

**Заключительный семинар
7-8 декабря 2016
Баку, Азербайджан**

А. Введение

1. Заключительный семинар¹ в рамках Технической помощи (ТП) Азиатского банка развития (АБР) 8586-РЕГ по содействию региональной транзитной торговле в ЦАРЭС² (далее "семинар") состоялся 7-8 декабря 2016 в г. Баку, Азербайджан. ТП была начата 20 сентября 2014 года и запланирована к завершению 31 декабря 2016 года, однако теперь предполагается ее продление для сбора данных по Грузии – новому члену ЦАРЭС. В рамках ТП определены приоритетные транзитные коридоры, сформулирован гарантийный механизм ЦАРЭС (ГМЦ), изучена нормативно-правовая база, и проведена оценка информационных и коммуникационных технологий (ИКТ) систем поддержки и обмена информацией. Семинар был проведен с целью рассмотрения отчетов ТП и дальнейших шагов, а также для подтверждения поддержки предложенных пилотных коридоров.

2. В **Приложении 1** к настоящему краткому изложению обсуждений приведена программа семинара, а в **Приложении 2** представлен список участников семинара. В работе семинара приняли участие представители таможенных органов стран ЦАРЭС³, члены Федерации ассоциаций перевозчиков и экспедиторов ЦАРЭС (ФАПЭ ЦАРЭС), другие организации частного сектора, консультанты команда ТП, а также сотрудники и консультанты АБР.

В. Открытие семинара

3. Г-н Аскер Абдуллаев, заместитель председателя Государственного таможенного комитета Азербайджана приветствовал участников семинара. Он отметил, что Азербайджан находится на стыке Европы и Азии. Он проинформировал участников семинара о ряде недавних реформ и других комплексных мер, принятых Азербайджаном, например, введение электронной таможенной информационной системы (май 2016 г.); использование единой автоматизированной системы управления для управления рисками (август 2016 г.); освобождение от налогов для перегрузки грузов с железнодорожного транспорта на другие виды транспорта; двусторонние соглашения и протоколы с таможенными службами Грузии, Кыргызской Республики и Туркменистана (например, об обмене информацией и обучении, и укреплении потенциала). Он пожелал участникам семинара плодотворной работы.

4. Г-н Нариман Маннапбеков, глава представительства АБР в Азербайджане, приветствовал делегатов семинара. Он отметил, что Азербайджан связывает восток и запад вдоль транзитных маршрутов, проходящих через его территорию. ТП была начата в 2014 году и включает в себя четыре элемента: изучение региональных транзитных потоков, определение комплексного гарантийного механизма, правовые и нормативные рекомендации, а также анализ необходимых систем ИКТ. Он отметил, что семинар рассмотрит требования к осуществлению пилотного проекта для дальнейшего развития

¹ На основе первоначального предположения о завершении ТП в 2016 году

² ЦАРЭС = Центральноеазиатское региональное экономическое сотрудничество. ЦАРЭС в настоящее время имеет одиннадцать членов: Афганистан, Азербайджан, Китайская Народная Республика (автономный район Внутренняя Монголия и Синьцзян-Уйгурский автономный район), Грузия, Казахстан, Кыргызская Республика, Монголия, Пакистан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан.

³ Афганистан не принимал участия в семинаре

концепции. Он также отметил, что активное участие делегатов значительно повысит полезность отчётов и вероятность реализации проекта. Цель семинара – трансформировать работу консультантов в конкретные результаты, в частности, развитие пилотной схемы.

5. Г-жа Кристина Лозано, специалист по региональному сотрудничеству Отдела государственного управления, финансового сектора и регионального сотрудничества Департамента Восточной Азии (EAPF) Азиатского банка развития, разъяснила значимость ТП, отметив, что развитие регионального транзита является одним из пяти приоритетных областей Комитета таможенного сотрудничества ЦАРЭС. Она отметила, что международная торговля стран ЦАРЭС связана с необходимостью внешнего таможенного транзита через сопредельные страны, и даже часть внутренней торговли включает таможенный транзит через другую страну. Затем она изложила различные вопросы, связанные с региональным транзитом (например, барьеры на пути транзитных перемещений, вызванные отсутствием регионального сотрудничества). Она подчеркнула, что цели ТП заключались в том, чтобы (i) определить варианты для создания эффективного и экономичного режима таможенного транзита для ЦАРЭС на основе коридоров, (ii) определить возможность реализации пилотного режима таможенного транзита вдоль пилотных коридоров, охватывающего две или более стран ЦАРЭС. И, наконец, она рассмотрела мероприятия в рамках ТП и последующие шаги. Презентация г-жи Лозано в формате PowerPoint представлена в **Приложении 3**.

С. Исследовательский отчет по транзитным потокам: Последние события и график реализации для пилотной схемы

6. Г-н Грэм Уокер, руководитель команды и специалист по содействию торговле, представил цели, обоснование, и стратегическую структуру ТП. Затем он обсудил предложенные пилотные коридоры более детально, рассмотрев грузонапряженность, объемы торговли в физическом и стоимостном выражении, и экономическую значимость. Он также представил график реализации для пилотной фазы, и кратко изложил текущий статус, включая одобрение пилотной схемы на 15-м заседании Комитета таможенного сотрудничества ЦАРЭС в Сингапуре в сентябре 2016 года. Презентация г-на Уокера в PowerPoint представлена в **Приложении 4**.

Д. Региональный транзитный гарантийный механизм: Принцип действия пилотной схемы

7. Г-н Найджел Мур, специалист по таможенным вопросам и содействию торговле, представил ГМЦ. Он изложил обоснование целесообразности, области улучшений, механизм и основные принципы ГМЦ. Механизм включает два базовых элемента: (i) отсутствие требования гарантии в отношении уполномоченных экономических операторов (УЭО) и (ii) наличие комплексной гарантии. Затем он коснулся вопросов транзитной формы и информационной платформы для обмена данными. В заключение он представил пример транзитного перемещения в рамках ГМЦ, оценивая, как вызовы, так и преимущества системы. Презентация г-на Мура в PowerPoint представлена в **Приложении 5**.

Е. Обсуждение (1)

8. Затем последовало обсуждение:

- (i) Представителем частного сектора Азербайджана (Азербайджанская ассоциация международных автомобильных перевозчиков) был задан вопрос о том, какой компетентный орган принял решение об участии Азербайджана в пилотном проекте. Было пояснено, что участники промежуточного семинара, прошедшего в Алматы в июле 2016 года, пришли к выводу, что наилучшим вариантом было бы

- проведение пилотных испытаний в Азербайджане и Казахстане, ввиду того, что начиная с января 2017 г. внимание КНР будет сосредоточено на внедрении системы МДП. Дальнейшие двусторонние обсуждения с таможенными Азербайджана и Казахстана подтвердили их заинтересованность в участии в пилотном проекте.
- (ii) Представитель Грузии (Служба доходов Грузии) отметил, что такая транзитная система будет полезна для развития региональной экономики. Был поднят вопрос о расчете размера гарантии, ввиду разных тарифных ставок, применяемых странами. Таможенные органы стран должны договориться о применяемой тарифной ставке, помимо рассмотрения уровней риска продукта.
 - (iii) Представитель Пакистана (Пакистанская ассоциация международных экспедиторов) задал вопрос о критериях, применяемых к УЭО, а также что требуется для того, чтобы участник ВЭД зарегистрированный как УЭО в какой-либо из стран ЦАРЭС, мог быть зарегистрирован как УЭО в других странах. Было пояснено, что критерии УЭО должны определяться странами самостоятельно, с учетом стандартных критериев, рекомендованных Всемирной таможенной организацией (например, хорошая история предшествующего соблюдения требований таможенного органа). Названия операторов, соблюдающих требования, могут распространяться среди таможенных администраций.
 - (iv) Другой представитель Пакистана (Федеральный совет по доходам) отметил, что все эти вопросы были успешно решены в других транзитных системах (например, в системе МДП), а затем спросил, почему ЦАРЭС нуждается в отдельной системе, отметив, что новая система должна будет взаимодействовать с существующими. Представитель из Туркменистана (Туркменская ассоциация международных автомобильных перевозчиков) поднял аналогичные вопросы. Было разъяснено, что система МДП не охватывает всех транспортных операторов. Кроме того, система МДП не поддерживает оценку риска на уровне гарантий, и не предусматривает комплексные гарантии, которые в настоящее время подробно сформулированы в Соглашении по упрощению процедур торговли Всемирной торговой организации (ВТО). С точки зрения таможни, они являются важными стимулами для соблюдения требований бизнес-сообществом. УЭО не будут нуждаться в отдельной гарантии. Операторам должен быть предоставлен выбор наиболее экономичных и эффективных гарантий.
 - (v) Представитель частного сектора КНР (Китайская ассоциация международных экспедиторов) задал вопрос о том, как члены ФАПЭ могут принять участие в проекте и каковы детали ГМЦ. Было разъяснено, что на пилотном этапе, когда таможенные органы будут устанавливать критерии, следует провести консультации с членами ФАПЭ.
 - (vi) Представитель Кыргызской Республики (Страховая компания Юбилей) отметил, что по ряду практических организационных вопросов могут потребоваться дальнейшие разъяснения в будущем. Было сообщено, что копии ключевых отчетов были распространены, и будут предоставлены тем, кто до сих пор их не получил. Любые комментарии, проблемы или вопросы могут быть отражены.
 - (vii) Представитель Азербайджана (Государственный таможенный комитет Азербайджанской Республики) задал вопрос о возможностях мультимодальных перевозок в рамках предлагаемой системы, учитывая то, что система МДП применяется только к автомобильным перевозкам. Команда пояснила, что предлагаемая система применима для перевозок различными видами транспорта.

Г. Нормативно - правовая база: Анализ пробелов и рекомендации

9. Г-н Брюс Уинстон, специалист по содействию транзиту (юридические аспекты), представил правовые и нормативные вопросы. В отношении стран, потенциально участвующих в пилотном проекте, он представил информацию по глобальным, многосторонним, плюрилатеральным и региональным, двусторонним и национальным правовым инструментам, наряду с замечаниями относительно соответствующих

законодательных систем. Он также представил анализ пробелов, т.е., тех ключевых изменений, которые могут потребоваться в нормативно-правовой базе каждой из стран для реализации предлагаемого механизма региональной транзитной гарантии. В заключение, он предложил структуру международного соглашения по реализации ГМЦ, а также соглашения, определяющего общие требования к региональному транзитному режиму. Презентация г-на Уинстона в PowerPoint представлена в **Приложении 6**.

Г. Системы ИКТ: Обзор и рекомендации

10. Г-н Константин Наумов, специалист в области ИКТ, обсудил решения ИКТ для ГМЦ. Он представил общие требования и компоненты системы ИКТ. Интерфейс будет основан на едином транзитном и внутреннем документе. Затем он обсудил различные последствия для решений ИКТ, включая предлагаемую архитектуру системы ИКТ для пилотного проекта, а также обзор таможенных информационных систем в странах, участвующих в пилотном проекте. В заключение, он предоставил рекомендации для пилотного проекта (например, требования к детализированному техническому заданию на программное обеспечение, совместимость с существующими системами, и новые требования и взаимозависимость) и информационной системы для проекта передовой транзитной системы ЦАРЭС (например, подробные схемы последовательности действий и углубленный анализ). Презентация г-на Наумова в PowerPoint представлена в **Приложении 7**.

Н. Обсуждение (2)

11. Затем последовали обсуждения:

- (i) Представитель Пакистана (Федеральный совет по доходам) задал вопрос команде ТП об упомянутых трудностях в получении технической информации о таможенной информационной системе. Представитель заверил, что может быть предоставлена любая необходимая информация. Пакистан обладает передовой таможенной информационной системой, возможно, самой передовой в регионе ЦАРЭС. Например, Пакистан может взаимодействовать с китайской таможней в электронной форме. Было согласовано, что вопросник по ИКТ для ТП будет предоставлен непосредственно представителю, с целью ускорения получения ответов.
- (ii) Представитель частного сектора Кыргызской Республики (Страховая компания Юбилей) спросил, смогут ли страховые компании получать данные (например, длительность предпринимательской деятельности, история иска) из таможенной информационной системы (систем) для оценки и принятия рисков при страховании. Было отмечено, что при предоставлении ответов на такие запросы необходимо соблюдать законодательство стран о защите данных. Для обеспечения мониторинга гарантий могут предоставляться основные сведения о перемещениях.
- (iii) Представитель Грузии (Служба доходов Грузии) спросил, может ли Грузия быть включена в отчеты по нормативно-правовой базе и ИКТ. Г-жа Лозано (АБР) ответила, что Грузия может быть включена в анализ, при этом дата завершения проекта может быть продлена до 2017 года, в целях удовлетворения данной просьбы.
- (iv) Что касается правового анализа, представитель Кыргызской Республики отметил, что проект таможенного кодекса Евразийского экономического союза (ЕАЭС) был направлен членам ЕАЭС в августе 2016 года (то есть, четыре месяца назад, однако после представления окончательного отчета о нормативно-правовой базе в июне 2016 года).

I. Разработка пилотной схемы: Дальнейшие шаги

1. Институциональные вопросы и вопросы управления

12. Г-н Уокер обозначил страны и коридоры, предполагаемые для пилотного проекта. Затем он обрисовал фазу 1 (с ориентировочными сроками 2017-2018 гг.), включающую создание правительственных консультативных комитетов для ГМЦ, создание технических подкомитетов, создание групп поддержки проекта, а также оказание технической поддержки. Он также наметил фазу 2 (ориентировочные сроки 2019-2020 гг.) и фазу 3 (ориентировочные сроки 2020 год и далее). В действительности, возможен более сжатый график, с формулированием предварительного плана пилотного проекта в 2017 году, и реализацией пилотного проекта в 2018 году. Предполагается, что к 2020 году ГМЦ может быть реализован в большинстве стран ЦАРЭС. Затем г-н Уокер изложил подробности институциональных и управленческих механизмов, например, создание межведомственного правительственного консультативного комитета по ГМЦ, создание технических подкомитетов, а также создание группы поддержки проекта. Презентация г-на Уокера в PowerPoint по этим вопросам представлена в **Приложении 8**.

2. Таможенное сотрудничество

13. Г-н Мур обсудил дальнейшие шаги в отношении двух элементов предлагаемого ГМЦ. Кроме того, он отметил необходимость дальнейшей работы по вопросам единого транзитного документа и таможенного контроля (например, тип, частота, взаимное признание, приоритетность обработки для транзита). Он также подчеркнул необходимость измерения времени выпуска на пилотном этапе. Презентация г-на Мура в PowerPoint на эту тему представлена в **Приложении 9**.

3. Нормативно-правовые вопросы

14. Г-н Уинстон определил следующие дальнейшие шаги по правовым и нормативным вопросам: (i) формулирование международного соглашения (которое может быть в форме меморандума о договоренностях) между участвующими странами, определяющего специальные требования; (ii) согласование национальных законов и положений с международным соглашением, с течением времени, по мере необходимости; и (iii) в долгосрочной перспективе, формулирование международного соглашения, определяющего общие требования к региональному транзитному режиму. Презентация Г-на Уинстона в PowerPoint по этому вопросу приводится в **Приложении 9**.

4. Развитие системы ИКТ

15. Г-н Наумов представил технические и управленческие вопросы, связанные с развитием системы ИКТ для облегчения региональной транзитной торговли в ЦАРЭС. Он представил предлагаемую архитектуру информационной системы для пилотного проекта и ее влияние на другие информационные системы (например, автоматизированные таможенные системы, потенциальная интеграция и интерфейсы с другими системами). Затем он предложил конкретные рекомендации для пилотного проекта (например, уточнение согласованных требований к программному обеспечению, совместимость с существующими системами, новые требования и взаимозависимости, рекомендации в отношении ЕАЭС. Презентация г-на Наумова в PowerPoint по этому вопросу содержится в **Приложении 10**.

J. Обсуждение (3)

16. Затем последовали обсуждения:

- (i) Представитель Кыргызской Республики проинформировал участников семинара о достижениях в своей стране, а также в Таджикистане, в отношении создания комитетов по упрощению процедур торговли. Кроме того, он подчеркнул важность привлечения частного сектора в учреждения, которые будут созданы. Команда ТП согласилась с этим, поскольку она также предусматривает значительное участие частного сектора в технических подкомитетах.
- (ii) Г-н Уокер подчеркнул важность измерения времени выпуска, с тем, чтобы обеспечить реальную работоспособность пилотной программы и её приемлемость для всех пилотных стран.
- (iii) Представитель частного сектора Кыргызской Республики спросил, можно ли выбрать другие варианты маршрута для пилотного проекта. Г-н Уокер пояснил, что в связи с обязательствами КНР по реализации системы МДП в 2017 году, промежуточный семинар согласился рассмотреть коридор 2А, сосредоточив внимание на Азербайджане и Казахстане, поскольку он представляет ряд преимуществ. Этот вариант коридора улучшился в результате присоединения Грузии к ЦАРЭС и связи Грузии с новой компьютеризированной транзитной системой (NCTS) в Европе. Если пилотный проект будет введен в действие в течение 2-х лет, он, безусловно, будет распространён и на другие коридоры, в особенности те, которые имеют высокую интенсивность движения и грузонапряженность.
- (iv) Представитель Грузии (Служба доходов Грузии) проинформировал участников семинара о том, что в 2016 году страна ратифицировала Соглашение ВТО по упрощению процедур торговли, которое, среди прочего, призывает к исследованиям времени выпуска, которое проводилось в стране уже дважды. Грузия также отменила обязательный национальный гарантийный таможенный взнос – шаг, оказавшийся благоприятным для транспортных компаний; из этого следует вывод о необходимости оценки того, следует ли сохранить обязательную систему. Кроме того, следует определить, как устанавливать тарифную ставку в качестве основы для гарантии, таким образом, чтобы не благоприятствовать ни одной из стран. Затем он предложил заключить соглашение взаимном признании после завершения пилотного проекта, подчеркивая необходимость гармонизации транзитных документов. Г-н Мур отметил, что различные стороны будут иметь разные мнения по различным вопросам, в связи с чем необходимо вырабатывать общую позицию, с тем, чтобы обеспечивать баланс между различными интересами.
- (v) Представитель Таджикистана (Ассоциация экспедиторов) высказал предположение, что Грузия, предоставляя «окно возможностей» для выхода на европейские рынки, может оказать негативное влияние на внутрирегиональную торговлю. В отношении несоответствий или пробелов в нормативно-правовой базе, он спросил, сможет ли АБР оказать поддержку внесению необходимых изменений в соответствующую правовую и нормативную базу. Другая проблема заключается в том, что некоторые страны ЦАРЭС имеют географические ограничения на их транзитные операции, например, насколько глубоко внутри территории они смогут действовать в КНР, которая признает только двусторонние соглашения, в то время как должна применяться Статья 5 ВТО (Свобода транзита). Г-н Уокер заявил, что приоритетом для проекта должна оставаться в первую очередь внутрирегиональная нежелезная торговля; в любом случае, связь с Европой, в сочетании с увеличением объемов торговли и инвестиций КНР, будет стимулировать внутрирегиональные перемещения товаров. Г-жа Лозано (АБР) отметила, что проведенная оценка нормативно-правовой базы выявила потенциальные пробелы в применимости ГМЦ. Она подчеркнула, что цель заключается в сведении к минимуму необходимых правовых и нормативных изменений, но, если потребуются значительные изменения, АБР может рассмотреть вопрос об оказании поддержки. Вместе с тем, нормативно-правовые базы пилотных стран могут нуждаться лишь в незначительных изменениях, в основном, во вторичных правовых актах.

- (vi) Представитель частного сектора Кыргызской Республики обратился с просьбой, чтобы его страна была включена в выбранный пилотный проект. Её нормативно-правовая база аналогична нормативно-правовой базе Казахстана, и было бы полезно испытать пилотную схему в одной из небольших стран. Г-н Мур отметил, что был рекомендован поэтапный подход, и другие страны могут включаться в проект по мере их готовности.
- (vii) Представитель Казахстана отметил, что они практически решили языковые проблемы с КНР посредством автоматизированного перевода. По другой теме, было отмечено, что платежные системы, применяемые в странах, могут отличаться друг от друга, и на пилотном этапе будет трудно интегрировать платежи в транзитную систему.
- (viii) Представитель Азербайджана (ABADA) отметил, что если проект будет введен в действие и будет применяться единый таможенный документ, то может потребоваться также единый разрешительный документ на право проезда для обеспечения въезда водителей и транспортных средств в страны. Важность этого вопроса была принята к сведению, и было рекомендовано заключение международного соглашения, охватывающего общие требования для облегчения беспрепятственных транзитных перевозок. Другой представитель Азербайджана заявил, что эти вопросы могут выходить за рамки компетенции таможенного департамента, однако предпринимаются усилия по их решению (например, ЭСКАТО ООН предложил модель автодорожного соглашения).
- (ix) Представитель Грузии заявил, что вступление страны в ЦАРЭС является стратегическим выражением её заинтересованности в развитии торговли со странами ЦАРЭС; её роль – не только послужить "окном в Европу", но и обеспечить возможности и повысить потенциал других стран для увеличения торговли. Что касается презентации по ИКТ, по его мнению, вопросы решены правильно, и он не видит каких-либо особых проблем. Он отметил необходимость гармонизации программного обеспечения страны с программным обеспечением ЕАЭС и других стран (например, с программным обеспечением Азербайджана), однако проблем в этом отношении не предвидится; различные системы могут быть согласованы. На данном этапе можно сказать, что Грузия выразила заинтересованность в этом проекте, но в дальнейшем необходимо провести подробные технические переговоры. В связи с этим он проинформировал участников совещания о том, что в 2017 году Грузия внедрит систему ASYCUDA, которая должна быть согласована с системой (системами) ЦАРЭС. Команда ТП подчеркнула необходимость использования единого транзитного документа.
- (x) Представитель Кыргызской Республики выразил согласие с предложением. Он поднял практические вопросы, например, увеличение сборов за паромную переправу автомобилей из Кыргызской Республики с использованием маршрута через Каспийское море.

К. Заключительные заявления

17. Г-жа Лозано, специалист по региональному сотрудничеству, АБР, напомнила участникам, что АБР разработал данный проект ТП по просьбе правительств ЦАРЭС. Транзит остается нерешенным вопросом в рамках стратегии ЦАРЭС до 2020 года. Она отметила, что предложенный ГМЦ обеспечивает гибкое мультимодальное решение, которое согласуется с международной передовой практикой, следуя в тех направлениях, которых придерживается весь мир в процессе модернизации транзитных операций. Она поблагодарила всех за предоставление команде ТП информации, обеспечившей разработку ГМЦ на основе фактических данных. В заключение она отметила, что данный семинар является не окончанием проекта, а скорее его началом, и АБР уже выделил предварительные средства на подготовительные работы по запуску пилотной схемы.

18. Г-н Уокер, руководитель команды и специалист по содействию торговле, поблагодарил участников за их поддержку в ходе реализации проекта, а также

поблагодарил Государственный таможенный комитет Азербайджана за отличную организацию и гостеприимство. Он отметил, что все страны стремятся улучшить транзит, и весьма обнадеживает, что после более двух лет работы можно будет двигаться вперед, приступив к подготовке пилотного проекта с января 2017 года, и реализовать его в 2018 году. Он поблагодарил Грузию за участие, и выразил удовлетворение тем, что Азербайджан и Казахстан также объединят усилия, чтобы успешно реализовать предлагаемый пилотный проект.