиторов и ассоциация торговой логистики в каждой стране ЦАРЭС будут привлекаться к сбору данных, необходимых для ежеквартального анализа времени-затрат-расстояния по суб-коридорам. Используя собранные данные, и с

---

<sup>4</sup> См. Рамки дизайна и мониторинга для Программы работ по содействию торговле в Приложении 1.

<sup>5</sup> См. предложение по увеличению количества специализированных групп в Приложении 2

<sup>6</sup> См. Приложение 5 – Проект технического задания Совместных координационных комитетов по транспорту и содействию торговле.

помощью АБР, НСКК проведет анализ времени-затрат-расстояния, рассмотрит результаты, оценит сдерживающие факторы, и осуществит корректирующие действия. На основе результатов анализа времени-затрат-расстояния, НСКК будет периодически давать полномочия на проведение оценок времени выпуска на конкретных пограничных постах, и оценки эффективности логистики.

45. На региональном уровне, общая руководящая роль в отношении СТСТ может обеспечиваться Региональным совместным координационным комитетом по транспорту и содействию торговле (РСК), в состав которого будут входить представители от соответствующих НСК. КТС и Координационный комитет транспортного сектора (ККТС), будут осуществлять активное координирование с РСК. Однако, для эффективного выполнения Плана действий для реализации СТСТ, необходимы будут дополнительные региональные групповые образования, такие как Союз национальных ассоциаций грузовых экспедиторов (СНАГЭ) и другие группы задействованные в более расширенной деятельности в области содействия торговле.

46. Как указывается в предлагаемых Организационных рамках для поддержки СТСТ<sup>7</sup>, РСК, КТС, НСК, СНАГЭ будут проводить эффективную совместную работу, используя набор стратегий, планов действий и программ работ<sup>8</sup> и технические задания,<sup>9</sup> а также посредством сквозного представительства. РСК будет ежегодно рассматривать прогресс по Плану действий, и будет отчитываться по результатам на Заседаниях высокопоставленных официальных лиц и Министерских конференциях.

---

<sup>7</sup> См. Предлагаемую Организационную структуру в Приложении 2.

<sup>8</sup> См. Программу работ по содействию торговле в Приложении 3b.

<sup>9</sup> См. Техническое задание для КТС в Приложении 4.

## ПРИЛОЖЕНИЕ 1: РАМКИ ДИЗАЙНА И МОНИТОРИНГА

Резюме дизайна	Целевые показатели/индикаторы эффективности	Источники данных/механизмы отчетности	Допущения и риски
<p><b>Долгосрочное воздействие</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Устойчивый экономический рост и улучшенный уровень жизни в результате расширения международной и внутрирегиональной торговли</li> </ul>			
<p><b>Итоги</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Большой объем внутри-региональной и вне-региональной торговли, в силу экономии времени и затрат, как результат гармонизированных положений, процедур и стандартов по пересечению границы и улучшенной логистики</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Рост суммарной внутри-региональной торговли и эффективности торговой деятельности индивидуальных стран-членов ЦАРЭС</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Адекватные ресурсы</li> <li>Координация с международными институтами</li> <li>Стабильная глобальная экономика</li> <li>Приверженность правительств</li> </ul>
<p><b>Краткосрочные – среднесрочные задачи</b></p> <p><b>1. Таможенное сотрудничество</b></p> <p>Продвигать согласованное реформирование и модернизацию таможенных служб и служить в качестве регионального форума для решения вопросов, представляющие общие интересы</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Упрощение/гармонизация таможенных процедур и документации</li> <li>Гармонизирован грузовой манифест</li> <li>Присоединение к пересмотренной Киотской конвенции</li> <li>Автоматизация таможенных служб</li> <li>Система автоматизации внедрена (Кыргызская Республика, Таджикистан) и обновлена (Монголия)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Поддержка пилотных инициатив, включая: <ul style="list-style-type: none"> <li>- КНР и Казахстан</li> <li>- КНР и Монголия</li> </ul> </li> <li>Программа обучения по автоматизации таможенных служб</li> <li>Предоставление технической поддержки по обмену данными</li> </ul>	

Резюме дизайна	Целевые показатели/индикаторы эффективности	Источники данных/механизмы отчетности	Допущения и риски
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Обмен данными</li> <li>• Гармонизированы элементы данных для грузовых манифестов и таможенных деклараций</li> <li>• В двухстороннем порядке согласованы технические решения для обмена данными</li> <li>• Совместный таможенный контроль</li> <li>• Реализовано пилотное тестирование и расширено на другие страны</li>   <li>• Управление рисками, пост-таможенный аудит, оперативная таможенная деятельность</li> <li>• Внедрены и усовершенствованы практики управления рисками</li> <li>• Развитие регионального транзита</li> <li>• Присоединение КНР к Конвенции МДП</li> <li>• Подписаны и реализованы двухсторонние/ трехсторонние соглашения по транзиту</li> <li>• Рамки для таможенного сотрудничества</li> <li>• Подписаны и реализованы двухсторонние соглашения о взаимной административной помощи и таможенному сотрудничеству</li> </ul>	<p>участвующим странам</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Поддержка пилотного тестирования для: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Кыргызской Республики и Узбекистана</li> <li>- Таджикистана и Казахстана</li> </ul> </li> <li>• Поддержка двухсторонних инициатив, включая: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Казахстан и КНР</li> <li>- КНР и Монголия</li> <li>- Кыргызская Республика и Казахстан</li> </ul> </li>   <li>• Семинар по обмену опытом и подходам к гармонизации</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Обучение и наращивание потенциала</li> </ul>		

Резюме дизайна	Целевые показатели/индикаторы эффективности	Источники данных/механизмы отчетности	Допущения и риски
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Предоставлены тренинги таможенным ведомствам в обозначенных приоритетных областях</li> </ul>		
<p><b>2. Интегрированное содействие торговле</b> Поддержка интегрированному подходу к содействию торговле посредством межведомственного сотрудничества и партнерства с частным сектором</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Создать региональный механизм для интегрированного содействия торговле и усиления процесса Комитета таможенного сотрудничества ЦАРЭС</li> <li>• Создать национальные комитеты по транспорту и содействию торговле</li> <li>• Услуги «одной остановки» и «единого электронного окна»</li> <li>• Приоритетная поддержка содействию торговле для обозначенных транспортных/экономических коридоров ЦАРЭС</li> <li>• Двухсторонние инициативы по пилотной реализации интегрированного подхода по содействию торговле</li> <li>• Присоединение к международным конвенциям в поддержку интегрированного содействия торговле</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ежегодное заседание национальных совместных комитетов ЦАРЭС по транспорту и содействию торговле</li> <li>• Поддержка, совместно с ЭСКАТО, для создания и разработки программы работ</li> <li>• Семинар по «единому окну» (2008)</li> <li>• Расширение осуществляемых двухсторонних инициатив</li> <li>• Мониторинг и поддержка присоединению и реализации международных конвенций для (транспорта и) содействия торговле совместно с ККТС ЦАРЭС и ЭСКАТО</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Создать форум</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Гармонизация</li> </ul>	

Резюме дизайна	Целевые показатели/индикаторы эффективности	Источники данных/механизмы отчетности	Допущения и риски
	<p>технического уровня для ряда ведомств, вовлеченных в предоставление поддержки содействию торговле в регионе, с целью улучшения координации разработки моделей хорошей практики</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Управлять в целях получения результатов</li> <li>• Создать механизм мониторинга для измерения эффективности, включая обследования по времени/затратам/расстоянию, обследования пользователей и административные данные от национальных ведомств</li> </ul>	<p>программ поддержки</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Измерение прогресса</li> <li>• Основываться на работе ЭСКАТО, ВБ и других партнеров по развитию для создания контрольных показателей и измерения прогресса <ul style="list-style-type: none"> <li>- Фокус на мониторинге обозначенных коридоров ЦАРЭС</li> </ul> </li> </ul>	
<p>Содействовать развитию эффективной региональной индустрии логистики</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Обеспечить региональный форум с целью гармонизации и планирования развития логистики</li> <li>• Поддержка оценок торговой логистики на национальном уровне</li> <li>• Содействие и финансирование и партнерства между государственным и частным секторами</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Провести оценки в странах ЦАРЭС</li> <li>• Подготовка проектных предложений для включения в двухсторонние инвестиционные программы</li> </ul>	

ЦАРЭС = Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество, КТС = Комитет таможенного сотрудничества, ЭСКАТО = Экономическая и социальная комиссия ООН по Азиатскому и Тихоокеанскому региону, КНР = Китайская Народная Республика, МДП = Международные дорожные перевозки, СТ = Содействие торговле.

**ПРИЛОЖЕНИЕ 2: ЗАЯВЛЕНИЕ СЕДЬМОГО ЗАСЕДАНИЯ КОМИТЕТА  
ТАМОЖЕННОГО СОТРУДНИЧЕСТВА В РАМКАХ ПРОГРАММЫ  
ЦЕНТРАЛЬНОАЗИАТСКОГО РЕГИОНАЛЬНОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО  
СОТРУДНИЧЕСТВА (ЦАРЭС)**

8 – 9 сентября 2008 год, Иссык-Куль, Кыргызская Республика

**А. Введение**

1. Комитет таможенного сотрудничества (КТС) провел свое седьмое ежегодное заседание (Заседание) на Иссык-Куле, Кыргызская Республика, 8 – 9 сентября 2008 года с целью обзора прогресса, достигнутого со времени своего создания в 2002 году, а также для рассмотрения проекта совместной стратегии ЦАРЭС по транспорту и содействию торговле. Новая стратегия была представлена и одобрена Министрами ЦАРЭС на их ежегодном совещании в Душанбе, Таджикистан, в ноябре 2007 года.

2. Заседание собрало руководителей/заместителей руководителей и их представителей от таможенных администраций из Афганистана, Азербайджана, Казахстана, Кыргызской Республики, Монголии, Китайской Народной Республики (КНР), Таджикистана, Туркменистана и Узбекистана. Помимо участвующих стран ЦАРЭС в заседании активное участие принимали представители от международных и двухсторонних организаций, включая Германское техническое сотрудничество (ГТЦ), Организацию по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ), Европейскую экономическую комиссию Организации объединенных наций (ЕЭК ООН), Агентство США по международному развитию (ЮСАИД).

3. С целью содействия эффективным обсуждениям, разработанная программа Заседания фокусировалась на приоритетных областях таможенного сотрудничества в рамках структуры КТС, созданной со времени его создания в 2002 году. Эти области включают вопросы, связанные с (i) рационализацией и упрощением таможенных процедур, таких как гармонизация с международными стандартами, совместный таможенный контроль, и развитие регионального транзита; (ii) инвестициями, как в информационные, так и коммуникационные технологии (ИКТ), так и в наращивание потенциала человеческих ресурсов, а также обмен данными; и (iii) критически важными вопросами таможенной деятельности по содействию торговле, такие как управление рисками/пост-таможенный аудит, и таможенная оперативно-розыскная деятельность/предотвращение таможенных правонарушений. Заседание также обсудило пути усиления реализационного потенциала КТС с целью достижения результатов.

4. Помимо рассмотрения прогресса, достигнутого за последний год в приоритетных областях, и планирования новой деятельности таможенного сотрудничества, Заседание также заслушало презентацию Секретариата КТС о Совместной стратегии ЦАРЭС по транспорту и содействию торговле (СТСТ) и ее плану действий, обсудило и предложило организационную структуру, чтобы ЦАРЭС имело возможность осуществлять совместную деятельность в области транспорта и содействия торговле, в то же время, позволяя КТС фокусироваться на вопросах таможенного сотрудничества.

5. Заседание также заслушало презентацию г-на Марио Апостола из ЕЭКООН по вопросам, связанным с системами «единого окна» и гармонизации данных в соответствии с международными стандартами.

6. Участники Заседания выразили свою благодарность таможенной администрации Кыргызской Республики за теплый прием и за очень щедрое гостеприимство, а также за очень эффективную организацию заседания совместно с АБР, выступающим в качестве Секретариата КТС. Участники оценили вклад всех официальных таможенных лиц-членов КТС в форме очень информативных презентаций по различным вопросам, и презентацию ЕЗКООН по темам «единого окна» и гармонизации данных в соответствии с международными стандартами, которая была своевременной, учитывая то, что многие страны-члены КТС начинают процесс разработки «единого окна».

7. Заседание вновь подтвердило свою приверженность осуществлению ведущей роли в продвижении региональных инициатив по таможенному сотрудничеству посредством согласованных усилий в области реформирования и модернизации таможенных служб и углубления регионального сотрудничества, межведомственной координации и партнерства между государственным и частным секторами.

## **В. Прогресс и будущая программа работ в приоритетных областях**

8. Отмечается хороший уровень признания успешных факторов программы КТС. Они включают дух товарищества среди таможенных официальных лиц региона; современные и эффективные программы по наращиванию потенциала; и конкретные достижения посредством двухстороннего сотрудничества. При этом, на предыдущих заседаниях КТС также отмечалось, что все еще существуют возможности для улучшений, включая потребности в (i) более последовательном подходе во всех странах-членах КТС; (ii) усилении потенциала по реализации проектов; (iii) улучшении координации с другими ведомствами и заинтересованными сторонами, связанными с торговлей; и (iv) достижении конкретных результатов, в частности на многостороннем уровне.

9. Заседание с удовлетворением отметило прогресс, достигнутый со времени проведения шестого Заседания КТС, в частности по ранее обозначенным вопросам для усовершенствования. Заседание рекомендовало ряд инициатив, требующих региональных скоординированных усилий на уровне КТС, и обратилось с просьбой к АБР продолжать оказывать поддержку. Более подробное описание обсуждений приводится ниже:

### **1. Рационализация и упрощение таможенных процедур, совместный таможенный контроль и развитие регионального транзита**

10. Что касается упрощения и гармонизации таможенных процедур в соответствии с международными стандартами, большинство членов КТС приняли новые таможенные кодексы, которые соответствуют пересмотренной Киотской конвенции. Афганистан принял новый закон о таможене в прошлом году, который рационализировал 27 процедур. Узбекистан представил правительству проект нового Таможенного кодекса, который также соответствует пересмотренной Киотской конвенции. Значительный прогресс был отмечен в отношении деятельности по совместному таможенному контролю, в рамках которой реализуется ряд пилотных проектов, и проводится подготовка по большому количеству проектов между Казахстаном и КНР, Казахстаном и Кыргызской Республикой, и Монголией и КНР. В дополнение к постоянной работе по улучшению применения книжек МДП, также предлагается ряд инициатив, которые пройдут пилотное тестирование с целью облегчения регионального транзита, включая инициативы между Кыргызской Республикой и Таджикистаном, и между Кыргызской Республикой и Казахстаном.

Таможенная служба Казахстана разработала систему “сейф-пакетов”, которая внедряется в рамках пилотных проектов, осуществляемых с Кыргызской Республикой, и планируется реализация аналогичных проектов с КНР, Таджикистаном и Узбекистаном.

11. Существенный прогресс подтверждается в развитии схемы «единого окна» (ЕО) в ряде участвующих стран ЦАРЭС как часть усилий по упрощению и оптимизации всех государственных услуг и функций, связанных с торговлей. Правительства Кыргызской Республики и Монголии официально одобрили политические и организационные рамки, ведущие к развитию ЕО. Также был осуществлен значительный объем работы в Азербайджане и Казахстане. Другие страны-члены КТС также предприняли шаги в этой области, при этом ведущую роль в большей части работы осуществляли таможенные органы.

12. АБР предложил, чтобы было рассмотрено осуществление дальнейшей пилотной деятельности по совместному таможенному контролю на пунктах пересечения границы вдоль определенных транспортных и торговых коридоров ЦАРЭС, с имеющейся финансовой и технической поддержкой со стороны АБР. Заседание обратилось с просьбой к АБР продолжать оказывать поддержку для пилотных схем регионального транзита, которые будут включать мониторинг эффективности и определение контрольных показателей, с перспективой распространения успешных схем для более широкого применения в регионе. Заседание рекомендовало принять международные стандарты в разработке ЕО между странами КТС, с перспективой потенциальной разработки регионального соглашения по ЕО. Внедрение международных стандартов и использование лучших практик будет также облегчать оптимизацию данных и обмен информацией между членами ЦАРЭС. Заседание обратилось с просьбой к АБР продолжать оказывать поддержку в форме инвестиций и наращивания потенциала в процесс разработки ЕО.

## **2. Информационные и коммуникационные технологии, обмен данными и наращивание потенциала**

13. Заседание удовлетворено прогрессом в области развития ИКТ в ряде стран-членов КТС, в том числе: в Афганистане, где система ASYCUDA находится в полномасштабной эксплуатации в Кабуле, и вводится в эксплуатацию в крупнейших таможнях в других регионах Афганистана; в Кыргызской Республике, Монголии и Таджикистане, где проекты АБР по модернизации таможни осуществляются в соответствии с планами, и, по существу, стали неотъемлемой частью деятельности по ЕО в этих странах; а также в Узбекистане, где функции Единой автоматизированной информационной системы были расширены, и охватили связи с операторами транспорта и соответствующими министерствами и ведомствами. В отношении обмена данными, значительного прогресса достигли таможенные службы КНР и Казахстана в области анализа причин расхождения данных торговой статистики.

14. Таможенная служба КНР и АБР совместно спонсировали проведение двух учебных программ в Шанхайском таможенном колледже, результаты которых заслуживают одобрения. Таможня КНР отметила, что она будет и в дальнейшем продолжать осуществление этих программ с такой же периодичностью. Ближайшая из них, посвященная совместному таможенному контролю, будет проводиться в Гуанчжоу в феврале 2009 г. Учебный центр кыргызской таможни осуществляет хорошо проработанную программу подготовки инструкторов и поддерживает активные связи с Российской таможенной академией. В Баку, где, при поддержке ГТК Азербайджана,

действует региональный учебный центр Всемирной таможенной организации (ВТамО), проводятся многочисленные региональные и международные мероприятия.

15. Заседание признает важность наращивания потенциала таможенных служб региона, который необходим для достижения их целей. Заседание рекомендует провести для КТС обследование, при поддержке со стороны АБР, с целью (i) оценки потребностей в обучении не только таможенных служб, но также и более широкого круга заинтересованных сторон, вовлеченных в содействие торговле; (ii) определения имеющихся институциональных, финансовых и человеческих ресурсов, как на региональном (например, на уровне КТС и Института ЦАРЭС), так и на национальном (например, таможенные колледжи и учебные центры) уровнях; (iii) разработки стандартных учебных программ и специализированных программ обучения; (iv) выработки рекомендаций по общей структуре наращивания потенциала для содействия торговле, которая будет наилучшим образом сочетать имеющиеся ресурсы с выявленными потребностями в обучении. Заседание также рекомендовало создать общее информационное пространство для обмена информацией по имеющимся учебным программам и материалам, предлагаемым различными агентствами по развитию.

### **3. Управление рисками, пост-таможенный аудит, таможенная разведка/предупреждение таможенных правонарушений**

16. Во многих странах-участницах ЦАРЭС внедряется систематический подход к управлению рисками и пост-таможенному аудиту, в особенности в Азербайджане, Кыргызской Республике, Казахстане и Узбекистане. Большинство членов ЦАРЭС заключили двусторонние договора с соседними странами по обмену информацией для таможенной разведки и предупреждения таможенных правонарушений. Вместе с тем, наблюдаются трудности при обмене таможенными оперативными данными, в особенности, между странами СНГ и другими странами-членами. Имеется потребность в укреплении связей между таможенными органами и другими правоохранительными органами, как внутри стран, так и на региональном уровне.

17. Заседание обратилось к АБР с просьбой предоставить техническую помощь и финансовую поддержку в области предупреждения таможенных правонарушений. Поддержка будет предоставляться в форме специализированного обучения, улучшения структуры обмена таможенными оперативными данными и создания более четко организованного механизма координации с другими правоохранительными органами региона. Заседание рассмотрело предложение об официальном создании механизма связи под эгидой КТС для обмена и управления таможенными оперативными данными.

### **4. Укрепление реализационного потенциала КТС для достижения результатов**

18. По своей внутренней структуре КТС организован в форме двух рабочих групп, одной специализированной группы и четырех экспертных рабочих групп. Такая форма организации является эффективной для постановки задач и участия в дискуссиях. КТС вступает в стадию зрелости, когда он может реализовывать и брать на себя ответственность за осуществляемые им инициативы. Исходя из того факта, что Специализированная группа, которая должна начать пилотное тестирование по совместному таможенному контролю (под председательством Казахстана), функционирует удовлетворительно, на Заседании были обсуждены возможности

создания более целенаправленных специализированных групп в целях более эффективной реализации инициатив, более эффективного планирования бюджета финансовой поддержки и технической помощи. В настоящее время рассматривается создание специализированных групп, которые будут охватывать такие вопросы, как совместный таможенный контроль, региональный транзит, наращивание потенциала, продукты знаний, создание единого окна, а также, среди прочего, измерение и мониторинг эффективности<sup>10</sup>. Заседание предложило заинтересованным членам КТС представить свои предложения по созданию специализированных групп (например, задачи, масштаб проекта, затраты и план реализации) для их изучения другими членами КТС и Секретариатом КТС. Приоритет будет отдан предложениям, в которых содержатся вопросы двустороннего, многостороннего и регионального сотрудничества.

#### **5. Предлагаемая организационная структура для ЦАРЭС с целью осуществления совместной деятельности по содействию транспорту и торговле**

19. Заседание приняло решение, что КТС должен и в дальнейшем фокусировать внимание на вопросах регионального таможенного сотрудничества. Интегрированные функции по содействию торговле, предусматриваемые Планом действий СТСТ, должны осуществляться соответствующими национальными совместными комитетами по транспорту и содействию торговле, тогда как Региональный совместный координационный комитет ЦАРЭС по транспорту и содействию торговле, в котором будут представлены национальные комитеты, должен охватывать региональные вопросы<sup>11</sup>.

#### **С. Другие вопросы**

20. Заседание рассмотрело просьбу Секретариата ЦАРЭС о том, чтобы страной, которая будет выбрана для проведения последующих заседаний КТС, стала бы страна, выбранная для проведения Министерской конференции и Заседания высокопоставленных официальных лиц (ЗВОЛ). Это делается по соображениям обеспечения более эффективной координации с другими комитетами ЦАРЭС, а также по соображениям экономии затрат на проезд и проживание. Заседание предложило уточнить может ли КТС завершить первый раунд ротации членов КТС, прежде чем будет рассмотрен вопрос применения того же принципа ротации, который применяется Министерской конференцией и ЗВОЛ. В настоящее время Заседания КТС уже прошли в 7 странах-членах и последней принимающей стороной, в соответствии с порядком ротации, должен стать Таджикистан. Делегаты из Таджикистана попросили АБР прислать им формальное письмо относительно этого вопроса.

---

<sup>10</sup> См. предложение по увеличению количества специализированных групп в Приложении А

<sup>11</sup> См. предлагаемую структуру Регионального совместного координационного комитета ЦАРЭС по транспорту и содействию торговле в Приложении А.

**ПРИЛОЖЕНИЕ А**



**Предлагаемая организационная структура**



**ПРИЛОЖЕНИЕ 3а: ПРОГРАММА РАБОТ ПО СОТРУДНИЧЕСТВУ ТАМОЖЕННЫХ СЛУЖБ ЦАРЭС, 2007–08, 2009–2010**

Мероприятия	Обоснование	2007-2008	2009-2010
<b>Приоритетная область 1 – Упрощение / гармонизация таможенных процедур</b>			
<b>Согласование национальных правовых актов с международными стандартами</b>	Упрощение и гармонизация таможенных процедур в соответствии с международными стандартами является основополагающим требованием пересмотренной Киотской Конвенции	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Афганистан стал членом ВТамО; принял новый Закон о таможе в 2007 г. и оптимизировал 27 таможенных процедур</li> <li>– Монголия приняла Закон о таможе и Закон о таможенных тарифах в июле 2008 г.</li> <li>– Узбекистан представил проект нового Таможенного кодекса</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Казахстан вносит поправки в таможенное законодательство, чтобы позволить другим ведомствам передать таможе определенные функции, связанные с торговлей – 2009 г.</li> <li>– Законодательство Узбекистана должно быть принято в 2009 г.</li> </ul>
<b>Поддержка в форме консультаций и рекомендаций для пилотных инициатив (СТК)</b> – КНР и Казахстане – КНР и Монголии	КНР предложила программы, поддерживающие (а) гармонизацию грузовых манифестов; и (b) взаимное признание таможенной инспекции и пломб/печатей		
<b>Приоритетная область 2 – ИКТ для модернизации таможенных служб и обмена данными</b>			
<b>Деятельность по развитию ИКТ</b> – Электронная подача таможенных деклараций и других документов – Онлайн-платежи	Автоматизация таможенных систем облегчит обмен информацией и ускорит сроки обработки и перемещение транспорта через границы	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Афганистан внедрил ASYCUDA в Кабуле и открыл таможенный веб-сайт в 2008 г.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Афганистан устанвит ASYCUDA в основных таможенных домах</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>– Узбекистан расширил Единую автоматизированную информационную систему для обеспечения связи с транспортными</li> </ul>	

Мероприятия	Обоснование	2007-2008	2009-2010
		<p>операторами и другими ведомствами.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Проект АБР/Корейского АМС по модернизации таможенной службы Монголии инициирован в 2008 г. до 2010 г.</li> <li>– Казахстан автоматизировал каждый этап обработки на пунктах пересечения границы и инициировал межведомственный обмен данными (Операционный административный центр) 2008 г.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Проект АБР/Корейского АМС по модернизации таможенной службы Монголии будет осуществляться до 2010 г.</li> </ul>
<p><b>Семинары по изучению модели данных ВТамО</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Модель данных ВТамО была широко внедрена в ЦАРЭС как инструмент для стандартизации, гармонизации и сокращения требований по таможенным данным для улучшения перемещения потоков товаров через международные границы и сокращения затрат подсектора. Модель данных ВТамО включает другие инструменты стандартизации ВТамО (пересмотренная Киотская Конвенция, Руководство по ИКТ и Единое руководство по отправке грузов и Единый справочник по отправке грузов)</li> <li>– Обследование предложило рассмотреть возможности реализации Модели данных ВТамО и ее применимости в существующей таможенной практике в рамках ЦАРЭС,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Семинар по автоматизации таможен и применению ИКТ обсудил необходимость разработки общей платформы данных на основе модели данных ВТамО. Пекин, КНР, 23-25 мая, 2007 г.</li> </ul>	<p>Помощь в реализации рекомендаций ВТамО</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Программа работ для разработки Модели данных ЦАРЭС</li> </ul>

Мероприятия	Обоснование	2007-2008	2009-2010
	<p>проиллюстрировать практические примеры, которые дадут эмпирические свидетельства жизнеспособности Модели для административного управления таможенными службами, и в конечном итоге сформулировать возможность создания региональной модели данных.</p>		
<p><b>Единый административный документ и гармонизация данных</b> Основные темы включают</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Единый административный документ</li> <li>– Гармонизация данных и «единые окна» (международная лучшая практика, инструменты и процедуры)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– КТС подчеркнул необходимость дальнейшего фокуса на существующих приоритетных областях КТС посредством тренингов и форумов/семинаров знаний, в сотрудничестве с международными организациями и таможенными администрациями, которые поддерживают Программу.</li> <li>– Семинар собрал международные организации, такие как ВТамО, ЕЭКООН и ЕврАзЭС для обсуждения ключевых вопросов и процедур по ЕАД и гармонизации данных. Это также подтолкнет страны ЦАРЭС к инициированию разработки программы работы для создания и реализации ЕАД и гармонизации данных (например, «единое окно»).</li> </ul>	<p>Презентация ЕЭКООН по единому административному документу и гармонизации данных 9 сентября 2008 г.</p>	<p>–</p>
<p><b>Предоставление технической помощи участвующим странам по обмену данными</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Члены КТС обсудили создание электронной платформы для обмена электронными данными между таможенными администрациями и между экспортерами и импортерами для осуществления быстрого оформления и эффективного управления рисками. Необходимо будет провести изучение о реалистичности осуществления обмена электронными данными.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Встреча в СУАР между КНР и Казахстаном в июле 2008 г. относительно обмена данными по погрузочным листам</li> <li>– КНР и Кыргызская Республика встречались в феврале 2008 г., и КНР и Казахстан встречались в марте 2008 г. для обсуждения статистических</li> </ul>	<p>Изучение по осуществимости электронной платформы данных для ЦАРЭС</p>

Мероприятия	Обоснование	2007-2008	2009-2010
		методов	
<b>Заседания рабочих групп.</b> Работа с НСК и РСК для разработки плана работ по созданию единых окон и гармонизации данных	Системы единого окна (ЕО) упрощают и оптимизируют все государственные услуги и функции, связанные с торговлей, и, таким образом, содействуют потокам товаров через границы	•	Координация обработки грузов через национальное единое окно, 2010 г.
<b>Приоритетная область 3 – Управление рисками, пост-таможенный аудит, таможенная разведка, борьба с контрабандой наркотиков и другими таможенными правонарушениями</b>			
<b>Внедрение мер по управлению рисками в таможенные процедуры</b>	Режим пост-таможенного контроля /после выпуска на основе аудита также является требованием пересмотренной Киотской Конвенции. Если пост-таможенный аудит поддерживается эффективными системами и процедурами по управлению рисками, то он значительно сократит таможенный контроль на границах и позволит органам более эффективно распределять ограниченные ресурсы.	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Афганистан интегрировал модули управления рисками в ASYCUDA</li> <li>– Монголия установила рентгеновское оборудование на границах с КНР и Систему удаленного непосредственного ТВ контроля в Улан-Баторе в 2008 г.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Монголия устроит рентгеновское оборудование на границах с Россией в 2009 г.</li> </ul>
<b>Семинары/форумы по управлению рисками, пост-таможенному аудиту и оперативно-розыскной таможенной деятельности</b> Темы включают: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Международная лучшая практика по управлению рисками и пост-таможенному аудиту с фокусом на практических примерах, иллюстрирующих проблемы и решения</li> <li>• Демонстрация различных моделей оперативной</li> </ul>	Чтобы дополнить знания официальных лиц ЦАРЭС об управлении рисками и пост-таможенном аудите, стоит провести другой семинар по этим областям, но включая практические примеры того, как определенная страна/таможенная администрация разрешила конкретные проблемы, связанные с содействием торговле, используя эти методы. Помимо этого, семинар будет включать технические обсуждения по оперативной таможенной деятельности, в то же время, демонстрируя разные модели для возможной реализации в регионе ЦАРЭС.	<ul style="list-style-type: none"> <li>– АБР и Таможня Королевства Таиланд спонсировали семинар по «Решению задач в области управления рисками и пост-таможенного аудита» 7 – 9 февраля 2007 года, Бангкок</li> </ul>	

Мероприятия	Обоснование	2007-2008	2009-2010
<p>таможенной деятельности и практические примеры, иллюстрирующие проблемы и решения</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Встречи рабочих групп и дополнительные консультации, но связанные с темой семинара</li> </ul>			
<p><b>Поддержка для усиления структуры по обмену таможенными оперативными данными</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Механизм связи для оптимизации координации с другими правоохранительными ведомствами</li> <li>– Конкретное обучение для профилактики таможенных правонарушений</li> </ul>	<p>На своем 7-ом заседании КТС обратился с просьбой предоставить техническую помощь и финансовую поддержку в области предупреждения таможенных правонарушений. Поддержка будет предоставляться в форме специализированного обучения, улучшения структуры обмена таможенными оперативными данными и создания более четко организованного механизма координации с другими правоохранительными органами региона. Заседание рассмотрело предложение об официальном создании механизма связи под эгидой КТС для обмена и управления таможенными оперативными данными.</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>– Тренинг по профилактике таможенных правонарушений, 2009 г.</li> </ul>
<b>Приоритетная область 4 – Совместный таможенный контроль</b>			
<p><b>Пилотное тестирование мер по совместному таможенному контролю</b></p>	<p>Совместный таможенный контроль является первоначальным шагом к совместному ведомственному контролю и, в конечном итоге, к созданию систем «единого окна», которые позволят участникам ВЭД предоставлять информацию единственному органу для выполнения всех регулятивных требований к импорту/экспорту.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Первая фаза пилотного совместного таможенного контроля (гармонизированный погрузочный лист для автотранспорта) между КНР и Казахстаном инициирована в декабре 2007 г. в Дулате (КНР) и Калжат Дулаты (Казахстан)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Вторая фаза (признание результатов таможенной проверки другой стороны), и третья фаза пилота (совместная таможенная проверка) 2009-2010 гг.</li> <li>– Первая фаза пилотного</li> </ul>

Мероприятия	Обоснование	2007-2008	2009-2010
			совместного таможенного контроля между КНР и Монголией – Усовершенствование пограничных постов и совместная обработка на границе, 2009-2017 гг.
<b>Законодательные меры, допускающие проведение совместного таможенного контроля на границах</b>		– Новое таможенное законодательство Монголии (июль 2008 г.) позволяет заключать Соглашения о взаимном признании для целей совместного таможенного контроля. – “Положение по обеспечению совместного таможенного контроля на китайско-казахской границе” подписано в Пекине в августе 2007 г.	
<b>Полевые визиты в продвинутые районы пересечения границы с фокусированием на автоматизации таможенных служб и совместном таможенном контроле</b>	Чтобы дополнить теоретические знания, которые страны ЦАРЭС получили на этих семинарах, крайне важно, чтобы официальные лица таможенных служб ЦАРЭС осуществляли полевые визиты, чтобы приобрести опыт относительно того, как работают современные инструменты содействия торговле. Помимо этого, страны ЦАРЭС могут получить знания о практических проблемах, связанных с этими инструментами	– АБР и таможня Королевства Таиланд спонсировали семинар по реализации задач в области совместного таможенного	

Мероприятия	Обоснование	2007-2008	2009-2010
	содействия торговле.	контроля в феврале 2007 года.	
<b>Семинар по интегрированному управлению границами</b> Темы включают: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Юридические вопросы, связанные с подходом интегрированного управления границами</li> <li>• Международные лучшие практики, трудности и перспективы для ЦАРЭС</li> <li>• Встречи рабочих групп и дополнительные консультации, но связанные с темой семинара</li> </ul>	КТС запросил АБР предоставить помощь по поддержке обучения экспертов по развитию и реализации Интегрированного управления границами". Инициатива поможет странам ЦАРЭС достичь "открытых границ для торговли, туризма и других форм законного перемещения людей и товаров, но границ, которые охраняются и контролируются в связи с угрозами, создаваемыми нелегальной миграцией, торговлей людьми, деятельностью криминальных сетей и терроризмом". Это потребует участия всех ведомств, связанных с торговлей, таких как пограничная, карантинная службы, ведомства, связанные с обеспечением безопасности, и таможня, помимо прочих. Это также может усилить задачу АБР-ЕЗКООН-ЕврАзЭС по продвижению создания национального механизма «единого окна» в странах ЦАРЭС.		– Семинар по совместному таможенному контролю для всех членов ЦАРЭС, спонсорами которого выступают таможня КНР и АБР в 1 квартале 2009 г.
<b>Приоритетная область No. 5 — Развитие регионального транзита</b>			
<b>Помощь по присоединению и реализации МДП</b>	Присоединение к Конвенции МДП и эффективная работа МДП в ЦАРЭС – важные вопросы. Программа будет продолжать поддерживать развитие двухсторонних и региональных транзитных договоренностей.	– Все страны ЦАРЭС, за исключением КНР, являются подписавшими сторонами Конвенции МДП.	– Присоединение КНР к Конвенции МДП.
<b>Изучение эффективности системы «сейф-пакетов»</b>	На 6-ом Заседании КТС Казахстан предложил использовать систему «сейф-пакетов» для перемещения товаров через пункты пересечения границы с Кыргызской Республикой и Узбекистаном. Казахстан обратился с просьбой к АБР провести изучение и оказать поддержку пилотным тестам с Кыргызской Республикой и Узбекистаном	– Изучение, финансируемое АБР, проведено в 2007 и 2008 гг., оказало поддержку ограниченными пилотам в Кыргызской Республике.	
<b>Пилотное тестирование системы</b>		– Пилотное	– Расширение системы

Мероприятия	Обоснование	2007-2008	2009-2010
«сейф-пакетов» в Кыргызской Республике		тестирование на пограничном пункте в Ак-Жол (Кыргызская Республика) и Кордай (Казахстан) в 4 квартале 2008 г.	на другие кыргызские и казахские ППГ. – Пилотные тесты в других странах
Другие договоренности по региональному транзиту		– GPS в Кыргызской Республике – пилотное тестирование вдоль маршрута Торугарт – Нарын – Бишкек	– Упрощенные процедуры транзита, 2009 г.
<b>Обучение и наращивание потенциала</b>			
<p><b>Оценка потребностей в обучении и потенциала (ОПОП) и разработка рамок по наращиванию потенциала</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Оценка потребностей в обучении для таможенных служб и других связанных ведомств</li> <li>– Определение и оценка потенциала существующих таможенных учебных центров и ресурсов</li> <li>– Разработка стандартной учебной программы и подготовка специализированных учебных программ</li> <li>– Сформулировать рамки наращивания потенциала, которые бы соответствовали потребностям в обучении и ресурсам</li> </ul>	<p>КТС признает, что наращивание потенциала является важным, и рекомендовало проведение изучения при поддержке со стороны АБР, чтобы (i) оценить потребности в обучении не только для таможенных служб, но также и для более широкого диапазона заинтересованных сторон, вовлеченных в содействие торговле; (ii) определить имеющиеся институциональные, финансовые и человеческие ресурсы как на региональном (например, на уровне КТС и Института ЦАРЭС), так и национальном (например, таможенные колледжи и учебные центры) уровнях; (iii) разработать стандартную учебную программу и специальные программы; и (iv) рекомендовать основные принципы наращивания потенциала для содействия торговле, которые наилучшим образом соответствуют имеющимся ресурсам и выявленным потребностям в обучении. Также рекомендовано создание общего информационного пространства для обмена информацией по имеющимся учебным программам и материалам, предлагаемым различными партнерами по развитию.</p>		– ОПОП начнется в 1 квартале 2009 г.
<b>Совместно спонсируемые семинары и практических курсов</b>			

<b>Мероприятия</b>	<b>Обоснование</b>	<b>2007-2008</b>	<b>2009-2010</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Семинар в КНР (в любом месте) для высокопоставленных официальных лиц таможенных служб и один практический курс в Шанхайском таможенном колледже в год для официальных лиц таможенных служб среднего звена<sup>1</sup></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Члены КТС попросили АБР предоставить помощь, в сотрудничестве с таможенной Китая, в оказании поддержки в проведении одного семинара в Китае и одного практического курса в год в Шанхайском таможенном колледже для официальных лиц таможенных служб высокого и среднего уровня в течение последующих 2-3 лет.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Учебный курс для таможенных служб ЦАРЭС по борьбе с контрабандой, 19-29 ноября, 2007 г., Шанхай, КНР</li> <li>– Учебный курс для таможенных служб ЦАРЭС по тарифному регулированию, 3-12 июня, 2008 г.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Совместный таможенный контроль, Гуанжоу в феврале 2009 г.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Программа для серий семинаров будет включать вопросы политики, связанные с автоматизацией таможенных служб, интегрированным управлением границами, оформлением по принципу «единого окна» и проверкой грузов по принципу «одной остановки», пр., чтобы стимулировать участие других ведомств и заинтересованных сторон, связанных с торговлей.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Технологии таможенных проверок для Монголии, июнь 2008 г.</li> </ul>	

<sup>1</sup> Семинар (любые темы) в КНР предназначен для высокопоставленных официальных лиц таможенных служб ЦАРЭС для участия в дебатах по вопросам политики, концентрирующимся на инициативах по содействию торговле в рамках Программы ЦАРЭС по СТ. В то же время практический курс в Шанхайском таможенном колледже предназначен для таможенных официальных лиц среднего звена для рассмотрения технических и административных вопросов, связанных с программой.

ПРИЛОЖЕНИЕ 3б: ПРОГРАММА РАБОТ ПО ИНТЕГРИРОВАННОМУ СОДЕЙСТВИЮ ТОРГОВЛЕ ЦАРЭС, 2007–2008, 2009 – 2010

Мероприятия	Обоснование	2007–2008	2009–2010
<b>Разработка единого электронного окна</b>			
<p><b>Заседания Рабочих групп</b> по разработке плана работ по построению единых окон и гармонизации данных</p>	<p>Системы единого окна (ЕО) упрощают и оптимизируют все государственные услуги и функции, связанные с торговлей, и, таким образом, содействуют потоку товаров через границы</p>		<p>Координация оформления грузов через Национальное единое окно, 2010 г.</p>
<p><b>Поправки в законодательные акты для реализации систем единого окна</b></p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>– Кыргызская Республика утвердила концепцию ЕО и принято постановление Правительства для подготовки плана реализации.</li> <li>– Монголия создала рабочий комитет по ЕО</li> <li>– Афганистан разработал систему ЕО для оформления экспорта</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Казахстан создаст единый таможенный административный центр</li> </ul>
<p><b>Тренинги/семинары по развитию единого окна</b></p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>– Семинар по развитию ЕО для официальных лиц таможенных и торговых ведомств стран ЦАРЭС, 8-10 июля, 2008 г., Сингапур</li> </ul>	
<b>Поддержка Совместной стратегии по транспорту и содействию торговле</b>			
<p><b>Институциональная поддержка для транспорта и содействия торговле</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Создание национальных совместных комитетов по транспорту и содействию торговле (НСК) и</li> <li>– Регионального совместного комитета ЦАРЭС по транспорту и содействию торговле (РСК)</li> </ul>	<p>На 7-ом Заседании КТС, состоявшемся в Кыргызской Республике в сентябре 2008 г., принято решение о том, что КТС должен продолжать фокусироваться на вопросах регионального таможенного сотрудничества, чтобы не распылить свою эффективность. Интегрированный мандат по содействию торговле, предусмотренный СТСТ, должны взять на себя соответствующие национальные</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Формулирование технического задания для национальных комитетов и регионального комитета.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Создание НСК</li> <li>– Заседания НСК и семинары по разработке национальных планов действий 1 и 2 кварталы 2009 г.</li> <li>– Первое заседание РСК, 3 квартал 2009 г. совместно с</li> </ul>
совместные комитеты по транспорту и			

Мероприятия	Обоснование	2007–2008	2009–2010
Диалоги и заседания с ассоциациями грузовых экспедиторов и другими группами частного сектора для обсуждения создания возможных федераций/союзов грузовых экспедиторов и других группировок	содействию торговле, и Региональным совместным комитетом ЦАРЭС по транспорту и содействию торговле, который будет включать представителей от национальных комитетов, и который должен охватывать региональные вопросы		проведением заседания КТС  – Страновые консультации с частным сектором (например, ассоциации грузовых экспедиторов, торгово-промышленные палаты, транспортные группы) – Региональные консультации с региональными группировками частных организаций
<b>Скоординированное развитие вдоль приоритетных коридоров</b>	– Новая региональная стратегия по содействию торговле намеревается фокусировать усилия по содействию торговле на обозначенных приоритетных транспортных коридорах ЦАРЭС.		– Инфраструктура на пунктах пересечения границы (ППГ) и инвестиции – осуществление до 2017 г. – Улучшение условий и процессов на ППГ 2009-2015 гг.
<b>Семинар/форум по развитию 6 коридоров ЦАРЭС</b> Темы включают: • Презентацию результатов обследования по ППГ вдоль 6 коридоров ЦАРЭС • Презентацию результатов изучения по использованию системы “сейф-пакетов” вдоль шести коридоров ЦАРЭС • Обмен опытом в рамках МДП и	– На сегодняшний день уже достаточно легко предоставляется ограниченная информация по текущему статусу пунктов пересечения границ, включая их текущий объем движения, помехи на пунктах пересечения границы, а также экономическую и финансовую устойчивость инфраструктуры, менеджмента и технологий, используемых на этих ППГ. – Всестороннее обследование этих ППГ		

Мероприятия	Обоснование	2007–2008	2009–2010
<p>гармонизацию подходов</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Встречи рабочих групп и дополнительные консультации, но связанные с темой семинара</li> </ul>	<p>обеспечит эту очень важную информацию для стран ЦАРЭС с целью определения необходимых интервенций, чтобы сделать эти ППГ более эффективными для региональной торговли и транзита, таким образом, в конечном итоге, увеличивая жизнестойкость шести коридоров ЦАРЭС.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Семинар/форум по этим областям соберет официальных лиц ЦАРЭС, работающих над содействием торговле, чтобы обсудить и сформулировать общую программу работ, основанную на результатах обследований.</li> </ul>		
<b>Развитие торговой логистики</b>			
<b>Проведение изучений по торговой логистике во всех странах ЦАРЭС</b>	<p>Часть нового проекта Стратегии по содействию торговле – это оказание поддержки оценке логистики и планированию с фокусом на шести коридорах ЦАРЭС.</p> <p>Все участвующие страны ЦАРЭС завершили свои изучения по торговой логистике, за исключением Афганистана, где дорабатывается отчет. В сентябре 2008 г. проведено интеграционное заседание, чтобы представить ключевые выводы и рекомендации этих изучений странам ЦАРЭС, что поможет им в их усилиях по разработке интегрированного подхода к содействию торговле и развитию логистики.</p>	<p>Изучения по всем странам проведены и дорабатываются</p> <p>Семинар по развитию торговой логистики, в Баку, Азербайджан, 23 апреля, 2008 г.</p> <p>Семинар по развитию торговой логистики, Ташкент, Узбекистан, 2-4 сентября, 2008 г.</p>	<p>Ежегодный семинар-заседание в Бали, ИНДО</p>
<b>Семинары и практические занятия по анализу статуса торговой логистики в странах ЦАРЭС и определению барьеров для развития торговой логистики</b>			
<b>Развитие и модернизация центров логистики в регионе</b>	<p>Услуги торговой логистики очень важны для эффективного перемещения товаров и</p>	<p>– Развитие логистики и наращивание</p>	

Мероприятия	Обоснование	2007–2008	2009–2010
	пассажиров. Продвижение развития торговой логистики является одним из 3 компонентов новой СТСТ.	потенциала в СУАР, осуществляется до 2008 г.	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>– Развитие Глобального центра логистики Хоргас, осуществляется до 2010 г.</li> <li>– Развитие региональной логистики, 2008-2009 гг.</li> <li>– Центры логистики и ж/д мульти-модальные центры, 2008-2010 гг.</li> </ul>	
<b>Измерение и мониторинг эффективности коридоров</b>			
<p><b>Семинар/тренинг по инструментам и методикам для анализа таможенных процессов и процедур</b> Темы включают:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Методика «времени/затрат-расстояния» ЭСКАТО ООН</li> <li>• Обследование ВТамО по времени выпуска</li> <li>• Оценка эффективности торговой логистики</li> </ul>	<p>Компонент по интегрированному содействию торговле будет внедрять подход, основанный на результатах, с целью мониторинга времени и затрат, связанных с проездом по приоритетным коридорам, и усилит взаимодействие как с международными техническими агентствами, так и с региональными организациями. Для осуществления этого существенно важна координация не только с другими секторными комитетами в рамках ЦАРЭС, но также и с другими региональными механизмами сотрудничества, имеющими схожие программы и подход, включая ЭСКАТО ООН и ВТамО. Использование обследования ЭСКАТО ООН, также известного как “Методика времени/затрат-расстояния”, на 6 определенных экономических коридорах ЦАРЭС, является важным для определения и выделения узких мест вдоль коридоров. С другой стороны, “Обследование времени выпуска” ВТамО позволяет таможенным службам определить проблемные области</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Измерение и мониторинг эффективности, Баку, апрель 2008 г.</li> <li>– Измерение эффективности и Методика ЭСКАТО ООН по времени - затратам-расстоянию, Ташкент, Узбекистан, 2-4 сентября, 2008 г.</li> <li>– Мониторинг и отчетность по эффективности коридоров, 2008-2011 гг.</li> <li>– Эксперты будут направлены на места в 4 квартале 2008 г.</li> </ul>	

Мероприятия	Обоснование	2007–2008	2009–2010
	в процессе оформления, чтобы предпринять корректирующие действия для улучшения эффективности.		
<p><b>Мониторинг и измерение эффективности (МИЭ) вдоль приоритетных коридоров</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Координация с национальными ассоциациями грузовых экспедиторов</li> <li>– Тренинг для специалистов по сбору данных</li> <li>– Сбор и анализ данных</li> </ul>			Поэтапная реализация МИЭ в 2009 г.
<b>Усиление механизмов сотрудничества и потенциала по реализации</b>			
<p><b>Наращивание потенциала в области содействия торговле</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Участники включают высокопоставленных официальных лиц по содействию торговле из участвующих стран ЦАРЭС и донорских агентств</li> </ul> <p>Темы включают:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Содействие синергии между программами работ комитетов ЦАРЭС по содействию торговле и транспортного сектора</li> <li>• Возможное сотрудничество между донорскими агентствами в регионе ЦАРЭС по содействию торговле</li> </ul> <p><b>Наращивание потенциала для новых членов национальных комитетов и регионального комитета по транспорту и содействию торговле</b></p>	<p>Одна из задач новой стратегии по содействию торговле – расширение партнерства между ЦАРЭС, многосторонними институтами (МИ), и ключевыми международными агентствами, поддерживающими таможенные реформы, содействие торговле и развитие логистики в регионе, а также расширение межведомственной координации среди тех ведомств, которые связаны с содействием торговле, выходя за рамки таможенных администраций.. Семинар ЦАРЭС по технической помощи и наращиванию потенциала в области содействия торговли включит эти институты для участия в программе по содействию торговле, тем самым создавая новые партнерства в регионе ЦАРЭС для решения более широких вопросов содействия торговле. Разработка и реализация стандартных курсов по содействию торговле в координации с Институтом ЦАРЭС для усиления потенциала различных ведомств по реализации и координации, включая частный сектор, вовлеченных в содействие торговле, будет очень важна для</p>		Семинар по механизмам сотрудничества с партнерами по развитию, 2009 г.

Мероприятия	Обоснование	2007–2008	2009–2010
	разработки механизмов координации, которые будут комплексно решать сложные и взаимосвязанные вопросы, которые препятствуют торговым потокам в регионе.		
<b>Совместно спонсируемые семинары и учебные курсы</b> Серии семинаров с Сингапурским международным предприятием (IES) по развитию единого окна, специальной экономической зоне, пр.		Практический семинар по развитию единого окна	Семинар по развитию специальной экономической зоны

ППГ = пункт пересечения границы, ЦАРЭС = Центральноеазиатское региональное экономическое сотрудничество, КТС = Комитет таможенного сотрудничества, ИКТ = информационно-коммуникационные технологии, МИ = многосторонние институты, ЕАД = Единый административный документ, ЗВОЛ = Заседание высокопоставленных официальных лиц, ЕврАзЭС = Евразийское экономическое сообщество, ЕЭКООН = Европейская экономическая комиссия ООН, ЭСКАТО ООН = Экономическая и социальная комиссия ООН по Азиатскому и Тихоокеанскому региону, ВТамО = Всемирная таможенная организация.

## ПРИЛОЖЕНИЕ 4: ТЕХНИЧЕСКОЕ ЗАДАНИЕ - КОМИТЕТ ТАМОЖЕННОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

### A. Исходная информация

1. Комитет таможенного сотрудничества ЦАРЭС (КТС) был создан в январе 2002 года и одобрен Министерской конференцией по Центральноазиатскому региональному экономическому сотрудничеству, проведенной Азиатским банком развития. Комитет получил мандат по содействию сотрудничеству между таможенными организациями стран ЦАРЭС. КТС осуществил значительные достижения в области двухстороннего сотрудничества и модернизации таможенных служб конкретных стран, и добился успеха в создании среды доверия и сотрудничества между таможенными службами участвующих стран.

### B. Задачи

2. КТС преследует цель продвижения региональных инициатив по содействию торговле посредством согласованного реформирования и модернизации таможенных служб, усиления межведомственного сотрудничества и расширенного партнерства с частным сектором с целью устранения торговых и других барьеров на пути развития. КТС будет также служить в качестве регионального форума для рассмотрения вопросов, представляющих общий интерес, имеющих отношение к таможенному сотрудничеству и содействию торговле.

### C. Участие

3. В настоящее время в состав КТС входят руководители и заместители руководителей таможенных организаций стран ЦАРЭС, а именно: Афганистана, Азербайджана, Китайской Народной Республики, Казахстана, Кыргызской Республики, Монголии, Таджикистана и Узбекистана. Туркменистан также участвует в деятельности КТС в качестве наблюдателя ЦАРЭС.

### D. Объем работ

4. Основные области работы для КТС включают:

- (i) **Согласованное реформирование и модернизация таможенных служб.** Непрерывное фокусирование на приоритетных областях <sup>1</sup> и систематическом подходе при дополнении работы таможенных служб стран-членов по упрощению и гармонизации, а также на усилиях по модернизации, посредством продвижения двухсторонних соглашений и инициатив сотрудничества.

---

<sup>1</sup> Приоритетные области КТС: (а) упрощение/гармонизация таможенных процедур и документации; (b) ИКТ для модернизации таможенных служб и обмена данными; (c) развитие регионального транзита; (d) управление рисками и пост-таможенный аудит; (e) совместный таможенный контроль; (f) рамки для таможенного сотрудничества; и (g) обучение и наращивание потенциала

- (ii) **Схемы «единого окна».** Продвижение инициатив, ведущих к межведомственной координации и развитию схем «единого окна» и партнерства с бизнес сообществом; и
- (iii) **Наращивание потенциала.** Обучение и форумы/семинары знаний, в сотрудничестве с международными и таможенными организациями, осуществляющими деятельность в регионе.

#### **Е. Подробные задания**

- (i) Координировать, содействовать и поддерживать работу стран-членов по реформированию и модернизации таможенных служб, включая двухсторонние соглашения и инициативы по региональному сотрудничеству;
- (ii) Направлять и осуществлять надзор за реализацией компонента таможенного сотрудничества по новой стратегии/плану действий по содействию торговле. Регулярно рассматривать прогресс осуществляемой работы и формулировать рекомендации в области политик для представления на рассмотрение своих соответствующих правительств;
- (iii) Служить в качестве регионального форума, чтобы поднимать, обсуждать и решать вопросы, вызывающие взаимный интерес, относительно барьеров в торговле и на пути развития;
- (iv) Осуществлять координацию с другими секторными комитетами, такими как Координационный комитет транспортного сектора и Координационный комитет по торговой политике, и с региональными механизмами сотрудничества, такими как Шанхайская организация сотрудничества, Евразийское экономическое сообщество, совместный координационный комитет по транспорту и содействию торговле и другие;
- (v) Стимулировать участие и вовлечение союзнических партнеров по развитию, многосторонних агентств развития и частного сектора в реализацию целей программы по таможенному сотрудничеству и содействию торговле, и способствовать взаимодействию между комитетами и сотрудничеству в рамках ЦАРЭС;
- (vi) Осуществлять надзор и анализ проводимых исследований, которые поддерживают эффективную и результативную реализацию плана работ по таможенному сотрудничеству;
- (vii) Осуществлять надзор за разработкой и осуществлять программы по наращиванию потенциала (тренинги, семинары и обмен знаниями) с целью усиления способностей по реализации таможенных организаций.

## **ПРИЛОЖЕНИЕ 5: ПРОЕКТ ТЕХНИЧЕСКОГО ЗАДАНИЯ – СОВМЕСТНЫЕ КООРДИНАЦИОННЫЕ КОМИТЕТЫ ПО ТРАНСПОРТУ И СОДЕЙСТВИЮ ТОРГОВЛЕ**

### **А. Исходная информация**

1. Признавая необходимость расширения внутренней и внешней региональной торговли для стимулирования инвестиций и экономического роста в Центральной Азии, Азиатский банк развития (АБР) активно поддерживает региональный и скоординированный подход к развитию транспортного сектора и содействию торговле в регионе. Изначально усилия по развитию в этих областях иницировались двумя отдельными и четко различимыми комитетами, реализующими отдельные стратегии – Комитетом таможенного сотрудничества (КТС), который добился значительных достижений в двухстороннем сотрудничестве и в области модернизации таможенных служб в конкретных странах, и имел успех в создании среды доверия и сотрудничества между таможенными службами участвующих стран; и Координационным комитетом транспортного сектора, который поддерживает политику стран ЦАРЭС с целью обеспечения безопасных, взаимосвязанных, эффективных, результативных и полностью интегрированных транспортных операций и инфраструктуры. В сентябре 2007 года на Заседании высокопоставленных официальных лиц (ЗВОЛ) по Центральноазиатскому региональному экономическому сотрудничеству (ЦАРЭС) в Маниле было достигнуто согласие, что две стратегии будут интегрированы. Стратегия по транспорту и содействию торговле (СТСТ) была одобрена Министерской конференцией ЦАРЭС, проведенной в ноябре 2007 года в Душанбе, Таджикистан.

2. Ключевые элементы СТСТ включают скоординированные усовершенствования транспортной инфраструктуры и логистики, и содействие торговле, включая гармонизированные международные положения, процедуры и стандарты вдоль шести приоритетных коридоров, которые были определены на основе общего набора критериев. Реализация СТСТ требует вовлечения ряда национальных ведомств, как государственных, так и частных, которые осуществляют деятельность в секторах торговли и транспорта. План действий для реализации СТСТ предлагает официально создать национальный совместный координационный комитет по транспорту и содействию торговле (национальный совместный комитет, или НСК) в каждой стране ЦАРЭС, в состав которого входят представители координационных механизмов по содействию торговле национального уровня. На региональном уровне, общее лидерство для СТСТ может обеспечиваться Региональным совместным координационным комитетом по транспорту и содействию торговле (РСК), в состав которого будут входить представители от соответствующих НСК. КТС и Координационный комитет по транспортному сектору (ККТС) должны осуществлять активную координацию с РСК.

### **А. Национальный Совместный координационный комитет по транспорту и содействию торговле (НСК)**

#### **Задачи:**

3. Основная задача НСК заключается в продвижении развития транспорта и интегрированных усилий по содействию торговле на национальном уровне посредством углубленного межведомственного взаимодействия и усиленного партнерства между государственным и частным секторами с целью решения более широких вопросов транспорта и содействия торговле. НСК будет также активно поощрять вовлечение

других секторных комитетов для содействия взаимодействию между комитетами и сотрудничеству в рамках региона.

#### **Участие:**

4. НСК будет включать представителей всех государственных ведомств, ответственных за транспорт, торговлю и деятельность, связанную с пересечением границ (например, Министерство транспорта, Министерство торговли, Министерство экономики, таможенная, карантинная, санитарная и фито-санитарная службы, органы по стандартам продуктов, безопасности и иммиграции) и ассоциаций грузовых экспедиторов и поставщиков услуг логистики.

#### **Объем работ:**

Основные области работы для НСК включают:

- (i) Координация различной деятельности всех ведомств, вовлеченных в развитие транспортного сектора и содействие торговле с целью разработки и реализации интегрированного национального плана по транспорту и содействию торговле в соответствии с утвержденным Планом действий для реализации СТСТ;
- (ii) Консультации национальным правительствам по присоединению к международным конвенциям, связанным с торговлей и транспортом; и
- (iii) Координация с международными и многосторонними организациями для мобилизации ресурсов и продвижению инвестиций и финансирования для различных программ, определенных в плане действий.

#### **Подробные задания:**

- (i) Проведение консультаций, практических семинаров и диалогов по вопросам политики, чтобы:
  - Осуществить обзор и оценку всех осуществляемых и предлагаемых программ, проектов и деятельности, связанных с транспортом и содействием торговле по отношению к определенным приоритетным коридорам;
  - Определить роли и распределить обязанности различных вовлеченных ведомств из государственного и частного секторов; и
  - Разработать национальный интегрированный план действий по транспорту и содействию торговле с измеряемыми результатами и временными рамками;
- (ii) Осуществление мониторинга реализации плана действий и принятие необходимых мер для устранения выявленных препятствий и вопросов;
- (iii) Осуществление надзора и обзора проводимых исследований, которые поддерживают эффективную и результативную реализацию плана действий, включая проведение обследований для определения контрольных показателей (например, измерение и мониторинг эффективности

коридоров), определение недостатков и обеспечение основы для принятия решений в области политики и по вопросам реализации;

- (iv) Осуществление надзора за разработкой и проведением программ по наращиванию потенциала (тренинги, семинары и обмен знаниями) с целью усиления потенциала по реализации вовлеченных ведомств;
- (v) Координация национальных позиций при ведении переговоров по соглашениям по содействию торговле/транспорту;
- (vi) Определение, предложение и реализация требуемых изменений в торговых и транспортных политиках и международных соглашениях;
- (vii) Содействие применению ИКТ в области содействия торговле/транспорту;
- (viii) Продвижение внедрения лучших практик в области транспорта и содействия торговле;
- (ix) Распространение информации предприятиям об изменениях правил, процедур и документации, связанных с пограничным контролем;
- (x) Служить в качестве национального координатора для международных программ /помощи;
- (xi) Представление отчета Региональному совместному координационному комитету по транспорту и содействию торговле по статусу национального плана действий; и
- (xii) Периодическое обновление плана действий.

## **В. Региональный совместный координационный комитет по транспорту и содействию торговле**

### **Задачи:**

5. Основная задача Регионального совместного координационного комитета ЦАРЭС по транспорту и содействию торговле (РСК) – обеспечивать региональное лидерство в реализации СТСТ и его Плана действий. РСК будет служить в качестве регионального форума, чтобы поднимать, обсуждать и решать вопросы, вызывающие взаимный интерес, относительно барьеров в торговле и развитии.

### **Участие**

6. В состав РСК будут входить представители от национальных комитетов по транспорту и содействию торговле и представители региональных группировок, таких как союзы или федерации национальных грузовых экспедиторов или транспортные группы.

**Объем работы**

- (i) Осуществлять координацию с другими секторными комитетами, такими как Комитет таможенного сотрудничества, Координационный комитет по транспорту, и Координационный комитет по торговой политике, и с региональными механизмами сотрудничества, такими как Шанхайская организация сотрудничества, Евразийское экономическое сообщество и другие в процессе реализации СТСТ;
- (ii) Стимулировать участие и вовлечение союзнических партнеров по развитию, многосторонних агентств развития и частного сектора, и способствовать взаимодействию между комитетами и сотрудничеству в рамках ЦАРЭС;
- (iii) Поощрять организацию дополнительных региональных группировок, таких как Союз национальных ассоциаций грузовых экспедиторов (СНАГЭ) и других групп в области интегрированного содействия транспорту и торговле, чтобы содействовать развитию эффективной региональной индустрии торговой логистики;
- (iv) Осуществлять поддержку реализации национальных стратегий и планов действий по транспорту и содействию торговле; и
- (v) В тесном сотрудничестве с Комитетом таможенного сотрудничества ЦАРЭС и Координационным комитетом транспортного сектора: (a) содействовать созданию регионального форума для гармонизации и планирования развития логистики; (b) оказывать поддержку оценкам торговой логистики на национальном уровне; и (c) содействовать финансированию ключевых инвестиций, включая партнерства между государственным и частным секторами.

## ПРИЛОЖЕНИЕ 6: КОРИДОРЫ ЦАРЭС: ИЗМЕРЕНИЕ И МОНИТОРИНГ ЭФФЕКТИВНОСТИ

### I. Введение

1. Стратегия по транспорту и содействию торговле Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) (далее Стратегия) и его План действий сосредоточены на развитии шести коридоров ЦАРЭС, которые будут содействовать транспорту и торговле в рамках и через регион ЦАРЭС и обеспечивать важные связи между быстро развивающимися мировыми рынками вокруг региона ЦАРЭС. Этими коридорами являются:

ЦАРЭС 1: Европа–Восточная Азия (КАЗ, КЫР, СУАР)

ЦАРЭС 2: Средиземноморье–Восточная Азия (АЗЕ, КАЗ, КЫР, ТАД, УЗБ, СУАР)

ЦАРЭС 3: Российская Федерация–Ближний Восток и Южная Азия (АФГ, КАЗ, КЫР, ТАД, УЗБ)

ЦАРЭС 4: Российская Федерация–Восточная Азия (МОН, АРВМ, СУАР)

ЦАРЭС 5: Восточная Азия–Ближний Восток and Южная Азия- (АФГ, КЫР, ТАД, СУАР)

ЦАРЭС 6: Европа–Ближний Восток и Южная Азия (АФГ, КАЗ, ТАД, УЗБ)

АФГ=Афганистан, АЗЕ=Азербайджан, КАЗ=Казахстан, КЫР=Кыргызская Республика, АРВМ=Автономный район Внутренняя Монголия, МОН=Монголия, ТАД=Таджикистан, УЗБ=Узбекистан, СУАР=Синьцзян-уйгурский автономный район.

2. В той же стратегии и плане действий также требовалось, чтобы периодически проводились измерение и мониторинг эффективности, чтобы определить текущую ситуацию по всем соединениям и узловым пунктам каждого коридора ЦАРЭС, выявить слабые места и определить направления действий для разрешения таких проблем. Для ЦАРЭС рассматривалось три метода измерения и мониторинга показателей эффективности, каждый из которых направлен на определенный компонент коридора. Метод анализа времени/затрат-расстояния будет предусматривать сбор данных по времени и затратам, связанным с процессами транзитного транспорта для выявления препятствий вдоль определенного маршрута, изучая подробную разбивку затрат и времени на каждом участке такого маршрута. По собранным данным будет предусмотрена дальнейшая работа с использованием анализа Времени выпуска для оценки правового и регуляторного компонента и/или Индекса эффективности логистики, чтобы дать оценку эффективности логистических услуг.

### II. Индикаторы/показатели эффективности

3. При разработке показателей эффективности и механизмов мониторинга, отмечается, что эксплуатация или функционирование коридора связаны с: (i) физической инфраструктурой, (ii) правовой основой, регулирующей торговлю и оказание торговых услуг, также как и межправительственные договора или международных соглашения, (iii) логистическими услугами, которые вводят в действие политики и программы по управлению и контролированию потоков и хранения товаров с пунктов происхождения до пунктов потребления.

4. Индикаторы эффективности представляют собой количественную и периодическую оценку процесса (в данном случае движение товаров), которые помогают определить и измерить прогресс в достижении поставленной цели. Они отражают эффективность или качество компонентов коридора по отдельности или в сочетании. Важно, чтобы индикаторы были сопоставимыми по всем маршрутам, видам транспорта, остановкам, пограничным постам и узлам или сегментами между остановками.

5. Затраты состоят из платежей плюс любые повреждения или утрата напрямую связанные с перемещением товаров и транспортных средств.

6. Время означает количество времени, затрачиваемое на перемещение товара от начала до конца маршрута, включая задержки из-за пробок или качества обслуживания.

7. Двумя дополнительными параметрами являются надежность и гибкость. Надежность связана с колебаниями транзитного времени, затрачиваемое на определенное сочетание услуг и пары происхождения - назначения. Чем выше вариативность, тем труднее предсказать фактическое транзитное время, и в свою очередь, скоординировать последовательные действия в цепи поставок, что влияет на среднее количество времени на цикл выполнения заказа и ведет к нагромождению прибытий и отправок. Гибкость относится к различным сочетаниям стоимости, времени и надежности, которые позволяют поставщикам отвечать меняющимся потребностям потребителей.

### **III. Методы мониторинга эффективности**

#### **A. Методология анализа времени/затрат – расстояния**

8. «Метод анализа времени/затрат – расстояния ЭСКАТО» является графическим изображением данных затрат и времени, связанных с транспортными процедурами. Цель модели состоит в том, чтобы выявить недостатки и изолировать узкие места вдоль определенного маршрута, изучая характеристики затрат и времени каждого участка вдоль маршрута. Методология позволяет лицам, принимающим решения,

- Анализировать факторы, которые воздействуют на затраты и время, требуемые для транспортировки товаров, используя определенные маршруты;
- Сравнивать—по истечении периода времени—изменения в затратах и/или времени, требуемых для транспортировки товаров на определенном маршруте;
- Сравнить и оценить конкурирующие виды транспорта, действующие на одном и том же маршруте;
- Рассмотреть альтернативные транзитные маршруты.

9. Вся методология размещена на одном файле в формате Excel. У методологии две части – Вопросник (Части А и В) и Анализ, состоящий из диаграмм, которые создаются автоматически по мере заполнения вопросников.

#### **Часть А – Общие вопросы**

- *Дата заполнения вопросника:* Введите фактическую дату

- *Описание маршрута:* Если анализируемый маршрут не представлен, введите подробную информацию, начиная с места отправки по главным городам маршрута, количество мест соединений или магистралей до конечного пункта назначения.
- *Товары:* Введите тип перевозимых товаров (т.е. один тип товара или несколько типов товаров)
- *Количество:* Введите количество перевозимых товаров. (Если товары нескольких типов, пожалуйста, укажите количество по типам товаров.)
- *Гражданство водителя» и «Страна регистрации транспортного средства»* относятся только к дорожному транспорту. В случае использования нескольких видов транспорта по маршруту, пожалуйста, укажите гражданство всех участвующих водителей и транспортных средств.
- *«Фактическая дата начала транспортировки» и «Фактическая дата доставки товаров»* относятся к датам, когда транспорт физически покидает место отправки, и когда товары физически прибывают к своему месту назначения.
- *«Была ли транспортировка выполнена по международной транзитной системе (н-р, TIR, NCTS)?»:* Дайте ответ «да» или «нет». Пожалуйста, также укажите, какая международная транзитная система была применена.
- *Общее расстояние маршрута:* Не требуется введение данных, так как значение автоматически подсчитывается как сумма расстояний отдельных участков маршрута (на основе данных Части В).

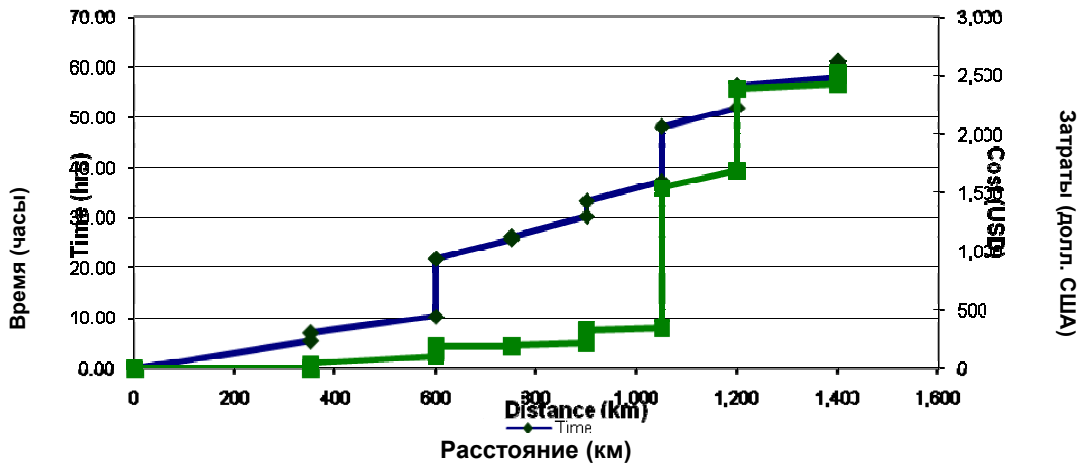
### **Часть В – Маршрут**

- *Место отправки:* Укажите название города и название страны.
- *Вид транспорта:* Выберите из раскрывающегося меню, если вид используемого транспорта «дорожный», «железнодорожный» или «пароходный».
- *Расстояние до следующей остановки:* Это расстояние (в километрах) от места отправки до первой остановки по маршруту.
- *Продолжительность пути:* она относится к продолжительности проезда–время, затрачиваемое на поездку от места отправки до первой остановки. Пожалуйста, укажите часы и минуты.
- *Затраты на часть пути:* Затраты на часть пути (или каждый участок общего пути) относятся к затратам на определенную часть пути. Пожалуйста, введите затраты, связанные с транспортом по маршруту, на определенном участке, исключая затраты на остановках.
- Повторяйте шаги по мере необходимости для представления информации по всему маршруту, включая все остановки.
- *Место следующей остановки:* Введите название места (например, город или село, соединения или км автодороги) и страны.
- *Причина остановки:* Выберите самую подходящую причину из раскрывающегося меню. (К «Промежуточной остановке» относятся все остановки, кроме места отправки, пересечений границ и конечного назначения.)
- *Описание остановки:* Дайте краткое описание отдельных видов деятельности на остановке, включая продолжительность и связанные с ней затраты.
- *Описание действий:* Представьте дополнительную подходящую информацию.

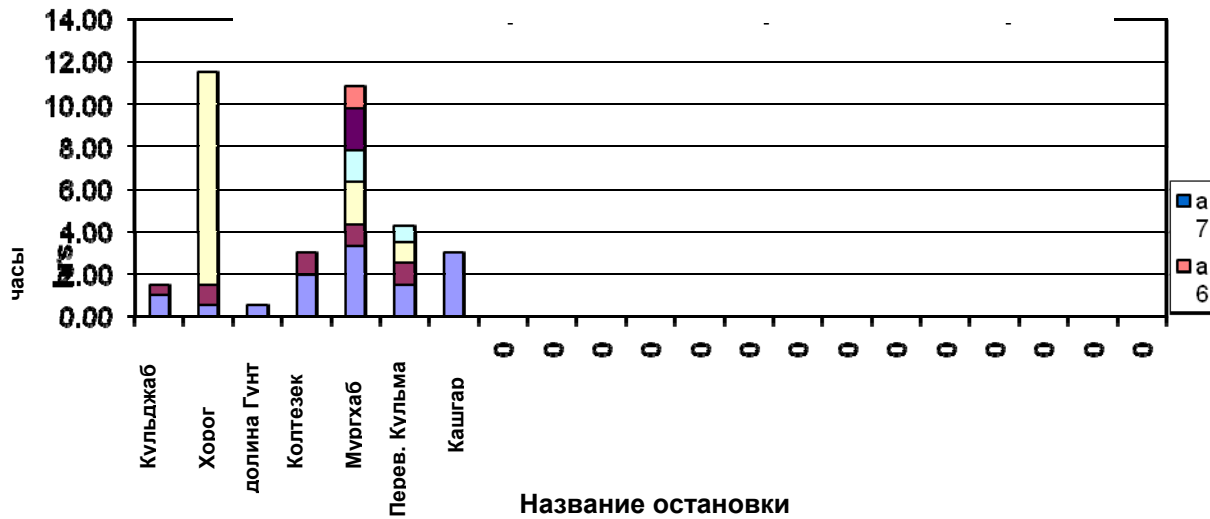
### Анализ – Графики

Следующие графики составлены по ответам на выше указанные вопросы (Часть А и Часть В).

**Модель анализа времени/затрат- расстояния**  
**Time/Cost-Distance Model**



**Сравнение времени, затрачиваемого на каждой остановке**



**Сравнение затрат на каждой остановке**



- (14) Товарные режимы  
(облагаемый таможенной пошлиной, не облагаемый таможенной пошлиной, приостановка/исключение/выпуск, преференциальный статус (двусторонний, многосторонний, Общая система преференций и т.д.), обработка товаров внутри таможенной территории, свободные зоны, транзит, и др.  
(скоропортящийся груз, товары, требующие срочной таможенной очистки, товары, поставляемые в рамках оказания помощи)
- (15) Классификация товаров  
(позиция тарифа, стоимость, происхождение товаров, брутто)
- (16) Дата и время прибытия товаров в порт/аэропорт/наземный пограничный пункт
- (17) Дата и время разгрузки – начало
- (18) Дата и время разгрузки – конец
- (19) Дата и время доставки на временное хранение
- (20) Дата и время подачи грузовой декларации
- (21) Заполненная декларация: Да/нет  
Если нет, указать причины:  
Недостаточно информации в грузовой декларации  
Неполная документация (счет-фактура, свидетельство о происхождении, сертификат исключения/освобождения от пошлины/налога, импортная лицензия, справка о состоянии здоровья, ветеринарная справка, и др.)
- (22) Запрос таможенных служб представить заполненную грузовую декларацию: Да/Нет  
Если да: Дата и время запроса таможенных служб, Дата и время повторного представления
- (23) Дата и время приема грузовой декларации
- (24) Документальный контроль : Да/Нет
- (25) Дата и время начала документального контроля
- (26) Дата и время завершения документального контроля
- (27) Физический осмотр товаров: Да/Нет  
Если да:  
Отбор (на основе случайного отбора, целевой по анализу риска)  
Тип осмотра (выборочный/поверхностный осмотр, тщательный осмотр)
- (28) Дата и время начала осмотра
- (29) Дата и время завершения осмотра
- (30) Лабораторный анализ: Да/Нет  
Если да: Дата и время начала лабораторного анализа, завершение лабораторного анализа, полученный лабораторный анализ
- (31) Вмешательство агентств, кроме Таможни: Да/Нет  
Если да, название агентства (используйте коды):  
(Ветеринарные службы, сельскохозяйственные службы, медицинские службы, другие (указать))
- (32) Дата и время начала вмешательства других ведомств
- (33) Дата и время окончания вмешательства других ведомств
- (34) Дата и время оценки пошлины – начало
- (35) Дата и время оценки пошлины – конец
- (36) Метод оплаты пошлины и налогов (используйте коды)  
(Наличные, чек, банковская тратта/банковское поручение, система электронных платежей, иной вид (указать))
- (37) Дата и время оплаты пошлины (если требуется до выпуска товаров) – начало

- (38) Дата и время оплаты пошлины – конец
- (39) Дата и время выпуска товаров
- (40) Дата и время изъятия товаров

### **С. Индекс эффективности логистики (ИЭЛ/LPI)**

12. Индекс эффективности логистики Всемирного банка использует комплексный метод измерения основных факторов эффективности торговой логистики, таких как качество инфраструктуры и логистических услуг, защита собственности от кражи и мародерства, прозрачность правительственных процедур, макроэкономических условий и приоритетная сила учреждений. Индекс ИЭЛ основан на вопроснике, который заполняется специалистами по логистике, т.е. операторами или агентами крупнейших в мире поставщиков логистических услуг, на базе Web. Респонденты оценивают уровень эффективности логистики в стране по 5-бальной шкале по следующим 7 областям:

- Эффективность очистки таможенными и пограничными управлениями
- Качество транспортной и информационно-технологической инфраструктуры логистики
- Простота и доступность организации международных перевозок грузов
- Компетенция местной логистической отрасли
- Способность отслеживать и определять местонахождение международных грузов
- Стоимость внутренней логистики
- Своевременность доставки груза к месту назначения

13. Каждый респондент также указывает время и данные по затратам, включая следующее:

- Коэффициент физического осмотра (%)
- Таможенная очистка (дни)
- Время на подготовку к экспорту и импорту (дни)
- Количество пограничных управлений по экспорту, по импорту
- Возможность проведения контрольной процедуры
- Типичная ставка за 40-футовый контейнер (экспорт и импорт, долл.США)

14. Данные, собранные посредством исследований, синтезированы или объединены в средневзвешенное значение по 7 областям в сводном показателе, чтобы можно было выполнить сравнения примерно по 150 странам.

### **IV. Институциональные механизмы выполнения измерения и мониторинга показателей эффективности коридора**

15. В каждой стране ЦАРЭС будут созданы Национальные совместные координационные комитеты по транспорту и содействию торговле (НСКК) или аналогичная организация, в состав которых войдут представители механизмов координации содействия торговле на национальном уровне. НСКК будут включать (i) представителей всех государственных ведомств, ответственных за транспорт, торговлю и деятельность по пересечению границы (например, Министерство транспорта, Министерство торговли, Министерство экономики, таможня, а также карантинная,

санитарная и фито-санитарная службы, органы по стандартам продуктов, безопасности и иммиграции) и (ii) ассоциаций экспедиторов и поставщиков услуг логистики.

16. Ассоциации экспедиторов или поставщиков услуг торговой логистики в каждой стране ЦАРЭС будут привлекаться к сбору данных, необходимых для ежеквартального анализа времени/затрат-расстояния по суб-коридорам. Используя собранные данные и с помощью АБР, НСКК проведет анализ времени/затрат-расстояния, рассмотрит результаты, оценит сдерживающие факторы, и осуществит корректирующие действия. На основе результатов анализа времени/затрат-расстояния, НСКК будет периодически давать полномочия на проведение оценок времени выпуска и/или оценки эффективности логистики. АБР будет финансировать мероприятия по мониторингу эффективности и будет помогать в усилении потенциала НСКК (или аналогичной организации) в каждой стране ЦАРЭС.

17. При поддержке АБР будет создан Региональный совместный комитет по транспорту и содействию торговле (РСК) для управления реализацией Плана действий, в сотрудничестве с НСКК или аналогичными организациями. Координационный комитет по транспортному сектору (ККТС) будет отвечать за транспортные мероприятия Плана действий, а работа Комитета по таможенному сотрудничеству (КТС) будет сосредоточена на мероприятиях по таможенному сотрудничеству. НСКК будет отчитываться по результатам анализа мониторинга эффективности перед РСК, ККТС и КТС не реже одного раза в год. До того, как начнут действовать РСК и НСКК или аналогичные организации, АБР будет напрямую управлять интегрированными мероприятиями Плана действий по содействию торговле. Такие механизмы реализации будут регулярно пересматриваться и корректироваться, при необходимости, для обеспечения успешного выполнения Плана действий.

18. При поддержке партнеров по развитию РСК, ККТС и КТС будут ежегодно оценивать прогресс в выполнении Плана действий, будут отчитываться о результатах на Заседаниях высокопоставленных официальных лиц и Министерских конференциях. Среднесрочный обзор Плана действий будет проводиться в 2013–2014 гг. При необходимости по результатам среднесрочного обзора в План действий будут вноситься корректировки, чтобы обеспечить его эффективную реализацию в оставшийся период.

## **V. Факторы, учитываемые при разработке индикаторов эффективности для ЦАРЭС**

19. Измерение эффективности и выбор индикаторов должны соответствовать требованиям ЦАРЭС. Для этого следует четко определить цели, согласовать стратегию использования результатов, а также участники процесса должны понять и принять весь этот процесс. Индикаторы эффективности должны включать информацию о качестве услуг, надежности, результативности, использовании средств, методах финансирования и регулирования.

20. Более тщательное измерение эффективности учитывало бы, дополнительно к шагам по методологии UNESCAP. ВТамО и ИЭЛ/LPI Всемирного банка применяемые вдоль коридоров, те требования и процедуры, которые предпринимаются еще до выезда товаров или транспортных средств на маршрут, такие как визы водителей, импортные лицензии, регистрация транспортных средств, сертификация технических стандартов и т.д.

21. Целевые индикаторы эффективности могут использовать контрольные или базовые показатели. Контрольный показатель обычно получают при идеальных условиях, когда товары перемещаются беспрепятственно, т.е. качество инфраструктуры высокое, отсутствуют узкие места в регулировании и самовольные действия, а логистические услуги эффективны. В данном случае целью является стремление к контрольному показателю. Напротив, базовые индикаторы отражают текущее состояние, и поэтому есть недостатки, т.е. низкая пропускная способность, низкое качество обслуживания, и в этом случае цель состоит в отходе от базовых показателей. Так как трудно установить контрольные показатели, в практических целях используются базовые индикаторы.

22. Кроме того, для того чтобы определить узкие места в перемещении товаров, следует в форме обследования описать причины какой-либо выявленной задержки, например, процедура, методы, системы, инфраструктура и оборудование, организация или человеческие ресурсы.

23. Возможно, будет полезным изучить эффективность на каждом пограничном посту для сравнения показателей эффективности по всем узлам.

## ПРИЛОЖЕНИЕ 7: КРИТЕРИИ ОТБОРА ДЛЯ КОРИДОРОВ ЦАРЭС

Коридоры	Интенсивность объема существующего движения	Перспективы для роста экономики и торговли	Потенциал для увеличения возможности стыковок между крупными населенными и экономическими центрами	Потенциал для сокращения задержек	Экономическая и финансовая устойчивость инвестиций в усовершенствование коридоров
<b>ЦАРЭС 1</b> Европа – Восточная Азия	Это наиболее активный коридор для экспортных/ импортных и транзитных перевозок ЦА как автомобильным, так и ж/д транспортом.	Все еще очень хорошие перспективы для экономического роста. Отмечается высокий рост торговли между Европой и КНР, и строительство новой ж/д ветки в Хоргосе.	1-й обеспечивает очень хорошую стыковку для населенных пунктов. Коридор соединяет основные экономические центры в Казахстане, проходя через Астану и Алматы.	Строительство ж/д ветки Хоргос разрешит проблемы пропускной способности. Мало ППГ, и поэтому высока перспектива сокращения задержек.	Хорошие перспективы для инвестиций в усовершенствование коридора, так как ЭОД уже используется в ограниченном масштабе, и существуют или будут созданы центры логистики.
<b>ЦАРЭС 2</b> Средиземноморье – Восточная Азия	Это коридор TRACESA, имеющий значительные объемы торговли для экспорта/ импорта ЦА.	Перспективы для торговли вдоль коридора очень хорошие. В настоящее время в перевозках доминируют нефтепродукты, но эта ситуация изменится со строительством дополнительных трубопроводов.	Этот коридор обеспечивает большие возможности стыковок по всей Центральной Азии.	Этот коридор получил среднюю оценку по баллам из-за интер-модального потенциала (по морю – через Черное море, и автотранспортом через Кыргызскую Республику) и относительно большого количества ППГ.	Хорошие перспективы для реализации центров логистики. Тот факт, что он вовлекает много стран, может действовать в качестве ограничения.
<b>ЦАРЭС 3</b> Российская Федерация – Ближний Восток и Южная Азия	В настоящее время ограниченный объем из Сибири (лес) и большой объем между Карачи и Кабулом.	Это может предложить большой потенциал для экспорта сибирского леса и ископаемых ресурсов и металлов из Сибири и Казахстана, с товарами общего назначения, перевозимых от Аравийского моря в ЦА.	Хорошая возможность стыковки (населенные – экономические центры); также соединяет регионы с лесной продукцией и горнодобывающие регионы на севере и нефтепродукты, производимые в заливе.	Из-за смены ж/д колеи и многочисленных ППГ, этот коридор получил низкую оценку по этому критерию.	Это ж/д коридор, который должен использовать маршрутные составы. Тот факт, что он вовлекает много стран, может действовать в качестве ограничения.

Коридоры	Интенсивность объема существующего движения	Перспективы для роста экономики и торговли	Потенциал для увеличения возможности стыковок между крупными населенными и экономическими центрами	Потенциал для сокращения задержек	Экономическая и финансовая устойчивость инвестиций в усовершенствование коридоров
<b>ЦАРЭС 4</b> Российская Федерация – Восточная Азия	Интенсивное движение по монгольской железной дороге.	Центральный коридор будет продолжать расширяться, при этом будет расти и автомобильное и ж/д движение. С завершением строительства западной дороги, расширится торговля между Синьзянем и Россией. Возрастут объемы движения по восточному коридору.	Незначительная стыковка с населенными пунктами, соединение с некоторыми экономическими центрами, представляющими интерес.	Перспективы для сокращения задержек по этому коридору.	Перспективы для улучшения очень хорошие; можно легко внедрить новые технологии на ж/д ветке.
<b>ЦАРЭС 5</b> Восточная Азия – Южная Азия	Объемы движения разные в зависимости от участков. В настоящее время больше экспорта/импорта, чем транзита.	Значительные перспективы для торговли между Пакистаном и КНР. Коридор является лучшей альтернативой, чем автомагистраль через Каракорам.	Потенциал для соединения экономических ресурсов между КНР и Пакистаном.	Из-за смены ж/д колеи и многочисленных ППГ, этот коридор получил низкую оценку по этому критерию.	Ситуация в Афганистане и эффективность ж/д Пакистана могут ограничивать перспективы для усовершенствования.
<b>ЦАРЭС 6</b> Европа – Ближний Восток и Южная Азия	Относительно интенсивное ж/д движение по узбекскому и казахскому участкам и от афганской границы до Пакистана.	Более быстрый и дешевый маршрут из Европы к Аравийскому морю означает потенциал для коридора – конкурировать с полностью морским маршрутом.	Потенциал для стыковки экономических ресурсов между северной Европой и регионом Персидского залива.	Из-за смены ж/д колеи и многочисленных ППГ, этот коридор получил низкую оценку по этому критерию.	Ситуация в Афганистане и эффективность ж/д Пакистана могут ограничивать перспективы для усовершенствования.

Источник: Изучение по Стратегии транспортного сектора ЦАРЭС.