

**Техническая помощь АБР 8586-РЕГ:
Содействие региональной транзитной торговле в ЦАРЭС**

**Промежуточный семинар
26-27 июля 2016 года
Алматы, Казахстан**

А. Введение

1. Промежуточный семинар Технической помощи (ТП) 8586-РЕГ Азиатского банка развития для Содействия региональной транзитной торговле в ЦАРЭС¹ состоялся 26-27 июля 2016 года в Алматы (Казахстан). ТП началась 20 сентября 2014 года и запланирована к завершению в ноябре 2016 года. В рамках ТП определены приоритетные транзитные коридоры, сформулирован комплексный гарантийный механизм (КГМ), изучена нормативно-правовая база и проводится оценка информационно-коммуникационных (ИКТ) систем поддержки и обмен информацией. Был проведен промежуточный семинар по ТП для изучения различных отчетов ТП и рассмотрения дальнейших шагов. Он также ставил цель подтвердить поддержку для пилотного коридора и трех предлагаемых стран (КНР, Казахстан и Кыргызская Республика).

2. В **Приложении 1** к настоящему краткому изложению обсуждений приводится программа семинара, а в **Приложении 2** – список участников семинара. В семинаре приняли участие представители таможенных органов стран ЦАРЭС,² члены Федерации ассоциаций перевозчиков и экспедиторов ЦАРЭС (ФАПЭ ЦАРЭС), других организаций частного сектора, команда консультантов ТП и сотрудники АБР.

В. Сессия открытия

3. Г-н Юрий Ким, старший эксперт, отдел таможенного контроля, Комитет государственных доходов, Министерство финансов, Республика Казахстан, выступил с приветственным словом. Он отметил, что проект начался в сентябре 2014 года, и команда консультантов из PADECO осуществила большое количество миссий в страны ЦАРЭС. Сейчас проект находится на заключительных этапах, а настоящий семинар является предпоследним перед завершением проекта в ноябре 2016 года. Подготовлены или находятся в процессе доработки ряд ключевых отчетов. Цель этого семинара – проанализировать выводы этих отчетов и определить следующие шаги, которые необходимо предпринять для разработки пилотной схемы для трех стран (Казахстан, Кыргызская Республика и Китайская Народная Республика / КНР). Это будет очень важным шагом в определении того, является ли предлагаемый механизм реализуемым и предлагает ли он обоснованное экономическое решение для улучшения транзита между всеми странами ЦАРЭС.

4. Г-жа Кристина Лозано, специалист по региональному сотрудничеству, отдел государственного управления, финансового сектора и регионального сотрудничества,

¹ ЦАРЭС = Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество. В настоящее время в ЦАРЭС десять членов: Афганистан, Азербайджан, Китайская Народная Республика (Автономный район Внутренней Монголии и Синьцзян-Уйгурский автономный район), Казахстан, Кыргызская Республика, Монголия, Пакистан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан.

² Афганистан не участвовал в семинаре.

Департамент Восточной Азии (EAPF), АБР, начала выступление с объяснения значимости ТП, отметив, что развитие регионального транзита является одной из пяти приоритетных областей Комитета таможенного сотрудничества ЦАРЭС. Она отметила, что международная торговля стран ЦАРЭС вовлекает внешний таможенный транзит, и даже часть внутренней торговли включает таможенный транзит через другую страну. Затем она изложила вопросы, связанные с региональным транзитом. Она подчеркнула цели ТП: (i) определить варианты для создания эффективного и экономичного режима таможенного транзита для ЦАРЭС на основе коридоров; и (ii) определить исполнимость реализации пилотного режима таможенного транзита, охватывающего две или более стран. И, наконец, она описала мероприятия в рамках ТП и следующие шаги. Презентация г-жи Лозано представлена в **Приложении 3**.

С. Исследовательский отчет по транзитным потокам: выводы и изменения последнего времени

5. Г-н Грэхем Волкер, руководитель команды/специалист по содействию торговле, представил цели, обоснование и стратегическую структуру ТП. Затем он более детально обсудил предлагаемые пилотные коридоры, остановив внимание на интенсивности движения, объемах торговли, стоимости торговли и экономической важности. Презентация г-на Волкера приводится в **Приложении 4**.

Д. Механизм региональной транзитной гарантии: ключевые рекомендации и международный контекст

6. Г-н Найджел Мур, специалист по таможене/содействию торговле, представил КГМ. Он описал обоснование, области усовершенствования, механизм и основные принципы КГМ. Механизм включает два элемента: (i) УЭО – без гарантии, и (ii) единая/комплексная гарантия. Затем он остановился на форме транзита и поддерживающей платформе ИКТ для обмена данными. В заключении он привел пример транзитного перемещения в рамках КГМ, дав оценку, как вызовом, так и преимуществам системы. Презентация г-на Мура приводится в **Приложении 5**.

7. Затем последовали обсуждения:

- (i) Делегат от Министерства финансов Пакистана отметил, что его страна разработала веб-систему, через которую в настоящее время осуществляется большая часть торговли. Однако, Пакистан пока еще не реализовал программу УЭО или гарантийную систему. Ведется работа над разработкой системы электронного обмена данными (EDI) с КНР. Кроме того, разрабатывается программа УЭО в рамках технической помощи USAID; для этой цели выделены специальные сотрудники. Имеется зеленый канал, который хоть и похож, но не является системой УЭО; 95% транзитной торговли проходит по зеленому каналу.
- (ii) Г-н Мур отметил, что МДП и КГМ являются взаимодополняющими и могут быть реализованы параллельно. В то время как МДП является важной платформой, важно предоставить гибкость и варианты для бизнес-компаний. В то время как система МДП предлагает стандартный подход, КГМ предоставляет подход, основанный на рисках, а также комплексный гарантийный механизм.
- (iii) Делегат от Государственного таможенного комитета Азербайджана отметил, что система МДП включает принцип взаимного признания по всей цепи транзита. Ответственность УЭО должна признаваться всеми

соответствующими национальными органами. У большинства стран ЦАРЭС в таможенных кодексах пока еще нет положений по УЭО. Вопрос заключается в том, как регулировать всю цепочку транзита. Безопасность и надежность являются важным требованием. Делегат из Азербайджана спросил, какие другие механизмы доступны, помимо МДП, для взаимного признания механизмов таможенного контроля и УЭО. Г-н Мур указал, что КНР и Казахстан запланировали внедрить взаимное признание УЭО. Для пилотного проекта ЦАРЭС будут определены общие критерии для УЭО (например, уровень соблюдения требований законодательства и финансовое положение компании). Делегат из Азербайджана выразил надежду, что система МДП будет реализована в ЦАРЭС. Г-н Мур еще раз подчеркнул, что МДП и КГМ могут работать одновременно.

- (iv) Делегат от Ассоциации международных автоперевозчиков Республики Казахстан (КАЗАТО) выразил обеспокоенность, что КГМ – это «повторное изобретение колеса». На Евразийском континенте уже существует общая система транзита и МДП. Системе МДП более 50 лет, и в настоящее время внимание фокусируется на безбумажных, электронных технологиях. По состоянию на 1 июля 2016 года гарантия МДП составляет до 100 000 евро. Проблем между Казахстаном и Кыргызской Республикой нет, так как они являются членами ЕАЭС; грузоперевозки в/из Европы и транзит через Узбекистан представляют собой проблемы, но они могут быть решены посредством использования МДП. Предлагаемая система только еще разрабатывается на теоретическом уровне. Так как МДП является общей системой, он призвал участников заседания сфокусировать внимание на усовершенствовании МДП. Он добавил, что КНР только что присоединилась к Конвенции МДП, что является важным событием. Г-н Мур ответил, что гибкий подход в рамках предлагаемого механизма может обеспечить экономичную альтернативу МДП, которая может принести выгоды торговым компаниям.
- (v) Делегат от Ассоциации международных грузовых экспедиторов Китая заявил, что участники заседания не имеют полномочий развивать систему МДП, так как у нее есть собственные институты; вопрос заключается в том, каким образом может использоваться КГМ. Если концепция будет основана на УЭО, то необходимо провести более подробные обсуждения. Так как система МДП пока еще не основана на электронной платформе, разработка электронной платформы может стать конкурентным преимуществом предлагаемой новой системы. Г-н Мур отметил, что основные принципы механизма выстроены на современной рабочей практике, существующей во всех регионах, и соответствуют принципам, установленным Всемирной таможенной организацией (ВТамО). Вопрос для ЦАРЭС – какими темпами двигаться в сторону максимизации возможностей для региональной торговли.
- (vi) Делегат от Государственного таможенного комитета Азербайджана отметил, что Новая компьютеризированная система транзита (NCTS) в Европе имеет две декларации - T1 и T2, а система МДП – книжку МДП; он спросил, какая форма таможенной декларации будет существовать для УЭО в предлагаемой системе. Г-н Мур объяснил, что УЭО будут также представлять таможенные декларации, но они будут обозначены как УЭО в самой форме. Азербайджан спросил, есть ли какое-либо официальное название для этой формы или документа. Г-н Мур ответил, что команда по ТП назвала его *единый транзитный документ* – электронная форма, которая будет сопровождать транзит во всех странах.

- (vii) Г-жа Лозано отметила, что в то время как никто не ставит под сомнение пользу МДП, это просто еще один вариант для перевозчиков. Во многих странах МДП существует совместно с другими системами транзита, например, в Европе. В рамках ЦАРЭС механизм должен обеспечить возможность для усиления сотрудничества в области транзитных перевозок. Система МДП – это конвенция ООН, к которой присоединились многие члены; внесение поправок в конвенцию потребует достижения консенсуса среди всех членов, и поэтому это продолжительный процесс. Для стран ЦАРЭС не должно быть препятствий для изучения других вариантов с целью улучшения транзита в регионе. Мир движется в направлении к большей гибкости с точки зрения транзитных перевозок. Страны ЦАРЭС должны проявлять больше инициативы и изучать варианты для усиления на основе подхода, ориентированного на риски. Так как реализация усовершенствованного транзитного режима представляет собой серьезную задачу, рекомендуется поступательный подход, основанный на пилотном коридоре. Если результаты будут положительными, то механизм может быть расширен на другие коридоры с участием других стран. Предлагается начать действовать в небольших масштабах, но мыслить глобально.
- (viii) Делегат из Казахстана спросил, может ли предлагаемый механизм применяться к другим коридорам, не включающим КНР. Г-н Волкер объяснил обоснование для выбора коридоров, включающих КНР, например, большой объем торговли из КНР в страны ЦАРЭС (в стоимостном выражении около 40 миллиардов долларов США в год).
- (ix) Г-н Мур отметил, что ВТамО рассмотрела предложения для КГМ и согласилась с его основными принципами (элементами). Он добавил, что предлагаемый механизм учитывает перспективу на 5-10 лет вперед, предлагая гибкие варианты для операторов.

Е. Нормативно-правовая база

8. Г-н Брюс Винстон, специалист по содействию транзиту, юридическим вопросам, выступил с презентацией по законодательным/правовым вопросам. Для трех стран предлагаемого пилотного проекта, а затем для других стран ЦАРЭС, он представил информацию по глобальным, многосторонним, плюрилатеральным/региональным, двухсторонним и национальным правовым инструментам, вместе с замечаниями относительно соответствующих законодательных систем. Он также представил информацию по анализу разрывов, т.е. в чем заключаются вызовы для каждой страны с точки зрения внесения изменений в нормативно-правовую базу, которые могут потребоваться, чтобы реализовать предлагаемый механизм региональной транзитной гарантии. Презентация г-на Винстона приводится в **Приложении 6**.

9. Затем последовали обсуждения:

- (i) Делегат от Государственного таможенного комитета Азербайджана отметил, что Таможенный кодекс страны ориентирован на бизнес, и может не будет необходимости вносить поправки для реализации предлагаемого КГМ. Г-н Винстон ответил, что в проекте отчета по правовым вопросам признается, что кодекс уже включает некоторые передовые практики и в целом соответствует нормам и стандартам Всемирной таможенной организации и Таможенному кодексу Европейского Союза.

- (ii) Делегат от Ассоциации международных грузовых экспедиторов Китая подчеркнул преимущества выбора между МДП и предлагаемым КГМ. Если будет согласована новая гарантийная система, то будет необходимо поэтапно вносить поправки в таможенные законы и положения; это нельзя сделать незамедлительно. Затем он остановился на ряде других уместных вопросов, например, важности экономии масштабов в страховых пулах, возможных преимуществах использования GPS в процессе реализации предлагаемой системы. Г-да Винстон и Мур согласились с тем, что внесение изменений в законы и положения потребует времени; будет лучше продвигать работу в этом направлении в рамках MoV, т.е. международного соглашения на министерском уровне. Предусматривается, что период реализации пилотного проекта составит около пяти лет, в течение этого времени можно поэтапно осуществить законодательные изменения; это является нормальной практикой при тестировании новых подходов. Затем г-н Мур дал дальнейшие пояснения, например, относительно преимуществ сочетания страховых продуктов (т.е. страхование транзита и грузов), преимуществ открытия рынка страхования для конкуренции между страховыми компаниями, которые соответствуют установленным критериям, чтобы удерживать ставки на обоснованном уровне. Делегат из Комитета государственных доходов Казахстана указал, что вопрос применимых критериев имеет меньшую важность по сравнению с тем, каким образом каждая страна может заставить другую страну нести ответственность в случае несоблюдения требований со стороны уполномоченного экономического оператора. Г-н Мур пояснил, что в случае возникновения претензии, одно предложение заключается в том, чтобы один таможенный орган направил требование об осуществлении платежа другому таможенному органу, которое будет направлено страховой компании, что обеспечит осуществление платежа. Таможенным органам необходимо согласовать процесс утверждения УЭО, чтобы существовало доверие, что обычно делается посредством определения совместных критериев для утверждения УЭО.
- (iii) Делегат из Министерства финансов Пакистана спросил, почему только одна из четырех сторон Четырехстороннего соглашения о транзитных перевозках (т.е. Пакистан) не была включена в предусмотренный пилотный проект. Г-н Волкер и г-жа Лозано пояснили, чтобы может быть лучше, если тестирование механизма будет простым и будет фокусироваться на одном коридоре ЦАРЭС. Однако этот вопрос может быть рассмотрен в дальнейшем.

F. Системы ИКТ: обзор и рекомендации

10. Г-н Константин Наумов, специалист по ИКТ³, обсудил решения ИКТ для КГМ. Сначала он ознакомил с компонентами и общими требованиями системы ИКТ. Интерфейс будет основан на едином транзитном и внутреннем документе. Затем он описал различные последствия для решений ИКТ, включая предлагаемую архитектуру системы ИКТ для пилотного проекта. Презентация г-на Наумова представлена в **Приложении 7**.

11. Затем последовали обсуждения:

- (i) Делегат из КНР спросил: (a) кто будет разрабатывать систему ИКТ для пилотного проекта, (b) какие изменения должны быть осуществлены в

³ Г-н Наумов участвовал посредством видео-конференц связи из Торонто (Канада).

существующих системах, и (с) во сколько обойдется разработка новой системы. Г-н Наумов ответил, что с точки зрения пилотного проекта, будет возможным использовать единый таможенный документ и разработать интеграционный модуль в каждой стране; кто будет делать это – должно быть техническим решением. Кроме того, он обсудил изменения к существующим системам, которые должны осуществить таможенные органы в отношении перехода на автоматизированные таможенные системы. Также он отметил, что требования в отношении изменения спецификаций зависят от дальнейшей работы по формату электронного транзитного документа. Г-н Мур добавил, что на более позднем этапе необходимо будет включить вопрос определения затрат.

- (ii) Г-н Наумов отметил, что предлагаемая система не может существовать в вакууме; необходимо создать предпосылки, как, например, это делается в проекте Единого окна в Кыргызской Республике. С другой стороны, проект, фокусирующийся на обмене данными таможен-таможне, не обязательно потребует значительных изменений в законодательстве. Что касается финансирования проекта, разработка таможенного модуля может оказать значительное влияние на общую стоимость проекта в зависимости от сложности.
- (iii) Г-н Мур подчеркнул необходимость сфокусировать внимание на стратегических целях, например, реализации программ УЭО и обмене данными между таможенными органами. Пилотный проект предусматривается в качестве первого шага в дальнейшей работе. Было предложено, чтобы пилотный проект длился пять лет, при этом другие страны могут присоединяться к нему по мере готовности.

G. Координация транзитных грузовых перевозок в Азербайджане

12. Г-н Рауф Гулиев, начальник отдела по управлению проектами, и начальник Управления по измерению эффективности и программам развития, Государственный таможенный комитет, Республика Азербайджан, сделал презентацию по основным принципам создания единой автоматизированной системы управления (ЕАСУ) в таможенной службе Республики Азербайджан. Он начал с описания ключевых элементов стратегии. Затем он остановился на ряде конкретных вопросов, связанных с системой, включая развитие инфраструктуры, концепцию развития и различные инновационные проекты (например, Единое окно).

H. Разработка пилотной схемы: следующие шаги

1. Институциональные вопросы и вопросы в области управления

13. Г-н Волкер отметил страновой и коридорный фокус предусмотренного пилотного проекта. Затем он описал Фазу 1 (2017-2018 гг.), включая создание правительственных консультативных комитетов для КГМ, создание технических подкомитетов, создание команд по поддержке проекта и предоставление технической поддержки. Он также описал Фазу 2 (2019-2020 гг.) и Фазу 3 (после 2020 года).

2. Взаимодействие таможенных органов

14. Затем г-н Мур обсудил следующие шаги в отношении двух элементов предлагаемого КГМ. Кроме того он отметил необходимость дальнейшего продвижения

единого транзитного документа и механизмов таможенного контроля (например, тип, частота, взаимное признание, приоритетное оформление для транзита). Он также подчеркнул необходимость измерения времени выпуска на пилотном этапе.

3. Нормативно-правовые вопросы

15. Г-н Винстон определил следующие дальнейшие шаги в отношении нормативно-правовых вопросов: (i) формулировка международного соглашения (которое может иметь форму MoВ) между участвующими странами, направленного на решение конкретных вопросов; (ii) согласование национальных законов и положений с международным соглашением, с течением времени, по необходимости; и (iii) формулировка международного соглашения, чтобы охватить общие требования к региональному транзитному режиму.

4. Обсуждения

16. Затем последовали обсуждения:

- (i) Делегат от Государственного таможенного комитета Азербайджана спросил, учитывала ли команда опыт других регионов, имеющих системы УЭО. Г-н Мур отметил, что система УЭО применяется по всему миру – примерно в 60 странах. Затем делегат задал вопрос относительно использования систем УЭО для транзита. Г-н Мур пояснил, что она также применяется в Европе, например, полосы для быстрого транзита для УЭО в Молдове.
- (ii) Делегат от КАЗАТО отметил, что 26 июля 2016 года КНР присоединилась к Конвенции МДП и, начиная с 5 января 2017 года, КНР начнет осуществлять свои первые операции МДП. Он задал вопрос относительно роли Федерации ассоциаций перевозчиков и экспедиторов (ФАПЭ ЦАРЭС) в этом процессе. Г-н Мур отметил, что МДП может реализовываться одновременно с КГМ. Делегат ответил, что он все также не поддерживает предлагаемую систему. Г-н Мур ответил, что подход разработан лишь для того, чтобы предоставить выбор перевозчикам. Г-жа Лозано пояснила, что на уровне ЦАРЭС нет мандата по участию в системе МДП, но этот вопрос может быть обсужден между собой членами ФАПЭ ЦАРЭС. Делегат от Ассоциации международных грузовых экспедиторов Китая отметил, что предусмотренная пилотная схема может использоваться членами ФАПЭ ЦАРЭС, хотя все еще необходимо пояснить их роль в реализации этой схемы. Делегат КАЗАТО попросил, чтобы пилотный проект не реализовывался в пунктах пересечения границы (Торугарт, Хоргос), где будет реализовываться первоначальный транзит грузовиков в рамках МДП. Г-н Волкер подчеркнул выгоды комплексного подхода, который будет применяться в рамках предлагаемого проекта, но указал, что команда ТП открыта для предложений со стороны стран для определения альтернативной пилотной схемы. Делегат КАЗАТО отметил, что статус оператора УЭО требует депозита в размере 1 миллиона евро, что представляет собой непомерно высокую сумму; г-н Волкер ответил, что первоначальное требование для УЭО составляло 13 000 долларов США, но Евразийский экономический союз наложил требование по предоставлению обеспечения в размере 1 миллиона евро для членов УЭО. Это привело к исключению всех 163 УЭО, работающих в Казахстане, в результате их неспособности выполнить это условие. Делегат от частного сектора КНР отметил, что необходимо выбрать систему, которая будет применяться, перед тем как двигаться дальше. Делегат от Государственного таможенного комитета Азербайджана указал, что

необходимо доработать КГМ; он выразил мнение, что КГМ найдет свое должное место в мультимодальных перевозках.

- (iii) Г-н Ким, Комитет государственных доходов, Казахстан, спросил, какая сторона будет нести ответственность за реализацию следующих шагов – страны или АБР. Г-н Винстон ответил, что страны, как суверенные государства, будут нести основную ответственность, но они могут направить просьбу АБР для оказания технической поддержки с целью содействия процессу.

I. Рабочие группы

1. Частный сектор и страховые компании

17. Г-н Волкер подвел итоги обсуждений рабочей группы для частного сектора, включая страховые компании:

- (i) Во время обсуждений в рабочей группе была высказана общая поддержка проекта.
- (ii) Рабочая группа обсудила требования в области страхования для КГМ и пилотного проекта. Будет важно создать страховой фонд (пул). Возникнет необходимость в перестраховании, чтобы обеспечить надлежащий охват для страхового продукта. Было предложено разработать более обширный страховой продукт, включая страхование грузов и страхование здоровья и безопасности для водителей. «Финансовые мускулы» для пилотной системы могут быть обеспечены зарекомендовавшими себя компаниями, работающими в регионе, при поддержке со стороны международных страховых компаний. Он добавил, что сотрудники банка страховой компании «China Group Insurance Company» выразили существенную заинтересованность в оказании поддержки этому проекту и планировали приехать на семинар, но у них возникли проблемы с получением виз. Местная страховая компания в Кыргызской Республике также являлась частью крупнейшей страховой компании в Пакистане. Он добавил, что крупные страховые брокеры в Гонконге продемонстрировали значительную заинтересованность в оказании поддержки этому проекту.
- (iii) Были рассмотрены некоторые возможные альтернативные пункты пересечения границы, включающие КНР, хотя они могут оказаться не столь подходящими по сравнению с изначально предложенными.

2. Таможенные службы

18. Г-н Мур подвел итоги обсуждений таможенной рабочей группы:

- (i) Относительно первого элемента КГМ (без гарантий для УЭО), группа рассмотрела статус схем УЭО в каждой стране. КНР, Казахстан, Кыргызская Республика, Монголия и Узбекистан отметили прогресс в реализации схем УЭО в законодательстве, в то время как Пакистану, Таджикистану и Туркменистану еще предстоит проделать эту работу. КНР и Казахстан разрабатывают схему для взаимного признания транзитных участников ВЭД, включая суверенные гарантии для тех участников ВЭД, которые работают на основе двухсторонних соглашений между Министерством финансов Республики Казахстан и Генеральной администрацией таможни Китая.

- (ii) Группа также рассмотрела комплексные гарантии – второй элемент КГМ – и согласилась с тем, что этот вопрос должен рассматриваться каждой страной индивидуально.
- (iii) Учитывая то, что Грузия присоединится к ЦАРЭС в следующем году, и принимая во внимание распространение NCTS за пределы Европы, реализация NCTS может быть дополнительным вариантом.
- (iv) Был отмечен масштаб задачи по реализации КГМ. Для проведения дальнейшей работы может быть уместен пошаговый поход: т.е. начать с разработки электронного транзитного документа, затем разработать схемы УЭО, и затем – сокращение масштаба гарантий.

3. Перевозчики

19. Г-н Винстон подвел итоги обсуждений рабочей группы перевозчиков:

- (i) В самом начале была выражена заинтересованность в разработке стандартов для КГМ; было высказано предложение, что ФАПЭ ЦАРЭС может сыграть роль в разработке соответствующих стандартов.
- (ii) Также было предложено применять технологии GPS и RFID для мониторинга перемещения транспортных средств, хотя было отмечено, что таможенными администрациями необходимо иметь средства, чтобы реагировать в случаях выявления нарушений.
- (iii) Была выражена значительная заинтересованность в детальной информации по предлагаемой системе; была отмечена настоятельная необходимость перехода к этапу пилотной реализации, чтобы можно было продемонстрировать осязаемые результаты. Было также отмечено, что необходимо разработать план работ со сроками, с указанием того, кто что будет делать и когда. Сделано наблюдение, что хотя на данном этапе больше вопросов, чем ответов, это является вполне нормальным.
- (iv) Было акцентировано внимание на важности железнодорожных, а также автомобильных перевозок; поэтому приветствовалось, чтобы по возможности в рамках КГМ охватывались мультимодальные перемещения.
- (v) Была подчеркнута необходимость решения связанных вопросов, например, визы для водителей и членов экипажей, упрощение формальностей при пересечении границы и отсутствие дискриминации.
- (vi) Было отмечено, что АБР разработал настоящий проект ТП по просьбе правительств ЦАРЭС. Транзит – один из главных вопросов, включенных в стратегию ЦАРЭС-2020. По результатам этого заседания будет представлен отчет правительствам ЦАРЭС. Намерение заключается в том, чтобы представить пилотный проект органам ЦАРЭС через Комитет таможенного сотрудничества, и, если он будет одобрен, то представить его на более высоком уровне – министерской конференции ЦАРЭС для одобрения проведения возможного пилотного тестирования на одном из коридоров ЦАРЭС.

- (vii) Было дано разъяснение, что предлагаемый подход не будет подрывать систему МДП, а, скорее, усилит ее посредством предоставления дополнительной гибкости для операторов. Система МДП будет все также использоваться, в то время как КГМ может обеспечивать дополнительную гибкость на основе риск-ориентированного подхода для транзитных участников ВЭД; два варианта не конфликтуют друг с другом. Также, в рамках КГМ может быть обеспечено мультимодальное решение, в то время как система МДП применима только автомобильным перевозкам.
- (viii) Было дано дальнейшее пояснение, что КГМ будет избегать дублирования, обеспечив дополнительные характеристики и добавленную стоимость общей системе транзита. Обеспеченное дополнительное решение будет соответствовать международной передовой практике. ЦАРЭС может решить стать первооткрывателем и продвигаться в этом направлении быстрее, чем другие регионы.
- (ix) И, наконец, было предложено рассмотреть подписание MoU с Международным союзом автомобильного транспорта (МСАТ), чтобы избежать дублирования или конфликтов.

J. Заключительные выступления

20. Г-н Волкер, руководитель команды/специалист по содействию торговле, поблагодарил участников. Он выразил благодарность за их неизменную приверженность проекту. Предложенный КГМ может предоставить альтернативу МДП, и, таким образом, может оказать положительное воздействие на транзит в регионе. Участие организаций частного сектора – конечных бенефициариев КГМ – является важным. Проект будет представлен на рассмотрение Комитету таможенного сотрудничества в сентябре 2016 года, а затем, следует надеяться, - Министерской конференции ЦАРЭС в ноябре 2016 года. Азербайджан продемонстрировал, каким образом можно осуществлять развитие комплексной транзитной системы и этот опыт можно повторить в других странах. Работа по ИКТ продолжается, при этом в сентябре и октябре 2016 года состоятся дополнительные миссии. Команда ТП также предоставит индикативные затраты для реализации проекта. Команда ТП завершит подготовку заключительного отчета к концу октября 2016 года и проведет последний семинар в начале ноября 2016 года.

21. Г-жа Лозано, специалист по региональному сотрудничеству, АБР, напомнила участникам, что АБР разработал этот проект технической помощи по просьбе правительств ЦАРЭС. Транзит все еще остается нерешенным вопросом в рамках Стратегии ЦАРЭС-2020. ТП проводит тесную работу с частным сектором, потому что в конечном итоге частный сектор будет пользователем созданной системы транзита. Она еще раз повторила, что предлагаемый КГМ не будет подрывать систему МДП, а, скорее, усилит ее за счет обеспечения большей гибкости. Можно представить себе общую систему транзита в регионе в качестве единой системы с «двумя ногами» - МДП и предлагаемый КГМ, при этом последний обеспечивает дополнительную гибкость на основе риск-ориентированного подхода для транзитных участников ВЭД, а также предлагает мультимодальное решение. КГМ будет согласован с международной передовой практикой, следуя в направлениях, в которых движется весь мир в процессе модернизации транзитных операций.