
Проектная Рабочая Группа по Транспорту и Пересечению Границ (ПРГ-ТПГ)

20-я сессия
10-11 сентября 2014
Алматы, Казахстан

Идентификация, изоляция и устранение главных узких мест вдоль международных транспортных маршрутов

(Пункт 4.4 Повестки дня)

Примечание ЕЭК/ЭСКАТО ООН

Действия ЭСКАТО в помощи перехода границы

1. Стратегическое значение Средней Азии делает его уникальной областью, и это подчеркивает его соединительный потенциал в качестве транспортного узла между двумя континентами. Регион также сталкивается с уникальными трудностями, где все государства-члены СПЕКА не имеют выхода к морю и находятся на разном уровне экономического развития.
2. В пределах рамок СПЕКА, ЭСКАТО ООН и ЕЭК ООН предлагается укрепление потенциала и другие формы технического содействия, которые способствуют эффективной и безопасной работе региональных транспортных инфраструктур и идентификации узких мест. Многочисленные правовые документы, которыми управляет ЕЭК ООН, а именно аналитика, укрепление потенциала и техническое содействие, обеспечивают твердую базу для развития согласованной нормативно-правовой базы для регионального транспорта, особенно в регионе СПЕКА.
3. Введение, помощь и развитие международных перевозок всегда были главной целью национальных правительств. Однако, так как транспортные средства в международных перевозках пересекают границы, содействие в развитии международных перевозок поднимает определенные проблемы, решение которых требует сотрудничества и согласия среди правительств. Цель этого сотрудничества состоит в том, чтобы развить последовательные международные коридоры инфраструктуру и сети, упрощенный переход границы и единые правила и нормы, что обеспечивает высокий уровень эффективности, безопасности и охраны окружающей среды в транспорте.

4. ЕЭК ООН обеспечивает межправительственные платформы сотрудничества и направляется к транспорту, через пять ключевых областей – доступность (финансовое обеспечение), сохранность, безопасность и воздействие на окружающую среду. В особенности, касательно стран СПЕКА, ЕЭК ООН и его транспортной подпрограммы играющую специальную роль, в достижении этих целей, учитывая его давние экспертные данные в регионе и наличии множества инструментов и правовых документов.

Международная конвенция по гармонизации пограничного контроля товаров.

5. Принимая международные правовые рамки в качестве отправной точки, нужно упомянуть, что среди обширного множества доступных правовых документов, некоторые нацелены на упрощение и гармонизацию процедур в пунктах перехода границ, и немногие являются самыми видными, широко используемыми в регионе СПЕКА. Например, Международная конвенция по Гармонизации Пограничного контроля Товаров, общеизвестная как, “Соглашение Гармонизации” формирует одну из наиболее широко принятых правовых основ скоординированного управления границей. 55 стран являются участниками данного договора, включая все страны СПЕКА кроме Афганистана. Страны участники стремятся оптимизировать административные процедуры на границах, сократить количество и продолжительность проверок, проводимые таможенными органами.

6. 30 ноября 2011, в соответствии с соглашением о Гармонизации, вступил в силу доступ к процедуре МДП облегчение процедур при железнодорожной перевозке грузов, которое представляет ключевые принципы в содействии процедур перехода границы при осуществлении международных железнодорожных грузоперевозок. С этого времени Рабочая группа на Железнодорожном транспорте (SC.2), в сотрудничестве с WP.30, приступила к разработке механизма по контролю его внедрения на национальном уровне. Кроме того, в 2013, секретариат SC.2 подготовил анкетный опрос таким образом контролируя внедрение положения в новом Приложении 9. Анкетный опрос был распределен всем Договаривающимся сторонам и, на основе двадцати четырех полученных ответов; секретариат подготовил анализ предварительных результатов, представленных SC.2 на его шестьдесят восьмой сессии 24-26 ноября 2014 (ECE/TRANS/SC.2/2013/6).

7. В ноябре 2014 года в соответствии с Приложением 8 Соглашения о Гармонизации, секретариат начал онлайн обзор относительно внедрения Приложения 8 на пунктах перехода границы на национальном уровне. Предварительный анализ

полученных ответов показывает, что Договаривающиеся стороны успешно осуществляют Приложение 8 в особенности: помощь выпуска визы; предоставление информации всем участвующим сторонам в транспортных операциях: создание приоритета к срочным грузам (скоропортящиеся товары и живые животные); и улучшение инфраструктуры в пограничных переходных пунктах. В то же время имеется число областей, где могли бы потребоваться следующие действия: передача процедур контроля от переходов границы до пунктов отправления и места назначения товаров; низкий уровень участия в Соглашении о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и взаимном признании таких осмотров, от 3 ноября 1997 года а также, ограниченное применение международных весовых сертификатов транспортных средств.

8. Нужно отметить, что 30 сентября 2014, первый Международный сертификат веса транспортного средства (IVWC) в соответствии с Приложением 8 к Соглашению Гармонизации было выпущено в Республике Молдова. Грузия и Украина были первыми странами, которые приняли IVWC.

Таможенное соглашение о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (TIR Convention)

9. Таможенное Соглашение по Международным перевозкам грузов с применением книжки МДП (TIR Convention), 1975, устанавливает процедуру, которая разрешает международные перевозки товаров дорожными транспортными средствами или контейнерами от одной таможни отправления к таможне прибытия, через столько же стран по мере необходимости, без промежуточной проверки перевозимых товаров, без депозита финансовой гарантии на каждой границе. Процедура включает использование безопасных транспортных средств, цепи международной гарантии, установленной в соответствии с соглашением, чтобы покрыть пошлины и налоги в случае риска во время пути, каждое транспортное средство должно иметь международный таможенный документ (книжка МДП), которая удостоверяет содержание груза, проверяемое на таможне отправления. Все это приводит к минимальным процедурам и задержкам на границах и к более низким транспортным расходам, которые в свою очередь приводят к более низкому экспорту и затратам импорта.

10. ЕЭК ООН организовал Региональный Семинар по применению Соглашения МДП в Душанбе, в мае 2015, с участием официальных представителей из Таджикистана, Афганистана и Азербайджана, а также представителей из других стран. Афганистан возобновил свои действия МДП только в 2013. Семинар продемонстрировал

возрастающее использования системы МДП в Средней Азии, а также готовности многих стран в регионе, возобновить компьютеризацию таможенных процедур и учреждение концепций единственного окна. Главное сообщение, исходящее от Семинара, - это то, что несколько стран в регионе теперь зрелы в их политических целях и в стратегических планах достигнута более глубокая интеграция и модернизация их торговли и транспортных процессов, особенно процедуры перехода границы.

11. Это происходит в самый своевременный момент, так как межправительственный процесс по направлению к компьютеризации процедуры МДП (е-МДП), набрал обороты. В Женеве Договаривающиеся стороны МДП, включая страны СПЕКА, завершили работу над техническими и концептуальными аспектами е-МДП и установили специальный экспертный орган, чтобы работать над развитием соответствующих правовых рамок для компьютеризации. В то же время Договаривающиеся стороны договорились о запуске пилотного проекта е-МДП, который служил бы основанием для идентификации любых потенциальных недостатков в системе перед полным вводом в действие е-МДП.

Действия ЭСКАТО ООН по международной транспортной помощи

12. Чтобы повысить эффективность маршрутов международных перевозок и коридоров, проблемы транспортных инфраструктур должны быть решены. Основные - узкие места вдоль маршрутов международных перевозок должны быть определены, изолированы и устранены.

13. Секретариат ЭСКАТО ООН, в сотрудничестве с ЮНКТАД и ЕЭК ООН, осуществлял Проект Счета развития, названный “Укрепление потенциала Контрольных органов и Компании-перевозчиков, чтобы повысить Эффективность Международного транспорта в странах, не имеющем выхода к морю и Развивающихся странах Транзита” с 2012 до 2014. при поддержке программы СПЕКА для экспериментального внедрения проекта через Алма-Ату – Бишкек, транспортный коридор Душанбе были отобраны страны Казахстан, Кыргызстан и Таджикистан.

14. Проект использует понятие “группы” ЮНКТАД, для примирения заинтересованных сторон, чтобы обсудить проблемы трансграничной и транзитной перевозки и модернизированного ЭСКАТО ООН. Время/Методология Расстояния стоимости, чтобы определить, идентифицировать, изолировать, и изолировать узкие места, которые будут рассмотрены в транспортном процессе. В соответствии с проектом, новым всесторонним набором инструментов, а именно, набор инструментов управления

процессами международной и транзитной перевозки (Набор инструментов СТ-ТРМ) был развит и переведен на русский язык, чтобы облегчить его применение в странах Средней Азии.

15. В 2013 Набор инструментов СТ-ТРМ был применен группами с помощью национальных учреждений поддержки, чтобы определить существующие узкие места, препятствующие бесперебойной работе отобранного транспортного коридора Алма-Ата - Бишкек - Душанбе, и серии встреч групп в национальном и уровнях коридора, как считалось, сформулировали и приняли планы действий группы по транспортной помощи на национальном уровне. Были проведены три встречи на уровне кластеров коридора, объединяющие членов кластеров из всех трех стран, соответственно, в Таджикистане (февраль 2014), Казахстане (май 2014) и Кыргызстане (август 2014). Встречи обсуждают и принимают план действий группы по транспортной помощи на уровне коридора и рекомендациях для практического внедрения планов действия группы на национальном уровне и уровне коридора.

16. Секретариат ЭСКАТО ООН внедряет ЕЭК ООН Счет развития глобального проекта Организации Объединенных Наций “Укрепление проекта мощностей развивающихся стран и стран с переходной экономикой, чтобы облегчить законный переход границы, региональное сотрудничество и интеграцию”, с целью усиления возможностей участвующих развивающихся стран обмениваться электронной информацией о транзите между Таможенными органами. В рамках этого проекта Семинар по Обмену данными от таможни к таможне был организован в Кыргызстане 7-8 сентября 2015, чтобы создать потенциал в области электронного обмена данными транзита между Таможенными органами стран Средней Азии и обсудить рекомендации о мерах предоставления возможности такого обмена данными.

17. Кроме того, секретариат ЭСКАТО ООН разработал три транспортных инструмента помощи, чтобы решить оперативные проблемы, которые препятствуют международному автомобильному транспорту. Они кратко описаны ниже.

17(a). Безопасная Международная Модель транспорта обеспечивает концептуальную и стандартную базу для дизайна международной системы мониторинга транспортного средства, используя новые технологии, включая (ИКТ) ИСТ, расположение спутника и электронные печати. Это предписывает стандартизированные компоненты, их взаимодействие и установленные требования.

17(b) Эффективные Международные Модели транспорта предоставляют практические решения проблем в операциях по переброске через границу наземного транспорта. С

недавними событиями логистики и технологий, модели используют главное коммерческое сотрудничество, чтобы преодолеть установленные барьеры и конфликты коммерческих интересов в международном наземном транспорте. Больше деталей о модели доступно на <http://www.unescap.org/resources/efficient-cross-border-transport-models>.

17(с). Модель на интегрированном контроле в переходе границы обеспечивает более эффективный поток информации и разделение среди различных агентств в приграничных переходах с применением современных технологий (включая ИКТ как центр) и оптимизированный процесс документации и процедур, поддерживая надлежащий контроль. Это способствует оптимизированному использованию современного оборудования различными агентствами. Более подробная информация доступна на <http://www.unescap.org/resources/model-integrated-controls-border-crossings>.

Рабочая группа проекта, возможно, пожелает:

- Поддержать и поощрить Государства-члены активно участвующих в вышеупомянутых действиях секретариата ЕЭК ООН, до тех пор пока действует программа помощи прохождения границы.
- Побуждать страны СПЕКА думать о представлении новых технологий во внедрении конвенций ООН, с присоединением их электронной обработки (Дополнительный Протокол к CMR (e - CMR), e - МДП)
- Поощрить соответствующие власти Казахстана, Кыргызстана и Таджикистана, поддерживать практическое внедрение планов действий по транспортной помощи на национальном уровне и на уровнях коридора;
- Рассмотреть будущее заявление набора инструментов СТ-ТРМ в других странах СПЕКА для идентификации операционных барьеров и узких мест и разработки решений, чтобы повысить производительность транспортных коридоров в регионе СПЕКА
- Поощрить страны СПЕКА применяющие транспортные инструменты помощи ЭСКАТО ООН.