



Программа Tacis TRACECA Европейского Союза
для Азербайджана, Армении, Болгарии, Грузии, Казахстана, Киргизстана, Молдовы, Румынии,
Таджикистана, Туркменистана, Турции, Узбекистана, Украины

Проект Гармонизации Процедур Пересечения Границ

для Азербайджана, Армении, Болгарии, Грузии,
Казахстана, Киргизстана, Молдовы, Румынии,
Таджикистана, Туркменистана, Турции, Узбекистана,
Украины

Завершающий Отчет (Предварительный вариант)

ноябрь 2001 – ноябрь 2003 гг.



Проект финансируется
Европейским Союзом



Проект осуществляется
Scott Wilson / Compass / NEA / Sema

Содержание

Форма 1.2 Титульная страница отчета

Форма 1.3 Краткий обзор Проекта

2.0. Краткий обзор хода выполнения Проекта с момента начала

2.1 Исходная Ситуация – ноябрь 2001 – март 2002 гг.

2.2 Первая фаза Проекта – апрель – октябрь 2002 г.

2.3 Вторая фаза Проекта – ноябрь 2002 – апрель 2003 гг.

2.4 Завершающая фаза Проекта – май 2003 – ноябрь 2003 г.

3.0 Прогресс Проекта в Заключительной фазе

3.1 Завершающая фаза Проекта – Мероприятия за май – ноябрь 2003 г.

3.2 Завершающая фаза Проекта – Задачи за май – ноябрь 2003 г.

4.0 Ход выполнения Проекта в течение отчетного периода

4.1 Начало, фаза I и II – Методология Проекта

4.2 Методология и and Управление Проектным Циклом (УПЦ)

4.3 Планирование Проекта и Внутренний Мониторинг

4.4 Внешний Мониторинг Проекта – Группа Мониторинга ЕС

4.5 Краткое содержание Проекта

5.0 Полученные уроки и рекомендации

5.1 Введение

5.2 Выявленные проблемы и рекомендации

6.0 Таблицы: 2.2, 2.3, 2.4, 3.2, 3.3

7.0 Приложения

1.0 Таблица Мероприятий Проекта

2.0 Тренинг Материалы для РГСТ

2.1 Значимость развития торговли

2.2 TRACECA – региональный обзор проекта

2.3 TRACECA – преимущества гармонизированных процедур пересечения границ

2.4 TRACECA - обзор региональных таможенных информационных систем

2.5 Парадоксы современной международной практики пересечения границ

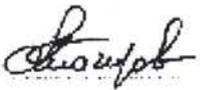
3.0 Образец Единого Электронного Документа - версия 1

4.0 Совместная конференция проектов АБР и ГППГ

5.0 Презентация Проекта на ереванском семинаре TRACECA

1.2: Титульная страница отчета

Название Проекта	Гармонизация процедур пересечения границ		
Номер Контракта:	01-0167		
Страны:	Армения, Азербайджан, Болгария, Грузия, Казахстан, Киргизстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Турция, Туркменистан, Украина, Узбекистан.		
	Получатель	Консультант ЕС	
Имя:	МПК TRACECA Постоянный Секретариат	Scott Wilson	
Адрес:	ул. Генерала Алиярбекова 8/2 Баку AZ 370000 Азербайджан	Скотт Хаус Бейзинг Вью Бейзингсток Гемпшир RG21 4JG Великобритания	
Номер телефона:	(994-12) 982-718	+44(1256) 461161	
Номер факса:	(994-12) 892-718	+44(1256) 816835	
Контактное лицо:	Абдурашид Тагиров Генеральный Секретарь	Эдриан Тайт Директор Проекта	Питер Рейнджер Менеджер Проекта

Подписи:			
----------	---	---	---

Дата отчета: октябрь 2003 года

Отчетный период: ноябрь 2001 – ноябрь 2003 г.

Автор отчета: Scott Wilson

Группа Мониторинга ЕС	_____	_____	_____
	[имя]	[подпись]	[дата]
Делегация ЕС	_____	_____	_____
	[имя]	[подпись]	[дата]
Бюро Tacis [Руководитель Задания]	_____	_____	_____
	[имя]	[подпись]	[дата]

1.3 Краткий обзор Проекта

Основные цели: Продвижение и развитие гармонизированного Транспортного Коридора TRACECA между Кавказом / Центральной Азией и Европой

Задачи проекта: Создать платформу для гармонизации процедур пересечения границ в регионе. Работать в направлении региональной интеграции с международной транспортной и торговой практикой и развивать движение грузопотока по коридору TRACECA, и заложить основу для конвергенции с практикой ЕС.

Результаты: Будут достигнуты следующие Результаты:

- Институциональные результаты: Разработка Координации МПК, Таможенные Рабочие Группы, Институты Таможенных Брокеров, обучение современным пограничным процедурам в рамках Рабочих Групп.

- Технические: Оценка Пограничных Процедур и База Данных, Отчет по Пограничной Документации, План Контроля Гармонизации и Имплементации, Пособие для Служащих Таможенных Служб, Руководство для транспортных и торговых предприятий, предварительное ТЭО развития Общих Транзитных Процедур.

Мероприятия:

1. Разработка механизма координации Межправительственной Комиссии и Национальных Комиссий
2. Обзор проведенных работ и рекомендации
3. Аудит определенных Пунктов Пересечения Границ и пограничных процедур
4. Разработка отчетов по Необходимой Документации и видов Контроля Гармонизации
5. Создание Таможенных Рабочих Групп и Институты Брокеров
6. Обучение современным пограничным процедурам в рамках Рабочих Групп
7. Предложения по Общей Системе Транзитных Процедур
8. Выпуск Пособий и Руководств (на русском / английском языках)

Целевая группа: Непосредственными получателями являются Национальные Комиссии TRACECA (или эквивалентные организации) и Межправительственная Комиссия. Опосредованными получателями будут различные пограничные организации, торговые и транспортные предприятия за счет упрощения и гармонизации процедур.

Вклад со стороны проекта: техническое содействие включает 960 человеко-дней долгосрочных экспертов, 490 человеко-дней краткосрочных экспертов. Офис проекта в Баку в помещениях Межправительственной Комиссии, контактные пункты в Национальных Комиссиях в каждой стране. Специалисты посетят все соответствующие организации и отдельные пограничные переходы. Будет поддерживаться связь с другими проектами TRACECA и Международными Финансовыми Организациями (МФО), работающими в регионе.

Предположения:

- Национальные Комиссии TRACECA имеют достаточное влияние для реализации изменений пограничных процедур и содействия работе проекта;
- Национальные таможенные управления окажут полную поддержку таможенным рабочим группам и допустят внешнее участие в совещаниях;
- Институты таможенных брокеров могут быть сформированы в качестве юридических лиц.

2.0. Краткий обзор хода выполнения Проекта с момента начала

2.1 Исходная Ситуация – ноябрь 2001 – март 2002 гг.

- Контракт по Проекту был подписан 12-го ноября 2001 года.
- Мобилизация сотрудников Проекта началась в Азербайджане 15-го ноября 2001 года.
- В течение Начальной Фазы Менеджер Проекта сотрудничал с двумя Руководителями региональных Групп: (1) Черноморского и Кавказского Региона и (2) Азиатского Региона.
- Были проведены две вступительные встречи с Основными Получателями Проекта – в Тбилиси (декабрь 2001 г.) и в Ашхабаде (февраль 2002 г.).
- Постоянно проводились встречи с сотрудниками и советниками Межправительственной Комиссии (МПК)
- Была осуществлена оценка ТЗ с целью выявления несоответствий и поправок, необходимых для осуществления Проекта
- Был подготовлен, распространен и в последствии одобрен Руководителем Задания по Проекту ЕС Начальный Отчет
- С Партнерами по Проекту были обсуждены детали долгосрочного планирования по Проекту
- Менеджер Проекта присутствовал и провел презентации на следующих официальных встречах TRACECA:
 - Заседание Межнациональной Рабочей Группы
 - Второе Заседание Межнациональной Рабочей Группы 25–26-го февраля 2002 г. в г. Ашхабад, Туркменистан

2.2 Первая фаза Проекта – апрель – октябрь 2002 г.

- Заключительные обсуждения относительно методологии, и начало Аудита Пунктов Пересечения Границ TRACECA, осуществляемого двумя Руководителями Региональных Групп по Черноморскому и Кавказскому Регионам.
- Менеджер Проекта ГППГ присутствовал и провел презентацию на официальной встрече TRACECA:
 - Ежегодное Международное Заседание TRACECA, состоявшееся 23-25-го апреля 2002 г. в Ташкенте, Узбекистан
- Кроме того, были представлены презентации по Проекту, при полном вовлечении в перечисленные ниже мероприятия:
 - Европейская Конференция Министров Транспорта и Семинар по Транспортной Политике Всемирного Банка, Тбилиси, Грузия, 18-19 апреля 2002 года.
 - TransCaspian 2002 – 1-ая Международная Выставка и Конференция по Транспорту и Логистике, Баку, Азербайджан 22-24 мая 2002 года.

- Было издано и распространено между всеми странами Программы TRACECA несколько отчетов:
 - Предварительный Начальный Отчет, 12 марта 2002 года (одобрено Менеджером Задания).
 - Ежемесячные Отчеты за апрель, май, июнь, июль, ноябрь и декабрь 2002 года.
 - Квартальные Отчеты, апрель – август 2002 года.
(Примечание: При совпадении дат выпуска Ежемесячного Отчета и Отчета о Ходе Проекта, выпуск Ежемесячного Отчета отменяется).
- К сентябрю 2002 года была завершена большая часть Аудита Пунктов Пересечения Границ.
- В сентябре 2002 года был проведен Семинар по Оценке Гармонизации Границ. В рамках Семинара были проведены встречи представителями Таможенной Службы, Экспертами МПК и представителями грузовых транспортно-экспедиционных фирм. Итоги Семинара изложены в Рекомендациях по Гармонизации Границ.
- В октябре 2002 года началось формирование Таможенных Рабочих Групп под председательством Национального Секретаря каждой из стран-членов TRACECA и при поддержке Руководителей Региональной Группы, выступающих в качестве Советников.
- В течение данной фазы был также выпущен и распространен между всеми странами-членами программы TRACECA материал по повышению компетентности Рабочих Групп по вопросам современного международного процесса гармонизации:
 - Издание 1 – октябрь 2002 года

Анализ примеров:

Опыт Латвии

Хорватия – экспериментальная схема

Материалы, представленные на обсуждение:

Новая экспортная система (НЭС) Объединенного Королевства

Проект будущего обустройства европейской таможни

- В октябре 2002 года был издан и распространен между всеми странами-членами TRACECA Первый Отчет о Ходе Работы Проекта.
- Под эгидой Постоянного Координатора ООН в Узбекистане, на границе Термез - Хайратон, 30-31-го октября 2002 года Руководитель Группы Азиатского Региона представил презентации и тренинг по межведомственному тренингу.

2.3 Вторая фаза Проекта – ноябрь 2002 – апрель 2003 года.

- Постоянная институциональная поддержка и развитие структуры МПК, уделяя особое внимание Национальным Секретарям и Таможенным Рабочим Группам
- Оценка возможности расширения сферы деятельности ТРГ для вовлечения двух других институциональных Проектов TRACECA, ЕПТТ и ОЮБТТ, с целью формирования Рабочих Групп по Содействию Торговле (РГСТ).
- Также Проектом были разработаны и распределены по всем странам TRACECA тренинг материалы по Повышению Компетентности, касающиеся Современных Международных Практик по Гармонизации Границ. Остальной материал был включен во Второй Отчет о Ходе Проекта, который был выпущен в апреле 2003 г. и ежемесячные Отчеты за январь, февраль и март 2003 года.
- 18-го ноября в Париже состоялась официальная встреча по Проекту между Руководителем Группы Азиатского Региона и Главой Всемирной Таможенной Организации (ВТО), с целью обсуждения совместной деятельности между ВТО, Проектом и странами-членами TRACECA.
- С января по апрель 2003 года Руководителями Групп велась работа по возможной поддержке и оценке деятельности Рабочих Групп. Кроме того, отмечая отличную работу Национальных Секретарей, достигнут значительный прогресс Рабочих Групп в отношении рассмотрения и принятия Рекомендаций Проекта ГППГ по Гармонизации.
- С января по апрель 2003 года стали проявляться практические результаты деятельности Рабочих Групп, с введением Целей, Руководящих Принципов Гармонизации, Таблиц №1 «Определение», №2 «Оценка», №3 «Обзор процесса гармонизации».
- В январе 2003 года стартовал проект Общей Юридической Базы Транзитных Транспортировок (ОЮБТТ), и появилась возможность объединения всех трех институциональных Проектов TRACECA в рамках Рабочих Групп, для развития Рабочих Групп по Содействию Торговле (РГСТ). В дополнение, Проект ОЮБТТ обновил некоторые из Статей ОМС с целью отражения изменений в соответствии с требованиями институциональной структуры TRACECA.
- На Семинаре Национальных Секретарей, состоявшемся в январе 2003 года в г. Баку, Азербайджан, Проектом ГППГ была проведена презентация концепции и требований для перехода ТРГ в РГСТ.
- Проект продолжает тесное сотрудничество с Всемирным Банком, ООН и БРА путем обмена документацией и кооперацией по вопросам Рабочих Групп.
- С 4-го по 6-ое марта 2003 года Руководитель Группы Черноморского и Кавказского Региона нанес официальный визит в рамках Проекта в Женеву, с целью получения последней информации по вопросам Пограничного

Транзита, документации и Конвенций от следующих организаций: ЕЭК ООН, МСАТ, и ВОЗ.

- 7-го марта 2003 года, в г. Алматы, Руководитель Группы Азиатского Региона провел презентацию Проекта ГППГ на конференции по Проекту ЕС по Пограничным Переходам Центральной Азии.
- 19-го марта 2003 года Руководитель Группы Черноморского и Кавказского Региона провел ряд презентаций на Конференции Организационного Комитета РЕТга в Одессе.
- Кроме того, 27-29-го марта 2003 года в Баку были проведены презентации на Конференции ЭСКАТО ООН СПЕКА. **Рекомендации Проекта ГППГ были включены в Программу Действий по транзитно-транспортному сотрудничеству стран СПЕКА – Раздел 3 – Содействие Торговле.**
- Проект продолжает свою деятельность по институциональной поддержке и развитию структуры МПК, уделяя особое внимание процессу коммуникации, разработке должностных инструкций Национальных Секретарей, а также Рабочих Групп по Содействию Торговле. В настоящее время, завершается работа над Заданиями и Мероприятиями по Проекту.

Таким образом, выполнение Первой и Второй фаз Проекта было успешно завершено, за исключением небольших изменений, как планировалось. Эти небольшие изменения заключались, прежде всего, в дополнительном вкладе и не повлияли на конечный результат.

3.0 Прогресс Проекта в Заключительной фазе

3.1 Мероприятия заключительной фазы Проекта – май 2003 – ноябрь 2003 г.

Задачи Заключительной фазы Проекта были успешно выполнены, за исключением небольших изменений, как планировалось. Данные изменения были вызваны согласованием формата Веб сайта с новым стандартом по внешнему виду документов ЕС, т.н. 'Visibility Guidelines,' а также включением дополнительных документов в материал по Тренингу по Повышению компетентности, в Руководство для Сотрудников Таможенных Органов и Компакт диск для Пользователей. См в **Приложении 1.0**

Руководство Проекта уверено в том, что успех Проекта ГППГ будет устойчивым и в будущем, когда прогресс Национальных Секретарей и РГСТ будет продолжен при поддержке Национальных Комиссий, ПС МПК, а также текущими и новыми проектами TRACECA.

Некоторые из важных мероприятий, встреч и конференций, прошедших во время Финальной фазы были поддержаны Проектом ГППГ.

- В мае 2003 г. Проект продолжил свою деятельность по Институциональной Поддержке и Развитию структуры МПК, путем активного участия Эксперта Проекта по Правовым и Институциональным Вопросам. Особое внимание было уделено участию Эксперта при определении статуса ОМС, Национальных Комиссий и Национальных Секретарей. Эксперт Проекта ГППГ по Правовым и Институциональным Вопросам тесно сотрудничал с Экспертами Проекта ОЮБТП при формулировке соответствующих Описаний Рабочих Заданий и включении их в Статьи/Приложения ОМС.
- Наряду с Руководством Проекта ГППГ, Эксперт по Правовым и Институциональным Вопросам также принял участие в семинаре Национальных Секретарей TRACECA и Экспертов по Правовым Вопросам, прошедшем в Ташкенте 22-23-го мая 2003 г. Данный семинар был организован Проектом ОЮБТП. Все три проекта, ГППГ, ЕПРТ и ОЮБТП представили весьма содержательные презентации.
- Проектом также была оказана поддержка выставке и конференции TransCaspian, прошедшей 21-23-го мая 2003 г. Это уже вторая ежегодная выставка TransCaspian, в которой наряду с ПС МПК принимает участие проект ГППГ.
- 17-18 июля 2003 г., в конференц-зале министерства транспорта Азербайджана прошла встреча глав железных, портов и судоходных компаний. Данная встреча была организована МПК TRACECA и проектом ЕПРТ и была признана успешной в привлечении глав основных транспортных ведомств в регионе, экспертов различных ведомств и трех текущих проектов TRACECA. Заключительный протокол положил начало для дальнейшей деятельности и более широкого сотрудничества.

Следует отметить, что все проведенные встречи и конференции не только выступали в роли платформы по обмену знаниями, но также играли значительную роль в повышении статуса и возможностей Национальных Секретарей TRACECA и ПС МПК.

- Важным мероприятием Проекта ГППГ, прошедшем в июле и начале августа 2003 г., явился Второй Семинар по Оценке Гармонизации Границ (СОГГ) - фаза I. Это второе мероприятие такого рода, первый семинар ГППГ был проведен в сентябре 2002 г. На втором семинаре присутствовали эксперты ЕС, которые осуществили оценку прогресса Проекта, необходимого последующего вклада и рекомендаций, которые окажут влияние на текущую методологию Проекта. СОГГ – фаза II прошел на границе Азербайджана и Грузии. На нем присутствовали Национальные Секретари обеих стран, а в качестве катализатора Гармонизации Границ была использована колонна грузовиков Мерседес – Бенц, направляющаяся из Германии в Афганистан. Примечание: СОГГ – фаза II, прошел 16-17-18 сентября 2003 г., о чем было сообщено в Задачах Заключительной Фазы Проекта. Финансирование СОГГ - фазы I и II,

было осуществлено из бюджета Проекта - В16 Семинары. См в **Приложении 2.0**

В ходе ВСОГГ – фаза I, были достигнуты определенные успехи в оценке Проекта ГППГ в целом, выпущены дополнительные материалы по сбору данных, рекомендации по ИТ, дополнительные материалы по тренингу Повышения Компетентности, а также документы, связанные с дальнейшим развитием стратегии, которые в будущем будут являться бесценными для Национальных комиссий и ПС МПК.

Документы, разработанные в ходе семинара:

1. Обзор ИТ в регионе TRACECA
2. Концепции и руководящие принципы данных по торговле
3. Обзор развития торговли
4. Обзор общей пограничной концепции
5. Презентации азиатских границ
6. Парадокс развития торговли и безопасности

Все материалы по ВСОГГ – фаза I, будут приложены, в качестве Приложений, к настоящему Заключительному Отчету. См Приложения с 2.1 по 2.5

Ежегодная конференция TRACECA в Ереване, Армения – 8-9 октября 2003 г.

Благоприятным обстоятельством для Проекта ГППГ явилась возможность сразу после завершения Проекта распространить Заключительный Отчет на ежегодной конференции TRACECA, которая пройдет в Ереване, в октябре 2003 г., как и в начале, Проектом ГППГ была представлена Вступительная Презентация на ежегодной конференции TRACECA, в декабре 2001 г. в Тбилиси, Грузия.

Этот весьма удовлетворительное завершение успешного проекта, который был, достигнут благодаря превосходному сотрудничеству между Национальными секретарями и местными специалистами. См в **Приложении 5.0**

3.2 Задания Заключительной Фазы Проекта

Следующие задания были утверждены как завершенные, в соответствии с принципами Администрации Проекта, а также с Техническим Заданием, в котором они были описаны как длительные. Поэтому данные задания должны выполняться далее РГСТ, либо другими текущими Проектами. Несмотря на это, для завершения данных заданий, Проект ГППГ гарантирует предоставить, в рамках РГСТ, достаточное количество материалов и практического опыта.

Таким образом, должна быть налажено четкое координирование действий между Национальными Секретарями TRACECA, РГСТ,

TRACECA – Проект Гармонизации Процедур Пересечения Границ
Завершающий Отчет (Предварительный вариант) – период с ноября 2001 по ноябрь 2003 гг.
Менеджеры Проекта: Scott Wilson – Compass – NEA – Sema Номер контракта - 01-0167

текущими Проектами и ПС МПК. Для Координационной Группы TRACECA является обязательным поддерживать связь со всеми вышеперечисленными сторонами для дальнейшего продвижения Проектов TRACECA.

Таможенные Рабочие Группы (ТРГ)

Задача рассматривается как завершенная. Этот процесс включает в себя объединение усилий с двумя другими Проектами TRACECA по Единой Политике по Транзитным Расценкам и Тарифам (ЕПТТ) и **Общей Юридической Базе по Транзитным Транспортировкам (ОЮБТТ)**, что повлечет за собой формирование параллельных, но интегрированных в действия, рабочих групп под названием «Рабочие Группы по Содействию Торговле», но под председательством соответствующих Национальных Секретарей. См **Приложение 1.0 Таблица РГСТ**

Подготовка Документов

Задача рассматривается как завершенная. Хотя, один из важнейших документов, разработанных Проектом ГППГ, нуждается в дальнейшем изучении и внедрении. Это – **Комплексный Электронный Пограничный Талон**, для внедрения которого на ППГ, необходимо тесное сотрудничество всех приграничных ведомств во всех странах TRACECA. РГСТ должна также осуществлять мониторинг и отслеживать все изменения документации в регионе и, в особенности на границе соседних стран. Вдобавок, РГСТ следует оставаться в контакте с органами ООН в Женеве, Швейцария, которые занимаются стандартизацией документации по Пересечению Границ для того, чтобы быть в курсе последних событий, происходящих в мире. Более детально Комплексный Электронный Пограничный Талон представлен в **Приложении 3.0**

Перечень видов гармонизированного контроля и план реализации

Задача рассматривается как завершенная. Рекомендации и виды гармонизированного контроля, предоставленные Проектом ГППГ в результате проведения Семинара по Оценке Гармонизации Границ, постепенно включаются в процесс работы РГСТ в каждой из стран, при помощи специально разработанных таблиц 1, 2 и 3.

Диалог между двумя РГСТ, организованный в качестве экспериментального проекта между двумя граничащими странами, путем организации встречи на пункте пересечения границ стал возможным благодаря инициативе Мерседес - Бенц и прогрессу работы над таблицами Рабочих Групп 1, 2 и 3.

В настоящее время РГСТ всех стран TRACECA нуждаются во внедрении реального Плана по Реализации и в подходе, который осуществил бы «гармонизацию границ» путем проведения встречи между соседними странами. **Это также будет способствовать разработке концепции Визы TRACECA, совместно с Проектом ОЮБТТ. Как предусмотрено Техническим Заданием, разработка Транзитной Визы**

TRACECA является длительным процессом, в основном, включающем в себя законодательные аспекты. Проект ОЮБТТ располагает как временем, так и опытом для того, чтобы заняться этим вопросом.

Тренинг и Развитие управления

Задача рассматривается как завершенная. Тренинг и Развитие Управления, предоставляемый Проектом ГППГ, будет продолжен следующими документами:

- Руководство для Служащих Таможенных Органов, в формате компакт диска
- Руководство Пользователя TRACECA, в формате компакт диска
- Материалы для Повышения Компетенции по Современным Международным Практикам по Гармонизации Границ, предоставленные Национальным Секретарям и РГСТ. См Приложение 2.0

Формирование института Таможенных Брокеров

Задача рассматривается как завершенная. Данное Задание включено в функции РГСТ. Рабочие Группы используют документы по Оценке Таможенных Брокеров и Рекомендации по Учреждению Стандартного института в тех странах, где таковые еще не существуют. Теперь РГСТ, для продвижения данного Задания, необходимо сотрудничать как с Таможенной Службой, так и с частным транспортным сектором.

Сбор и анализ данных для единой транзитной процедуры

Задача рассматривается как завершенная. Данное задание соотносится с функциями РГСТ и Рекомендациями по Гармонизации Границ. Проект TRACECA по Общей Юридической Базе для Транзитных Перевозок продолжит работу над всеми необходимыми юридическими или институциональными изменениями в соответствии с рекомендациями Проекта ГППГ.

Связь с другими Проектами и МФО

Задача рассматривается как завершенная. Несмотря на прекрасные отношения с МФО, налаженные Проектом ГППГ, это Задание не должно терять свой значимости и должно рассматриваться как процесс построения постоянного взаимодействия в течение срока выполнения Проекта и поддержания взаимоотношений в будущем между ПС МПК и Национальными Секретарями. Особое внимание должно быть уделено избежанию накладок путем тесного сотрудничества с Всемирным Банком, БРА, USAID, ЕЭК ООН, ЭСКАТО ООН, а также с ЕС. См в Приложении 4.0

Компьютеризация

Задача рассматривается как завершенная. Веб сайт Проекта завершен и находится по адресу www.traceca-projects.org

Данный сайт был разработан в соответствии с новыми стандартами по внешнему виду документов ЕС EuropeAid, т.н. 'Visibility Guidelines' и может быть просмотрен даже при низкой скорости трафика. Веб сайт включает в себя следующее:

- Простой, оперативный русско- и англоязычный интерфейс.
- Интерактивную карту TRACECA.
- Контактную информацию по каждому Национальному Секретарю.
- Описание Проекта.
- Базу данных BordAudit. (может быть загружена)
- Отчеты и Рекомендации Проекта. (могут быть загружены)
- Связь с МФО и другими проектами.
- Описание подрядчиков Проекта.

Данный веб сайт полностью функционирует и оплачен на два последующих года. Домен веб сайта и его оперативный контракт передан в распоряжение ПС МПК. Предусмотрено, что в дальнейшем веб сайтом будут пользоваться Национальные Секретари TRACECA, РГСТ, а также текущие и будущие проекты TRACECA. Важным является и то, что Национальные Секретари должны оптимизировать веб сайт и предоставить дополнительную информацию по странам.

СОГГ – фаза II – Экспериментальный Проект по Гармонизации Границ

Целью СОГГ – фаза II являлось доказать, что при благоприятных обстоятельствах; РГСТ и Национальные Секретари двух соседних стран-участниц TRACECA смогут встретиться на смежном ППГ и организовать Экспериментальный Проект по Гармонизации Процедур Пересечения Границ. Это было доказано с успехом, а колонна с гуманитарным грузом из Германии в Афганистан, компании Мерседес-Бенц, которая проедет по всему коридору TRACECA, оказало частичное содействие в достижении целей данного Экспериментального Проекта. Логистика Колонны TRACECA была организована Национальными Секретарями TRACECA, каждой из стран коридора TRACECA, по маршруту Германия Афганистан. Национальным Секретарям было дано задание организовать транзит через свои страны и в особенности через ППГ, удостоверившись, что все соблюдены все формальности.

Колонна состоит из 24 транспортных средств, в которую входят как грузовые, так и пассажирские категории, что означает, что на каждом ППГ должны быть соблюдены формальности по обеим категориям. Следует также отметить, что при сопровождении границ были строго соблюдены все правовые требования, как по грузовым, так и по пассажирским транспортным средствам.

Экспериментальный Проект СОГГ – фаза II был осуществлен в Тбилиси и Баку 15-го сентября 2003 г. Были проведены конструктивные совещания, на которых также присутствовали представители Мерседес-Бенц, затем, 16-17 на Красном Мосту, на границе между Азербайджаном и Грузией и 18 в Баку был подведен итог данным совещаниям. После получения инструкций от ПС МПК, РГСТ обеих стран под руководством Национальных Секретарей TRACECA, осуществили подготовку соответствующей документации и проинформировали необходимые

ведомства о Транзитной Колонне TRACECA. Национальные Секретари тесно сотрудничали между собой на ППГ и сумели организовать стопроцентную поддержку со стороны Таможни и Пограничной Службы.

Руководитель Проекта ГППГ, Национальный Секретарь Азербайджана и члены РГСТ провели встречу со своими грузинскими коллегами прямо на границе двух стран. В это же время Колонна TRACECA проходила между двумя погранпостами. Транзитное время на грузинской стороне, так как это был «выезд из страны», составило только 25 минут для всех 24 транспортных средств. Транзитное время на азербайджанской стороне, так как это был «въезд в страну» составило 25 минут для транспортных средств, дополнительные 30 минут заняло оформление 59 пассажиров. Таким образом, общее время въезда в страну составило всего 55 минут, что в среднем составляет 2.29 минут.

Национальные Секретари оказали содействие во всем пограничном процессе и данный опыт должен заложить основу для учреждения в дальнейшем Института Таможенный Брокеров, которые будут работать в рамках Процедур по Пересечению Границ.

Несмотря на исключительность данного мероприятия, доказано, что при благоприятных обстоятельствах Гармонизация Процедур Пересечения Границ может быть достигнута. Также доказано, что стратегия Проекта ГППГ по Процедурам Гармонизации, посредством сосредоточивания на работе Национальных секретарей имеет неоспоримый успех, в чем, на практике, смогли убедиться члены РГСТ.

Фотографии с мероприятий СОГГ – фаза II, помещены в раздел с фотографиями, в конце текста основного отчета.

Также компанией Мерседес-Бенц был разработан специальный сайт, посвященный колонне Шелкового Пути

<http://www.mercedes-benz.com/omb/silkroad/default.htm>

Подготовка Заключительного Отчета Проекта.

Задача рассматривается как завершенная в предварительном варианте и ожидает утверждения Руководителем Задания. При составлении Заключительного Отчета Проекта было представлено достаточное количество информации и таблиц, целью которых является пояснить используемые методики, а также каким образом Проектом были внедрены принципы АПЦ и внутреннего мониторинга, каким образом Проект достиг успешного завершения и какими были 'Полученные Уроки'. В Заключительном Отчете Проекта также будут представлены материалы, подготовленные Экспертами Проекта в течение СОГГ, в виде приложений к отчету.

Вдобавок к Заключительному Отчету Проекта будут приложены Руководство для служащих таможенных органов Руководство для пользователей TRACECA, которые будут представлены в формате компакт диска.

TRACECA – Проект Гармонизации Процедур Пересечения Границ
Завершающий Отчет (Предварительный вариант) – период с ноября 2001 по ноябрь 2003 гг.
Менеджеры Проекта: Scott Wilson – Compass – NEA – Sema Номер контракта - 01-0167

Таким образом, Заключительная Фаза Проекта была завершена по плану. Выполнены поставленные цели и задания. По долгосрочным заданиям, руководство проектом обеспечило предоставление соответствующего финансирования, чтобы данные задания были бы выполнены в будущем Национальными Секретарями, либо иными Проектами.

4.0 СУММАРНЫЙ ОТЧЕТ ПО ВСЕМУ ПРОЕКТУ

4.1 Начало, Фаза I и II – Методология Проекта

Следуя Методологии Проекта и Логике Посредничества можно получить четкое представление о Проекте в целом, как о логических шагах, предпринятых относительно мероприятий и заданий за двухлетнюю историю Проекта ГППГ.

Проект ГППГ стартовал в ноябре 2001 г. Время, когда коридор TRACECA находился в переходном периоде. Когда фундамент коридора был уже заложен, осуществлены инфраструктурные проекты, появились новые страны-участницы TRACECA, которые подписали Основное Многостороннее Соглашение (ОМС). Это было благоприятное время для пересмотра фундаментальной институциональной структуры TRACECA. В данном контексте разработка, запуск и финансирование трех Проектов по Институциональной Разработке явилось весьма важным предположением.

У всех трех Проектов, Гармонизации Процедур Пересечения Границ (ГППГ), Единой Политики по Транзитным Расценкам и Тарифам (ЕПРТ) и **Общей Юридической Базы для Транзитных Перевозок (ОЮБТП)** имелось два компонента. 1. Специальные задания, связанные со Спецификой Проекта и 2. **Разработка Институциональной Структуры TRACECA.** Было очевидно, что на ранней стадии Разработка Институциональной Структуры являлась наиболее важным элементом всех трех проектов, хотя это не всегда отражалось в их Технических Заданиях. Но время доказало верность данной политики.

Для основания второй, не менее важной составляющей требовалось учредить Рабочие Группы в каждой стране-участнице TRACECA. Эти Рабочие Группы первоначально были обозначены, как Таможенные Рабочие Группы (ТРГ), как это, в свою очередь, было предусмотрено в ОМС. В дальнейшем было принято решение переименовать ТРГ в Рабочие Группы по Содействию Торговле под руководством Национальных Секретарей TRACECA в каждой из стран.

Политика по тесному сотрудничеству с Национальными Секретарями и ЛС МПК была утверждена в Начальной Стадии Проекта и оказалась весьма успешной. Вдобавок, было решено осуществить Аудит Границ и выпустить сжатый пакет Рекомендаций по Гармонизации Границ перед учреждением Рабочих Групп с тем, чтобы создать отчетливую программу развития этих Рабочих Групп.

Вновь следует отметить, эта политика оказалась весьма успешной, а путем разделения обязательств на три основных части стало возможным охватить 13 стран программы TRACECA и оказать поддержку развитию институциональной структуры ПС МПК. Это было достигнуто при наличии двух руководителей региональных групп, ответственных за 1. Черноморский и кавказский регионы и 2. Среднеазиатский регион, а также Руководителя Проекта, ответственного за ПС МПК, Институциональное развитие и общее руководство проектом.

Весьма благоприятным оказалось то, руководство данного Проекта имеет обширный опыт работы в регионе, который позволил им работать в сложном Проекте с труднодостижимыми целями. Однако опыт, полученный в течение многих лет как в странах TRACECA, так и других странах СНГ дал специалистам уверенность в успехе Проекта, а также способность работать и уважать местных специалистов, в каждой стране и на всех уровнях.

Методология, разработанная Проектом ГППГ, является последовательностью оценочных таблиц, пронумерованных соответственно 1, 2 и 3, которые охватывают весь процесс решений, принятых РГСТ по рекомендациям по каждому из видов транспорта. Это три таблицы включают: 1. Оценку, 2. Вычисление и 3. Обзор гармонизации.

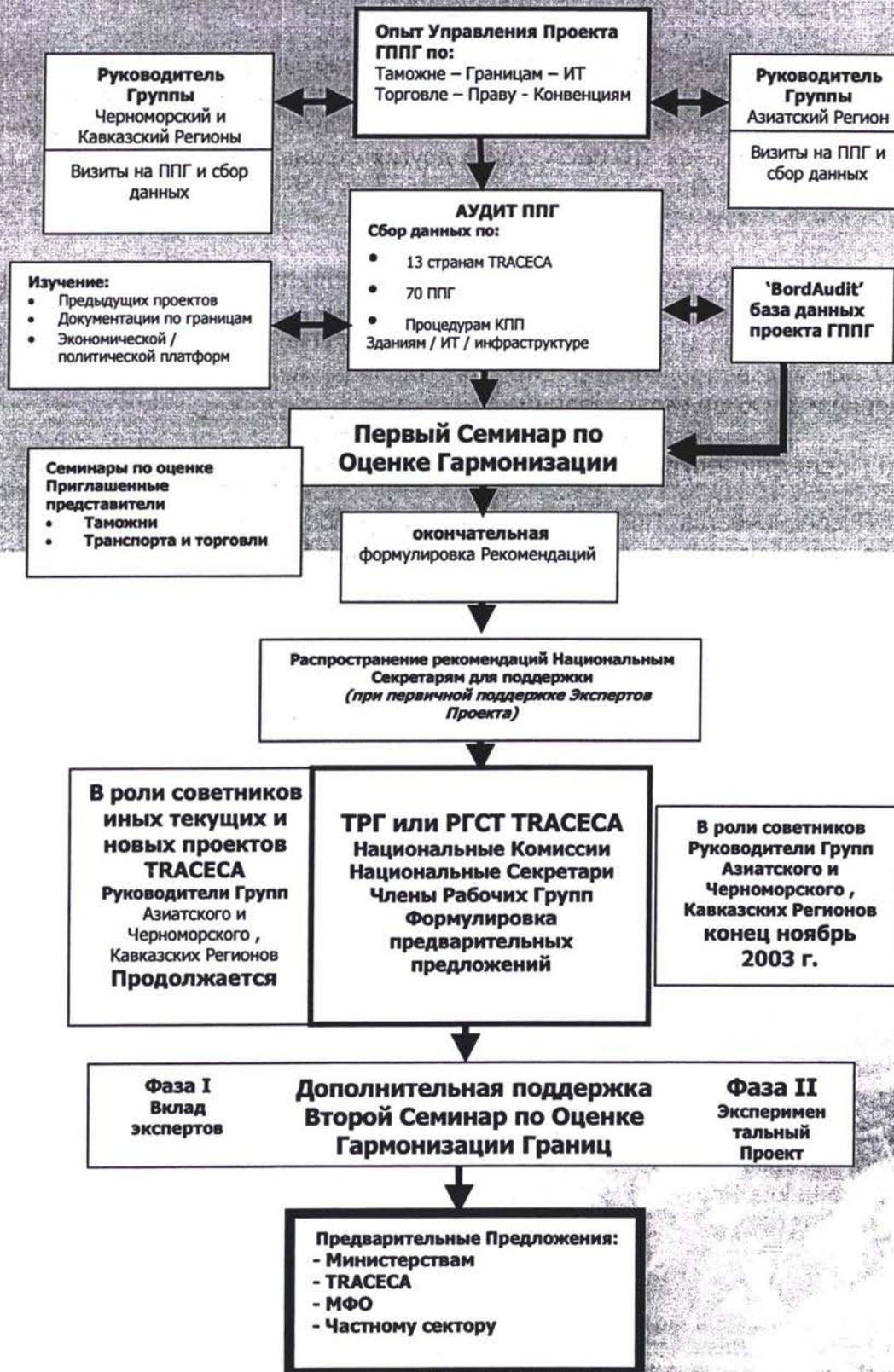
Логика Посредничества Проекта

Логика Посредничества Проекта обусловила превосходный прогресс по всем направлениям Проекта с ноября 2001 г. по ноябрь 2003 г. Определение мероприятий, заданий и подзаданий в соответствии с первоначальными целями Проекта также позволило точно определить верность методологии. Данный процесс сопровождался процессом завершения Аудита Границ, проведением Семинара по Оценке и распространением Рекомендаций по Гармонизации Границ, результатом которых явилось учреждение Рабочих Групп в каждой из стран-участниц TRACECA. Данная Логика Посредничества обеспечила закладку основ Рабочих Групп, а также осуществление логических шагов по Гармонизации Границ TRACECA.

Первоначальный **Процесс Проекта** и Концепция **Координационной Структуры**, которые были разработаны в течение Начальной фазы доказали свою верность и требуют лишь небольшой коррекции в течение всего периода Проекта. Данная Проектная концепция, наряду с постоянным мониторингом и некоторыми корректировками, позволила Экспертам Проекта работать в рамках первоначального Технического Задания и последующего Отчета о Начале Работ.

Первоначальные принципы трех основных фаз Конечной Гармонизации Границ, **УПРОЩЕНИЕ, КОНВЕРГЕНЦИЯ и ГАРМОНИЗАЦИЯ** являлись последовательными целями Проекта ГППГ. Хотя, всегда было ясно, что достигнуть всеобщей Гармонизации Процедур Пересечения Границ в течение жизненного цикла Проекта ГППГ невозможно.

Рекомендации по гармонизации границ Логическая схема Проекта – Завершение Проекта



4.2 Методология и Управление Проектным Циклом (УПЦ)

Для развития Проекта ГППГ и поддержки контроля руководство проекта следует, насколько возможно, принципам Управления Проектным Циклом и Логической структуре, что позволяет последующее внедрение индикаторов проверки в структуру РГСТ.

В прошлом, 'Идентификация Проекта', как правило, не осуществлялась логическим методом и обычно включала в себя т.н. 'перечень желаний' без исследования фундаментальных параметров. Поэтому, используя основные принципы УПЦ, руководством Проекта был выработан процесс, в который было включено большинство элементов УПЦ. Например:

Каждая из РГСТ под руководством Национального Секретаря завершает либо уже завершила Таблицу 2, которая включает в себя процесс Управления Проектным Циклом (УПЦ)

1. Аудит Границ (Пред/Технико-экономическое обоснование)
2. Рекомендации (Основа Проекта)
3. Оценка Рекомендаций, что можно/следует изменить/разработать
4. Таблица 2 Процесс по Идентификации Проектных/юридических изменений
5. Идентификация Проекта
6. Подготовка предварительных предложений, краткого обоснования проекта либо ТЗ

Концепция УПЦ была представлена Проектом ГППГ в качестве стандартной методологии, путем разъяснения Национальным Секретарям, что данный процесс обеспечивает доверие их проектам. Это также означает, что они могут обращаться к финансовым организациям, имея четкую Идентификацию Проекта.

Результаты, конечно, меняются в зависимости от страны, но вместе с тем, подтверждается, что данный подход является наиболее верным:

1. Содействие Торговле, ведущее к улучшению экономики, способствуя, таким образом, сокращению бедности.

2. Баланс на границе, необходимый для того, чтобы приспособить 'парадокс' упрощения транзита товаров при обеспечении достаточной безопасности и борьбы против терроризма.

Оба этих подхода соответствуют последним международным тенденциям и стратегиям по обеспечению безопасности.

В заключение, Проектом ГППГ были также использованы наиболее успешные методы для достижения «нацеленного на результат» Проекта по Техническому Содействию, путем сосредоточения на реальных партнерах Проекта, таких как Национальные Секретари и эксперты ПС МПК, которых следует мотивировать для

их активного участия в практических действиях совместно с экспертами Проекта и посредством РГСТ. Именно путем этой методологии, Проекта достиг своего нынешнего успеха. См. Таблицу Мероприятий Проекта в **Приложении 1.0**

4.3 Планирование Проекта и Внутренний Мониторинг

В рамках проекта ГППГ было предпринято 8 основных видов деятельности, предусмотренных Техническим Заданием, при этом вносились соответствующие поправки, которые находили отражение в утвержденном Отчете о Начале Работ. Приводимые ниже указанные виды деятельности в настоящее время осуществляются на основе гибкого графика:

1. Разработка механизма координации действий с МПК и Национальными Комиссиями.
2. Обзор предыдущей работы и рекомендаций.
3. Аудит пересечения границ и соответствующих процедур.
4. Составление отчетов по документации и гармонизации контроля.
5. Создание рабочих групп по таможенным вопросам и институтов-брокеров.
6. Обучение современным процедурам пересечения границ в рамках рабочих групп.
7. Предложения по системе транзитных процедур.
8. Составление Руководств Пользователя и справочников (на рус/англ.).

Приведенные выше 8 видов деятельности вместе с проектной отчетностью классифицированы по 15 разрядам с дополнительными подзаданиями, что позволило произвести более прозрачную разбивку Проекта, осуществить более эффективный мониторинг и оценку работы.

15 указанных выше разрядов включают:

1. Стартовая работа.
2. Встречи по итогам стартовой работы.
3. Обзор предыдущей работы и рекомендаций.
4. Рабочие группы – рабочие группы по таможенным вопросам.
5. Отчет о начале работ.
6. Аудит пограничных процедур.
7. Презентация документации.
8. Перечень контроля гармонизации и плана выполнения работ.
9. Управление и тренинг.
10. Создание института таможенных брокеров.
11. Предварительное обоснование общей процедуры транзита.
12. Связь с другими проектами и МФО.
13. Отчеты о ходе выполнения работ.
14. Заключительные отчеты.
15. Компьютеризация.

В **Приложении 1.0** приводятся данные о заданиях, подзаданиях, завершении работы, анализе в соответствии с управлением проектным циклом.

4.4 Внешний Мониторинг Проекта – Мониторинговая Группа ЕС

Проект ГППГ хотел бы выразить благодарность Мониторинговой Группе ЕС за сотрудничество на протяжении всего Проекта. Мониторинговой Группой было доказано, что используя 'горизонтальную' методологию им удалось выявить и решить всевозможные вопросы, возникающие по сложному Проекту, который охватывает 13 стран.

Независимая мониторинговая группа ЕС присудила проекту ГППГ классификацию 'AA', что является положительным отзывом, ввиду строгой системы оценок по новым критериям администрации проектного цикла.

Пять оценок проекта ГППГ:

- | | | |
|----|---|----------|
| 1. | Соответствие и качество дизайна | A |
| 2. | Эффективность и внедрение на данное число | A |
| 3. | Результативность на данное число | B |
| 4. | Влияние на данное число | B |
| 5. | потенциальная обоснованность | B |

Оценки: A = отлично, B = хорошо

Мониторинговая группа оказала большую поддержку проекту, а также проявила справедливость и объективизм в оценке его деятельности и даже настоятельно рекомендовала продлить либо дополнить проект.

4.5 Краткое изложение Проекта

В Заключительном Отчете Проекта описывается не только то, что было достигнуто за двухлетний период осуществления Проекта, но также представлена используемая методология и подчеркивается важное значение сотрудничества между экспертами Проекта и его Партнерами, которое определило успех Проекта ГППГ.

С Начальной и вплоть до Заключительной Фазы Проекта, Проект ГППГ был запланирован согласно документу о Мероприятиях и Заданиях, в рамках которого, кроме незначительных и приемлемых отклонений он и был завершен в эффективном и профессиональном стиле. Степень успеха Проекта ГППГ была четко задокументирована в ходе Проекта, одним из звеньев которого явилось учреждение РГСТ под руководством Национальных Секретарей, которые теперь более осведомлены о важности Гармонизации Процедур Пересечения Границ и ее влияния на содействие региональной торговле.

Несмотря на то, что основным фактором успеха Проекта было учреждение РГСТ, имеются и иные не менее важные разработки, которые окажут влияние на

Гармонизацию Процедур Пересечения Границ, путем внедрения лучших европейских и морских практик. Это дополнительные инициативы типа:

- Разработки всеобщих рекомендаций по гармонизации границ
- Интерактивные РГСТ, функционирующие на всех уровнях
- Таблицы логического процесса 1, 2 и 3
- Обширные материалы по тренингу компетентности
- Сотрудничество с другими Проектами ЕС и МФО
- Обширные связи в рамках ПС МПК, а также с Национальными Секретарями

Индикаторы успеха Проекта

Общая стратегия и методология Проекта ГППГ базировалась на усовершенствовании Гармонизации Границ, путем сотрудничества и повышении возможностей Национальных Секретарей и РГСТ при ориентировании на принципы Управления Циклом Проекта.

Заключительным примером этого является Гуманитарная Колонна TRACECA:

Целью СОПГ – фаза II являлось доказать, что при благоприятных обстоятельствах, РГСТ и Национальные Секретари двух соседних стран-участниц TRACECA смогут встретиться на смежном ППГ и организовать Экспериментальный Проект по Гармонизации Процедур Пересечения Границ. Это было доказано с успехом, а колонна с гуманитарным грузом из Германии в Афганистан, компании Мерседес-Бенц, которая проедет по всему коридору TRACECA, оказало частичное содействие в достижении целей данного Экспериментального Проекта.

Логистика Колонны TRACECA была организована Национальными Секретарями TRACECA, каждой из стран коридора TRACECA, по маршруту Германия Афганистан. Национальным Секретарям было дано задание организовать транзит через свои страны и в особенности через ППГ, удостоверившись, что все соблюдены все формальности.

Несмотря на исключительность данного мероприятия, доказано, что при благоприятных обстоятельствах Гармонизация Процедур Пересечения Границ может быть достигнута. Также доказано, что стратегия Проекта ГППГ по Процедурам Гармонизации, посредством сосредоточивания на работе Национальных секретарей имеет неоспоримый успех, в чем, на практике, смогли убедиться члены РГСТ.

Колонна состоит из 24 транспортных средств, в которую входят как грузовые, так и пассажирские категории, что означает, что на каждом ППГ должны быть соблюдены формальности по обеим категориям. Следует также отметить, что при сопровождении границ были строго соблюдены все правовые требования, как по грузовым, так и по пассажирским транспортным средствам.

Национальные Секретари тесно сотрудничали между собой на ППГ и сумели организовать стопроцентную поддержку со стороны Таможни и Пограничной Службы.

Руководитель Проекта ГППГ, Национальный Секретарь Азербайджана и члены РГСТ провели встречу со своими грузинскими коллегами прямо на границе двух стран. В это же время Колонна TRACECA проходила между двумя погранпостами. Транзитное время на грузинской стороне, так как это был «выезд из страны», составило только 25 минут для всех 24 транспортных средств. Транзитное время на азербайджанской стороне, так как это был «въезд в страну» составило 25 минут для транспортных средств, дополнительные 30 минут заняло оформление 59 пассажиров. Таким образом, общее время въезда в страну составило всего 55 минут, что в среднем составляет 2.29 минут.

Заключение

Таким образом, Проектом ГППГ были достигнуты результаты, даже большие чем было запланировано и заложены основы для дальнейшей Гармонизации Процедур Пересечения Границ. Мы надеемся, что текущие и будущие проекты TRACECA будут использоваться и развивать РГСТ, Институциональные возможности ПС МПК и структуры Национальных Секретарей.

Консорциум руководства проектом в лице компаний **Scott Wilson, Compass, NEA and Sema** хотел бы искренне поблагодарить всех тех, которые работали вместе с Проектом ГППГ и выразить особую благодарность Национальным Секретарям и штату ПС МПК.

Реализация данного Проекта стала возможной только благодаря сотрудничеству между всеми указанными сторонами, мы надеемся на будущее сотрудничество.

5.0 ПОЛУЧЕННЫЕ УРОКИ И РЕКОМЕНДАЦИИ

5.1 Введение

Раздел Полученные уроки и Рекомендации Проекта ГППГ, следует связать с глобальной и региональной средой меняющийся в ходе Проекта. Проект был начат только двумя месяцами позже катастрофических последствий 11-ого сентября 2001 г, которые повлекли за собой невиданный ранее уровень безопасности границ. Именно в рамках этого усиленного сценария безопасности эксперты Проекта, путешествовали по 13 странам и осуществили Аудит Границ почти 70 ППГ TRACECA.

В течение ранней части Проекта также наблюдалось изменение в действиях отдельных Национальных Секретарей, когда некоторые из них были полностью вовлечены в работу и осознали ценность Проекта, некоторые были не совсем уверены, как им следует работать, один или два из них не имели никакого энтузиазма по этому поводу. Однако следует отметить, что все без исключения

проявляли вежливость и были полезны. Это, как было отмечено ранее, подразумевало фундаментальный пересмотр статуса Национальных Секретарей, выявление причин и оказание им поддержки.

2003 год засвидетельствовал 10-летний юбилей TRACECA и 5-летний юбилей ПС МПК в Баку. Празднование знаменательных дат подчеркнуло ценность концепции TRACECA как Транспортного Коридора, а также как элемента региональной стабильности. Следует, однако, принять во внимание тот факт, для полного достижения упрощенных процедур, инфраструктур нового типа и выгод гармонизации на всех пунктах пересечения границ TRACECA, требуется время.

5.2 Выявленные проблемы и рекомендации

Нынешнее планирование и успех Проекта ГППГ, базируется на гибком подходе и сотрудничестве отдельных лиц и организациями, которые несут непосредственную ответственность за изменения и практические усовершенствования Процедур Пересечения Границ.

Важные наблюдения за успехом Проекта

Неоспоримым всегда оставался тот факт, что Национальные Секретари посредством национальных комиссий принимают полное участие в реализации проекта, деятельности Рабочих Групп по Содействию Торговле TRACECA.

Другим важным фактором является то, что Национальные Секретари располагают достаточными полномочиями, средствами, ресурсами и поддержкой со стороны своих национальных комиссий при выполнении возложенных на них функций наиболее эффективным образом.

Кроме того, в определенных случаях Национальные Секретари имеют возможность получения легкого доступа к высшим должностным лицам правительств соответствующих стран, что необходимо для представления и внедрения рекомендаций.

Что касается деятельности Рабочих Групп по Содействию Торговле, здесь речь может идти о передаче протокольной информации по результатам проведенных встреч МПК, занятой решением вопросов гармонизации границ.

Рабочие Группы по Содействию Торговле сформированы из частных и государственных единиц, призванных в наиболее эффективной форме решать проблемы гармонизации границ. С другой стороны, необходимо учитывать, что Таможенные Рабочие Группы не должны превращаться в «арену битвы» вследствие жалоб, поступающих от той или иной стороны.

Национальные Секретари в рамках TRACECA должны выполнять строго определенные роли, отраженные в письменных документах с учетом полноценной компенсации за вложенный ими труд.

Общие Наблюдения

Руководство Проекта должно постоянно проживать в стране/странах, в которых осуществляется Проект в течение как можно большего времени, так как это дает возможность наблюдать за ежедневным продвижением, позволяет строить более устойчивые отношения с партнерами Проекта и обеспечивает выполнение заданий проекта как местными, так и европейскими экспертами.

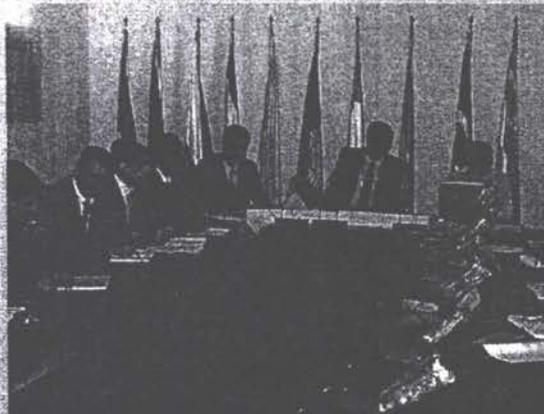
Руководство проектом должно быть не только профессионально квалифицированным и иметь обширный опыт, но также иметь ясное представление о региональной и национальной истории, политике и культурных ценностях.

Руководство проектом должно четко осознавать, что 'Осуществление Проекта' заключается не только в написании ТЗ, Предложений и Отчетов, но и в его развитии, путем использования механизмов, подобных принципам Управления Проектным циклом, опыта, дипломатии и уважения.

Мероприятия Проекта – с ноября 2001 г. по ноябрь 2003 г.



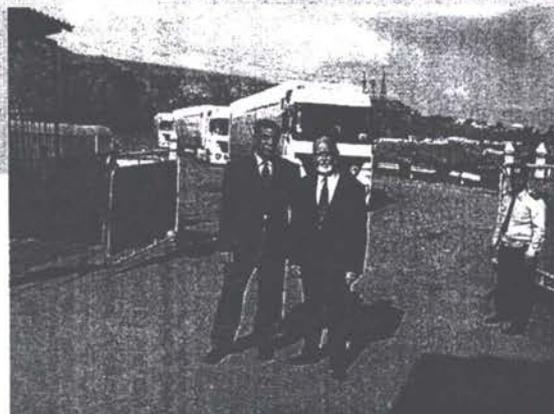
Эксперты Проекта совместно с местными экспертами на ВСОГГ



Совещание по колонне TRACECA – НС
Азербайджана и представитель Мерседес



Колонна TRACECA на Красном Мосту. 24
машины из Германии в Афганистан



Эксп. Проект на Красном Мосту. НС
Азербайджана и Менеджер Проекта ГППГ



Азербайджан и Грузия. Встречи на Красном
Мосту в рамках эксп. Проекта



Встреча азербайджанской и грузинской
РГСТ на Красном Мосту

Форма 2.2. Заключительный Отчет

Название Проекта: Гармонизация процедур	Номер Проекта: 01 - 0167							Сопилбу: Азербайджан, Армения, Болгария, Консультант ЕС: Скотт					Страница: 1 из 1			
Период планирования: срок проекта: Создание	Подготовлен: Апрель 2003															
№	Действия	Временные рамки 2002						Исходные данные								
		Месяцы						Персонал Консультант ЕС		Партнер		Оборудование и материалы		Прочие		
		01-11-02	01-12-02	01-01-03	01-02-03	01-03-03	01-04-03	Планируемая	Использована	Планируемая	Использована	Планируемая	Использована	Планируемая	Использована	
Задание 4	Рабочие группы (Рабочие Группы по Таможенной Службе (РТТС))						284.87	284.87	107.5	107.5	3 ПК, Программное обеспечение	3 ПК, Программное обеспечение				
4.3	Начальный процесс РТТС											1 принтер, Телефон	1 принтер, Телефон			
Задание 6	Аудит пограничных процедур															
6.5	Окончательный ввод базы данных, определение Веб-сайта												1 ксер, 3 UPS	1 ксер, 3 UPS		
Задание 7	Подготовка документа												Офисная мебель	Офисная мебель		
7.2	Коррекция и обработка документации															
Задание 8	План гармонизированного контроля и действий															
8.2	Развитие транзитных виз и альтернативный процесс															
Задание 9	Управление и подготовка															
9.1	Разработка справочника по таможенным вопросам - CD Format															
9.2	Разработка Руководства Пользователя - CD Format															
Задание 10	Создание института таможенных брокеров															
10.3	Подготовка документов и интеграция с РТТС															
Задание 11	Предварительное обоснование общей транзитной процедуры															
11.2	Разработка транзитных виз TRACECA															
Задание 12	Связь с другими проектами и ИГА															
12.1	Взаимодействие с другими аналогичными проектами															
12.2	Связь и обмен данными и информацией															
Задание 13	Отчеты о ходе выполнения работы															
13.1	Подготовка и рассылка 2-го отчета о ходе выполнения работы															
Задание 14	Заключительный отчет															
Задание 15	Компьютеризация															
15.1	Разработка проекта Веб-сайта															
15.2	Коррекция и фильтрация данных Веб-сайта															
ИТОГО							284.87	284.87	107.5	107.5						

TRACECA – Проект Гармонизации Процедур Пересечения Границ
Завершающий Отчет (Предварительный вариант) – период с ноября 2001 по ноябрь 2003 гг.
Менеджеры Проекта: Scott Wilson – Compass– NEA – Sema Номер контракта - 01-0167

ФОРМА 2.3: ОТЧЕТ ОБ ИСПОЛЬЗОВАНИИ РЕСУРСОВ

Название проекта: Гармонизация Процедур Пересечения Границ		Номер проекта: 01 - 0167		Страна: Армения, Азербайджан, Болгария, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Турция, Туркменистан, Украина, Узбекистан		Стр.: 1 из 1
Период по плану: 11 / 2002 - 04 / 2003 года		Составлен: апрель 2003 года		Консультант ЕС: Scott Wilson / Compass / NEA / Sema		
Цели проекта: Создать платформу в регионе для гармонизации процедур пересечения границ. Способствовать региональной интеграции с международным транспортом и практиками по торговле, а также содействовать передвижению грузов по коридору ТРАСЕСА и заложить фундаменты для конвергенции с практиками ЕС.						
РЕСУРСЫ / ВКЛАД	ЗАПЛАНИРОВАНО ВСЕГО Человеко-дни	ПЕРИОД ПЛАНИРОВАНИЯ Человеко-дни	ПЕРИОД РЕАЛИЗАЦИИ Человеко-дни	РЕАЛИЗОВАНО ВСЕГО Человеко-дни	ОСТАТОК Человеко-дни	
ПЕРСОНАЛ						
Первоначально - Плюс дополнительно						
Долгосрочные эксперты:						
Менеджер Проекта	544.2	129	129	542	2.2	
Руководитель Региональной Группы - Азия	236	79	79	236	0	
Руководитель Региональной Группы - Черноморско-Кавказский Регион	358	15	15	358	0	
Руководство Проекта - Великобритания					0	
Директор Проекта	11	1.96	1.96	11	0	
Координатор Проекта	113.91	7.91	7.91	113.91	0	
Краткосрочные эксперты:					0	
Юрист по транспортным вопросам	52 - 52 = 0	0.00	0.00	0.00	0	
Эксперт по Таможенному Законодательству	21	0	0	20	1	
Эксперт по Международному Законодательству	30	20	20	30	0	
Эксперт по Прогнозированию Движения	32	11	11	23	9	
Эксперт по вопросам Фитосанитарии	32	11	11	18	14	
Эксперт по вопросам Ветеринарии	40 - 40 = 0	0	0	0	0	
Эксперт по вопросам Управления Таможни	40 - 40 = 0	0	0	0	0	
Эксперт по вопросам ИТ Таможни	30	0	0	30	0	
Таможенный Эксперт	21	10	10	21	0	
Экономист по вопросам Транспортников	30 - 30 = 0	0	0	0	0	
Эксперт по вопросам Пересечения Границ	20.00 - 20 = 0	0	0	0	0	
Эксперт по вопросам окружающей среды	31	0	0	31	0	
Эксперт по вопросам иммиграции	6 - 6 = 0	0	0	0	0	
Частный Итого - Человеко-дни	40 - 40 = 0	0	0	0	0	
ОБОРУДОВАНИЕ И МАТЕРИАЛЫ	1440.2		284.87	1433.91	26.2	
3 x Компьютеры и программное обеспечение				3 x Компьютеры и программное обеспечение	0	
1 x лазерный принтер - 1 x струйный принтер	3 x Компьютеры и программное обеспечение			1 x лазерный принтер - 1 x струйный принтер		
1 x сканнер и программное обеспечение	1 x лазерный принтер - 1 x струйный принтер			1 x сканнер и программное обеспечение		
3 x CD-RW драйвы - 3 x Zip драйвы	1 x сканнер и программное обеспечение			3 x CD-RW драйвы - 3 x Zip драйвы		
1 x Копир А3 - Средства телекоммуникации	3 x CD-RW драйвы - 3 x Zip драйвы			1 x Копир А3 - Средства телекоммуникации		
1 x набор офисной мебели	1 x Копир А3 - Средства телекоммуникации			1 x набор офисной мебели		
	1 x набор офисной мебели					
ДРУГОЙ ВКЛАД						
Частный Итого						
Долгосрочные эксперты:						

Форма 2.4. Отчет о ходе выполнения работ

Название Проекта: Гармонизация процедур пересечения границ		Номер Проекта: 01-0167	Страны: Азербайджан, Армения, Болгария, Грузия, Казахстан, Киргизстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Турция, Туркменистан, Украина, Узбекистан	Страница: 1 из 1
Подготовлен: Октябрь 2003			Консультант ЕС: Скотт Уилсон / Compass / NEA / Sema	
Показатели работы		Отклонение от первоначального плана + или - %	Причина отклонения	Комментарий к ограничениям и допущениям
Задание				
1	Часть рабочего задания, начало от 1.1 до 1.5			Комментарии отсутствуют
2	Часть рабочего задания, начальные встречи от 2.1 до	Завершен		Комментарии отсутствуют
3	Анализ предыдущей работы и рекомендации от 3.1 до	Завершен		Включено в рекомендации СОГГ
4	Рабочие группы РГТС, часть рабочего задания от 4.1	По плану		Принятие от комиссии РГ до РГТС
5	Часть рабочего задания, отчет о начале работы от 5.1	Завершен	Участие в визовых вопросах TRACECA	Последний отчет о выполнении работ -
6	Аудит пограничных процедур, часть рабочего задания	По плану		Аудит завершен - расширение базы
7	Подготовка документа, часть рабочего задания от 7.1	По плану		Комментарии отсутствуют
8	План гармонизированного контроля и выполнения	По плану		Разработка плана в рамках РГТС
9	Управление и подготовка, часть рабочего задания от	По плану С430		Передача данных по CD и Веб-сайту
10	Создание института таможенных брокеров от 10.1 до	По плану		Совместная работа с РГТС и таможней
11	Предварительное обоснование общей транзитной	По плану		Выработка консенсуса
12	Связь с другими проектами и частью рабочего задания	По плану		Достижение общих целей
13	Отчет о ходе выполнения работ, часть рабочего	1-ый завершен / 2-ой по плану	1-ое включение в рекомендации СОГГ	Задержка с 1-ым отчетом о ходе
14	Заключительный отчет, часть рабочего задания от 14.1	По плану		Комментарии отсутствуют
15	Компьютеризация, часть рабочего задания от 15.1 до	По плану		Совместная разработка Веб-сайта и

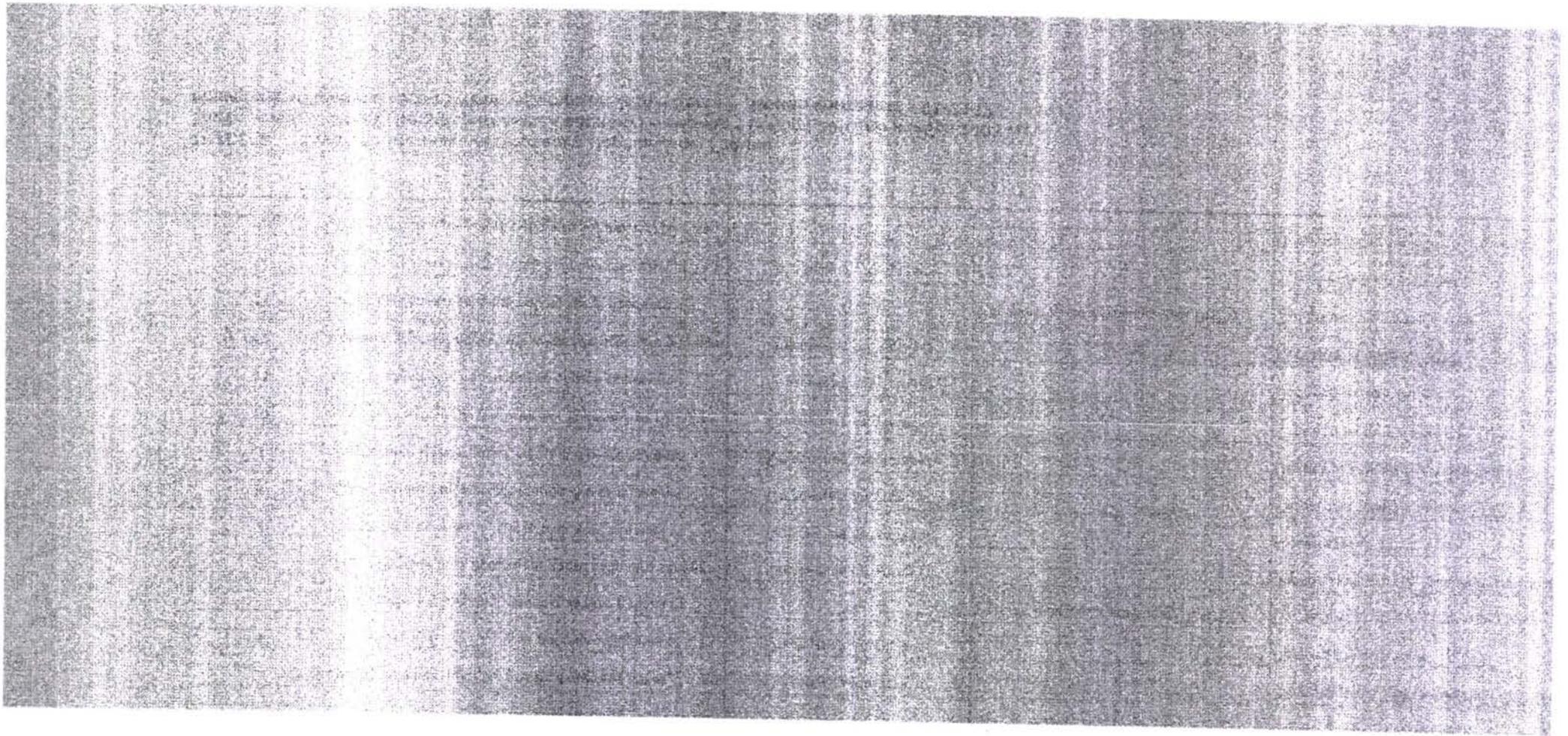
Завершающий отчет (Проект) период с 11/2001 по 11/2003				
Форма 3.2. Завершающий отчет по Проекту				
Название Проекта: Процедуры пересечения границ в коридоре TRACECA		Номер контракта: 01-0167	Страна: Все страны TRACECA	Страница 1 из 1
Отчетный период: с 11/2001 по 11/2003		Подготовлен: Октябрь 2003	Контрактор ЕС: Консорциум Скотт Уилсон - Compass - NEA - Sema	
Использовано				
Отчетный период	Основной вид работы	Консультант ЕС	Оборудование и материалы	Прочее
<i>Начальный этап</i>				
с 11/2001 по 03/2002	Оценка Технического Задания	3 долгосрочных эксперта	3 ПК, Программное обеспечение	Полеты: Англия, Франция, Голландия, Германия
	Оценка текущего состояния дел	4.5 человека/месяцев	1 Принтер, Tel/Fax	Внутренние поездки
	2 начальные встречи		1 Копировальная машина, 3 UPS	
	Представление начального и окончательного отчетов		Офисная мебель	
<i>Первый этап Проекта</i>				
с 04/2002 по 10/2003	Утверждение начального отчета			
	Решения вопроса о методологии аудита	3 долгосрочных эксперта	3 ПК, Программное обеспечение	Полеты: Англия, Франция, Голландия, Германия
	Оценка/корреляция документации	17 человек/месяцев	1 Принтер, Tel/Fax	Внутренние поездки
	Начало пограничного аудита		1 Копировальная машина, 3 UPS	
	Участие во встречах и конференциях	7 краткосрочных эксперта	Офисная мебель	
	Завершение пограничного аудита	7.5 человек/месяцев		
	Проведение 1-го семинара по оценке границ			
	Заключительные рекомендации по пограничным вопросам			
	Создание национальных рабочих групп			
	Рассылка подготовительных материалов			
<i>2-ой этап Проекта</i>				
с 11/2002 по 04/2003	Сотрудничество в рамках проектов и IFI'S			
	Поддержка со стороны МФК			
	Завершение 1-го отчета о ходе выполнения			
	Продолжение поддержки со стороны МФК	3 долгосрочных эксперта	3 ПК, Программное обеспечение	Полеты: Англия, Франция, Голландия, Германия
	Разработка РГТС и TFWG'S	19.5 человек/месяцев	1 Принтер, Tel/Fax	Внутренние поездки
	Распространение TFWG'S на другие проекты		1 Копировальная машина, 3 UPS	
	Таблица 1,2 по TFWG'S		Офисная мебель	
	Дополнительный подготовительный материал			
	Участие во встречах и конференциях			
	Сотрудничество в рамках других проектов и IFI'S			
<i>Заключительный этап Проекта</i>				
с 05/2003 по 11/2003	Включение рекомендаций в UNESCAP			
	Укрепление TFWG'S			
	Веб-сайт начальных проектов			
	2-ой завершающий отчет о ходе выполнения			
	Продолжение поддержки со стороны МФК	3 долгосрочных эксперта	3 ПК, Программное обеспечение	Полеты: Англия, Франция, Голландия, Германия
	Завершающие таблицы 1,2	10.75 человек/месяцев	1 Принтер, Tel/Fax	Внутренние поездки
	Завершающий подготовительный материал		1 Копировальная машина, 3 UPS	
	Укрепление TFWG'S	4 краткосрочных эксперта	Офисная мебель	
	Проведение 2-го семинара по пограничным	в 6.25 человек/месяцев		
	Заключительные проекты Веб-сайта			
Всего: примерные человек/65.5 человек/месяцев Точные данные по человеку/дням содержатся в таблице 2.3				

Менеджера Проекта: Скотт Уилсон - Compass - NEA - Sema

TRACECA – Проект Гармонизации Процедур Пересечения Границ
 Завершающий Отчет (Предварительный вариант) – период с ноября 2001 по ноябрь 2003 гг.
 Менеджеры Проекта: Scott Wilson – Compass– NEA – Sema Номер контракта - 01-0167

Форма 3.3: Обзор результатов выполнения работ

Название проекта: гармонизация процедур пересечения границ		Номер Проекта: 01-0167	Страны: Азербайджан, Армения, Болгария, Грузия, Казахстан, Киргизистан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Турция, Туркменистан, Украина, Узбекистан	Страница: 1 из 1
Подготовлен: Октябрь 2003		Период с 11/2001 по 11/2003	Консультант ЕС: Скотт Уилсон / Compass / NEA / Sema	
Результаты работы		План первоначального отклонения + или - %	Причина отклонения	Комментарии к ограничениям и допущениям
Задание				
1	Часть рабочего задания, начало от 1.1 до 1.5	Отклонение отсутствует		Комментарии отсутствуют
2	Часть рабочего задания, начальные встречи от 2.1 до	Отклонение отсутствует		Комментарии отсутствуют
3	Анализ предыдущей работы и рекомендации от 3.1 до	Отклонение отсутствует		Интегрировано в рекомендации BHEW
4	Рабочие группы РГТС, часть рабочего задания от 4.1	Отклонение отсутствует		Принято от комиссии РГ до РГТС
5	Часть рабочего задания, отчет о начале работы от 5.1	2%	Участие в визовых вопросах TRACECA	Последний отчет о выполнении работ -
6	Аудит пограничных процедур, часть рабочего задания	Отклонение отсутствует		Завершение аудита - расширение базы
7	Подготовка документа, часть рабочего задания от 7.1	Отклонение отсутствует		Комментарии отсутствуют
8	План гармонизированного контроля и выполнения	Отклонение отсутствует		Разработка плана в рамках РГТС
9	Управление и подготовка, часть рабочего задания от	Отклонение отсутствует		Передача данных CD и Веб-сайта
10	Создание института таможенных брокеров от 10.1 до	Отклонение отсутствует		Совместная разработка с РГТС и
11	Предварительное обоснование общей транзитной	Отклонение отсутствует		Достижение консенсуса
12	Связь с другими проектами и частью рабочего задания	Отклонение отсутствует		Достижение общих целей
13	Отчет о ходе выполнения работ, часть рабочего	2%	1-ое включение рекомендаций BHEW	Задержка 1-го отчета о ходе
14	Заключительный отчет, часть рабочего задания от 14.1	Отклонение отсутствует		Комментарии отсутствуют
15	Компьютеризация, часть рабочего задания от 15.1 до	1%		Новые требования ЕС

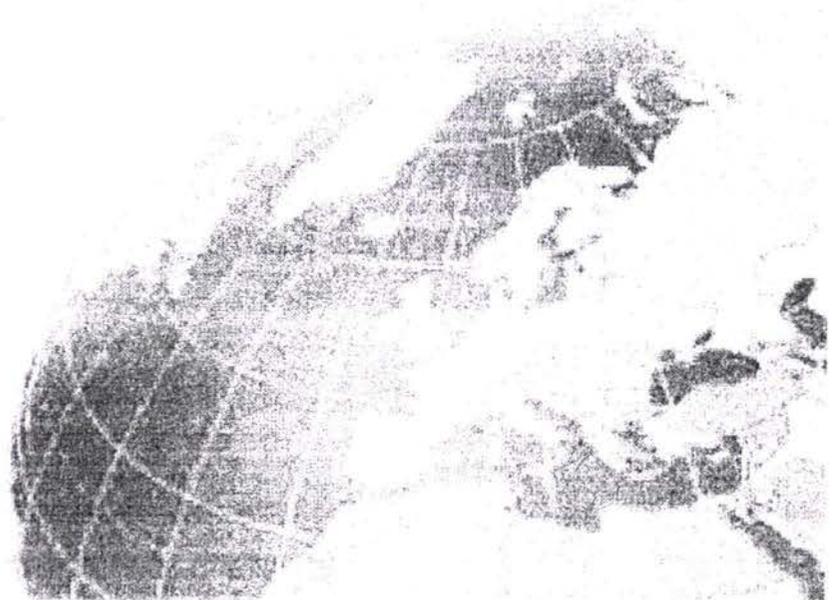


Перечень приложений

- 1.0 Таблица Мероприятий Проекта**
- 2.0 Тренинг Материалы для РГСТ**
 - 2.5 Значимость развития торговли**
 - 2.6 TRACECA – региональный обзор проекта**
 - 2.7 TRACECA – преимущества гармонизированных процедур пересечения границ**
 - 2.8 TRACECA - обзор региональных таможенных информационных систем**
 - 2.5 Парадоксы современной международной практики пересечения границ**
- 3.0 Образец Единого Электронного Документа - версия 1**
- 4.0 Совместная конференция проектов АБР и ГППГ**
- 5.0 Презентация Проекта на ереванском семинаре TRACECA**

Приложение 01

- **Таблица мероприятий Проекта ГППГ**



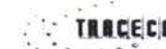
Гармонизация Процедур Пересечения Границ

ПОД-ЗАДАНИЕ	МЕРОПРИЯТИЕ	ИНДИКАТОРЫ	ПРОГРЕСС	ПРЕДПОЛОЖЕНИЯ
Задание 1	Начальный этап			
1.1	Презентация в Брюсселе	Дискуссии с Менеджером Задания, Брюссель	ЗАВЕРШЕНО	Показатели новых систем
1.2	Мобилизация	Своевременное прибытие на место – основание офиса	ЗАВЕРШЕНО	Пересмотрение бюджета на оборудование
1.3	Оценка методологии проекта	Согласованность с МПК и Подрядчиком	ЗАВЕРШЕНО	Поддержание гибкости
1.4	Оценка методологии аудита пунктов пересечения границ	Согласованность с МПК и Подрядчиком	ЗАВЕРШЕНО	Поддержание гибкости
1.5	Подготовка программы региональных визитов	Согласованность с МПК и Подрядчиком	ЗАВЕРШЕНО	Может различаться
Задание 2	Вводные встречи			
2.1	Обсуждение программы проекта в МПК	Согласованность с МПК и Подрядчиком	ЗАВЕРШЕНО	Поддержание гибкости
2.2	Презентация Проекта - Тбилиси, Грузия	Презентация 13-ти странам-участницам и ЕС	ЗАВЕРШЕНО	Изменено исходное Техническое Задание
2.3	Презентация Проекта – Ашгабат, Туркменистан	Полная презентация странам-участницам и ЕС	ЗАВЕРШЕНО	Отсутствуют
Задание 3	Обзор предыдущих работ и рекомендации			
3.1	Обзор документации, относящейся к TRACECA	Рассмотрение документации, включая веб сайты	ЗАВЕРШЕНО	Отсутствуют
3.2	Обзор документации других проектов / организаций	Рассмотрение документации других проектов / организаций	ЗАВЕРШЕНО	Осведомленность о новых проектах
3.3	Предварительные и заключительные рекомендации	Включены в Рекомендации СОГГ	ЗАВЕРШЕНО	Завершение аудита границ
Задание 4	Рабочие Группы (Таможенные рабочие Группы (ТРГ))			
4.1	Оценка логистики и финансирования ТРГ	Завершены окончательный обзор и обсуждения	ЗАВЕРШЕНО	Фонды распределены
4.2	Оценка причин основания ТРГ	Завершено и распределено предварительный вариант Технического Задания	ЗАВЕРШЕНО	Принято большинством
4.3	Начало прогресса работы ТРГ	Структурирование по каждой из стран	ЗАВЕРШЕНО	Медленное развитие в Туркменистане. см. Таблицу
Задание 5	Начальный Отчет			
5.1	Полная оценка начального периода	Завершено при участии заинтересованных сторон	ЗАВЕРШЕНО	Отсутствуют
5.2	Сбор информации для Начального Периода	Завершено при участии заинтересованных сторон	ЗАВЕРШЕНО	Отсутствуют
5.3	Подготовка и распространение Отчета на английском / русском языках / компакт-диске	Подготовлен, доставлен и подписан при получении отчет	ЗАВЕРШЕНО И ОДОБРЕНО	Отсутствуют

ПОД-ЗАДАНИЕ	МЕРОПРИЯТИЕ	ИНДИКАТОРЫ	ПРОГРЕСС	ПРЕДПОЛОЖЕНИЯ
Задание 6	Аудит процедур пересечения границ			
6.1	Определение пунктов пересечения границ	Согласованность с МПК по встречным пунктам	ЗАВЕРШЕНО	отсутствуют
6.2	Проведение начального аудита пунктов пересечения границ (Гырмызы Корпю – Азербайджан)	На обеих сторонах проведен предварительный аудит	ЗАВЕРШЕНО	отсутствуют
6.3	Разработка параметров баз данных аудита и программы	Завершение предварительной базы данных на английском языке	ЗАВЕРШЕНО	отсутствуют; аудит завершен
6.4	Краткий обзор результатов аудитов и рекомендации	Разработаны рекомендации в результате СОГГ	ЗАВЕРШЕНО	отсутствуют; аудит завершен
6.5	Завершение баз данных аудита и определение ввода в веб-страницу	Английская версия базы данных – определение веб сайта	русская и английская версии - ЗАВЕРШЕНЫ	отсутствуют; аудит завершен
Задание 7	Подготовка документации			
7.1	Сбор документации	Необходимо завершить документацию НПГ	ЗАВЕРШЕНО	отсутствуют
7.2	Корреляция и обработка документации	Окончательная документация	В ПРОЦЕССЕ ВЫПОЛНЕНИЯ	отсутствуют
Задание 8	Перечень видов гармонизированного контроля и план реализации			
8.1	Транзитная Виза - Инициатива помощи Афганистану	Развитие в странах	В ПРОЦЕССЕ ВЫПОЛНЕНИЯ	Достаточный стимул и полномочия ТРГ
8.2	Разработка альтернатив Транзитной Визы (процесс)	Развитие в странах	В ПРОЦЕССЕ ВЫПОЛНЕНИЯ	Достаточный стимул и полномочия ТРГ
8.3	Обзор лучших методов организации / Стандартов ЕС / Конвенции Киото	Поддержка в рекомендациях СОГГ	ЗАВЕРШЕНО	Развитие в ТРГ
Задание 9	Развитие управления и обучение			
9.1	Разработка пособия для служащих Таможенных Органов, на компакт-диске	Материал по теме включен в СОГГ	В ПРОЦЕССЕ ВЫПОЛНЕНИЯ	Открытость со стороны Таможни
9.2	Разработка Руководства – компакт-диск	Сбор данных и запросы пользователей	В ПРОЦЕССЕ ВЫПОЛНЕНИЯ	Помощь базы данных
Задание 10	Формирования института Таможенных Брокеров			
10.1	Принятие Института как платформы для обсуждения или организации	Подготовлена оценочная документация	ЗАВЕРШЕНО	отсутствуют
10.2	Разработка параметров для основания института	Рассматривается документация по основанию института	В ПРОЦЕССЕ ВЫПОЛНЕНИЯ	Введение ТРГ
10.3	Подготовка рекомендаций для документации основания Института	Ожидание предварительного мнения от ТРГ	В ПРОЦЕССЕ ВЫПОЛНЕНИЯ	отсутствуют

ПОД-ЗАДАНИЕ	МЕРОПРИЯТИЕ	ИНДИКАТОРЫ	ПРОГРЕСС	ПРЕДПОЛОЖЕНИЯ
Задание 11	Технико-экономическое обоснование единой транзитной процедуры			
11.1	Разработка единой документации TRACECA	Сбор данных	В ПРОЦЕССЕ ВЫПОЛНЕНИЯ	отсутствуют
11.2	Разработка Транзитной Визы TRACECA	Развитие в странах и ТРГ	В ПРОЦЕССЕ ВЫПОЛНЕНИЯ	Доступная законодательная база и приобретение полномочий ТРГ
Задание 12	Связь с другими проектами и МФО			
12.1	Взаимодействие с другими соответствующими проектами	Всемирный Банк, USAID, Банк Развития Азии, ЕС	В ПРОЦЕССЕ ВЫПОЛНЕНИЯ	
12.2	Связь и обмен данными / информацией	Всемирный Банк, USAID, Банк Развития Азии, ЕС	В ПРОЦЕССЕ ВЫПОЛНЕНИЯ	
Задание 13	Отчеты о ходе проекта			
13.1	Подготовка и распространение Первого Отчета о Ходе Проекта	Завершен и распространен	ЗАВЕРШЕНО	отсутствуют
13.2	Подготовка и распространение Второго Отчета о Ходе Проекта	Март 2003 года	ЗАВЕРШЕНО	отсутствуют
Задание 14	Заключительный Отчет			
14.1	Подготовка и распространение Предварительного Заключительного Отчета	Сентябрь 2003 года	В ПРОЦЕССЕ ВЫПОЛНЕНИЯ	отсутствуют
14.2	Подготовка и распространение Заключительного Отчета	Ноябрь 2003 года		отсутствуют
Задание 15	Компьютеризация			
15.1	Разработка веб сайта Проекта	Основная разработка и параметры	ЗАВЕРШЕНО	отсутствуют
15.2	Корреляция и сортирование данных веб сайта	В процессе выполнения	ЗАВЕРШЕНО	отсутствуют
15.3	Запуск веб сайта	Февраль / март 2003 года	ЗАВЕРШЕНО	отсутствуют
15.4	Обзор и поддержание веб сайта	В течение Проекта	В ПРОЦЕССЕ ВЫПОЛНЕНИЯ	отсутствуют

ТАМОЖЕННЫЕ РАБОЧИЕ ГРУППЫ - РЕГИОНАЛЬНЫЙ ОБЗОР ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ТАМОЖЕННЫХ РАБОЧИХ ГРУПП



Обзор ситуации на 5 октября 2003 г.

РАЗДЕЛ ОПИСАНИЯ	ДАТЫ															
	Азербайджан	Армения	Болгария	Грузия	Казхстан	Кыргызстан	Молдова	Румыния	Таджикистан	Турция	Туркменистан	Украина	Узбекистан			
Национальная Комиссия	31-01-03	05-03-03	05-06-03	05-10-03	31-01-03	05-03-03	05-06-03	05-10-03	31-01-03	05-03-03	05-06-03	05-10-03	31-01-03	05-03-03	05-06-03	05-10-03
Пропорциональное участие в Процедурах Пересечения Границ																
Национальный Секретарь																
Пропорциональное участие в Председательстве Таможенных Рабочих Групп																
Выдвижение кандидатов для формирования Таможенной Рабочей Группы																
Учреждение структуры Таможенной Рабочей Группы																
Таможенная Рабочая Группа																
Протокол встречи																
Оценка соглашений по рекомендациям																
Детальный обзор рекомендаций для оценки результатов, достигнутых в процессе гармонизации процедур пересечения границ																
Глобальная Рабочая по дискуссионным документам и материалам по тренингу																
Организация Рабочих Подгрупп по дискуссионным документам и материалам по тренингу																
Разработка Программы деятельности подгрупп																
Работа по созданию Ассоциации Таможенных Брокеров																
Работа по модернизации таможи																
Работа над усовершенствованием ИТ процедур пересечения границ																
Работа по облегчению торговых операций																
Отчетность																
Повестка дня для следующего Семинара Таможенных Рабочих Групп																
Вовлечение в Экспериментальный Проект "Гармонизации" - Колонна TRASECA - Германия - Афганистан	↔	↔	↔	↔							↔				↔	

Легенда

ожидается начало	□
начало	■
в прогрессе	▨
развивается	▩
учреждено	■

Примечание1: Некоторые страны приобрели статус "учреждено" в ходе первого визита Консультанта ТРГ
 Примечание2: "Глобальные" Рабочие Группы должны включать в себя всех участников, а также представителей частного сектора.

ТАМОЖЕННЫЕ РАБОЧИЕ ГРУППЫ - РЕГИОНАЛЬНЫЙ ОБЗОР ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ТАМОЖЕННЫХ РАБОЧИХ ГРУПП



Обзор ситуации на 5 октября 2003 г.

РАЗДЕЛ ОПИСАНИЯ	ДАТЫ															
	31-01-03	05-03-03	05-06-03	05-10-03	31-01-03	05-03-03	05-06-03	05-10-03	31-01-03	05-03-03	05-06-03	05-10-03	31-01-03	05-03-03	05-06-03	05-10-03
Национальная Комиссия																
Пропорциональное участие в Процедурах Пересечения Границ																
Национальный Секретарь																
Пропорциональное участие в Председательстве Таможенных Рабочих Групп																
Выдвижение кандидатов для формирования Таможенной Рабочей Группы																
Учреждение структуры Таможенной Рабочей Группы																
Таможенная Рабочая Группа																
Протокол встречи																
Оценка соглашений по рекомендациям																
Детальный обзор рекомендаций для оценки результатов, достигнутых в процессе гармонизации процедур пересечения границ																
Глобальная Рабочая по дискуссионным документам и материалам по тренингу																
Организация Рабочих Подгрупп по дискуссионным документам и материалам по тренингу																
Разработка Программы деятельности подгрупп																
Работа по созданию Ассоциации Таможенных Брокеров																
Работа по модернизации таможи																
Работа над усовершенствованием ИТ процедур пересечения границ																
Работа по облегчению торговых операций																
Отчетность																
Повестка дня для следующего Семинара Таможенных Рабочих Групп																
Вовлечение в Экспериментальный Проект "Гармонизация" - Колонна TRACESA - Германия - Афганистан																

Легенда

ожидается начало	■
начало	■
в процессе	■
развивается	■
учреждено	■

Примечание1: Некоторые страны приобрели статус "учреждено" в ходе первого визита Консультанта ТРГ

Примечание2: "Глобальные" Рабочие Группы должны включать в себя всех участников, а также представителей частного сектора.

- **Тренинг Материалы для РГСТ**

- 2.1 **Значимость развития торговли**
- 2.2 **TRACESA – региональный обзор проекта**
- 2.3 **TRACESA – преимущества гармонизированных процедур пересечения границ**
- 2.4 **TRACESA - обзор региональных таможенных информационных систем**
- 2.5 **Парадоксы современной международной практики пересечения границ**

• **2.1 Значимость Развития Торговли**

История вопроса

Хотя эти слова были написаны Адамом Смитом более чем 200 лет назад, они не потеряли своей актуальности. В наше время, даже активнее чем во времена Адама Смита, предприниматели стремятся сконцентрировать торговлю вдоль береговых линий морей, и, в меньшей мере вдоль берегов рек. Последние исследования четко указывают на то, что торговые отношения государств, не имеющих выходов к морю, являются более неблагоприятными, чем оные прибрежных стран. Основной причиной данной ситуации, является низкая стоимость морского транспорта по сравнению с наземным¹. Некоторые из государств-членов TRACECA не имеют выходов к морю, и, поэтому находятся в менее выгодном положении, чем прибрежные страны TRACECA. Несмотря на это, прибрежные страны TRACECA сталкиваются с проблемой высоких цен на морские перевозки, которые оказывают негативное влияние на конкурентоспособность этих государств в мировой торговле. Основная причина высокой стоимости морских перевозок указана в Таблицах 1 и 2, которые четко указывают на то, как различные портовые сборы и таможенные пошлины, взимаемые в порту (в данном случае, порту Поти) резко взвинчивают стоимость перевозки².

Таблица 1: Стоимость указана в долларах США, время указано в днях за один ТЭУ, перевозимый из Еревана (Армения) либо Баку (Азербайджан) в основные порты Северной Европы в 2002 г.

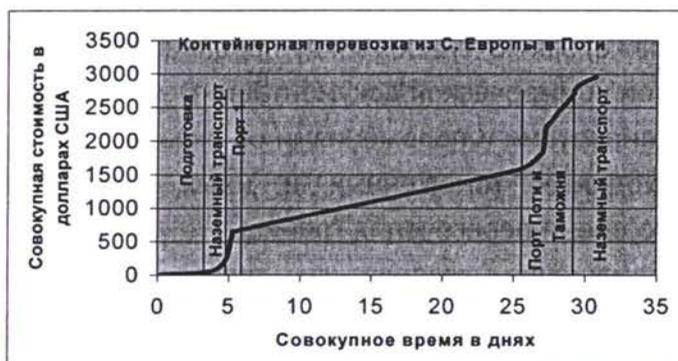
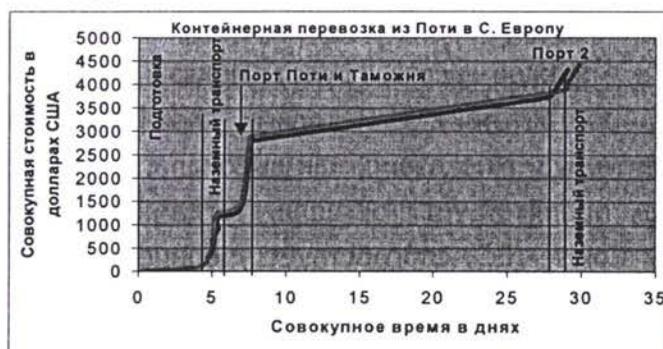


Таблица 2: Стоимость указана в долларах США, время указано в днях за один ТЭУ, перевозимый из основного порта Северной Европы в Тбилиси, Грузия в 2002 г.



¹ Джефри Сахс, "Затраты на транспортировку, промышленный экспорт и рост экономики", 1998 г.

² Всемирный Банк, "Вопросы Транспортировок и Развития Торговли в СНГ 7, Казахстане и Туркменистане", документ был подготовлен для Люцернской конференции по инициативе СНГ 7, 20-22 января 2003 г.

В центре внимания концепции «развития торговли» находятся издержки, в большинстве случаев излишние, которые ведут к увеличению затрат на транспортировку. Всемирная Торговая Организация (ВТО) определяет концепцию «развития торговли», как упрощение и гармонизацию международных торговых процедур. Процедуры в данном контексте ссылаются на: "действия (практические и формальные) касающиеся сбора, представления, передачи и обработки данных, необходимых при перемещении товаров в международной торговле". Развитие торговли главным образом включает в себя упрощение (и, где возможно, исключение) формальностей и процедур, в частности касающихся импорта, экспорта и транзита товаров, гармонизации соответствующего законодательства, усовершенствовании и стандартизации физической инфраструктуры и оборудования, включая транспортные средства и таможенное оборудование, а также стандартизации и совмещения определений и требований, использования информационных и коммуникационных технологий для эффективного обмена информацией.

На практике, развитие торговли должно осуществляться путем снижения издержек, а также обеспечения эффективной торговой операции, на всех ее этапах. Данный процесс включает в себя следующие действия:

1. соглашение о продаже, заключенное между продавцом и покупателем;
2. обработка уговорной коммерческой документации;
3. соответствие со стандартами и положениями об охране труда;
4. заполнение необходимых таможенных и иных документов, а также прохождение процедур во время пересечения границы;
5. эффективное перемещение товаров со склада продавца до склада покупателя;
6. соответствие товаров требованиям покупателя;
7. оплата товаров; и
8. размещение товаров и продуктов.

В настоящем документе, прежде всего, будет показано то, что торговлю необходимо развивать в соответствии с методами глобальной логистики. Во-вторых, в данном документе будет показано, как высокая стоимость перевозок во многих странах TRACECA препятствует торговле, тогда как низкая стоимость, например в Европейском Союзе (ЕС) способствует увеличению уровня торговли, так как снижение издержек на перевозки в ЕС - следствие развития торговли. И, наконец, будут рассмотрены международные организации и региональное сотрудничество, которое способствует внедрению мер по развитию торговли.

Тенденции в глобальной логистике

Одной из движущих сил современной логистики является принцип Управления Цепью Поставки (УЦП), который оказывает сильное влияние на развитие международной торговли и транспортировок. УЦП берет начало из предположения, что логистические процессы организованы и объединены на уровне цепей поставок, нежели чем на уровне отдельных фирм. В данном контексте, цепь поставок, может быть определена как последовательный поток логистических, конверсионных, а также обслуживающих действий, предпринимаемых продавцами по отношению к конечным потребителям, необходимых для эффективного и своевременного производства товаров либо услуг. УЦП включает в себя координацию действий участников в цепи поставок для оптимального обслуживания потребителей. Сюда входят также быстрые и надежные доставки с минимальными издержками. В отличие от прошлых лет, когда процессы производства и логистических операций отдельных фирм были оптимизированы, под принципом УЦП подразумевалась оптимизация всей цепи поставок. В результате в цепь поставок увеличивалась общая добавленная стоимость, что в свою очередь, вело к увеличению прибыли каждой из сторон. В специальной литературе, популярность принципа УЦП объясняется тремя факторами:

1. повышением уровня конкуренции на многих рынках, ввиду снятия ограничений и сокращение объема вмешательства государства в экономику (пример: Единый Европейский Рынок). В результате чего производительность рынка перемещается с производителей к потребителям. Последствия этого будут рассмотрены ниже;
2. технологический прогресс в сфере информации и коммуникаций, производства и транспорта позволил дальнейшую интернационализацию компаний, а также использование новых логистических систем и концепций (пример: система планирования ресурсов предприятия (ПРП), системы планирования, основанные на моделировании, а также информационные системы совместного управления запасами, основанные на Интернет технологиях);
3. дублирование успешного подхода компании Тойота к собственной цепи поставок оказало большое влияние на популярность УЦП.

Повышение уровня конкуренции на многих рынках повлекло за собой смещение производительности рынка с производителей к розничным продавцам и конечным потребителям. В результате, большинство производителей были вынуждены расширить ассортимент производимых ими товаров и адаптировать продукты к нуждам отдельных потребителей (дифференциация продукта или массовое изготовление товаров на заказ). В дополнении к этому повысился спрос на скоростную и надежную доставку. Большинство компаний столкнулись с сокращением жизненного цикла продуктов (см. Таблицы 4 и 5), а также с

непредсказуемым спросом. Традиционная технология массового производства небольшого количества разновидностей товаров, которая нацелена на осуществление экономии, путем роста масштабов производства, не отвечает этим условиям. Кроме маркетинговых соображений, это вызвано тем фактом, что большие материально-производственные запасы, обычно необходимые при массовом производстве, подвергаются все большему риску устаревания, и просто стали слишком дорогими.

Общая реакция компаний на новые рыночные условия выразилась в следующем:

1. Была предпринята попытка понижения конкуренции путем выпуска продукции, отличной от таковой конкурентов. Суть этого подхода состоит в том, чтобы конкуренция проходила в сфере обслуживания клиента, например путем ускорения, и надежности поставок (конкуренция по временным критериям).
2. Компании постарались сосредоточиться на важнейших особенностях производимых товаров, то есть тех особенностях, подражание которым является наиболее сложным. Это, как ожидается, позволит компаниям занять долгосрочное конкурентоспособное положение. Результатом этого явилось более широкое привлечение внешних ресурсов и, следовательно, увеличение числа организаций, вовлеченных в сеть распределения и производство.
3. Была предпринята попытка повышения гибкости производства. Вместо прогнозирования спроса, компании ожидают заказы клиентов, быстро и эффективно реагируя на них. Так как, нередко случаи, когда даже при кратковременной недоступности товаров клиенты приобретают изделия конкурентов.

Таким образом, быстрое реагирование является жизненно важным при избежании потерь при продажах. В целом, время стало критическим фактором в современной логистике, что и показано в Таблице 3.

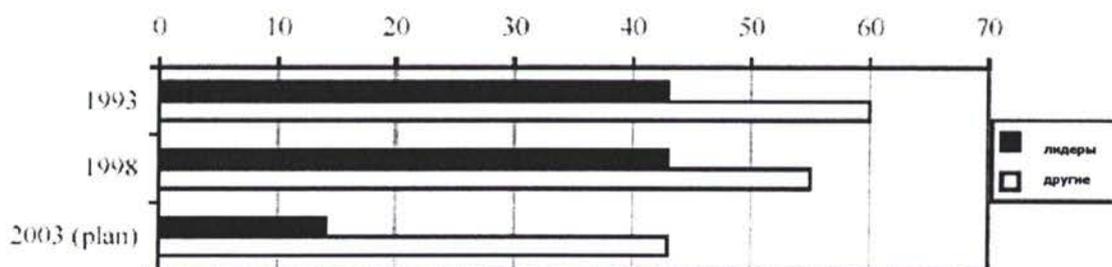
Таблица 3: Среднее время выполнения заказа европейскими производителями, оптовыми и розничными продавцами

	1987	1993	1998	2003 (планируется)
<i>Кол-во дней</i>	27	18	12	9

В результате вышеупомянутых стратегий, компании осознали, что сотрудничество с другими участниками в рамках цепи поставки является важнейшей предпосылкой для обеспечения дальнейшей взаимопомощи и жизнеспособности компаний. Теперь конкуренция имеет место уже не между отдельными фирмами, а между цепями поставки. Это привело к интеграции деловых процессов между фирмами. Одно ясно, что отношения между участниками цепи поставки должны быть близкими, взаимовыгодными и доверительными, нежели соперничающими. Это требует пересмотра традиционного подхода, который заключался в том, что

прибыль одной стороны означает убытки другой. Сотрудничество может принимать множество форм, включая обмен информацией о прогнозируемых продажах либо о планируемом производстве, а также открытость в операциях и финансах.

Таблица 4: Хранение готовых продуктов (в днях)

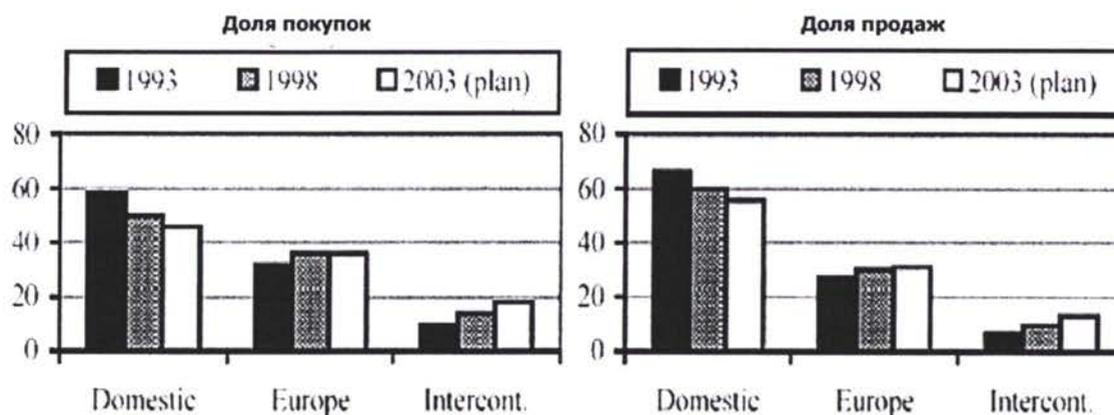


Примечание: лидерами являются 10 процентов ведущих компаний в отрасли, которые занимают передовые позиции по принципу УЦП.

Что касается сети поставок, то наблюдаются следующие тенденции:

1. увеличение привлечения внешних ресурсов ведет к большему числу поставщиков.
2. для создания непромышленных и управляемых запросами логистических процессов производители должны сотрудничать с небольшим количеством поставщиков и впредь сокращать базу поставщиков.
3. также наблюдается тенденция привлечения большего количества ресурсов извне Западной Европы (см. Таблицу 4), что стало возможным после снижения торговых барьеров и падения цен на перевозки.

Таблица 5: Внутренние, региональные и межконтинентальные покупки и продажи



Тенденция по размещению производственного оборудования имеет два направления. Первое, когда большинство компаний переносят производственное оборудование в страны с дешевой рабочей силой и низким уровнем налогов, хотя это не имеет, особого отношения к УЦП. Второе направление, заключается в

размещении сборочного оборудования (пример, окончательная сборка) ближе к рынкам сбыта. Это позволяет компаниям быстро реагировать на изменения спроса, что приводит к сокращению времени реализации заказов. Поставка, производство, и сети распределения чаще всего концентрируются в пределах основных глобальных блоков торговли, частично для обхождения торговых барьеров (Западная Европа, Япония, и Северная Америка). Другой причиной является, неконкурентоспособность времени выполнения заказов, когда производство и клиенты расположены на различных континентах.

Доминирующей тенденцией относительно центров распределения является централизация с тем, чтобы минимизировать материальные запасы. Нецентрализованные центры распределения все еще часто используются для комплектования партий груза, нежели чем для хранения запасов. Это, в свою очередь отражается на появлении новых логистических концепций наподобие перекрестной постановки судна в док и объединенного транзита. Перекрестная постановка в док означает, что грузы различных поставщиков предусмотрены графиком таким способом, что прибывают в одно и то же время в центр распределения. Там, они сортируются, и осуществляется непосредственная транспортировка, что позволяет избежать складирования. Перекрестная постановка в док требует согласованности графиков поставщиков, производителей и перевозчиков, так как отсутствие складирования не позволяет размещать товары в случае несовпадений в поставках. Принцип объединенного транзита напоминает перекрестную постановку в док. Основное отличие от последнего заключается в том, что данный принцип применяется к составным частям товара, нежели чем к готовым товарам. Целью обеих концепций является минимизация общей стоимости перевозки, обработки и складирования. Однако в сравнении с традиционным распределением товаров, в этих случаях может наблюдаться повышение стоимости транспортировки.

Значение принципа управления цепью поставки для грузовых перевозок

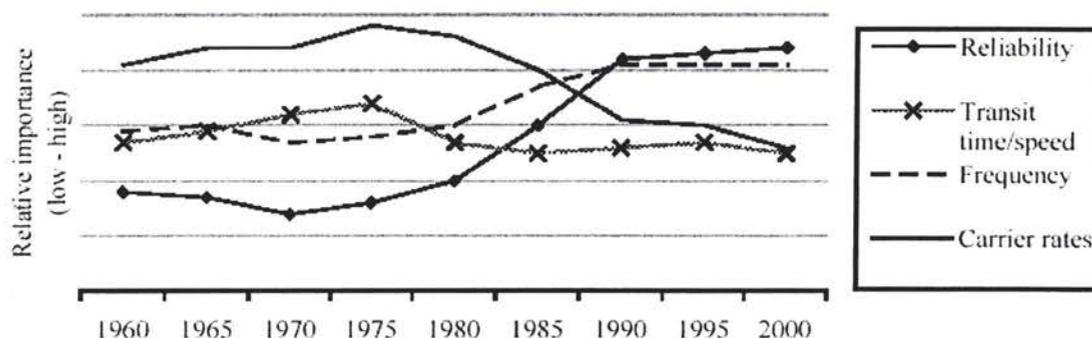
Вследствие описанных выше тенденций в производстве и распределении товаров компании стали все более нуждаться в грузовых перевозках. Главными причинами этого являются:

1. Возросшая интенсивность производства и распределения товаров ввиду больших расстояний и более высокой частоты заказов и поставок
2. Нехватка времени, ввиду отсрочки дополнительных услуг и конкуренции при обслуживании клиентов привело к структурированному спросу на более быстрые, частые, и более надежные поставки товаров.

Последнее отражается при принятии решений о выборе вида транспорта, когда скорость, надежность, и гибкость имеют более важное значение. Это также

проиллюстрировано в Таблице 5, которая показывает, что ставки на транспортировки (т. е. прямые транспортные затраты) имеют менее важное значение чем скорость, надежность, и гибкость. Частично это возникает ввиду снижения транспортных издержек производства на единицу продукции. Наконец нехватка времени привело к непрерывным поставкам и использованию экспресс служб и услуг авиа перевозчиков вместо медленных, но более объединенных транспортных служб. В результате этого рыночная доля каждого из более медленных, дешевых, а также менее загрязняющих окружающую среду, видов транспорта, как например железная дорога и внутренняя навигация, уменьшилась.

Таблица 5: Сравнительная важность некоторых транспортных характеристик при выборе вида транспорта и выбора перевозчиков в ЕС



Источник: Рунхаар, "Грузовые перевозки - любой ценой? Влияние издержек на транспортировки книг и газет в цепях поставок в Нидерландах", 2003 г.

По нескольким причинам, издержки на транспортировки различаются по странам. Первой, и самой очевидной причиной является то, что для стран расположенных вдали от основных рынков издержки на перевозки выше, чем для соседних стран. Второй причиной является относительно высокая стоимость наземных перевозок, по сравнению с перевозками по морю. Таким образом, для данного расстояния от основных рынков, страны с более высокой пропорцией наземного транзита будут иметь тенденцию к повышению общих издержек по транспортировкам. Третьей причиной является наличие дополнительных затрат на интермодальные транспортировки (т.е. транспортировки груза посредством морского и наземного транспорта), возникающих ввиду дополнительных издержек из-за смены вида транспорта. Четвертой причиной является различие стоимостей перевозок ввиду отличного качества администрации портов и/либо их инфраструктуры. В странах с четко функционирующими администрациями портов, где меньше бюрократизма и коррупции, стоимость перевозок вероятно ниже. Изменения основных портовых и погрузочно-разгрузочных сборов могут широко варьироваться в разных странах. Таким же образом, в странах, где порты обладают достаточной вместимостью и более развитой инфраструктурой, а также более совершенными погрузочными и

упаковочными технологиями, имеется высокая вероятность снижения издержек на перевозки.

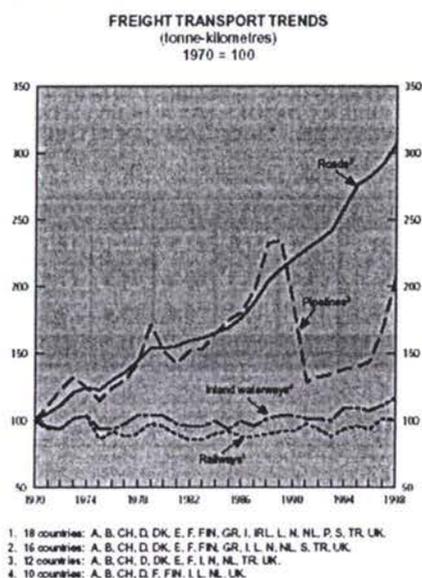
Страны, не имеющие выходов к морю сталкиваются с весьма невыгодным положением, связанным с издержками. В этих странах наличествуют высокие издержки на наземные транспортировки с соседних портов (см. Таблицы 1 и 2). Данные издержки завышены ввиду бюрократических и часто политических издержек, взимаемых при пересечении, по крайней мере, одной дополнительной международной границы. Инфраструктура, связывающая внутреннее хозяйство с портами, может находиться в плохом состоянии, что ведет к необходимости координировать инфраструктурные инвестиции в дороги, таможенные посты и т. д., расположенные между странами, не имеющими выхода к морю и портовыми странами. Дороги, связывающие страну, не имеющую выхода к морю с портом могут плохо охраняться и обслуживаться. Часто экономика прибрежной страны не заинтересована в поддержке экономического развития в стране, не имеющей выхода к морю (даже наоборот, может быть заинтересована в препятствии развития), по геостратегическим причинам. Все эти риски, по всей видимости, наряду с основными издержками на транспортировки также повышают издержки на страхование. Единственной альтернативой для стран, не имеющих выхода к морю являются воздушные транспортировки, которые являются предельно дорогими для большинства товаров, кроме тех, которые обладают очень высокой стоимостью за единицу веса.

Основным последствием высоких стоимостей перевозок для развивающихся стран является их негативное воздействие на конкурентоспособность местных компаний на международных рынках. В небольших странах, слабо влияющих на мировые цены, чем больше величина стоимости перевозок, тем больше надо платить компаниям за ввозимую промежуточную продукцию, и тем меньше они получают при вывозе собственных товаров. Если говорить конкретно, то, в случае возникновения идеального эластичного предложения на импорт, либо идеального эластичного спроса на экспорт (примечательный для производственного экспорта большинства развивающихся стран случай), изменения издержек на транспортировки, один к одному отразятся на внутренних ценах. На конкурентоспособных глобальных рынках, более высокие издержки на перевозки должны быть возмещены либо более низкой заработной платой, либо снижением затрат в какой-либо части процесса производства, для того, чтобы позволить компаниям вести конкурентную борьбу. При наиболее трудоемких экспортных действиях производства, размеры прибыли являются малыми, и доля импорта составляет высокую пропорцию от валового объема производства, небольшие различия в издержках на транспортировки могут восполнить разницу между прибылями и убытками при экспорте.

Стоимость перевозок в ЕС

В течение трех последних десятилетий, в границах ЕС отмечался значительный рост грузопотока. С 1970 года грузопоток увеличился на 122 %. Рост был особенно высок в течение прошлого десятилетия, со средним ежегодным темпом почти в 3%. Таким образом, к 1999 году общее количество грузопотока в 15 странах - членах Европейского Союза достигла 2970 миллиардов километров-тонн. На каждого гражданина ЕС, количество товаров перевозимых каждый год составляет 7979 километров-тонн. В 1990-х уровень грузопотока по сравнению с пассажирскими перевозками рос значительно быстрее - он также сравнивался с экономическим ростом. В то время как, с 1985 года уровень ВВП увеличился примерно на 40%, уровень пассажирских перевозок повысился на чуть более чем 40%, а за тот же период уровень грузовых перевозок повысился почти на 60%. Данные показатели подразумевают существенное разделение экономического роста, и роста уровня грузопотока начиная с середины 1980-ых³.

Таблица 6: Тенденции грузовых перевозок 1970-1998 годах



Источник: ECMT, Тенденции в Транспортном Секторе 1970-1998 годах, 2000 г.

Во время роста уровня грузовых перевозок по территории Европейского Союза наблюдалась большая диспропорция между различными видами транспорта. Увеличение объема перевозок более всего затронуло автодорожный транспорт, в секторе которого наблюдался наибольший ежегодный рост в размере 3.9 %, в то время как в секторе внутренних водных путей наблюдался полный застой, а ж/д. в сегменте вообще наблюдался спад.

Рост уровня автодорожных транспортировок было особенно высоким в 1990-х (+41 %), главным образом из-за ликвидации пограничного контроля и либерализации автотранспортного рынка ЕС. С 1970 до 1999 гг., уровень

³ T&E, Европейская Федерация по Транспорт и Окружающей среде: "Безопасные и приемлемые грузовые перевозки – наша общая цель", 2002 г.

автомобильных перевозок возрос более чем в три раза с 400 миллиардов до 1300 миллиардов километров-тонн в год. В течение того же самого периода, уровень спада в ж/д. секторе составил 16%, что эквивалентно 46 миллиардам километров-тонн в год (с 283 млрд. до 237 млрд.).

Неравное развитие видов транспорта оказало влияние на расщепление модального сектора. С 1970 до 1999 гг., доля ж/д. перевозок снизилась с 21% до 8 %, в то время как доля автомобильных перевозок увеличилась с 31% до 44%. Доля перевозок морским транспортом, осуществляемых на короткие расстояния также увеличилась с 35% до 40%. Кроме того, среднее расстояние, заявленные каждым из видов транспорта увеличились по сравнению с прошлыми годами. В настоящее время, средним расстоянием для одной транспортируемой тонны, являются 100 км по автодороге, более 300 км по железной дороге, и 800 километров морским транспортом.

Таблица 7 Тенденции рыночных долей по различным видам транспорта в Западной Европе (1970-1998 гг.)

TRENDS IN THE MARKET SHARE
OF DIFFERENT MODES (AS A PERCENTAGE)
IN WESTERN EUROPEAN COUNTRIES

Freight transport in t-km

	1970	1975	1980	1985	1990	1995	1997	1998
Rail	31.1	25.0	23.0	21.1	17.1	14.7	15.0	14.3
Road	55.6	63.4	66.3	69.5	74.5	77.9	77.9	78.5
Inland waterways	13.3	11.6	10.7	9.4	8.4	7.4	7.1	7.2
Total	100	100	100	100	100	100	100	100

Источник: ECMT, Тенденции в Транспортном Секторе 1970-1998 годах, 2000 г.

Согласно приблизительным оценкам, снижение стоимости на грузовые перевозки в течение последних десятилетий повлекло за собой рост уровня грузопотока в полтора раза (в километрах-тоннах). Осознанное сокращение транспортных затрат - важная причина роста уровня грузопотока. Оно стимулировало логистические изменения, что, в свою очередь привело к понижению общих издержек производства, и в тоже время позволило увеличить объем транспортировок.

Это является важнейшим наблюдением при рассмотрении всех факторов, вызвавших рост уровня транспортировок касающихся политики соответствующих сегментов.

Важнейшие причины увеличения уровня перевозок

МОВТОС ЕС (Механизм Отчетности по Вопросам Транспорта и Окружающей Среды Европейского Союза) дал определение следующих причин увеличения объема транспортных перевозок:

- Рост ВВП
- Чистый доход
- Технологическое развитие
- Интернационализация с последующим сокращением препятствий для международной торговли
- Снижение издержек на перевозки
- Изменения в структуре производства и потребления
- Изменения в структуре оказания коммунальных услуг
- Социальные факторы

Источник: Отчет NEA об отрыве транспорта от общего экономического роста, 2003 г.

В данном перечне не было упомянуто о повышении стоимости отправленных товаров. Однако это следует добавить. С увеличением цены единицы/контейнера, стоимость перевозки, предварительно сниженная, посредством сокращения издержек, становится даже менее важной в рамках всей цепи производства.

Пример незначительности издержек на транспортировки при принятии деловых решений в ЕС

Транспортировка креветок

До 1995 года креветки, пойманные в Северном море голландскими и бельгийскими рыбаками, почти всегда очищались на кухне их же женами. Эта традиционная и вероятно негигиеничная практика была прекращена после принятия директивы совета за номером 93/43 от 14 июня 1993 г. "О гигиене пищевых продуктов". Данная директива включает в себя систему АОККП (Анализ Опасности и Критических Контрольных Пунктов). Креветочная индустрия была поставлена перед выбором между автоматизированной очисткой на территориях Голландии и Бельгии, либо очисткой вручную вне границ ЕС. Из-за высокой стоимости и разнице в качестве, было выбрано последнее. В настоящее время, именно поэтому креветки путешествуют в течение 7 дней на расстояния до 5000 км и очищаются вручную на фабриках в Марокко, возвращаясь после этого в Голландию и Бельгию. Процесс ручной очистки может осуществляться также и Беларуси, Польше и Болгарии.

Источник: Отчет NEA об отрыве транспорта от общего экономического роста, 2003 г.

Содействие торговле как решение

Страны, расположенные вдали от основных рынков сталкиваются с высокими издержками на транспортировки. И в этом случае возрастает роль ведомств. Именно в этом случае современные методики по содействию торговли могут иметь важное значение путем компенсации высоких затрат на перевозки, а также путем ускорения развития ведомств посредством использования электронных средств для осуществления деловых обменов и автоматизации. Пример автотранспорта и снижения затрат на перевозки в ЕС показывает, что этого возможно достичь даже за относительно короткое время. Другой причиной, указывающей на важность развития торговли для страны является принятие решения о вложении инвестиций, которое чаще всего обосновано способностью страны обеспечить надежный, не требующих больших затрат поток сырья и деталей, как в производственную отрасль, так и из нее. Эффективные таможенные процедуры становятся преимуществом страны, особенно при привлечении иностранных прямых инвестиций⁴.

Деловые преимущества от развития торговли эквивалентны суммам, сэкономленным при операционных затратах плюс значительно возросшим деловым возможностям, проистекающим из внедрения мер по содействию торговле. Сюда входит сокращение следующих показателей:

1. Гибкие затраты (производство и передача необходимых документов)
2. Стоимость услуг (банковские услуги, страхование, погрузочно-разгрузочные работы, перевозки, и т.д.)
3. Затрачиваемое время (время обработки, время процедур)
4. Вмененные издержки в бизнес (потеря бизнеса, либо не рассматриваемый бизнес)
5. Фактор т.н. «барьера», связанный со сложным и отнимающим много времени торговым процессом
6. Личные вмененные издержки (потеря времени при ожиданиях на таможне, перенос документов с одного ведомства в другое, и т.д.), которые являются особенно строгими для небольших и средних предприятий.
7. Издержки, связанные с непредвиденными обстоятельствами и коррупцией

Развитие торговли окажет содействие в уменьшении бюрократических препонов, расширит доступ к рынку, увеличит долю участия небольших и средних предприятий в международной торговле, снизит уровень коррупции, а также будет способствовать получению выгоды от глобального торгового развития для всех стран. Преимущества от развития торговли могут быть особенно важны для развивающихся экономик, где ликвидация неэффективных торговых операций может оказаться во много раз выгодней для отраслей промышленности, чем

⁴ ЕЭК ООН "Развитие Торговли, Возможности Роста и Развития, Глава 4.1", 2003 г.
Заключительный Отчет Проекта TRACECA ГППГ – Приложение 2.0 – Значимость развития торговли

сокращение или удаление тарифных барьеров. Кроме того, развитие торговли может быть особенно важным для небольших и средних компаний, для которых гибкие затраты по процедурам являются пропорционально высокими. Развитие торговли также является важным фактором в привлечении иностранных инвестиций, а особенно инвестиций, связанных с инвестицией цепей поставок, где обязательно наличие эффективного торгового процесса.

Развитие торговли может осуществляться на национальном, региональном и международном уровнях. На национальном уровне, оно концентрируется на упрощении и гармонизации в пределах страны, структур и процедур, связанных с торговлей. Хотя само по себе это не является достаточным. Поскольку товары пересекают международные границы, они перемещаются от одной юридической и административной юрисдикции к другой. Поэтому гармонизация норм и стандартов, связанных с содействием торговле является важной на международном уровне, что подчеркивает важную роль Организации Объединенных Наций и других международных организаций, занимающихся установками стандартов и правил.

Ведущую роль в развитии торговли играет Европейская экономическая комиссия ООН (ЕЭК ООН, несмотря на то, что название комиссии указывает на ее европейский уклон, в реальности ее географический масштаб намного шире). ЕЭК ООН рассматривает следующие факторы как стратегически важные при внедрении и развитии торговли в следующие годы⁵:

1. Политическая воля для внедрения новых и существующих мер направленных на содействие торговле
2. Продвижение концепций по содействию торговле для повышения компетентности на высших уровнях в правительстве и деловой среде
3. Внедрение и развитие существующих и новых инструментов для содействия торговле
4. Техническая помощь, необходимая для поддержки внедрения
5. Координация действий, направленных на развитие торговли посредством различных ведомств
6. Развитие ICT (Incoterms), и внедрение ICT технологий и стандартов, необходимых для поддержки развития торговли
7. Исследование вопросов, связанных с политикой по развитию торговли, нормирование проделанной работы и полученных выгод
8. Безопасность - налаживание связи между содействием торговле и безопасностью.

ЕЭК ООН было разработано 55 международных соглашений, открытых к вступлению для всех стран. Из этих 55 соглашений, 14 касаются содействия процедурам по пересечению границ (пример – Конвенция МДП).

⁵ Баттерли: "Развитие торговли в международной торговой среде", вспомогательные материалы для Международного Форума по Развитию Торговли, 29-30 мая 2002 г.

В прошлом, Всемирная Торговая Организация (ВТО), более активно пыталась сократить тарифы, но с недавних пор повестке дня организации стоит более глобальный принцип развития торговли. В 1996 году на Сингапурской конференции министров, в рамках ВТО, формулировка "развитие торговли" была признана успешной, а на в 2001 году на конференции министров в Дохе, было согласовано, что данный вопрос должен быть принят во внимание как соглашение на основе правил ВТО с отдельной ссылкой на обновление Статей V, VIII и X в ГАТТ от 1994 г.⁶

ВТО определяет основные вопросы как следующие:

1. упрощение и большая транспарентность официальной документации;
2. повышенная транспарентность и предсказуемость;
3. оптимизация официальных проверок и процедур;
4. содействие торговым процедурам посредством большего использования информационных технологий;
5. гармонизация и упрощение положений, связанных с перевозками и транзитом товаров.

Хотя данные вопросы частично охвачены в существующих механизмах развития торговли и рекомендациях, многие из них являются необязательными, некоторые конкурирующими, другие подписаны малым количеством стран, и не все отвечают нуждам современных деловых практик.

На конференции министров стран ВТО, проведенной в городе Канчун в сентябре 2003 года, было предложено внедрить существенные изменения для более эффективной администрации границ международной торговли. Имеется возможность не только повысить эффективность текущих международных торговых процессов, но и улучшить эффективность таможенных операций, связанных с отсталыми и потенциально дорогостоящими дисциплинами по новым областям контроля, типа вопросов связанных безопасностью, либо с сельскохозяйственными товарами. Например, современные таможенные администрации имеют эксплуатационную потребность в обеспечении безопасности и развитии торговли способами, которые совместимы с обеими этими целями.

Кроме ЕЭК ООН и ВТО следующие организации (и не только они) активно действуют в вопросе развития торговли:

1. Конференция ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД)
2. Всемирная Таможенная Организация (ВТО)
3. Всемирный Банк
4. Международный валютный фонд (МВФ)
5. Международная морская организация (ММО)
6. Международная организация гражданской авиации (ИКАО)
7. Организация экономического сотрудничества и развития (ОЭСР)
8. Комиссия ООН по Международному Торговому Законодательству

⁶ Генеральное соглашение по таможенным тарифам и торговле (стран Атлантического союза)
Заключительный Отчет Проекта TRASECA ГППГ – Приложение 2.0 – Значимость развития торговли

9. Международная торговая палата (МТП)
10. Азиатско-тихоокеанское экономическое сотрудничество (АТЭС)
11. Ассоциация государств юго-восточной Азии (АСЕАН)
12. Североамериканское соглашение о свободной торговле (НАФТА)
13. Общий рынок стран Южной Америки (MERCOSUR)

Заключение

Пример ЕС показывает, что внедрение мер по содействию торговле ведет, кроме всего прочего к понижению издержек на перевозки. Низкие издержки - необходимое условие для конкурентоспособного участия в глобальных логистических структурах.

Однако во многих странах TRACECA, ввиду официальных и неофициальных затрат, издержки на перевозки продолжают оставаться весьма высокими. Следствием этого является то, что, в конце концов, большинство из этих стран сможет экспортировать только сырье, а импортировать только дешевые изделия. Производство на экспорт будет являться весьма сложной задачей, ввиду неконкурентоспособности цен на местную продукцию на мировом рынке.

В общих чертах странам TRACECA необходимо продолжить внедрение интегрированных мер по содействию торговли, дабы не отстать от глобальных логистических и торговых практик. Это может быть предпринято каждой страной отдельно, например, путем присоединения к международным соглашениям подобно Пересмотренной Киотской Конвенции. Однако для достижения значимых результатов необходим и региональный подход, что наглядно продемонстрировано на примере ЕС. Ведь ни одна страна по отдельности не смогла бы достичь такого, как ни одно правительство без привлечения частного бизнес сектора.

2.2 TRASECA – региональный обзор проекта

Часть I. Предпосылки

«Как проплыть между Сциллой и Харибдой?»

Повышенная информированность и осуществление требований к безопасности на границах, в регионе, и во всем мире, стали причиной парадоксальной ситуации, когда необходимо делать выбор между поддержкой развития торговых отношений, с открытием границ, и необходимостью поиска и наблюдения за транзитными перевозками во имя безопасности.

Проведение сравнений с различными отделами в рамках Европейского Союза (ЕС), а также с другими частями света, позволяет лучше понять широкий спектр результатов, производимых для целей облегчения торговли и безопасности. В конце концов, существует надежда на то, что все заинтересованные стороны признают, что между двумя вышеупомянутыми понятиями не обязательно должно быть противоречие – при условии, что обеспечивается использование современных технологий и многосторонних соглашений.

Целью настоящего документа является приведение некоторых примеров совмещения интересов развития торговли и безопасности, а также демонстрация того, какую роль играют эти элементы в недавних мероприятиях, относящихся к Проекту ГППГ.

Развитие торговли

Требования определенные ГД по Торговле ЕС (Сентябрь 2001 г.)⁷

- Процедуры импорта и экспорта могут затруднить развитие торговли. ЕС убеждено, что все смогут извлечь выгоду из усилий по упрощению торговых процедур и по прекращению излишней бюрократической волокиты, путем использования современных методов. Это должно осуществляться посредством обязательств Всемирной Торговой Организации (ВТО), которая может обобщить и использовать наилучшие методы, задействованные другими организациями. И крупные и малые предприниматели будут работать в условиях сниженных тарифов и менее значительных задержек, что будет обеспечивать более конкурентоспособные условия для торговли. Правительство в свою очередь получит возможность использовать более тщательный контроль, получать более высокие прибыли и осуществлять более эффективное управление, не говоря уже о формировании более стабильной среды для притока инвестиций в страну. Эти преимущества будут иметь наибольшее значение для мелких и средних предприятий и предпринимателей в развивающихся странах. Стоимость осуществления торговым процедурам пропорционально более высоки для таких предпринимателей, так как к ним присоединяются накладные расходы. Упрощение процедур поможет создать такие условия, когда прибыли от снижения тарифов не сводятся на нет бюрократическими задержками.
- Процедуры импорта и экспорта могут являться серьезными не-тарифными барьерами для развития торговли, и Конференция по Торговле и Развитию ООН, предположила, что такие барьеры могут увеличивать окончательную стоимость продукта на 10%. Промышленные и деловые круги выразили

⁷ Текст приведен из ГД по Торговле, сен. 2001 г.

призыв к упрощению, гармонизации и автоматизации процедур, уменьшению пограничной и транспортной бюрократии и документации; а также усовершенствованию пред-транспортировочной проверки, таможенных процедур и правил лицензирования.

- Спектр проблем может включать ненужные и излишние требования к данным и документации, многократное предоставление данных различным институтам, и отсутствие гармонии в содержании и формате данных по импорту и экспорту.
- На таможене, а также на пограничных контрольно-пропускных пунктах, спектр проблем включает отсутствие прозрачности, отсутствие возможностей для быстрого и законного внесения исправлений, значительная продолжительность таможенных процедур, отсутствие координации между таможенной и прочими институтами, осуществляющими проверки, отсутствие современных таможенных технологий, основанных на оценке рисков, недоступность предварительной обработки данных и аудит компании, а также недостаточно полное использование информационных технологий таможенными органами.
- Различными организациями и региональными группами были сделаны определенные попытки уменьшения и рационализации торговых процедур, которые увенчались лишь частичным успехом. ВТО играет свою естественную роль в согласовании этих усилий и в развитие определенного спектра обязательств по развитию торговли.
- ЕС предлагает свести процедуры, связанные с импортом и экспортом к абсолютному минимуму, при условии применения разумного контроля. ЕС также выступает за более широкое применение гармонизированных международных стандартов в области торговли. Например, можно было бы уменьшить и гармонизировать объем необходимой информации, а также обеспечить единовременную подачу информации в единственную инстанцию в рамках властей, отвечающих за импортные и экспортные процедуры. Бумажные процедуры можно было бы заменить автоматизированными, а введением таможенных технологий и систем электронного обмена данными.
- Необходимо подумать об усовершенствовании существующих, соответствующих Соглашений ВТО (например, по лицензированию импорта, предварительной проверке перед отправкой), а также о мерах по усовершенствованию и модернизации правил ВТО по транзиту товаров. Конкретные обязательства ВТО по развитию торговли должны быть основаны на основных принципах ВТО по обеспечению прозрачности, отсутствию дискриминации и пропорциональности. Особые усилия должны прилагаться к тому, чтобы разработанные правила способствовали бы развитию малых и средних предприятий.
- Отвечать интересам развивающихся стран по развитию мощностей и технической поддержке.
- Преимущества упрощения торговых процедур очевидны. Но некоторым из развивающихся стран потребуется время и ресурсы для осуществления таких изменений. ЕС предлагает, чтобы все будущие соглашения ВТО по развитию торговли включали бы меры по развитию мощностей в развивающихся странах. Такое развитие мощностей должно происходить параллельно с проведением переговоров, с тем чтобы развивающиеся страны могли принимать активное участие в этих процессах, и имели бы лучшие условия для достижения результатов.
- Члены ВТО должны дать согласие на осуществление программы

согласованного развития производственных мощностей, в сотрудничестве с другими многосторонними институтами, для разрешения проблем, связанных с недостаточными производственными мощностями развивающихся стран. Такая программа будет являться составной частью процесса переговоров, а также внедрения принятых правил.

Объединение Развития Торговли и Интересов Безопасности

Между Международными Институтами Финансирования был достигнут консенсус по участию в дальнейшем развитии определенных стран путем объединения развития торговли и удовлетворения требований по развитию государственной безопасности. Одним из недавних примеров участия ЕС в таком проекте является «новое партнерство» с Юго-Восточной Азией. В начале июля 2003, Европейская Комиссия (ЕК) объявила стратегию поддержки и контроля⁸.

Комиссия предлагает подписание двухсторонних соглашений со странами региона с целью углубления сотрудничества по современным вопросам, включающим

- права человека
- высокий уровень управления
- правосудие и внутренние дела
- борьба с терроризмом.
- ЕК также предлагает региональный план действий в области торговли, межрегиональную Торговую Инициативу ЕС-АНЮВА (ТРТИЕА), преследующую цели установления более тесного сотрудничества между обоими регионами по широкому спектру вопросов торговли, инвестиций и регулирования. Таким образом, ТРТИЕА позволит установить более тесные экономические отношения между двумя важными регионами торговли, и соответственно позволит всерьез подумать о потенциальном Соглашении о Свободной Торговле, после получения положительных результатов на нынешнем этапе переговоров ВТО о развитии торговли. ЕК предполагает, как можно сделать существующую институциональную структуру более продуктивной, путем более четкого определения того, какие вопросы должны быть разрешаться на Евро-Азиатских встречах, форумах АНЮВА и региональных азиатских форумах.
- Комиссар ЕС Крис Паттен сказал: «Азия всегда должна быть одним из самых приоритетных для Европы вопросов. Мы являемся не только крупными торговыми партнерами, но также партнерами в борьбе с терроризмом, организованной преступностью, и незаконной торговлей наркотиками». Другой комиссар ЕС Паскаль Лами добавил: «Сегодняшние действия открывают новую главу в торговых отношениях между ЕС и АНЮВА. ТРТИЕА поможет в установлении доверия между обоими регионами: у нас столько же амбиций, сколько у них в процессе региональной интеграции».
- В наших отношениях с Юго-Восточной Азией имеется шесть стратегических приоритетов, и несколько методов их усовершенствования:
 - а) Поддержка региональной стабильности и борьба с терроризмом.: Сильная АНЮВА скорее всего является самой лучшей гарантией мира и стабильности в регионе.
 - б) Защита прав человека, демократические принципы и высокий уровень управления должны пропагандироваться во всех аспектах политики ЕС, так же как и развитие сотрудничества, путем создания конструктивного

⁸ Текст приведен из ГД по Торговле, 09 июля 2003 г.

- партнерства с АНЮВА и национальными правительствами на основе диалога, стимулирования и эффективной поддержки.
- с) Проблемы правосудия и внутренних дел: в попытке создания зоны свободы, правосудия и безопасности в ЕС, очень важным является включение их проблем в вопросы наших внешних отношений. Вопросы миграции, незаконной торговли людьми, отмывания денег, пиратства, организованной преступности и оборота наркотиков должны быть систематично включены в повестку дня наших региональных и двухсторонних диалогов с Юго-Восточной Азией.
 - d) Новый толчок отношениям в области региональной торговли и инвестиций: ЕС и АНЮВА сильно заинтересованы в укреплении своих экономических связей. Комиссия предлагает план действий в области торговли, межрегиональную Торговую Инициативу ЕС-АНЮВА (ТРТИЕА), для расширения торговых отношений и привлечения инвестиций, а также создания эффективной системы диалога и регулирующего сотрудничества между двумя регионами в сферах развития торговли, выхода на ранки и привлечения инвестиций.
 - e) Продолжать поддерживать развитие бедных стран: сокращение бедности будет оставаться важным приоритетом развития для ЕС и мы продолжим оказывать поддержку для укрепления социальной инфраструктуры наиболее бедных стран региона, в частности в областях здравоохранения и образования. Другими приоритетными областями сотрудничества являются высокий уровень управления, соблюдение прав человека, защита окружающей среды и лесов, техническая поддержка в области торговли и борьба с терроризмом.
 - f) Интенсификация диалога и сотрудничества в конкретных областях является важным методом укрепления отношений между ЕС и Юго-Восточной Азией. Эти секторы включают вопросы экономики и торговли, правосудие и внутренние дела, наука и технологии, высшее образование и культура, энергетика, защита окружающей среды и информированность населения.
- В попытке расширить, таким образом, спектр отношений с Юго-Восточной Азией, ЕС предложит подписание новых двухсторонних соглашений странам региона. Одновременно будут делаться попытки обеспечить максимальное полезное использование существующих институциональных структур на двухстороннем и многостороннем уровнях. Также будут предприниматься меры для полнейшего использования доступных ресурсов, таких как в частности новая сеть делегаций Комиссии в Юго-Восточной Азии.

Совместные меры по обеспечению безопасности на границах Великобритании

В своем заявлении, Таможня Великобритании объявила необходимость в дальнейшем инвестировании в обеспечении безопасности на границах⁹. Таможенная Служба Ее Величества в настоящее время занята оценкой результатов трехмесячного расследования, проведенного в портах Довер, Портсмут и Феликстов, с целью обнаружения радиоактивных материалов, которые могут быть использованы террористами для производства кустарных бомб. По завершении оценок, Великобритания планирует инвестировать 50 миллионов фунтов (80.4 миллионов долларов) в национальную сеть фиксированных и

⁹ Совместные ИТ & расследования, май 2003 г.

передвижных сканеров в около 1000 морских и воздушных пограничных пунктах. Количество и месторасположение фиксированных сканеров не разглашается «по причинам эксплуатации и безопасности», сказал пресс секретарь британской Таможни. Бюджет последнего года предусматривал 50 миллионов фунтов на приобретение новой технологии борьбы с терроризмом и контрабандой. Таможня Великобритании работает в сотрудничестве с Министерством Внутренних Дел Великобритании в рамках инициативы, направленной на усиление защиты от ввоза радиоактивных материалов в страну. В рамках программы, количество таможенного персонала будет увеличено на 500.

Грузовая Сеть США

Интересным фактом является то, что Департамент Транспорта США решил начать осуществление процесса, имеющего определенное сходство с деятельностью TRACECA: Секретарь Департамента Транспорта объявил создание структуры анализа грузов, базы данных и аналитических методов для улучшения планирования, осуществления операций и принятия решений по регулированию движением грузов в стране.

Структура Анализа Грузов показывает необходимость перевозки грузов для экономики стран, обеспечивая правительственный и частных сектор ценным средством анализа взаимосвязи между перевозимыми грузами и перегруженностью путей сообщения.

По оценкам Департамента Транспорта США, национальная транспортная система обеспечит перевозку грузов на сумму 30 триллионов долларов в 2020, по сравнению с 9 триллионами долларов сегодня.

Объем грузов в тоннах увеличится приблизительно на 70%. Объем перевозок на сегодняшний день составляет 15 миллиардов тон. Департамент также сообщает, что объем международных грузоперевозок, растет быстрее, чем объем внутренних перевозок, и увеличится в два раза к 2020 году. Такой огромный рост грузоперевозок приводит, и будет приводить к перегруженности путей сообщения и недостатку мощностей национальной транспортной системы.

Для удовлетворения этих потребностей, Департамент Транспорта США создал Структуру Анализов Грузов (СУГ), совместную инициативу Отделений Федеральной Администрации Автомобильных Дорог, Федеральной Администрации Железных Дорог, Федеральных Администрации Морских Путей Сообщения, Статистического Бюро по Транспорту, и Бюро по Интермодализму. СУГ занимается изучением четырех основных форм сообщения: автомобильные дороги, железные дороги, водный и воздушный транспорт.

Путем использования этого административного аналитического механизма, государственное и местное правительство, а также частный сектор смогут определить, какие из транспортных коридоров являются или будут сильно перегружены в будущем, и смогут таким образом обеспечить планирование путей решения проблем перегруженности интермодальной транспортной системы¹⁰.

Информация по Безопасности Контейнеров с Грузами (ИБКГ)

Порты системы TRACECA сталкиваются с проблемой увеличения числа контейнеров с грузами, а наиболее крупные порты должны отвечать требованиям США по соответствию сети Информации по Безопасности Контейнеров с Грузами (ИБКГ). По просьбе США, некоторые из наиболее крупных портов уже присоединились к системе ИБКГ. Эта система требует, чтобы все суда,

¹⁰ Текст приведен из публикации USDOT, октябрь 2002 г.

направляющиеся в США, передавали бы информацию по грузам, загруженным на такие суда за 24 часа до выхода из иностранного порта.

Правила, распространяющие упомянутое требование также на все суда, покидающие США, были опубликованы в Федеральном Регистре от 23 июля 2003. При океанических перевозках, настоящее правило, касающееся предоставления информации по грузам за 24 часа, будет распространено также на все выходящие суда, в то время как в настоящее время правило распространяется лишь на входящие суда. Такие правила будут также применяться к автомобильным и железнодорожным перевозкам на территории США. По этим правилам будут сделаны необходимые комментарии в течении 30-дневного срока, и они будут приведены в действие в течении 90 дней после публикации от 23 июля.

На этом фоне необходимо отметить, что некоторые из Черноморских портов TRACECA уже создали системы информации по морским перевозкам в пределах бассейна Черного моря. Такая система была создана с целью передачи данных по грузам, перевозимым из порта погрузки в порт разгрузки.

Текст нижеследующего короткого совместного заявления официальных представителей США и ЕС подтверждает единство взглядов по проблеме обеспечения безопасности перевозок:

Совместное Заявление Департамента Таможни и Охраны Границ США и Европейской Комиссии от 25 июня 2003

После встречи проведенной между представителями Департаментов Таможни и Охраны Границ США, и Европейской Комиссии 25 июня 2003 в Брюсселе при поддержке представителей стран-участниц, Комиссара по таможне и охране границ США Роберта С. Боннера, а также Генерального Директора по Налогообложению и Таможенным Вопросам Союза Роберта Верруэ, было издано следующее заявление:

«Мы приветствуем успешную работу, предпринятую Департаментом Таможни и Охраны Границ США, а также Европейской Комиссией, при поддержке таможенных властей стран-участниц, по отношению к инициативе обеспечения безопасности контейнеров с грузами, и прочих таможенных аспектов, связанных с безопасностью международной торговли.

Это – важная возможность для обеспечения максимальной безопасности поставок на обеих сторонах Атлантики и для развития законной торговли. Соединенные Штаты и Евросоюз продолжают расширение и развитие таможенного сотрудничества, а также принятие практических мер по усовершенствованию безопасности морской и прочих форм международной торговли».

Опубликовано в Вашингтоне и Брюсселе

США расширяют применение 24-часового правила¹¹

Национальная Лига Промышленных Перевозок также сообщает о том, что Департамент Таможни и Охраны Границ США расширяет сферу применения правила, требующего предоставления информации о грузах, на все грузы, вывозимые за пределы США по морю.

Программа Таможенной Модернизации ЕС

На основании опыта, приобретенного в рамках Таможенного Союза, основанного ЕС, имеется инициатива по дальнейшей таможенной модернизации и создания, совместных э-таможенных пунктов в странах участницах и за их пределами. ЕС сделало заключение о существовании необходимости в предложении новой программы «Таможня 2007». Отдельные части заявления приводятся ниже:

¹¹ Источник, реестр Lloyd's – Интернет ссылки 'Fair Play', 10 июня 2003 г.

Краткое описание Программы

Промежуточный Отчет Комиссии по Программе Таможня 2002 содержит заключение о том, что первые полученные результаты являются успешными и вдохновляющими. В настоящее время программа гораздо более чем предыдущая программа направлена на операционные и практические усовершенствования. Отчет также указывает на необходимость обеспечения принятия дальнейших мер по заданию более конкретных и измеряемых целей и указателями, демонстрирующими практическую роль каких-то конкретных действий.

Отчет особо приветствует новую рабочую структуру программы. Помимо создания Таможенного Комитета 2002, был проделан значительный объем работ по установлению тесных и практических рабочих отношений между участниками в процессе их деятельности. Они начали с определения пяти основных сфер деятельности. Осуществление проекта находится под тщательным контролем Группы Управления, которая рассматривает и планирует работу в каждой конкретной области, а также обеспечивает согласованность программы, путем предоставления регулярных отчетов Комитету.

Действия осуществляются путем использования одного из методов, но основная деятельность осуществляется рабочими группами проекта, состоящими из Стран-Участниц и экспертов комиссии, предоставляющими отчеты в Группу Управления. Рабочая структура была введена в течении первых шести месяцев 2000, и прошло некоторое время прежде чем была налажена эффективная работа. В то же время, оказалось, что это был очень эффективный и полезный метод управления программой и достижения необходимых результатов. Работа с исходными данными также продемонстрировала свою эффективность в качестве практического метода. В то же время, Группа по Таможенной Политике, состоящая из Генеральных Директоров Таможен всех стран-участниц, продолжила свою работу по развитию таможенной политики и стратегии, тем самым, обеспечив установление важной связи между целями таможенной политики, деятельностью Таможни 2002, и осуществлением этих программ со стороны национальных администраций.

Достижения

Нижеследующие примеры приводятся для демонстрации результатов, полученных в отдельных сферах деятельности. Вся детальная информация по результатам программы может быть получена из документа «Деятельность и Достижения» Программы Таможня 2002 на электронном ресурсе DG TAXUD.

Управление Рисками

Надлежащее управление рисками, обозначенное как проблемная область Европейским Судом Аудиторов, и как приоритетная область Европарламентом, является ключевым механизмом в борьбе с подделками. Первые практические результаты включают создание механизма и стандартных форм информационного обмена между странами-участницами в сферах наличия повышенных рисков.

Введение таможенного контроля в Сообществе позволит определить области, в которых имеются проблемы с осуществлением контроля, и разрешить имеющиеся проблемы в ходе осуществления программы. Также это обратит внимание стран, желающих стать членами ЕС, на вопросы, требующие особого внимания. Был разработан список указателей для экономических операторов, и в настоящее время он проходит практические испытания. В случае успеха, он может привести к появлению значительных преимуществ в связи со снижением цен путем более стандартизированной оценки в сообществах.

Информационные технологии

Существует значительная область программных инвестиций, относящихся к усовершенствованию и дальнейшему развитию существующих ИТ систем, а также

разработку новых ИТ систем соответственно изменяющимся требованиям. Все системы увеличивают стандартизацию и во многих случаях улучшают контроль, а также уменьшают стоимость. Основные мероприятия, проведенные до настоящего времени, находят свое отражение в форме различных отчетов, в частности по осуществлению Новой Компьютеризированной Транзитной Системы (НКТС), которая остается приоритетной системой до настоящего времени. Новая компьютерная платформа, Сеть Общих Коммуникаций/Интерфейс Таможенной Системы, на которой основана НКТС и прочие системы, служит усовершенствованию стандартов контроля, и обеспечить основу э-таможни в расширенном сообществе. Эта система также обеспечивает быструю передачу информации по результатам контроля и возникновению кризисных ситуаций, на таможенные пункты внешних границ сообщества.

Система Распространения Данных (СРД) обеспечивает деловые круги онлайн доступом к инструментам Таможенного Контроля в Сообществе, в частности к интегрированному тарифу сообщества (ТАРИС). Интерес к такому доступу можно продемонстрировать на 2.5 миллионах консультаций в месяцах, в двух из основных информационных областей, обеспечиваемых СРД (ТАРИС и ставки тарифов). Этот показатель был достигнут уже после первых шести месяцев работы системы, и он продолжает постоянно увеличиваться.

Усовершенствования ТАРИС, состоящие из более 4000 мероприятий в сообществе, позволяют обеспечить ежедневную рассылку обновляемой информации по тарифам на 11 языках. В настоящее время проводится работа по созданию ссылок на соответствующие системы стран-кандидатов, и оказанию помощи этим странам в подготовке этих систем к последующей оценке.

Оценка Результатов

Европарламент подчеркнул важность этой работы. Работа по усовершенствованию таможенных процедур, осуществляемая странами-участницами, продолжается и ее результаты позволяют странам-участницам сравнивать свою деятельность со стандартами сообщества, и предпринимать необходимые меры для усовершенствования работы таможни.

Необходимость в обеспечении большей прозрачности в работе таможни увеличивается по мере того, как расширяется Сообщество. Наряду с подготовкой стандартов контроля, их работа обеспечит гарантии для усовершенствования стандартов в расширенном Сообществе.

Изменение работы таможни

Работа, проведенная в рамках программы, должна быть приспособлена к внешним изменениям. Действия «производителей подделок» указывают на важность сотрудничества таможен с целью предотвращения растущих угроз деловым кругам сообщества и занятости. Эта программа (путем обмена, поддержки специализированных команд и т.д.) несомненно, внесла свой вклад в усилия стран-членов по налаживанию сотрудничества в области разрешения проблем, связанных с растущим числом подделанных товаров. Результаты показывают, что Таможня в Сообществе изъяло 68 миллионов предметов в 2000 (по сравнению с 25 миллионами в 1999), эквивалентное более 1.5 миллиарда евро-законных продуктов.

Стандартизация

Наряду с многочисленными действиями, направленными на компьютеризацию и улучшение стандартизации, работа над директивами и рекомендациями привела к усовершенствованиям, которые будут продолжены по мере того, как будет завершено еще больше мероприятий. К этим областям относятся сотрудничество между таможенными лабораториями, безопасность продуктов, культурных

предметов, химических веществ, подписание меморандумов понимания и поощрения использования рентгеновских сканеров.

Внешние мероприятия

Были предприняты многочисленные внешние мероприятия с целью проведения подготовки по расширению ЕС. Эти мероприятия были нацелены на расширение действующих мощностей таможенных администраций в странах-кандидатах на членство в ЕС.

Внешние мероприятия также были направлены на усовершенствование связей с постоянными торговыми партнерами для улучшения контрольных процедур, предотвращения подделок и стимулирования торговли путем облегчения обмена.

Изучения взаимосвязанности ИТ заслуживает отдельного упоминания как решающий шаг для оценки подготовленности стран-кандидатов и готовности к присоединению к системам сообщества.

Обмен официальными представителями и общее сотрудничество между таможенными, расширение обменных программ в областях особого приоритета (например, усовершенствование контрольных процедур) и конкретных проектов (например, предотвращение подделок) привели к достижению еще более успешных результатов в этой области.

Один из примеров касается проекта RALFH по сотрудничеству между пятью портами ответственными за 70% морских перевозок ЕС, где в обменных программах участвуют официальные представители, использующие сканеры контейнеров, а также официальные представители, осуществляющие специальные контрольные процедуры.

Действия, предпринимаемые в контексте подготовки и осуществления законодательных реформ, включали проведение семинаров по подготовке реформ в области осуществления экономических процедур и создания постоянной платформы отношений с операторами (контактными группами), которые будут работать в области переходных реформ, в связи с которыми происходит согласование планов национального управления. Была создана сеть транзитных координаторов, а также были организованы семинары по обучению тренеров.

Предложение для новой программы 'Таможня 2007'

Введение

- Многообещающие результаты, полученные в ходе осуществления программы Таможня 2002, указывают на то, что Сообщество будет сильно заинтересовано в продолжении и дальнейшем развитии этой программы. Улучшения, которые уже появились в таких ключевых областях, как компьютеризация, переходная реформа, анализ и контроль рисков, обеспечит более прочную основу для борьбы с подделками и для установления более четких стандартов для действий государств-кандидатов, предшествующих стадии оценки.
- Программа должна способствовать ускорению принятия мер по созданию э-таможни, а также рационализации и усовершенствованию таможенных операций путем укрепления сотрудничества и использования современных систем.
- Кроме того, недавно разработанная рабочая структура обеспечивает прочное основание для создания новой программы, а также для обеспечения положительных и практических результатов, полностью соответствующих таможенной стратегии, одобренной Советом 31 мая 2001¹².

¹² Cf. OJ C 171 of 15.6.2000, p. 1

- Новое предложение предусматривает использование предыдущих достижений, и будет содержать следующие усовершенствования по сравнению с программой Таможня 2002:
- Уделяется большее внимание подготовке к расширению и борьбе с подделками
- Введение новых инициатив по компьютеризации с целью стандартизации технических требований и обеспечения обмена данными между экономическими операторами и странами-участницами
- Улучшение структуры целей и рабочих инструментов.

Цели новой программы

Основной целью является обеспечение применения законов Сообщества таможнями таким образом, чтобы поддерживать соответствующее функционирование единого рынка в расширенном сообществе. Это создает необходимость в одинаковом обращении на всей территории Сообщества, должного внимания к защите интересов Сообщества и граждан, а также к попыткам оказания поддержки здоровой деловой конкуренции.

Особое внимание должно уделяться следующим элементам:

1. Обеспечение продолжительного использования предварительно разработанных систем, основанных на CCN/CSI и основных системах компьютеризации, таких как ТАРИС, НГТС, TQS...
2. Расширение скоро станет реальностью. Важно продолжить стандартизацию существующих методов работы и обеспечить практическую поддержку странам кандидатам. Новая программа должна отражать многие детали стандартов для осуществления контроля, и правил оказания помощи в применении законов Сообщества.
 - Компьютерные разработки будут продолжать играть важную роль в обеспечении качества контроля, осуществляемого в расширенном сообществе. Работа над доступом стран-кандидатов к системам сообщества также будет расширена.
 - Практическая поддержка и обучение всем аспектам осуществления положений Сообществами таможнями (в частности теми из них, которые снабжены таможенным кодом сообщества) станут основными элементами программы.
3. Должны быть модернизированы мероприятия по борьбе с подделками
 - Более полное использование методов управления рисками для обеспечения усиленного контроля над областями высокого риска, а также для осуществления пилотных проектов по обмену данными о рисках, будут важными частями программы.
 - Также будет широко представлено усиление операционного сотрудничества в рамках проектов сотрудничества между национальными таможенными властями, такими как RALFH.
4. Сокращение издержек приведет к созданию атмосферы здоровой конкуренции.
 - По мере того важность таможенных пошлин стабильно уменьшается, стоимость осуществления таможенных процедур становится более важным аспектом, и

мы должны прилагать усилия для того, чтобы такая стоимость не становилась диспропорциональной.

- Стоимость соответствия в сообществе, представленном 15 таможенными администрациями с различными компьютерными системами может оказаться значительно выше, чем у большинства торговых партнеров Сообщества. Несмотря на то, что эта проблема также требует внесения изменений в законодательство, многое уже может быть сделано и достигнуто путем стандартизации требований по вводу информации, в частности в таможенных декларациях.
- Конечной целью должно служить создание таможни без бумажных процедур («э-таможни»), на которой большое количество данных передается электронным способом.

5. Образовательные мероприятия будут способствовать разрешению проблем, возникающих в ходе осуществления различных частей программы. Для обеспечения должного мониторинга программы, все действия (за исключением индивидуальных обменов) должны предлагаться в качестве конкретного предложения на стандартной форме и с указанием измеряемых характеристик. Основные запросы по финансированию также должны сопровождаться детальным планом осуществления, с указанием обязательств соответствующих сторон.

Механизмы осуществления программы

Используемые механизмы осуществления программы будут включать полный набор механизмов, задействованных в Программе Таможня 2002 (включая информационный обмен и системы коммуникаций, группы управления и проектные группы, работу с исходными данными, проведение семинаров, встреч и т.д.).

Информация, касающаяся любых мероприятий должна передаваться соответствующим органам управления для обеспечения того, что любой опыт приобретенный опыт используется с максимальной эффективностью для Сообщества.

Система Нового Таможенного Транзита (СНТТ)

Основанная в 1995 в качестве инициативы ЕС, СНТТ стала играть роль все более и более важной системы пограничного контроля. На начальном этапе, проект СНТТ был ограничен транзитными процедурами. Однако, с учетом возможностей предлагаемых системой в плане информационного обмена между таможенными администрациями, а также с учетом недавних изменений в требованиях к экспортному контролю, CSI предусматривает необходимость отслеживания перевозок акцизных товаров, а также план Комиссии по развитию проекта «электронной таможни». СНТТ стала основной всех этих проектов. В частности, философия СНТТ, наряду с разработанной для нее структурой и способа информационного обмена между администрациями, послужит основой всех этих проектов. СНТТ разрабатывает новый стиль работы различных таможенных администраций в Европе, в частности таможенных ассоциаций государств-кандидатов. Таким образом, она также становится жизненно важным элементом в странах TRACECA¹³.

Замечание: Болгария, Румыния и Турция принимают участие в семинарах СНТТ в качестве наблюдателей и готовятся к применению СНТТ на более поздних этапах.

¹³ См. Полный текст СЕС в Приложении.

Эта стратегия, несомненно, повлияет на прочие страны TRACECA, и по этой причине ожидается, что к СНТТ присоединятся Восточные страны TRACECA.

Э - Единый Административный Документ (Э-ЕАД)

Использование Единого Административного Документа было широко распространено в странах ЕС. Несомненно, это отразилось на развитии систем документации в государствах-кандидатах, а также на инициативах по введению единой документации в странах TRACECA. В течение некоторого времени, TRACECA сотрудничала с СМГС, СМР на практике, а также над визовой концепцией TRACECA. Следует отметить, что ЕАД смог легко трансформироваться, поменяв бумажный формат на электронный. СЕС отмечает: «После своего введения 1 января 1988, таможенное законодательство претерпело фундаментальные изменения, в частности в результате введения 1 января 1993 единого рынка, и таможенного кода сообщества 1 января 1994 года. Технологический прогресс и в частности все более широкое применение компьютерных методов оформления товаров, вызвали необходимость внесения дополнений в положения, регулирующие использования ЕАД. ЕАД в настоящее время широко применяется между странами-членами ЕС и странами, не имеющими членство в ЕС, так как большая часть внутренней документации ЕС является устаревшей или устаревающей.

Также является важным объединение всех этих положений и повторная публикация их с учетом имеющихся дополнений. С целью предоставления экономическим операторам и таможенным администрациям Сообщества гарантий применения наиболее гармоничной и упрощенной системы документации, также является важным осуществление, совместно с представителями заинтересованных деловых кругов, регулярного обзора требований, связанных с использованием формы с учетом изменений практики ведения бизнеса, а также с учетом деятельности международных форумов в этой области»¹⁴

¹⁴ Предложение комитета по ЕАД SAD - TAXUD/1241/2002 R1, сентябрь 2002 г.
Заключительный Отчет Проекта TRACECA ГППГ – Приложение 2.0 – Значимость развития торговли

Часть II. Подход Проекта ГППГ

Набор недавних изменений, описанный в Части 1, настоящего документа, безусловно, нашел свое отражение в предложениях и методологии проекта ГППГ. Таким образом, подход проекта ГППГ предлагает максимально эффективные решения, способствующие объединению стран TRASECA путем максимального увеличения эффективности пограничных процедур. Реципиенты и бенефициары проекта, посредством Национальных Секретарей TRASECA, а также Национальных РГСТ, принимали активное участие в определении принципов контрольно-пропускных пунктов. Более того, им удалось определить проблемы, которые требуют разрешения для осуществления этих принципов. В результате, развитие торговли и требования безопасности были объединены путем создания общей сети, в работе которой будут принимать участие все заинтересованные стороны. Предусматривается, что уполномоченные пользователи будут иметь возможность читать и вводить информацию в информационную сеть, действующую в рамках транспортного коридора. Для описания этого интегрированного процесса, был подготовлен пример, демонстрирующий процесс осуществления процедур на сухопутной границе¹⁵.

Э-талон

Электронный талон служит частным примером источника информации, связанного со всеми заинтересованными сторонами¹⁶. Талон рассматривается в качестве документа, содержащего соответствующую информацию по всем отдельным процессам на каком-либо КПП. Таким образом, он обеспечивает возможность проведения анализа при возникновении вопросов и необходимости в проведении расследования. Использование определенной формы Талона является весьма распространенной практикой в большинстве стран. Существующая «примерная» версия э-талона, разработанная в рамках проекта ГППГ, обеспечивает доступ в базу данных с целью восстановления информации по ВОС и одновременно для ввода обновленной информации. Он также содержит краткую информацию по платежам, которые должны быть осуществлены по отношению к «финансовым» элементам. На этом этапе необходимо отметить, что все выплаты должны взиматься со стороны таможен, действующей от имени соответствующих правительственных органов. Описание процедур приводится ниже:

- Товары, заявленные для экспорта/транзита. Вся соответствующая информация вводится в базу данных TRASECA. Загруженные и запечатанные грузовики начинают свой путь к границе.
- Грузовик въезжает в таможенную зону, идентифицированную камерой, т.е. идентификация знака регистрации,
- Происходит поиск знака регистрации в базе данных TRASECA.
- э-талон открывается автоматически после идентификации знака регистрации.
- дата и время автоматически указываются при открытии э-талона.
- Пограничники и таможенники одновременно проверяют документы, обозначенные в описании Проекта ГППГ и вводят соответствующие данные в э-талон (э-документы).
- По завершении процедуры оформления, данные вводятся в э-талон таможенниками и пограничниками. Замечание: таможня должна быть уполномочена производить проверку документов от имени прочих

¹⁵ См. Видео ролик ГППГ - Процедуры на автодорожных границах, май 2003 г.

¹⁶ См. Э - Талон ГППГ, версия 1.0., июль 2003 г.

институтов, например сельскохозяйственных властей, дорожной администрации и т.д. Только в особых случаях, грузовик может быть направлен непосредственно сельскохозяйственным властям, располагающимся на определенном расстоянии непосредственно от границы.

- Э-талон, связанный с прочими документами, например дополнительные справки, фактура/чек (эти документы еще не были разработаны проектом ГППГ).
- Дополнительные документы содержат результаты проверки, например переадресацию следующей инстанции и выделенное время. Существует несколько вариантов:
 - ПЕРЕХОДИТЕ к «Служебному Зданию» при наличии вопросов/несоответствий;
 - ПЕРЕХОДИТЕ к зоне контроля для проведения детального обыска (безопасность или наличие контрабанды)
 - ПЕРЕХОДИТЕ к сельскохозяйственным инстанциям для оформления,
 - Переходите к следующему КПП, следуя указанному маршруту, и т.д.
- Фактура содержит все подлежащие выплате суммы, которые должны быть оплачены одним из методов оплаты. Фактура/чек должны быть напечатаны и выданы водителю.
- После того как грузовик покидают таможеню, э-купон закрывается автоматически или вручную таможенниками, и на нем указывается дата и время. Автоматическое закрытие может вызываться электронной индукцией (встроенный в гудронированное шоссе механизм, реагирующий на давление или оптический сигнал), и передаваться в базу данных TRACECA для использования компетентными лицами.

Следует понимать, что эта версия не является последней. Наоборот:

Настоятельно рекомендуется продолжить детальное обсуждение операций, связанных с э-купоном со всеми заинтересованными сторонами, и впоследствии принять решение о последней версии TRACECA.

Сеть ИТ будет составлять основу развития торговли и требования безопасности. С одной стороны, торговцы будут иметь возможность декларировать перевозимые товары в начальном пункте с использованием набора документов, используемого и применяемого на протяжении всего коридора TRACECA до конечного пункта маршрута. Кроме того, прочие соответствующие власти в соответствующих странах, будут иметь возможность доступа к совместным базам данных для получения соответствующей информации.

В конце концов, процесс будет приводить к ускорению процедур на КПП и усилению стандартов безопасности.

Ссылки на э-правительство

Система ИТ в TRACECA уже существует и расширяется быстрыми темпами. Э-правительство можно рассматривать в качестве большое количество общественных администраций, связанных друг с другом. Эта сеть была инициирована в рамках ЕС, и в настоящее время распространяется и на государства-кандидаты. Идеи применения э-правительства рассматриваются также и в других государствах. По сути, преимущества наблюдаются в следующих двух областях:

- Услуги
- Контроль

Путем использования согласованных стандартов, данные могут производиться, обрабатываться и пересылаться друг другу всеми заинтересованными сторонами, уполномоченными для пользования соответствующую сеть э-правительства. Эта процедура способствует сокращению потерь времени и увеличивает эффективность всех предпринимаемых действий. Более того, отмечается, что такая сеть обеспечивает прекрасный механизм для осуществления контроля среди общественных инстанций, в частности таможи и иммиграционных властей/пограничников. Не говоря уже о том, что такая межграницная сеть способствуют предпринимаемым по всему миру попыткам борьбы с подделками, контрабандой, отмыванием денег и терроризмом.

В ЕС происходит активный взаимообмен информацией между администрациями, что способствует распространению новостей э-правительства по всему миру¹⁷.

Проектный подход стран TRACECA был преактивным для связей с целями IDA; в этой связи логичным представляется выступать за расширение сети ИТ с включением всех стран TRACECA на основании вышеупомянутых стандартов.

Текущая фаза проекта – Результаты как основа дальнейших решений и действий
Проект ГППГ четко отвечал требованиям по развитию торговли и аспектам безопасности, и привел к принятию решений и предложений, которые существенно улучшают текущую ситуацию. После предложений по Проекту ГППГ, РГСТ большинства стран Черноморского и Кавказского региона, разработали свои решения по усовершенствованию под председательством Национальных Секретарей TRACECA. Эти решения сводились:

- Решения, касающиеся будущих процедур пересечения границ, контрольно-пропускных пунктов на автомобильных дорогах, железнодорожных путях и морских путях, перечисленные для каждой отдельной страны в Таблице 1.
- Определение проблем, которые должны быть разрешены для осуществления этих решений. См. таблицу 2 проекта ГППГ.

Уже упомянутая компьютерная версия будущих процедур, связанных с пересечением границ в рамках проектах ГППГ, после осуществления требований Таблиц 1 и 2, послужила важным механизмом для убеждения всех заинтересованных сторон в ЕС, ЕЭК, а также странах Черноморского и Кавказского регионов в приемлемости рекомендуемых процедур. Существует надежда на то, что этот механизм послужит дальнейшему убеждению других сторон, которые еще не приняли окончательного решения.

В этом контексте, предлагаемый дизайн электронного купона может послужить стандартным документом на всех КПП TRACECA. Нынешняя версия будет обсуждаться, и ее судьба будет решена членами РГСТ всех стран TRACECA.

Риски, связанные с продолжением проекта

- Несмотря на то, что результаты деятельности РГСТ, возглавляемых национальными секретарями, были признаны очень успешными, на настоящей стадии существует риск того, что не последует дальнейшего развития, что может представлять угрозу продолжению проекта.
- Согласно Руководителю Проекта, в настоящее время существует понимание невозможности немедленного развития проекта, что означает что опыт и знания, приобретенные в ходе осуществления проекта, могут быть недоступны уже в ближайшем будущем. Это, безусловно, создает риск повторения концепции проекта и соответствующего повышения стоимости.

¹⁷ См. MAP на: <http://www.europa.eu.int/ISPO/ida/egovo>

- По завершении работы, Подрядчик указывает на крайнюю необходимость продолжения работы в РГСТ с целью обобщения полученных многообещающих результатов. В настоящее время этот вопрос находится в руках самих Национальных Секретарей, и мы надеемся, что они имеют поддержку своих правительств, и от них зависит будущее проектов РГСТ. Это вызывает необходимость выделения определенных средств на работу РГСТ, а возможность для выделения средств еще не определена.
- Очень важной является возможность обмена достижениями и требованиями между сопредельными странами. Не менее важным представляется обмен опытом между странами, которые приобрели, соответствующий опыт до настоящего времени, и соседними с ними государствами. Однако отмечается, что до сих пор все инициативы в этой области были весьма ограничены.
- Проекты, предполагающие инвестирование в развитие КРР, обязательно должны быть проинформированы о результатах деятельности и решениях РГСТ. Это положение очень существенно для создателей проектов. Новые разработанные и согласованные процедуры должны быть отражены в инфраструктуре, организационных вопросах и оборудовании. Было отмечено, что организаторы некоторых проектов в регионе TRASECA не осведомлены о результатах проекта ГППГ, а это ограничивает эффективность использования инвестиций и ресурсов. На этом фоне TRASECA должна полностью информировать прочие программы в рамках ЕС, а также прочие МФИ о будущих потребностях КПП.
- При контактах с ЕЭК в прошлом было отмечено, что TRASECA не поддерживает достаточно тесного сотрудничества с ЕЭК. Следует отметить, что ЕЭК постоянно работает над внесением дополнений в важные документы, например Конвенции, регулирующие транзитные процедуры и процедуры, связанные с пересечением границ. Таким образом, достаточно рискованно осуществлять какие-либо проекты TRASECA и принимать решения по инвестициям без предварительной консультации с ЕЭК.

Некоторые из встреч перечислены ниже:

Транспортный Отдел, Содействие Пересечениям Границ.

Предстоящие встречи (выборка):

- 1-2 сентября 2003 г.
Неформальная специальная экспертная группа по концептуальным и техническим аспектам компьютеризации процедур МДП (Будапешт), 3 сессия.
- 22 сентября 2003 г.
Встреча специальной экспертной группы по предварительной версии Приложения 8 в "Конвенции по Гармонизации".
- 23 сентября 2003 г.
Встреча специальной экспертной группы по предварительной версии Конвенции ЕЭК ООН по Процедурам международного таможенного транзита при перевозке товаров железной дорогой в регионе СМГС.
- 24 и 26 сентября 2003 г.
Сто пятая сессия Рабочей Группы ЕЭК ООН по Таможенным вопросам относительно транспорта (РГ.30)
- 25 и 26 сентября 2003 г.
Тридцать пятая сессия Административного Комитета МДП (АК.2)

Другие новости
27 июня 2003 г.

Принятие поправок к Конвенции МДП.

2.3 TRACECA – преимущества гармонизированных процедур пересечения границ

Введение

Целями проекта «Гармонизация Процедур Пересечения Границ» (ГППГ) являются: создание платформы для гармонизации процедур пересечения границ в регионе; работа в направлении региональной интеграции с международной транспортной и торговой практикой и развитие движения грузопотока по коридору TRACECA, и закладка основы для конвергенции с практикой ЕС.

В настоящем документе разработаны механизмы по оценке воздействия гармонизации процедур пересечения границ, на транспортный и торговый сектора экономики. Влияние процесса гармонизации на транспортные потоки заключается в сокращении издержек и времени транспортировок. Чем больше сокращение, тем выше положительный эффект. В общем же сокращение издержек и времени транспортировок приведет к более эффективному использованию производственных мощностей, наряду со снижением цен на товары. В качестве вторичного эффекта это может привести к развитию торговли и экономическому росту. Следуя данной методологии исследования данных, необходимых для выполнения поставленных задач, необходимо сконцентрироваться на наличии и полезности существующих данных. И в завершении представлен перечень действий, которые необходимо выполнить для осуществления оценки преимуществ от гармонизации процедур пересечения границ.

Настоящий документ разработан на основании обсуждений с группой экспертов проекта и сотрудниками МПК TRACECA в рамках двух Семинаров по Гармонизации Границ, с участием эксперта проекта по транспортной политике в сентябре 2002 года и с участием эксперта проекта по транспортному планированию в июле 2003 года.

Отчет состоит из следующих частей:

Во второй главе дана предыстория проблем, возникающих при несовершенной работе таможи. Таможенные процедуры могут быть рассмотрены как часть процесса транспортировки, задержки, наряду с издержками на границе приплюсовываются к общим затратам на перевозку и времени, затрачиваемому на перевозку груза от пункта отправки до пункта назначения.

В третьей главе описывается методология по оценке преимуществ от гармонизации процедур пересечения границ.

В четвертой главе осуществляется анализ данных на полезность.

И, наконец, в пятой главе представлены рекомендации по дальнейшим действиям по внедрению предложенной методологии.

Предыстория

Торговля и транспорт в Средней Азии

Издержки на перевозки, как часть стоимости грузов, довольно высоки в Средней Азии. В результате, любое нарушение операций по пересечению границ в Средней Азии оказывает непосредственное воздействие на экономическое развитие стран, и снижает возможность разрешения проблемы бедности.

Высокие розничные цены влияют на потребительскую способность, уже, с финансовой точки зрения, слабого общества. Кроме того, инвестиционный климат с непропорционально высокими издержками на перевозки не может привлечь необходимых прямых иностранных инвестиций, необходимых для дальнейшего экономического и социального развития стран Средней Азии.

Обеспечение конкурентоспособности на мировых рынках и развитие региональной системы транспортировок должно быть приоритетом для среднеазиатских государств. Они должны сосредоточиться на обновлении транспортных сетей и процедурах по пересечению границ, чтобы повысить уровень региональной и международной торговли, также необходима адаптация транспортной сети, которая традиционно ориентировалась на Россию, к новым условиям.

Железнодорожные трубопроводные связи к югу, ранее не существовали, так как все транспортные связи вели на север, в Россию. Данная ситуация была ухудшена тем, что транспортные сети в Иране, Пакистане и Турции также ориентировались более на порты в Индийском Океане и Средиземном море, чем на Среднюю Азию.

Физические ограничения стоят на пути быстрого расширения межрегиональной торговли и развития новых рынков сбыта для стран Средней Азии на мировых рынках. Нефизические барьеры на границах могут быть устранены в скором времени, что приведет к меньшему количеству задержек и затрат на ППГ. Однако реальные результаты по данным вопросам могут быть достигнуты в течение нескольких лет.

Торговые барьеры соседних стран

Каждая из среднеазиатских стран стремится выйти на мировые рынки независимо от соседей, даже конкурируя с ними. Односторонне развитые и похожие экономики, производящие схожую продукцию является одной из главных причин протекционизма на всех уровнях. Это существенно влияет на таможенные и транспортные сборы, квоты на импорт и субсидии по некоторым товарам.

Длительные и дорогостоящие таможенные процедуры и другие осмотры

В общем, таможенные процедуры являются усложненными, неопределенными и часто меняющимися. Кроме того, таможенные нормы интерпретируются различными способами. Дополнительные технические постановления часто ведут к обременительным осмотрам, связанным с различиями допустимых характеристик транспортных средств (общим весом, нагрузкой на ось и размерами). Строгий визовый режим также препятствует международным перевозкам. Наряду с представителями промышленного сектора, которые часто имеют недостаточные знания по таможенным положениям и процедурам, таможенная обработка и оформление товаров отнимает много времени. Кроме того, промышленный сектор страдает от множества сборов взимаемых таможен и другими проверяющими органами, которые не связаны напрямую с каким либо ведомством. Основными препятствиями являются задержки при оплате залогов и депозитов за транзитные товары.

Ввиду непредсказуемых транзитных сроков, компании должны увеличивать свои склады и превышать уровень, необходимый для производственного процесса.

Неразвитая транспортная инфраструктура и транспортная производительность

Состояние железнодорожных и автомобильных сетей в среднеазиатских странах довольно плохое. Ввиду низкого уровня перевозок, ограничений в сети почти не наблюдается. Также наблюдается нехватка оборудования для обработки и хранения грузов в портах. Наряду с этим международные грузоотправители нуждаются в терминалах с высокими стандартами обслуживания и в таможенных складах. Нехватка вышеуказанного ведет к задержкам.

Экспедиторы испытывают недостаток международного опыта, и данный сектор еще не достиг своей зрелости. Это ведет к появлению экспедиторских компаний, которые уходят от ответственности, при потере либо повреждении грузов. Это также возможно из-за неразвитой юридической структуры по перевозкам. Международные стандарты еще не внедрены, а сам сектор едва организован.

Затраты на преодоление препятствий в торговле и при перевозках

Из-за недостатка прозрачности цен и тарифов издержки при вышеупомянутых препятствиях трудно поддаются оценке. В ходе многочисленных опросов представителей торговой и транспортной отраслей среднеазиатских стран была осуществлена оценка данных издержек.

В общем, по Средней Азии, издержки по всем видам задержек, связанных с вышеупомянутыми препонами и пошлинами, варьируются между:

- 10 - 15 % для автомобильных перевозок
- 5 - 10 % для ж/д перевозок.

В зависимости от цен на мировом рынке, издержки при перевозках, осуществляемых через Среднюю Азию, могут составлять до 50 % от стоимости товаров. Это весьма характерно для товаров с низкой стоимостью, например для продуктов сельского хозяйства, транспортировка которых на международные рынки становится фактически невозможной. Даже в результате различных сравнений континентальные транзитные тарифы являются слишком высокими, чтобы конкурировать с межконтинентальными грузами.

Общие издержки по препонам зависят от географического расположения страны, ее экономической мощи и местоположения в транспортной цепи, в которой, Кыргызстан и Таджикистан, особенно по отношению к России, имеют неблагоприятные позиции. Происхождение груза, и флаг под которым перевозятся товары, также влияет на задержки и размер пошлин. Это также зависит от стоимости товаров и способа транспортировки, когда за более дорогие товары, перевозимые автотранспортом, взимается больше пошлин, чем за оптовые партии товаров, перевозимых по железной дороге. Контейнерные перевозки намного лучше как по показателям скорости, так и по показателям дополнительных издержек.

У крупных международных компаний, по всей видимости, больше возможностей для решения большинства таможенных проблем, поскольку у них часто имеются взаимосвязанные интересы. В результате этого, больше всего страдают

небольшие и средние предприятия с небольшим международным опытом.

Процесс реформ

Свободное Торговое Соглашение, подписанное всеми странами СНГ, фактически представляет собой мозаику взаимно обязывающих двусторонних соглашений по торговым и тарифным квотам. Из-за недостатка многостороннего консенсуса условия торгового соглашения являются сложными и запутанными и не всегда ведут к единообразному выполнению на последнем уровне.

Евразийское Экономическое Сообщество, бывший Таможенный Союз, включает в себя Россию, Казахстан, Белоруссию, Кыргызстан и Таджикистан. Среди стран-участниц введена свободная торговля, но внешние тарифы существенно отличаются. План по внедрению общего внешнего тарифа к 2005 еще не согласован, тем более что предназначенное увеличение тарифов, как полагается, является невыгодным для небольших независимых стран в регионе. Кроме того, это повлекло бы трудности для продолжающегося модифицирования экспортных направлений.

В Организации Сотрудничества стран Средней Азии Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан и Узбекистан применяют региональный подход, как при решении экономических вопросов, так и при обеспечении безопасности, как например, при создании свободных торговых зон и улучшении транспортной инфраструктуры. Организацией еще не установлены определенные цели, и имеется недостаток средств для имплементации. В рамках соглашения ГУУАМ Азербайджан, Грузия, Молдова, Украина и Узбекистан намереваются стимулировать региональную безопасность, а также политическое и экономическое сотрудничество между членами данного соглашения. Коридор TRACECA учрежден и финансируется ЕС, он связывает Среднюю Азию и Европу через Кавказ. Данная программа была запущена в мае 1993 года. В нее входят Армения, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Монголия, Таджикистан, Туркмения, Украина и Узбекистан. Целью программы является создание маршрута, который обеспечил бы инфраструктуру хорошего качества, а также содействовал бы торговле посредством упрощенных таможенных процедур.

АБР играет очень активную роль в налаживании сотрудничества среди таможенных органов стран Средней Азии. На конференции, состоявшейся в начале 2002 года, представителями Казахстана, Кыргызстана, Китая, Таджикистана и Узбекистана была подтверждена потребность в более эффективном сотрудничестве таможенных органов и поддержано учреждение механизма для оказания содействия данной проблеме. Это может быть Комитет по Координации Таможенных Органов на уровне принятия решений, и рабочие группы - на уровне выполнения. Среди возможных ключевых инициатив было предложено проведение регионального семинара по пересмотренной Киотской конвенции, организация совместных процедур по обработке на выбранных ППГ, региональные тренинги по развитию общих подходов, понимание таможенных операций и внедрение новых навыков и технологий, а также разработка упрощенных транзитных систем, призванных облегчить транзитное движение.

Несмотря на то, что страны обязались развивать торговлю и транспорт посредством различных ведомств на высшем уровне, на более низких уровнях не было достигнуто больших успехов. Основной причиной этого является недостаток

реальной политической воли, чтобы сделать ранки открытыми и, иногда связанными, недостаточные усилия, предпринимаемые по претворению соглашений в жизнь.

МЕТОДОЛОГИЯ ОЦЕНКИ ВЫГОД

Методология

В настоящем разделе дается характеристика связям, существующим между транспортной политикой, развитием торговли и перевозок и процедурам, связанным с гармонизацией пересечения границ. Как было указано выше, применение процедур гармонизации границ позволяет более эффективно использовать время обработки на пограничных переходах, снизить время, необходимое для проезда от исходного места до пункта назначения. В целом, транспортная политика является частью системы, направленная на развитие торговли и расширения перевозок.

Развитие торговли с учетом гармонизации перехода границ может привести к следующим результатам:

- Увеличению торгового оборота (снижение транспортных затрат ведет к повышенному спросу);
- Повышению конкурентоспособности (во-первых, возрастает эффективность перевозок; во-вторых, «рыночная зона» становится шире вследствие снижения транспортных затрат);
- Увеличению прибылей (возросшие доходы государства).

В развитии торговли играют роль следующие компоненты:

- Расширение экспедиторских услуг;
- Развитие банковской/финансовой систем;
- Совершенствование транспортного сектора (железнодорожные, автомобильные, морские и интермодальные перевозки) и транспортной политики.

В указанном списке важно место занимает последний пункт (два первых пункта относятся к другим аспектам настоящего Проекта). Развитие инфраструктуры и эффективное использование транспортного сектора являются основной предпосылкой развития торговли. Поскольку ряд стран TRACECA в большой степени зависит от международной торговли, необходимо наличие эффективно функционирующего транспортного сектора и инфраструктуры.

Основная идея заключается в том, чтобы гармонизировать таможенную службу в следующем аспекте:

- а) время, сэкономленное на осуществлении операций в транспортном секторе: благодаря сокращению времени на обработку на пограничных постах.
- б) расширение торговли вследствие удешевления товаров ввиду снижения транспортных затрат.

Выигрыш во времени

Умножая выигрыш во времени (текущее время, затрачиваемое на обработку, минус новое время на обработку) на общее годовое количество транспортных средств, пересекающих границы, можно получить огромную экономию во времени (часах). Годовую величину необходимо умножить на «Величину Времени» (VoT), получить денежное выражение экономии времени по каждой процедуре пересечения границ. В этом случае мы получаем величину наиболее эффективного использования транспортного средства, независимой от времени ожидания на пограничном пункте. С учетом указанного фактора по всем процедурам пересечения границ в коридоре мы получаем общее денежное выражение (конкретное по пребыванию на пограничном пункте и итоговое), отражающее выгоду от гармонизации процедур пересечения границ.

Рост торговли

Оценка роста объема торговли в виду снижения транспортных затрат (что ведет к снижению цен на товары и повышению спроса на них) представляется намного сложнее, чем оценка выигрыша во времени. Прежде всего, выигрыш во времени, обусловленный гармонизацией процедур, носит относительный характер. Во второй главе настоящего доклада отмечалось, что затраты, вызванные несовершенной структурой таможенной службы, варьируются между 10-15% по автомобильным перевозкам и 5-10% по железнодорожным. В отчете Всемирного Банка по развитию торговли и перевозок в центрально-азиатском регионе даются сведения об общих затратах и времени перевозок в самых важных транспортных коридорах.

Для проведения соответствующих оценок необходимо проанализировать связь между выигрышем во времени в процессе перевозок и ростом торговли и ВВП.

Рабочий план

В настоящем разделе представлен подход к решению поставленных задач. В частности, необходимо предпринять следующие шаги в данном направлении (шаги 1-5 относятся к «выигрышу во времени»; шаги 6-8 – к «росту торговли»):

1. Получение сведений о перевозках через пограничные посты (железнодорожные, автомобильные, морские перевозки).
2. Получение сведений о среднем времени, необходимом для того, чтобы грузовые транспортные средства пересекли границу (по обоим направлениям).
3. Экспертная оценка минимального времени, необходимого для осуществления процедур по гармонизации пересечения границ, подсчет выигрыша во времени из расчета на единицу пограничного поста.
4. Оценка пересечения границ в тех случаях, когда отсутствуют соответствующие данные.
5. Подсчет общего выигрыша во времени по всем грузовым транспортным средствам на каждом, отдельно взятом пограничном переходе, использование VoT для отражения денежной величины. В настоящем разделе представлен годовой выигрыш во времени благодаря применению процедур по гармонизации.
6. Общее время, затрачиваемое для пересечения транспортных коридоров,

необходимо увязать с выигрышем во времени вследствие применения процедур гармонизации. При оценке эффекта производительности необходимо операции на принцип эластичности (как явствует из предыдущего анализа, экономия времени на 1% может привести к росту торговли на 0,05%).

7. Рост объемов торговли и перевозок можно определить, применяя положение, приведенное в пункте 6.
8. Рост ВВП в странах TRACECA можно подсчитать на основе учета роста торговли. Рост ВВП используется как единица измерения выгод с учетом эффекта производительности.

Необходимо также проследить за тем, каким образом таможенные процедуры, связанные с железнодорожными перевозками, увязываются с транспортными услугами, оказываемыми на пограничных пунктах. Сказанное также относится и к морским и паромным услугам.

ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ СООТВЕТСТВУЮЩИХ ДАННЫХ

В настоящем разделе анализируются имеющиеся данные, дается характеристика тем сведениям, которые в настоящий момент отсутствуют.

Имеющиеся данные – выигрыш во времени

В принципе, для подсчета выигрыша во времени, связанного с гармонизацией процедуры пересечения границ, необходимы следующие сведения:

- Количество транспортных единицы (грузовых), режим пересечения границы (автомобильные, железнодорожные, морские перевозки), для всех границ и по всем направлениям.
- Среднее время пересечения границ грузовыми транспортными средствами с учетом времени ожидания и обработки; для всех границ и по всем направлениям.
- Возможное уменьшение среднего времени, затрачиваемого на пересечении границ, благодаря гармонизации процедур.
- Величина времени в зависимости от режима перевозок.

При наличии соответствующих сведений необходимо далее проанализировать их, установив необходимые данные.

Время пересечения границ и перевозки: технико-экономическое обоснование и перевозки в рамках TNREG9803

В технико-экономическом обосновании представлены сведения по всем странам TRACECA за период с 1998 по 2002 гг. В каждой стране функционирует «местный координатор», ответственный за проведение, сбор и обработку данных. После соответствующей проверки, обработанные данные отсылаются в МПК TRACECA. Ниже приводятся следующие данные:

Таблица 4-1: Данные, представленные в технико-экономическом обосновании и TNREG9803

ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ СЕТИ	
Таблица 2.1	Физические данные по железной дороге
Таблица 2.2	Физические данные по железной дороге
Таблица 2.3	Физические данные по судоходным линиям
Таблица 2.4	Физические данные по портовым линиям
Таблица 2.6	Время пересечения границ (автомобильные и железнодорожные перевозки)
СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ	
Таблица 3.1 (1)	Социально-экономические данные на областном уровне
Таблица 3.2 (2)	Производство основных видов продукции на областном уровне
МЕЖДУНАРОДНАЯ ТОРГОВЛЯ	
Таблица 4.1 (1)	Международный торговый экспортный оборот – все режимы перевозок
Таблица 4.1 (2)	Международный торговый экспортный оборот – автомобильные перевозки
Таблица 4.1 (3)	Международный торговый экспортный оборот – железнодорожные перевозки
Таблица 4.1 (6)	Международный торговый экспортный оборот – трубопроводы
Таблица 4.2 (1)	Международный торговый импортный оборот – все режимы перевозок
Таблица 4.2 (2)	Международный торговый импортный оборот – автомобильные перевозки
Таблица 4.2 (3)	Международный торговый импортный оборот – железнодорожные перевозки
Таблица 4.2 (6)	Международный торговый импортный оборот – трубопроводы
ПЕРЕВОЗКИ	
Таблица 6.1	Автомобильные перевозки (ААДТ – транспортные средства)
Таблица 6.2	Железнодорожные перевозки
Таблица 7.1 (1)	Портовые экспортные перевозки
Таблица 7.1 (2)	Портовые импортные перевозки
Таблица 7.1 (3)	Портовые транзитные перевозки (в порт)
Таблица 7.1 (4)	Портовые транзитные перевозки (из порта)
Таблица 7.2 (1)	Портовые экспортные перевозки - передвижение судов
Таблица 7.2 (2)	Портовые импортные перевозки – передвижение судов
Таблица 7.3	Перевозки с пересечением границ (транспортные средства)

Таблица 7.4	Перевозки с пересечением границ (товары)
	Применительно к 1998-1999 гг

Учитывая тот интерес, который вызывают Таблицы 2.6 и 7.3, стоит подробнее на них остановиться. Были, в частности, проанализированы данные за 1999 год, содержащие самые последние и полные сведения по исследуемой проблеме. В приводимой ниже Таблице обобщены результаты анализа.

Таблица 4-2. Время, затрачиваемое на пересечение границ, перевозки – технико-экономическое обоснование

Страна	Время на пересечение границ, железнодорожные и автомобильные перевозки (2.6)	Пересечение границ, автомобильные перевозки (7.3)	Пересечение границ, железнодорожные перевозки (7.3)
Азербайджан	Пусто	Заполнены	Заполнены
Армения	Пусто	Всего (по всем пограничным пунктам)	Всего (по всем пограничным пунктам)
Грузия	Пусто	Частично заполнена	Частично заполнена
Казахстан	Пусто	Данные отсутствуют	Заполнены
Кыргызстан	Пусто	Данные отсутствуют	Данные отсутствуют
Молдова	Автомобильные Заполнены, железнодорожные Пусто	Заполнены, по обоим направлениям	Заполнены, по обоим направлениям
Монголия	Данные отсутствуют	Заполнены	Данные отсутствуют
Таджикистан	Пусто	Данные отсутствуют	Заполнены
Туркменистан	Пусто	Частично заполнена, лишь входящие	Заполнены
Украина	Автомобильные частично, железнодорожные	Содержание неизвестно	Содержание неизвестно
Узбекистан	Пусто	Данные отсутствуют	Данные отсутствуют
Болгария	Данные отсутствуют	Данные отсутствуют	Данные отсутствуют
Румыния	Данные отсутствуют	Данные отсутствуют	Данные отсутствуют
Турция	Данные отсутствуют	Данные отсутствуют	Данные отсутствуют

Шаблоны Таблиц, которые необходимо заполнить, должны быть отосланы местным координаторам стран-членов TRACECA. В ряде случаев Таблицы не были возвращены (файл отсутствует); в других случаях Таблицы были получены, но оказались незаполненными; наконец, Таблицы были заполнены. Из приведенной выше таблицы становится очевидно, что невзирая на просьбу сообщить как можно больше сведений, сведения оказались весьма скудными. Дело в том, что перевозки, связанные с пересечением границ, требуют наличия подробных сведений, однако, этого не происходит. Что касается времени, затрачиваемого на пересечении границ, следует отметить, что сведения по данному вопросу необходимо черпать у пользователей (водителей грузовиков, операторов и т.д.), а не у официальных структур.

Время, затрачиваемое на пересечение границ: пограничный аудит (НВСП)

Осуществленный в рамках «Гармонизации Процедур Пересечения Границ» анализ охватил около 70 пограничных переходов в 13 странах членов TRACECA. Сюда относятся данные по времени обработки на границе. Ниже приводится список пограничных постов:

Таблица 4-3 Пересечение границ согласно обзору «Пограничный Аудит»

Название пункта пересечения	Страна	Соседние страны
Астара	Азербайджан	Иран
Беюк Касик	Азербайджан	Грузия
Сыныг керпю (Разрушенный Мост)	Азербайджан	Грузия
Айрум	Армения	Грузия
Баграташен	Армения	Грузия
Бургас	Болгария	Черное море
Капитан Андриво	Болгария	Турция
Свиленград	Болгария	Турция/Греция
Варна Восток	Болгария	Черное море
Варна Восток	Болгария	Не прим.
Варна Паром	Болгария	Черное море
Варна Паром	Болгария	Не прим.
Батуми	Грузия	Черное море
Гардабани	Грузия	Азербайджан
Красный Мост	Грузия	Азербайджан
Поти	Грузия	Черное море
Садакло	Грузия	Армения
Сарпи-Батуми	Грузия	Турция
Кучурган	Украина	Молдова
Порт Актау	Казахстан	Азербайджан
Кордай	Казахстан	Кыргызстан
Луговой	Казахстан	Кыргызстан
Мерке	Казахстан	Кыргызстан
Сарагаш	Казахстан	Узбекистан
Шенгелди	Казахстан	Узбекистан
Жибек Жоли	Казахстан	Узбекистан

Акжол	Кыргызстан	Казахстан
Аламедин	Кыргызстан	Казахстан
Достук	Кыргызстан	Узбекистан
Карасо	Кыргызстан	Узбекистан
Торугарт	Кыргызстан	Китай
Леушен	Молдова	Румыния
Паланка	Молдова	Украина
Унгени	Молдова	Румыния
Албита	Румыния	Молдова
Паром Констанса	Румыния	Черное море
Паром Констанса	Румыния	Не прим.
Гиоргиу	Румыния	Болгария
Иаси-Кристести	Румыния	Молдова
Скулени	Румыния	Молдова
Сирет	Румыния	Украина
Душанбе	Таджикистан	Узбекистан
Фатахабад	Таджикистан	Узбекистан
Канибадан	Таджикистан	Узбекистан
Карамек	Таджикистан	Кыргызстан
Нижний Пражн	Таджикистан	Афганистан
Патар	Таджикистан	Узбекистан
Пост №1	Таджикистан	Узбекистан
Регар (Турзум Заде)	Таджикистан	Узбекистан
Капикуле	Турция	Болгария
Самсун	Турция	Черное море
Сарп	Турция	Грузия
Фарап	Туркменистан	Узбекистан
Саракс – не прим.	Туркменистан	Иран
Туркменбаши	Туркменистан	Каспийское море
Ильичевск	Украина	Черное море
Ильичевск	Украина	Не прим.
Ягодин	Украина	Польша
Хутор Михалойвски, Конотоп, Зерново	Украина	Россия
Кучурган	Украина	Молдова
Гишт Куприк	Узбекистан	Казахстан
Келес	Узбекистан	Казахстан
Ойбек	Узбекистан	Таджикистан
Шумилова	Узбекистан	Казахстан

Сведения относительно времени, затрачиваемого на обработку, основаны на единичных наблюдениях. В результате, среднегодовое время, затрачиваемое на пограничных постах, может совершенно отличаться от времени, установленном в результате единичного наблюдения. Следует отметить, что в настоящем обзоре не ставилась исключительно задача по сбору данных о времени, затрачиваемом на пересечение границ. Таким образом, мы получаем сведения о времени, затрачиваемом на обработку на пограничных постах, которые нельзя использовать как среднюю величину времени на обработку.

Время, затрачиваемое на пересечение границ, и перевозки: развитие торговли и перевозок на Южном Кавказе. Данные по Азербайджану, Армении и Грузии – Всемирный Банк

В обзоре Всемирного Банка приводятся данные по ряду пограничных переходов в каждой из трех указанных в заголовке стран. Что касается Азербайджана, здесь речь идет об Астаре, Красном мосте и Баку. Анализ включает также данные о количестве грузовиков, пересекающих границу, о среднем времени, затрачиваемом на обработку из расчета на грузовик в течение трех последовательных дней.

Хотя применяемый подход позволяет получить более подробные данные о времени обработки по сравнению с подходом, основанным на данных единичных наблюдений, полученные результаты могут совершенно отличаться от фактически среднего времени на обработку вследствие, например, различных данных по месяцам. Более того, анализ охватывает лишь данные по пограничным постам по ограниченному числу стран.

Уменьшение среднего времени на пересечение границ вследствие гармонизации процедур: Приложение 0.4, Гармонизация процедур пересечения границ - НВСП

В настоящем приложении даются подробные сведения о процедурах, осуществляемых на автомобильных, железнодорожных и морских пограничных переходах, содержатся рекомендации, касающиеся деятельности соответствующих служб, необходимые документы и время, требуемые в тех или иных случаях. Кроме того, отмечается, что нормы обработки, которых следует придерживаться по реализации рекомендаций, основываются на режиме перевозок и типе транспортного средства (пассажиры и грузовые).

Представленные сведения можно использовать при подсчете времени, сэкономленного благодаря гармонизации пересечения границ (фактическое, среднее время на обработку на пограничном посту минус время на обработку в соответствии с предлагаемыми нормами).

Величина времени

Конкретные данные о времени, затрачиваемом в коридоре TRACECA, не установлены. В технико-экономическом обосновании по мосту Туркменабат (бывшее Чарджоу), дается характеристика затрат и выгод от реализации Проекта. К сожалению, в отчете не приводятся данные о времени, можно найти лишь сведения о VoT.

Что касается данных по Западной Европе, представлены сведения о величине времени. Однако, эти сведения нельзя применить в отношении стран TRACECA, поскольку эта величина в указанных странах отличается от аналогичных данных по Западной Европе. Рекомендуется осуществить соответствующий анализ в целях выявления подходящих величин.

Имеющиеся данные о росте торговли

Для подсчета данных о росте торговли в связи с гармонизацией процедур пересечения границ необходимо учитывать следующие факторы:

- Общее время перевозок (включая время на пересечение границ) по основным коридорам и транспортным режимам.

- Эластичность роста торговли в связи с экономией времени на перевозку.
- Сведения о структуре экономики по каждой стране.

Поскольку не все данные доступны, нет возможности произвести подсчет и других пунктов. В следующей главе даны рекомендации о способах сбора данных, подсчета роста торговли в связи с гармонизацией процедуры пересечения границ.

РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ДАЛЬНЕЙШЕЙ РАБОТЕ

Из предыдущей главы следует, что данные, необходимые для оценки выгод и преимуществ от использования процедур гармонизации пересечения границ, носит ограниченный характер и не всегда доступны. В результате, в настоящий момент отсутствует возможность применения предлагаемой методологии. Вместе с тем можно получить ряд полезных и ценных результатов:

- Сведения о влиянии процедур гармонизации пересечения границ на экономии времени, рост торгового оборота, экономическое развитие. Анализ результатов применения этих процедур может оказаться полезным в плане получения представления о выгодах и преимуществах применения рекомендуемых процедур.
- Полученные сведения также можно использовать для мониторинга сложившейся ситуации. Благодаря оценке преимуществ экономии времени на пересечении границ, можно получить представление о тех изменениях, которые имеют место в процессе реализации поставленных задач. Без применения предлагаемой методологии весьма сложно проследить за происходящими изменениями. Хотя может потребоваться определенное время для реализации предлагаемых рекомендаций, сведения о текущей ситуации представляют большой интерес, поскольку дают возможность получить представление о ситуации в перспективе.

Хотя предлагаемую методологию нельзя применить в настоящий момент вследствие отсутствия или неполноты имеющихся данных, совершенно очевидно, что ее применение в любом случае приносит интересные результаты. В настоящей главе представлены рекомендации по дальнейшей работе, указаны пути реализации предлагаемой методологии. В этом направлении возможны определенные варианты, выбор наилучшего варианта, отвечающего поставленным целям.

Пересечение границ

Данные о пересечении границ транспортными средствами носит ограниченный характер, хотя в идеальном плане они должны быть полными по всем странам и видам перевозок. В рамках настоящего проекта было выражено обращение ко всем странам, представить полные данные по перевозкам через границу. Однако, по ряду причин некоторые страны представили весьма неполные данные, другие вообще уклонились от этого. обстоятельное изучение того, почему эти страны не выполняют предъявляемые к ним требования, позволят выявить истинные причины этого явления и устранить препятствия на этом пути.

Одним из путей достижения поставленной цели – получения полных сведений по запрашиваемым вопросам – является анализ причин того, почему отдельные

страны уклоняются от представления требуемых сведений. Однако, для этого требуются определенное время и усилия.

Другим подходом к решению проблемы является сбор и обработка даже неполных данных, применение соответствующих процедур оценки для заполнения имеющихся пробелов. В «Технико-экономическом обосновании и данных о перевозках» применяется именно такой подход (см. например, отчет «Модель прогнозирования перевозок»).

Когда речь идет о полных сведениях, сообщаемых странами-членами TRACECA, можно утверждать, что все эти сведения проходят соответствующую обработку. Если речь идет о неполных сведениях или отсутствии таковых, в качестве критерия оценки используются результаты применения соответствующих процедур.

Время, затрачиваемое на пересечение границ

В «Технико-экономическом обосновании и перевозках» содержится обращение к странам-членам TRACECA представить данные о среднегодовом времени, затрачиваемом на пересечение границ грузовыми транспортными средствами и поездами. В этом случае, необходимо выявить причины того, почему та или иная информация отсутствует. Кроме того, если требуются сведения о времени, затрачиваемом на пересечение границ, необходимо произвести опрос пользователей (водителей грузовиков, операторов и т.д., а не обращаться к властям с просьбой об оказании информационной помощи).

Другим выходом из сложившейся ситуации может служить анализ, выполненный в рамках Проекта НВСП на основе единичных наблюдений за временем пересечения границ, охватывающий все 13 стран-членов TRACECA, а также отчет Всемирного Банка, в котором приводятся среднее время пересечения границ из расчета 3 дня на пересечение основных пограничных переходов в Азербайджане, Армении и Грузии.

Поскольку полные данные о среднем времени пересечения границ по указанным странам отсутствуют, необходимо разработать пути и методы получения полных данных. В принципе, среднее время пересечения пограничных переходов должно основываться на многосторонних наблюдениях в течение хотя бы года. В Европе сборов подобных сведений занимается IRU, производится сбор ежедневных средних статистических данных, поставляемых национальными сотрудниками IRU. Однако, как представляется, подобный подход неосуществим в регионе TRACECA. Альтернативой этому является сбор данных о времени пересечения границ посредством применения методики Всемирного Банка. Сбор данных о среднем времени пересечения границ из расчета 3 дня наблюдений намного эффективнее, чем применение единичного наблюдения. Если подобный подход применять каждый квартал, результаты можно распространить ко всем тенденциям, проявляющимся в течение года.

Необходимо применять такой подход, который можно повторять каждые 1-2 года. Благодаря накоплению данных за несколько лет можно осуществлять мониторинг ситуации, анализировать изменения и т.д.

Возможное сокращение среднего времени пересечения границ

В Проекте НВСП предусмотрено применение соответствующих норм затрат времени на пересечение границ при условии реализации предложенных рекомендаций. Поскольку мы располагаем сведениями о среднем времени пересечения границ, существуют возможность подсчета вероятного сокращения времени, затрачиваемого на пересечение границ. Указанные нормы применяются в равной степени ко всем странам и пунктам пересечения границ. Благодаря совместным усилиями пограничных и таможенных экспертов можно установить более реалистические нормы времени, затрачиваемого на пересечение конкретного пограничного пункта.

Величина времени

Необходимо осуществить анализ, позволяющий определить величину времени применительно к каждой стране TRACECA. Если соответствующие сведения по данному вопросу отсутствуют, величину времени необходимо подсчитать по разным странам и разным режимам перевозок.

Оценка экономии времени, денежная величина

При наличии соответствующих данных, можно произвести оценку сэкономленного времени и определить денежную величину в соответствии с предлагаемой методологией.

Общее время перевозок по основным транспортным коридорам

Для этого необходимо накопить данные по времени, используемому при пересечении основных транспортных коридоров. Общее время перевозки включает в себя время на загрузку, перевозку, пересечение границ и разгрузку. Полученные сведения можно использовать для подсчета относительного сокращения общего времени для перевозок в результате применения процедур гармонизации пересечения границ.

При отсутствии необходимых данных можно использовать вышеупомянутую процедуру для оценки общего времени для перевозок.

Эластичность увеличения объемов торговли вследствие экономии времени на перевозку

Необходимо накопить данные по эластичности увеличения объемов торговли вследствие экономии времени на перевозку. Другими словами, что можно назвать ростом в торговле, если общее время перевозки снижается на 1 процент. Необходимо осуществить обстоятельный анализ для решения данного вопроса.

Структура экономики по странам

Для того, чтобы установить связи роста торговли с увеличением ВВП, необходимо иметь сведения об общем объеме торговли по странам, данные о ВВП и доле торговли в ВВП в целом. Необходимо осуществить обстоятельный анализ для решения данного вопроса. Кроме того, необходимы сведения о связи между

ростом торговли и увеличением ВВП.

Оценка увеличения объемов торговли и ВВП

При соблюдении необходимых условий сбора и обработки поступающих данных можно оценить увеличение объемов торговли и рост ВВП в результате применения процедур гармонизации перехода границ на основе предлагаемой методологии.

2.4 TRACESA - обзор региональных таможенных информационных систем

Введение

Лишь несколько стран TRACECA имеют интегрированную таможенную информационную систему (ИТИС), и вероятность того, что остальные страны внедрят ее в ближайшем будущем, достаточно мала, несмотря на универсальность принципов модернизации таможни и признания того факта, что дальнейший прогресс не возможен без ИТИС. Однако следует признать, что всеми странами TRACECA были внедрены некоторые элементы такого рода системы, в большей или меньшей степени.

Системы и поставщики

Автоматизированные Системы Обработки Деклараций существовали много лет, начиная с появления ASYCUDA и Sofix. Хотя процесс обработки деклараций являлся основой таких систем, более поздние версии ориентировались на процессы по развитию торговли, в которых, в свою очередь, значение обработки деклараций сводится к второстепенной, однако весьма важной роли.

Ни один из рассматриваемых здесь продуктов не является совершенным – все имеют те, или иные недостатки. Есть ли у данных продуктов фиксированные цены, предлагаются ли они как «бесплатные», все они приводят как к финансовым издержкам, так и к чрезмерному потреблению ресурсов. Определенно, ситуация сложившаяся с данными системами и поставщиками не предоставляет широких возможностей для проведения прямого анализа между эквивалентными пакетами таможенных приложений.

В Таблице 1. показан статус систем и их поставщиков.

СИСТЕМА	ПОСТАВЩИК	КОММЕНТАРИЙ
ASYCUDA	ЮНКТАД	все еще самая распространенная система
AsycudaWorld	ЮНКТАД	новая система, основанная на Интернет
TATIS	Tatis S.A.	завершенная система с точки зрения распоряжения знаниями
TIMS	инвестиционное агентство Великобритании	при создании данной системы ударение было сделано на администрировании рисков и развитии торговли
ЕАИС (Россия)	таможня России	базисная система, но является основной в регионе
ЕАИС (Казахстан)	таможня Казахстана	более продвинутая по сравнению с предыдущей системой, но находится на стадии проектирования
Sofix	Douanexport	ограниченное внедрение
Национальные системы	различные	маловероятна квалифицированная поддержка
Системы, сделанные на заказ		высокий риск, но имеются успешные внедрения

ЕАИС (российская система)

По имеющимся сообщениям данная система предлагается бесплатно, и имеет репутацию четко работающей системы, хотя в России отсутствует однородная система, а данный пакет установлен только в некоторых областях. Однако, исторические связи России, а также положение этой страны в качестве главного торгового партнера стран бывшего Советского Союза, требуют уделить должное внимание данной системе.

Система была разработана на принципе децентрализованности, как в аппаратных средствах ЭВМ, так и в областях программного обеспечения. Причиной этому послужила географическая отдаленность регионов, которая в свою очередь привела к взаимодействию локальных компьютерных сетей посредством коммуникаций Ростелекома как в интерактивном, так и в автономном режиме. В действительности же данная система представляет собой неоднородную информационную систему и единым форматом первичных данных, собранных в центральных базах данных серверов, то есть в централизованных базах данных, основанных на децентрализованных источниках информации и поступлений (входов) в систему.

ЕАИС (Единая Автоматизированная Информационная Система) является клиент - серверной/веб - серверной системой спроектированной посредством Устройств по хранению и архивированию информации (Compaq, Sun Microsystems);

ПК и периферийного оборудования (Dell, Compaq, Hewlett-Packard);

Сетевого оборудования и маршрутизаторов (Nortel, Bay Networks, Cisco);

Операционных систем Solaris, WinNT (Sun Microsystems, Microsoft);

Систем администрирования баз данных (Oracle, MS SQL).

ЕАИС (казахская система)

Проект Казахской Единой Автоматизированной Информационной Системы Таможенного Комитета Республики Казахстан уделяет большое внимание инфраструктуре связи и аспектам безопасности, двум весьма важным факторам, по которым намечена разработка ЕАИС в двух стадиях.

Первая стадия должна содержать следующие функциональные модули:

Статистика по внешней торговле;

Региональная статистика по внешней торговле;

Транзит;

Каталоги юридических актов связанных с таможенной;

Таможенная регистрация торгового и неторгового товарооборота;

Таможенно-банковский контроль над ввозом/вывозом валюты;

Контроль над точностью и завершенностью таможенных сборов;

Контроль над лицензированием и квотированием экспорта товаров (особенно стратегических);

Таможенный контроль обработки как вне, так и в пределах таможенной территории Казахстана;

Временный экспортный/импортный контроль;

Информационная поддержка положений по тарифам.

Во вторую стадию будет входить:

Информационная поддержка, направленная против контрабанды и иных нарушений;

Контроль товарных складов, включая склады временного хранения;

Контроль Свободных Экономических Зон;

Контроль конфискованных товаров;

Информационная поддержка по безопасности в рамках Таможенной Службы;

Таможенная регистрации неторгового оборота;

Таможенная регистрация грузов в аэропортах, ППГ, внутренних постах, ЖД терминалах, портах, транспортных средствах, складах временного хранения, акцизном управлении;

Таможенная регистрация объектов, связанных с Правами на Интеллектуальную Собственность.

Система является довольно приемлемым, даже если неполным, подходом для осуществления прикладных таможенных операций, а в качестве заказной разработки - наиболее амбициозной попыткой такого рода. Следует отметить, что торжественный запуск системы был одобрен Декретом Правительства в марте 1997 года, и хотя это было шесть лет назад, разработка, тестирование и внедрение интегрированного программного обеспечения, сложность, подразумеваемая двумя стадиями и почти описанными техническими соглашениями, означает, что данный процесс займет больше времени, чем ожидалось. Действительно ходят слухи, что все еще не решены серьезные проблемы в системе.

Стремление сделать данную таможенную систему общей в регионе может быть стимулировано вступлением Казахстана в Евразийское Экономическое Сообщество, что также верно и для российской системы.

ASYCUDA

Такие системы как ASYCUDA, ASYCUDA ++ и более поздняя версия - AsycudaWorld, бесплатно предоставляются Конференцией ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД). Сюда не входят поддержка и мониторинг системы, осуществление которых не является дешевым. ЮНКТАД указывает среднюю сумму в 2 миллиона долларов США для внедрения ASYCUDA, на фоне смет для заказных разработок оцениваемых в 20 миллионов долларов США. Данная система с переменным успехом была внедрена в 84 таможенных администрациях всего мира, с Молдовой присоединившейся в этом году. ЮНКТАД требует, чтобы все внедренные системы были бы жизнеспособными, хотя 30% из 84 установленных систем являются ограниченными, другие 30 % не функционируют, так как они могли бы. Определенно высоко ценятся лучшие системы, наподобие тех, которые установлены в Филиппинах и Румынии. ASYCUDA - это больше чем просто система обработки деклараций. В ней имеются следующие модули:

MODCBR - модуль таможенного поста, который имеет дел, в основном, с вводом, утверждением, хранением, регистрацией и оценкой таможенных деклараций.

MODBRK – модифицированная версия модуля MODCBR, предназначенная для декларантов либо таможенных брокеров, которая обеспечивает их прямым электронным соединением (ограниченным соответствующими функциями, необходимыми для их операций) с ASYCUDA++.

MODACC – охватывает все функции по оплате и бухгалтерскому учету.

MODSEL – облегчает контроль над выбором и течением деклараций в системе и содержит контрольные механизмы для блокирования оценки выбранных деклараций и наряду с этим ряд функций по запросам и отчетам.

MODCAR – предназначен для подготовки и передачи данных по грузам, таких как грузовой манифест, в электронном формате, который может быть использован с иными модулями ASYCUDA++ отвечающими за контроль грузов, включая оформление, а также бухгалтерский учет грузов.

MODSDI – предоставляет статистические данные по внешней торговле.

MODTRS – специально предназначен для транзитных операций.

MODCHQCF – предоставляет колебания валют.

Модули *Главного Управления и Конфигурации* предназначены для установки

системы ASYCUDA++ в соответствии с национальными стандартами (т.е. формами деклараций, национальных тарифов, налоговых ставок), а также для поддержки ссылок на базу данных, используемых системой, таких как валютные курсы и коды импортеров, декларантов, банков, складов и т.д.

В ближайшем будущем в системе ASYCUDA ++ не предполагается осуществление каких-либо функциональных изменений, хотя технические модификации продолжатся. Вместо этого ЮНКТАД возлагает свои ожидания на AsycudaWorld, приложении, основанном на Интернет платформе "электронная таможня", которая не только использует возможности Интернет для интегрирования таможенных операций, но также использует продвинутые механизмы для обеспечения связи без наличия перманентного подключения в труднодоступных районах, охватывая от карманных компьютер до центральных процессов - и поэтому усиленно внедряемого в развивающихся странах с неразвитой инфраструктурой передачи данных. Данная система совместима ASYCUDA ++ и может быть добавлена к ней. Обязательна первая установка системы, хотя ЮНКТАД не раскрывает название страны, рассматриваемой в настоящий момент.

SOFIX

Sofix, принадлежащая Douanexport, имеет такую же модель, как и ASYCUDA 80-х. Это UNIX версия французской системы Sofi. Несмотря на некоторые ранние установки данной системы в Африке, система не получила широкого распространения, турецкая система BILGI, установленная в Мае 2000 году, основана именно на ней.

TATIS

Относительно новое предложение от швейцарской компании Tatis, которая позиционирует систему как состоящую из "завершенного решения по управлению знаниями, охватывающего все таможенные режимы", путем предоставления "интегрированных механизмов и методологии, которые фиксируют, утверждают, анализируют и доставляют таможенные данные пользователям".

Ключевые элементы системы:

Обработка Деклараций, охватывает все таможенные режимы в рамках импорта, временного беспошлинного ввоза и экспорта. Способна функционировать независимо, либо интегрированной с временной приостановкой режима работы, а также в соответствии с административными решениями;

Администрирование Исполнения, включает в себя администрирование рисков, проверки услуг по импортированию, таможенные реформы и содействие торговле, аудит после оформления, проверка качества при транзите либо хранении товара на таможенном складе для хранения нерастаможенных товаров, оценка отрасли и компаний, а также развитие людских ресурсов;

Технология Применения - это механизмы доставки и обратной связи, необходимые для распределения продукции, произведенной в соответствии с технологией, автоматизированными средствами посредством предписаний, сообщений и решений по отслеживанию аудита после оформления, а также мобильных решений специальной группы; администрация технологического процесса и интеграция с системами по обработке деклараций;

Администрирование Режимы Временного Прекращения охватывает транзит, таможенное складирование нерастаможенных товаров и беспошлинное производство.

На технологическом фронте, Tatis делает ударение на приложение SmartDocument™, которое использует безопасную двумерную кодировку документов для передачи на ППГ конфиденциальных данных по рискам и применению. Данное приложение совместимо с иными таможенными системами

типа ASYCUDA, а также может осуществлять связь посредством Интернет. Для соответствия всесторонним требованиям, Tatis сформировал стратегические союзы с:

- PricewaterhouseCoopers - для проведения налоговой и юридической экспертиз.
- SGS - компанией, известной, прежде всего в области таможенных услуг по предпосредственному осмотру, но стремящейся к смене данного ограниченного имиджа и продвижении своего делового опыта в область защит доходов и содействию торговли.
- Hewlett Packard - для поставки компьютерных систем, их внедрения и поддержки.
- Oracle - ведущим поставщиком среды базы данных.

Эта обширная команда, способная выполнить большинство требований потенциальных клиентов. Все еще установлено небольшое количество систем, хотя это может дать некоторое преимущество во время первичных переговоров.

TIMS

TIMS расшифровывается как Система Администрирования Торговой Информации (Trade Information Management System) и предоставляется инвестиционным агентством Великобритании, британской компанией, являющейся крупнейшей в данном секторе. Инвестиционная компания Великобритании описывает программу не как автоматизированную таможенную систему либо как систему обработки деклараций, а как "мощный исследовательский инструмент, который осуществляет анализ рисков, сравнение цен и управляет информацией". Они также подчеркивают, что, несмотря на автономность системы, она может быть без труда связана с иными системами, типа ASYCUDA ЮНКТАД.

Последний пункт соответствует философии приспособления выражаемой компанией в дополнение к таможенным операциям и работе с таможенными администрациями по ускорению общего развития. Компания отмечает ситуацию в Болгарии, где содействие является специфической и дополняет ту систему, которая была разработана таможенными органами Болгарии, а также в Мозамбике, где "в течение года, следуя тщательным оценкам фактических потребностей, ими не было установлено ни одного компьютера".

В описании инвестиционного агентства Великобритании система предстает в несколько обесцененном виде. Так, по описанию, система осуществляет анализ рисков, сравнение цен и администрирование информации для дальнейшего снижения мошенничества и точного сбора доходов. В продолжение отмечается, что система TIMS[©] может быть адаптирована к индивидуальным нуждам, использоваться для усовершенствования пограничного контроля и позиционирования рисков, а также является ценным инструментом, необходимым при аудите после импорта, складировании и администрации транзита. Все это, несмотря на впечатляющие показатели, изложено весьма сдержанно. Преимущества системы перечислены ниже:

эффективное использование ресурсов;

защита доходов;

содействие торговле;

своевременная и надежная статистическая торговая информация;

более быстрая обработка деклараций, и соответственно более быстрая обработка.

На технологическом фронте, инвестиционное агентство Великобритании стимулирует продвижение I-SealTM – приложения, которое представляет собой электронную печать, необходимую при транзите. Внедрение данной печати обеспечит не только безопасность передаваемых данных, но и будет

регистрировать попытки помех на маршруте. Инвестиционное агентство Великобритании предоставляет Интернет связь, но в сравнении с ЮНКТАД и Tatis, это не представляется необходимым путем для таможенных коммуникаций.

Согласно присутствию в главном регионе, Инвестиционное агентство Великобритании находится в процессе радикальных таможенных реформ в болгарской таможне, работает совместно с российской таможней и содействует ведомствам по развитию в Афганистане.

Адаптация национальных таможенных систем

Наиболее известной системой такого рода является Cusmod, система по модернизации таможни, получившая самую высокую оценку со стороны новозеландской таможни. Пригодность данной системы для республик Средней Азии и стран СНГ может быть поставлена под сомнение, так как она сосредоточена на морских и воздушных перевозках, поскольку предназначена для островной среды. Данная система претендует на звание превосходной благодаря своим продвинутым информационным технологиям и возможностям для развития торговли. Компания Andersen Consulting, в настоящее время Accenture, оказала помощь в разработке этой системы и по слухам должна была заняться ее маркетингом, но данная информация не подтвердилась в их рекламном материале, только в социологическом исследовании.

Отсутствие Cusmod в портфеле Accenture объяснимо отсутствием данной компании на рынке, так как таможня Новой Зеландии вряд ли сама будет предлагать данный продукт. В действительности, многие западные таможенные администрации хотели бы, что бы их, сделанные на заказ системы, формировали бы основу коммерческих программ, но лишь немногие из них, если таковые вообще имеются, являются достаточно завершенными, чтобы отвечать требованиям рынка, а также быть внедренными и получать поддержку.

Примером можно привести TDS, систему шведской таможни, Модель 90 швейцарской таможни и немецкую систему Atlas. Выигрыш, в данном случае, зависит от великодушия страны донора, статуса завершенности системы, а также и современности ее платформы и подхода. Не рекомендуется принимать систему в доработку, как было предложено для внедрения системы Atlas в Польше (пример можно рассмотреть относительно Казахстанской системы).

Заказные разработки

Тем не менее казахская система могла бы стать совместной разработкой, так как иначе данная методика влечет за собой повышенный риск и повышенные затраты, но с надлежащим администрированием и поддержкой стран Трасеса стран это могло бы стать альтернативой.

Однако большинство западных таможенных администраций внедрило заказные системы, а в регионе, например, болгарская таможня, гордится своей внутренней разработкой.

Поставщики ИТ

Основные поставщики информационных технологий, такие как Hewlett-Packard, Microsoft, Oracle, Siemens-Fujitsu, Dell и IBM, до сегодняшнего дня не смогли разработать как своего преактивного присутствия, так и стратегии для таможенного сегмента рынка информационных технологий; их ответ чаще всего состоит в сотрудничестве с разработчиками систем в рамках отдельно взятых проектов. Даже компания IBM, выигравшая многомиллиардный проект по автоматизации Таможенной структуры США, не смогла использовать этот заказ для разработки рыночного предложения. Компания Hewlett-Packard, в сотрудничестве с Tatis, работающая над использованием ASYCUDA++ литовской

таможенной системой, поддерживает идею е-правительства, но не предусматривает разработки прикладной системы. Коммерческие структуры и другие организации не должны обвиняться в отсутствии в таможенном секторе рынка, так как не существует единого западного рынка, который поддерживал бы глобальные маркетинговые предприятия. В Таблице 2 показаны различные системы, функционирующие на Западе, и ни одна из них не использует комплексный подход.

СТРАНА	СИСТЕМА	ОПИСАНИЕ
Австрия	tba	
Бельгия	Sadbel	Système Automatisé de Dédouanement pour la Belgique et le Luxembourg
Канада	CCS	Таможенная Коммерческая Система
Дания	Tba	
Финляндия	tba	
Франция	Sofi	Système d'Ordinateurs pour le traitement du Fret International
Германия	Atlas	Automatisiertes Tarif und Lokales Zollabwicklungssystem
Греция	tba	
Ирландия	AEP	Автоматизированная Обработка Ввода
Италия	Aida	Automazione Integrata Dogane e Accise
Люксембург	Sadbel	Système Automatisé de Dédouanement pour la Belgique et le Luxembourg
Нидерланды	tba	
Норвегия	tba	
Португалия	tba	
Испания	Adabas	
Швеция	TDS	Система Таможенных Данных
Швейцария	Modèle 90	
Великобритания	Chief	Таможенная Обработка Импортируемых и Экспортируемых Грузов
США	ACE	Автоматизированная Коммерческая Среда-заменяющая АКС(Автоматизированную Коммерческую Систему)

Таблица 2: Автоматизированные Таможенные Системы в Западных Таможенных Администрациях

Все указанные в Таблице 2 автоматизированные таможенные системы, установленные западными таможенными администрациями являются разработанными на заказ и отличаются друг от друга по важным техническим параметрам. Таким образом, является спорным предложение о том, чтобы все

страны TRACECA внедрили одинаковые автоматизированные таможенные системы. Важнейшим аспектом западных систем является их совместимость и быстрая передача данных посредством международных конвенций, таких как Киотская Конвенция, общих стандартов, таких как ЕАД, а также транснациональных систем, наподобие НКТС.

Конечно, полная совместимость с общими системами, а также разработка операций и средств коммуникаций намного проще и рентабельней. Однако попытка обеспечить связь между таможенными системами стран TRACECA и внешним миром, является более важной, чем попытка продвижения идентичных либо подобных систем, особенно в свете уже установленных систем и преобладающих предпочтений.

2.5 Парадоксы современной международной практики пересечения границ

Введение

Развитие торговли является существенным элементом экономического развития в нынешнем глобализованном мире, особенно с точки зрения развития стран, находящихся в переходном периоде своего становления, страдающих от применения громоздких торговых процедур, зависящих от состояния окружающей среды и сбора таможенных поступлений.

Процедуры, направленные на развитие торговли, призваны упростить применяемые ныне предписания, повысить безопасность и снизить затраты со стороны как государства, так и частных структур, расширить поле деятельности для крупных компаний, обеспечить им возможности роста. С другой стороны, в этом должны быть заинтересованы правительства вовлеченных в этот процесс стран.

Необходимость развития торговли в стран, находящихся в переходном периоде своего становления, обусловлена следующими факторами:

- возросшим уровнем торговых операций
- возросшей скоростью торговых операций, зависимостью от техники быстрых поставок
- возросшим интересам к проблемам безопасности, когда страны, практикующие отсталые и непрозрачные торговые процедуры, оказываются за бортом рынка
- возросшим объемом торговли между развивающимися странами, применением дорогостоящих процедур.

Развитие торговли является важным средством выхода из сложившейся ситуации, повышения конкурентоспособности страны.

Развитие торговли способствует экономическому росту страны, разворачиванию деятельности крупных компаний и т.д. благодаря устранению бюрократических препон и процедур, гармонизации материального обеспечения и административного управления, обеспечению права каждой страны на защиту собственных интересов.

Развитие торговли - это нечто больше, чем простая модернизация таможенных процедур. С точки зрения предпринимателя, деловое соглашение начинается с размещения заказа и завершается приобретением покупателем товара и получением продавцом оплаты за него. По большому счету, предпринимателя не волнуют проблемы задержек, затрат на его товар / деньги, обусловленные перевозками, таможенными и банковскими формальностями.

Данное обстоятельство играет важнейшую роль при рассмотрении различных этапов коммерческих сделок как единой цепи событий. Коммерческая сделка начинается с процесса покупки, отправки груза, завершается платежом. В промежутках между этими звеньями могут иметь место различные второстепенные факторы, которые вместе с тем влияют на эффективность конечного результата. Далее в дело вступают многочисленные действующие лица / посредники, деятельность которых окончательно запутывает ситуацию.

Во всем мире наблюдается тенденция к модернизации таможенной службы,

проистекающая из необходимости устранения административных и иных препятствий на пути развития международной торговли. Поскольку текучесть товаров составляет важное условие конкурентоспособности предприятий, очевидна необходимость установления взаимовыгодных коммерческих связей между ними на основе многосторонних, региональных и двусторонних соглашений. В этом смысле модернизация таможенной службы является ключевым условием повышения конкурентоспособности предприятий.

Ниже приводится ряд негативных примеров, связанных с процедурой пересечения границ:

- слаборазвитая инфраструктура (человеческие ресурсы, физические и технические параметры)
- отсутствие доверия между частным и государственными секторами
- устаревшее законодательство
- несоответствующий уровень образования и подготовки
- отсутствие рычагов проведения и контроля за ходом реформ
- отсутствие фондов
- трудности, связанные с соответствием международным стандартам.

Приведенные выше проблемы требуют скорейшего своего решения в особенности в свете развития торговли, повышения ее эффективности. Одной из серьезных проблем продолжает оставаться отсутствие соглашения и сотрудничества между структурами, связанными с пересечением границ.

Дело в том, что различные структуры и агентства, особенно те из них, которые находятся под государственным контролем, преследуют различные цели. Основной задачей таможенной службы является контроль за соблюдением правил пересечения границ, обеспечением надлежащих выплат и поступлений. Служба безопасности стремится, в свою очередь, устранить любые риски и инциденты в таможенной службе, обеспечить выполнение всех таможенных формальностей.

Очевидно, что события 211 сентября 2001 года выдвинули на передний край вопросы обеспечения безопасности перевозок, соблюдения всех правил и предписаний таможенной службы. Вместе с тем, важно поддерживать диалог между различными заинтересованными структурами, осуществлять меры по наиболее эффективному учету затрат. Деятельность этих структур должна строиться таким образом, чтобы способствовать дальнейшему повышению безопасности, снижению рисков.

Гармонизация процедур пересечения границ, основанная на тесных партнерских отношениях между заинтересованными пограничными структурами, преследует следующие цели:

- устранение преград, препятствующих эффективному

функционированию таможенной службы

- гармонизация законодательства и правил, приведение их в соответствие с международными стандартами
- создание гармонизированных и упрощенных процедур
- борьба с обманом
- разработка сети обмена информацией
- пользователи информацией
- осуществление контроля
- разделение перевозок в зависимости от их типа
- улучшение связи, обмен данными
- совершенствование методов анализа рисков, их оценка, обеспечение информационного потока, ускорение таможенной очистки, развитие сотрудничества между таможенной и коммерческой структурами, между таможенными органами разных стран
- упрощение пограничных процедур и вытекающие из этого проблемы стандартизации, связанные, в частности, с:
 - документацией
 - представлением документов
 - поставкой товаров
 - качеством и признанием печатей
 - количеством контейнеров и транспортных средств
 - упаковкой товаров внутри контейнеров и транспортных средств
 - хранением и сохранностью товаров
 - контролем над деятельностью персонала, отвечающего за сохранность контейнеров
 - подготовкой кадров

Начиная с трагедии 11 сентября 2001 года, в мире стали уделять повышенное внимание вопросам, связанным с усилением безопасности и контроля над перевозками и транспортировкой товаров и грузов. Речь идет об обеспечении безопасности, принятии совместных усилий для предотвращения перевозок запрещенных грузов (наркотиков, пиратских изделий и т.д.), финансирования организованной преступности и терроризма.

Гармонизация процедур пересечения границ, а также решение вопросов, связанных с обеспечением безопасности, направлены на всестороннее развитие торговли, упрощение процедур, надлежащее ведение документации, соблюдение положений Киотской Конвенции, стандартов EDI, развитие информационных систем и процедур, взаимное признание полномочий международных перевозчиков.

Заявления, сделанные правительственными чиновниками, организациями перевозчиков, таможенными структурами, агентствами по безопасности,

направлены на всестороннее обеспечение безопасности при осуществлении коммерческих и торговых сделок и операций. Однако, осуществление всех планируемых акций требует наличия соответствующих фондов, влечет за собой дополнительные затраты, неоправданные задержки в реализации поставленных целей, усиление бюрократических препон.

Влияние требований безопасности на развитие торговли проявилось в том, что если в 2000 году объем мировой торговли вырос на 10 %, то уже в 2001 - все лишь на 1-2 %. Таким образом можно сделать выводы о том, что темпы развития международной торговли значительно замедлились вследствие того, что влияние терроризма невозможно отделить от общеэкономического процесса и, в частности, от спада, который наблюдается в настоящее время.

Также возросли затраты, связанные с ведением коммерческих операций вследствие издержек на дополнительные меры по обеспечению безопасности, риски, вытекающие из реализации коммерческих проектов. Следует отметить, что не представляется возможным делать конкретные прогнозы относительно дополнительных затрат и их влияния на развитие торговли.

Административные затраты, включая таможенные, составляют, по оценке экспертов, 2-7 % общей величины объема торговли. Транспортные затраты варьируются от 1 % стоимости товаров, например, лекарственных средств, до 20 % стоимости, например, удобрений. Очевидно, что повышение транспортных и коммерческих затрат приводит к снижению объемов экспорта и импорта. Проведенные исследования показали, что объемы торговли весьма чувствительны к колебаниям затрат при осуществлении торговых операций.

Экономические исследования указывают на то, что каждый 1 %-ный прирост общих торговых затрат ведет к снижению объемов торговли на 2-3 %. Указанные цифры следует признать очень высокими, вместе с тем они иллюстрируют степень потенциального риска для развития торговли.

Меры по усилению безопасности в свете развития торговли, включая гармонизацию процедур пересечения границ, состоят в следующем:

- применение многосторонних подходов, соответствующих текущим двусторонним и региональным договоренностям
- усиления эффективности таможенных процедур
- регулирование рисков и усиление возможностей передачи данных
- применение инструментария, предусмотренного различными международными договоренностями, например, пересмотренной Киотской Конвенцией.

Кроме того, вопросы безопасности включают в себя:

- переключение внимания от таможенных проблем к, например, вопросам экспорта продукции

- управление рисками на основе сведений, предоставляемых на раннем этапе
- предсказуемость действий, устранение какой-либо возможности воровства, обмана, краж и, напротив, создание всех возможностей для облегчения коммерческих операций
- тесное сотрудничество между таможенными и деловыми структурами
- взаимное признание полномочий перевозчиков
- применение упрощенных таможенных процедур, начиная с исходного и до пункта назначения.

Перспективные инициативы и действия в будущем¹

- первостепенная важность обеспечения безопасности для эффективного функционирования таможенной службы
- расширение диалога между ключевыми исполнителями - таможней / коммерческой структурой и межправительственными организациями
- применение на практике положений Киотской Конвенции
- разработка стратегии мощностей
- программа интеграции

Следует отметить, что создание новой системы безопасности требует дополнительных затрат на обеспечение эффективных перевозок и торговли. Однако, в настоящее время возможности реализации этих целей носит ограниченный характер. Вместе с тем, необходимо продолжать работу по улучшению ситуации, укреплению позиций транспортной системы, гармонизации процедур пересечения границ между различными пограничными структурами и агентствами, повышению качества работы в транспортной системе. Для реализации этих целей потребуются совместные усилия всех заинтересованных структур.

Заключение - Необходимо применять сбалансированные подходы в целях сведения к минимуму негативного воздействия программы обеспечения безопасности на развитие торговых отношений. Проблема является комплексной, требующей принятия компромиссных решений, повышения обмена информацией на пограничных пунктах, обеспечения эффективности работы пунктов пересечения границ.

В обозримом будущем, вопросы обеспечения безопасности сохранят свою актуальность. В этой связи очевидна необходимость совершенствования и гармонизации и других аспектов пересечения границ, развития торговых отношений.

- **Образец Единого Электронного Документа - версия 1**

Unified E-Fiche - Specimen - Draft 1

for discussion only

Date: <input type="text" value="automatic"/> ie fiche opened: <input type="text" value="automatic"/> ie fiche closed: <input type="text" value="automatic"/>	Nationalities: <input type="text"/>	Citizenships: <input type="text"/>
ate no.: <input type="text"/>	Drivers: <input type="text" value="RAS information to be inserted"/>	Civil nos.: <input type="text"/>
pe: <input type="text"/>	Names: <input type="text"/>	Passport nos.: <input type="text"/>

Mandatory Border Control Services	Fees	Taxes	Fines	Total
National Border Police Service <i>time:</i> <input type="text"/> e-signature/seal: <input type="text"/>	<input type="text"/> local <input type="text"/> €	<input type="text"/> local <input type="text"/> €	<input type="text"/> local <input type="text"/> €	<input type="text"/> local <input type="text"/> €
Customs Agency - Ministry of Finance <i>time:</i> <input type="text"/> e-signature/seal: <input type="text"/>	<input type="text"/> local <input type="text"/> €	<input type="text"/> local <input type="text"/> €	<input type="text"/> local <input type="text"/> €	<input type="text"/> local <input type="text"/> €

<p>National Veterinary Service</p> <p>time: <input type="text"/></p>	<p>TA:</p> <p><input type="text"/></p> <p>local</p> <p><input type="text"/></p> <p>€</p> <p>TB:</p> <p><input type="text"/></p> <p>local</p> <p><input type="text"/></p> <p>€</p> <p>TT:</p> <p><input type="text"/></p> <p>local</p> <p><input type="text"/></p> <p>€</p>	<p>e-signature/seal</p> <p><input type="text"/></p> <p>e-signature/seal</p> <p><input type="text"/></p> <p>e-signature/seal</p> <p><input type="text"/></p>	<p><input type="text"/></p> <p>local</p> <p><input type="text"/></p> <p>€</p>	<p><input type="text"/></p> <p>local</p> <p><input type="text"/></p> <p>€</p>
<p>National Service for Agriculture Protection</p> <p>time: <input type="text"/></p> <p>e-signature/seal</p> <p><input type="text"/></p>	<p><input type="text"/></p> <p>local</p> <p><input type="text"/></p> <p>€</p>	<p><input type="text"/></p> <p>local</p> <p><input type="text"/></p> <p>€</p>	<p><input type="text"/></p> <p>local</p> <p><input type="text"/></p> <p>€</p>	<p><input type="text"/></p> <p>local</p> <p><input type="text"/></p> <p>€</p>
<p>Executive Agency "Roads"</p> <p>time: <input type="text"/></p> <p>e-signature/seal</p> <p><input type="text"/></p>	<p><input type="text"/></p> <p>local</p> <p><input type="text"/></p> <p>€</p>	<p><input type="text"/></p> <p>local</p> <p><input type="text"/></p> <p>€</p>	<p><input type="text"/></p> <p>local</p> <p><input type="text"/></p> <p>€</p>	<p><input type="text"/></p> <p>local</p> <p><input type="text"/></p> <p>€</p>

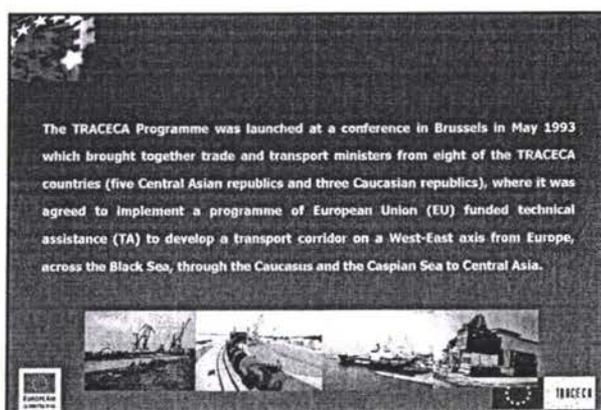
Grand Total	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
	local	local	local	local
	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
	€	€	€	€

Legend: Fees from the National Veterinary Service	TA <i>fees disinfection</i>
	TB <i>fees import</i>
	TT <i>fees transit</i>

This E-Fiche has been designed based on information discussed with and received by Bulgarian Authorities

prepared by TRACECA HBCP W. Spenhoff

- **Совместная конференция проектов АБР и ГППГ**



Программа TRACECA была начата на конференции, которая прошла в Брюсселе в мае 1993 г., в которой приняли участие министры торговли и транспорта из 8 стран TRACECA (5 республик Центральной Азии и 3 Кавказские республики), где было принято соглашение внедрить программу Технического Содействия, финансируемую Европейским Союзом, для развития транспортного коридора по направлению Запад - Восток из Европы, с пересечением Черного моря, через Кавказ и Каспийское море с выходом на Центральную Азию




This Programme conforms to the global strategy of European Union towards the TRACECA member-states and pursues the following objectives:

- Assistance to political and economic sustainability;
- Promoting future regional cooperation to attract and facilitate investments from International Financial Institutions (IFI) and private investors;
- Promoting optimal integration of the international Transport Corridor Europe - Caucasus - Asia "TRACECA" with Trans-European Networks (TENs).




Данная программа соответствует глобальной стратегии Европейского Союза по отношению к странам-участницам TRACECA и преследует следующие основные цели:

- Поддержание политической и экономической самостоятельности;
- Содействие будущему развитию регионального сотрудничества для оказания содействия и привлечения инвестиций со стороны Международных Финансовых Институтов (МФИ) и частных инвесторов;
- Содействие оптимальной интеграции международного транспортного коридора Европа - Кавказ - Азия (TRACECA) в Транс Европейские Сети (ТЕС).




Страны-участницы TRACECA

1993	Azerbaijan, Armenia, Georgia, Kazakhstan, Kyrgyzstan, Tajikistan, Turkmenistan, Uzbekistan Азербайджан, Армения, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан
1996	Ukraine has become a full member of TRACECA Украина стала полноправным членом TRACECA
1998	Moldova has become a full member of TRACECA Молдова стала полноправным членом TRACECA
2000	Bulgaria, Romania, and Turkey have become full members of TRACECA Болгария, Румыния и Турция стали полноправными членами TRACECA
2001	Start of the cooperation between UN ESCAP and TRACECA Начало сотрудничества ООН-ЭСКАТО с TRACECA
2002	Заинтересованность Афганистана, Китая, Ирана в присоединении TRACECA.




Azerbaijan
Азербайджан

Armenia
Армения

Bulgaria
Болгария

Georgia
Грузия

Kazakhstan
Казахстан

Kyrgyzstan
Кыргызстан

Moldova
Молдова

Romania
Румыния

Tajikistan
Таджикистан

Turkey
Турция

Turkmenistan
Туркменистан

Ukraine
Украина

Uzbekistan
Узбекистан

08.09.1998, Baku

Basic Multilateral Agreement - TRACECA

The general Provision is to regulate the international transport of goods and passengers between the Parties and transport in transit through the territories of the Parties.

The Objectives are

- to facilitate access to the international market of road, air and railway transport and also commercial maritime navigation;
- to facilitate international transport of goods and passengers and international transport of hydrocarbons;
- to ensure traffic safety, security of goods and environmental protection;
- to harmonize transport policy and also the legal framework in the field of transport

08.09.1998, Baku

Основное Многостороннее Соглашение - TRACECA

Положения Основного Соглашения регулируют международные грузовые и пассажирские перевозки между Сторонами, а так же транзитные перевозки через территории Сторон.

Цели Основного Соглашения

содействие доступу к международному рынку автомобильного, воздушного и железнодорожного транспорта, а также торгового судоходства;

содействие международной перевозке грузов, пассажиров и международной транспортировке углеводородных продуктов;

08.09.1998, Baku

обеспечение безопасности движения, сохранности грузов и охраны окружающей среды гармонизация транспортной политики, а также правил рынка в сфере транспорта

The Structure of IGC TRACECA

Coordination Team

Permanent Secretariat

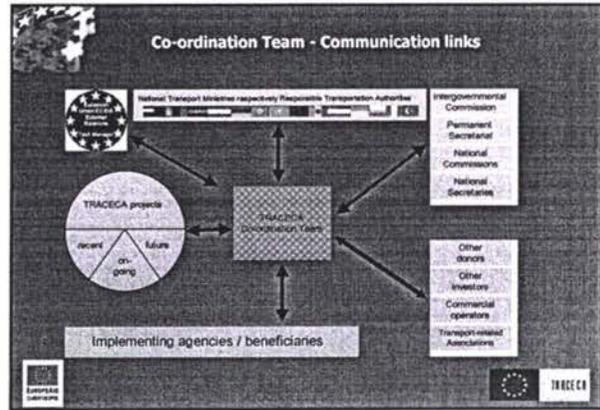
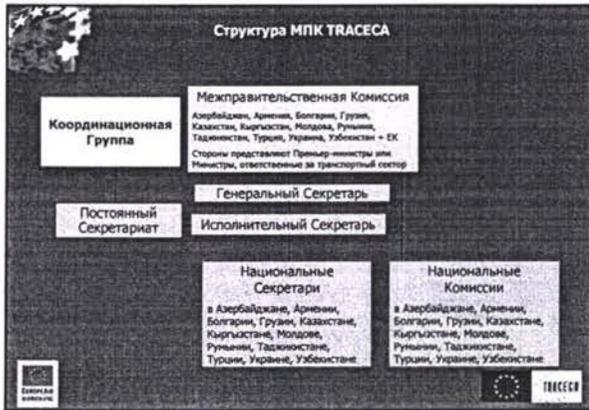
Inter-Governmental Commission
Armenia, Azerbaijan, Bulgaria, Georgia, Kazakhstan, Kyrgyzstan, Moldova, Romania, Tajikistan, Turkey, Ukraine, Uzbekistan + EC
Countries represented by either Prime Minister or Minister responsible for transport.

Secretary General

Executive Secretary

National Secretaries
in Armenia, Azerbaijan, Bulgaria, Georgia, Kazakhstan, Kyrgyzstan, Moldova, Romania, Tajikistan, Turkey, Ukraine, Uzbekistan

National Commission
in Armenia, Azerbaijan, Bulgaria, Georgia, Kazakhstan, Kyrgyzstan, Moldova, Romania, Tajikistan, Turkey, Ukraine, Uzbekistan



Total number of Projects/В целом проектов : 53 Total budget/Общий бюджет : € 110.005.000	
Technical Assistance Projects / Проекты технического содействия: Number/Количество: 39 Budget/Бюджет: € 57.705.000	Investment Projects / Инвестиционные проекты : Number/Количество: 14 Budget/Бюджет: € 52.300.000

TRACECA является катализатором для привлечения Международных Финансовых Институтов (МФИ) и частных инвесторов /
TRACECA is a catalyst to attract the support of International Financial Institutions (IFIs) and private investors

- Investment volumes of more than 700 Million Euro have been attracted in the transport infrastructure along the TRACECA Corridor;
- Более чем 700 миллионов Евро инвестиций было привлечено в транспортную инфраструктуру вдоль всего коридора TRACECA;
- TRACECA IFIs involved: EBRD, WB, Asian Development Bank, Kuwait Funds, Islamic Development Bank etc.;
- Вовлечены: ЕБРР, Всемирный Банк, Азиатский Банк Развития, Кувейтский Фонд, Исламский Банк Развития и другие;
- Other Investors on the TRACECA corridor: Invested 1 Billion US\$ (Including Japanese Development Agency and Private Investors)
- Другие инвесторы инвестировали в коридор TRACECA 1 миллиарда долларов США (включая Японское Агентство Развития и частных инвесторов)



TRACECA takes an active part in humanitarian acts of the world community for Afghanistan

Within the shortest period was work out and adopted measures aimed at simplification of administrative procedures for the transportation of humanitarian goods and reconstruction materials:

- TRACECA coefficients
- TRACECA Visa
- Special Action Plan
- Monitoring Groups in each TRACECA country
- Memorandum on transportation of humanitarian and special cargo



TRACECA активно включилась в гуманитарную акцию мировой общественности, направленную на помощь и восстановление Афганистана

В кратчайший период времени были разработаны и одобрены меры, направленные на упрощение административных процедур для транспортировки гуманитарных грузов и строительных материалов в Афганистан:

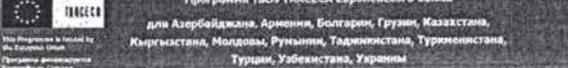
- Коэффициенты TRACECA
- Виза TRACECA
- Специальный план действий
- Группы Мониторинга в каждой из стран TRACECA
- Меморандум о транспортировке гуманитарных и специальных грузов



The European Union's Tacis TRACECA Programme
 for Armenia, Azerbaijan, Bulgaria, Georgia, Kazakhstan, Kyrgyzstan,
 Moldova, Romania, Tajikistan, Turkey, Turkmenistan,
 Ukraine, Uzbekistan

TRACECA Projects
Проекты TRACECA

Программа Tacis TRACECA Европейского Союза
 для Азербайджана, Армении, Болгарии, Грузии, Казахстана,
 Кыргызстана, Молдовы, Румынии, Таджикистана, Туркменистана,
 Турции, Узбекистана, Украины



CURRENT TRACECA PROJECTS
ТЕКУЩИЕ ПРОЕКТЫ TRACECA

- ROADS**
АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ
- BRIDGES**
МОСТЫ
- PORTS**
ПОРТЫ
- TECHNICAL ASSISTANCE**
ТЕХНИЧЕСКОЕ СОДЕЙСТВИЕ



LIST OF CURRENT TRACECA PROJECTS
ТЕКУЩИЕ ПРОЕКТЫ TRACECA

- Moldova / Ukraine Border Crossing
Пересечение границ – Молдова – Украина
- Rehabilitation of Caucasian Highways
Восстановление кавказских магистралей
- Railway Transit Oil Logistical Centre
Логистический центр транспортировки нефти по железной дороге
- Supervision and Training for the Supply of Navigational Aid Equipment
Контроль и тренинг для поставки навигационного оборудования



LIST OF CURRENT TRACECA PROJECTS
ТЕКУЩИЕ ПРОЕКТЫ TRACECA

- Harmonisation of Border Crossing Procedures
Гармонизация Процедур Пересечения Границ
- Unified Policy of Transit Fees and Tariffs
Единая Политика по Транзитным Расценкам и Тарифам
- Central Asia Railways Telecommunications
Средства телекоммуникации железных дорог Центральной Азии
- Common Legal Basis for Transit Transportations
Общая юридическая база для транзитных транспортировок



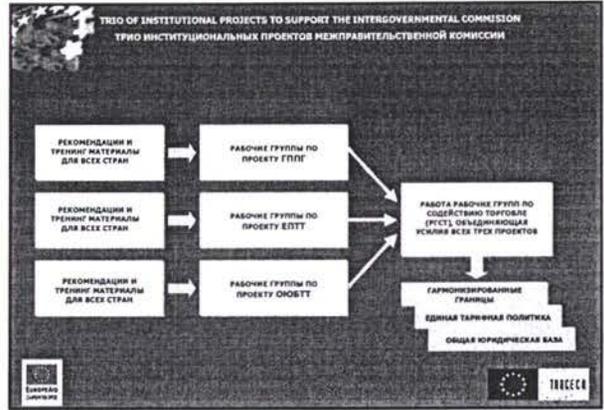
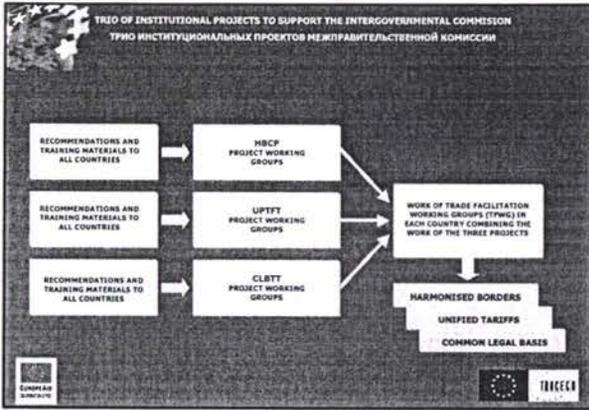
TRIO OF INSTITUTIONAL PROJECTS TO SUPPORT THE INTERGOVERNMENTAL COMMISSION
ТРИО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ КОМИССИИ



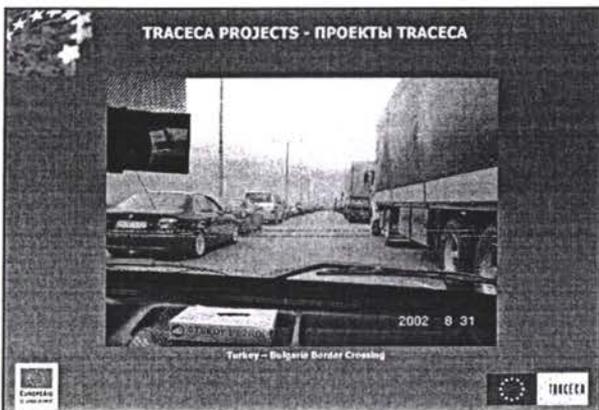
```

    graph LR
      NBSP[NBSP PROJECT  
ПРОЕКТ ГППГ] --> ITFG[INTEGRATED TRADE FACILITATION WORKING GROUPS  
ИНТЕГРИРОВАННЫЕ РАБОЧИЕ ГРУППЫ ПО СОДЕЙСТВИЮ ТОРГОВЛЕ]
      UPTFT[UPTFT PROJECT  
ПРОЕКТ ЕПТТ] --> ITFG
      CLBTT[CLBTT PROJECT  
ПРОЕКТ ОЮБТТ] --> ITFG
  
```









TRACECA HOT LINE

For the purpose of improvement of the information base of the transport corridor Europe-Caucasus-Asia (TRACECA) routes, organization of transit traffic monitoring along the TRACECA corridor the Action Plan and Legal Working Group meeting on October 30-31, 2001 achieved an agreement on the creation and installation on the border-crossing points of the information boards "TRACECA Hot Lines" along the TRACECA route.

These boards contain the contact addresses and telephones of state and intergovernmental authorities designed to provide assistance in case of argument while implementing freight traffic along the transport corridor Europe-Caucasus-Asia.




Горячая линия TRACECA

С целью улучшения информационной базы маршрутов транспортного коридора Европа – Кавказ – Азия (TRACECA), установления мониторинга транзитных перевозок грузов по маршрутам коридора TRACECA, на заседании Рабочей группы по плану действий и юридическим вопросам 30-31 октября 2001 года была достигнута договоренность о создании и установке на погранично-таможенных пунктах (переходах) вдоль всего маршрута TRACECA информационных щитов «Горячей линии TRACECA».

Данные щиты содержат контактные адреса и телефоны государственных и межправительственных органов, призванных оказывать содействие в случае возникновения каких-либо спорных вопросов при осуществлении грузоперевозок по транспортному коридору Европа – Кавказ – Азия.



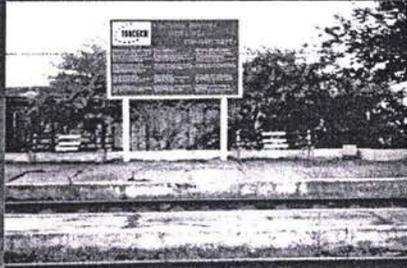

TRACECA HOT LINE
Горячая линия TRACECA



The information board "TRACECA Hot Line" in BTSP
Информационный щит «Горячая линия TRACECA» в БМТП




TRACECA HOT LINE
Горячая линия TRACECA



The information board "TRACECA Hot Line" in the Railway Border Crossing Point Boyuk Kasik
Информационный щит «Горячая линия TRACECA» на железнодорожном пограничном переходе в Бююк Касик




Ideas for the TRACECA future

Bearing in mind the Tacis Regional Co-operation Strategic Considerations for 2002 – 2006 and indicative programme 2002 to 2003 and the IGC Decisions and Resolutions 2000 to 2002:

A New Strategy should be developed considering:

- Enlargement of the TRACECA member States by Afghanistan, China, Iran
- The links with the States of East Asia (e.g. Afghanistan, Iran, China)
- Evolution of the National Transport Policies of the TRACECA Member States
- Interests for Investment by IFIs and Private Investors



Идеи относительно будущего TRACECA

Принимая во внимание анализ стратегии ТАСИС по региональному сотрудничеству на 2002 – 2006 гг. и программу на 2002 – 2003 гг., а также решения и резолюции МПК в период с 2000 по 2002 гг.:

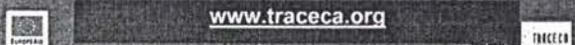
Новая стратегия должна разрабатываться с учётом:

- Увеличения числа стран-участниц (Афганистан, Китай, Иран)
- Соединение со странами Восточной Азии (Афганистаном, Китаем, Ираном)
- Изменения национальной транспортной политики стран-участниц TRACECA
- Инвестиции со стороны МФИ и частных инвесторов




The detailed information is on the web-site:
Более детальная информация на веб-сайте:

www.traceca.org



Modal Split of Trade Flows – Year 1999 (tonnes)

	TOTAL TRADE		Mod-DM Sector												
	DS Sector		Bulk commodities					Consumer and investment products					Total Non-DM Sector	Total Trade	
	DS Products (14, 15, 16, 17)	Total DS Sector	Bulk Commodities (1, 4, 14, 17)	Cotton (18)	Bulk Com. (19)	Total	Machinery (20)	Manufact. Goods (21)	Products (22)	Products (23)	Total				
Central Asia															
Railway Exp	71,720.0	1,113,200.0	1,746,000.0	4,201,410.0	1,244.0	8,203,240.0	213,200.0	881,110.0	1,447,040.0	3,214,150.0	16,527,247.0	11,942,200.0	28,489,447.0		
Exp	861,194.0	6,844,400.0	30,683,000.0	31,837,280.0	864,877.0	34,205,266.0	72,239.0	1,437,030.0	652,048.0	2,201,360.0	37,264,960.0	47,547,850.0	84,753,116.0		
Total	932,914.0	7,957,600.0	32,429,000.0	36,038,690.0	869,751.0	38,410,526.0	285,439.0	2,324,140.0	2,099,088.0	5,415,510.0	53,792,207.0	59,492,050.0	113,242,563.0		
EU	16,300.0	12,800.0	42,120.0	1,434,950.0	822.0	1,437,772.0	126,245.0	124,871.0	588,000.0	1,248,000.0	2,724,166.0	2,724,166.0	5,448,932.0		
Exp	16,300.0	12,800.0	42,120.0	1,434,950.0	822.0	1,437,772.0	126,245.0	124,871.0	588,000.0	1,248,000.0	2,724,166.0	2,724,166.0	5,448,932.0		
Total	16,300.0	12,800.0	42,120.0	1,434,950.0	822.0	1,437,772.0	126,245.0	124,871.0	588,000.0	1,248,000.0	2,724,166.0	2,724,166.0	5,448,932.0		
AFR															
Exp	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		
Total	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		
Total CA	949,214.0	8,070,400.0	32,471,120.0	37,473,640.0	870,573.0	39,848,298.0	411,684.0	2,449,011.0	2,099,088.0	6,663,510.0	56,516,373.0	62,216,216.0	119,090,495.0		
Exp	877,894.0	7,861,600.0	32,429,000.0	36,038,690.0	869,751.0	38,410,526.0	285,439.0	2,324,140.0	2,099,088.0	5,415,510.0	53,792,207.0	59,492,050.0	113,242,563.0		
Total	949,214.0	8,070,400.0	32,471,120.0	37,473,640.0	870,573.0	39,848,298.0	411,684.0	2,449,011.0	2,099,088.0	6,663,510.0	56,516,373.0	62,216,216.0	119,090,495.0		



Разделение торговых потоков по видам транспорта - 1999 год (тонны)

	Всего торговля		Морской сектор		Воздушный сектор		Продукты переработки и минералы					Всего импортов	Всего экспортов
	Импорты (млн тонн) (1)	Экспорт (млн тонн) (2)	Импорты (млн тонн) (3)	Экспорт (млн тонн) (4)	Импорты (млн тонн) (5)	Экспорт (млн тонн) (6)	Импорты (млн тонн) (7)	Экспорт (млн тонн) (8)	Импорты (млн тонн) (9)	Экспорт (млн тонн) (10)			
Средняя Азия													
Импорт	71,229.0	1,112,296.0	1,304,886.0	8,208,413.0	1,844.0	9,202,852.0	212,280.0	892,116.0	1,341,280.0	2,244,510.0	10,207,272.0	11,512,202.0	
Экспорт	898,194.0	8,824,404.0	10,853,086.0	21,927,793.0	864,877.0	34,952,686.0	12,281.0	1,527,832.0	682,980.0	2,201,380.0	37,206,082.0	47,847,854.0	
Азия													
Импорт	10,261.0	42,861.0	521,214.0	1,984,805.0	623.0	1,998,678.0	134,261.0	324,871.0	588,980.0	1,998,880.0	2,774,884.0	2,777,700.0	
Экспорт	48,584.0	52,474.0	102,208.0	1,438,485.0	139,389.0	1,527,864.0	47,836.0	113,398.0	819,800.0	871,881.0	2,388,480.0	2,471,541.0	
Транзит													
Импорт	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
Экспорт	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
Южная Азия													
Импорт	81,402.0	1,158,118.0	1,238,118.0	8,746,573.0	2,477.0	9,746,743.0	887,259.0	1,254,749.0	1,741,898.0	3,201,941.0	13,951,891.0	14,288,811.0	
Экспорт	948,778.0	8,706,078.0	10,856,852.0	21,927,793.0	36,492,502.0	119,847.0	1,500,318.0	1,527,791.0	3,172,390.0	36,825,548.0	60,719,202.0	60,719,202.0	
Всего	1,076,776.0	10,862,994.0	11,251,744.0	41,112,647.0	1,171,474.0	46,729,762.0	487,432.0	1,266,164.0	3,210,778.0	6,076,651.0	22,716,747.0	24,496,111.0	

Modal Split of Trade Flows of Europe - Year 1999 (tonnes)

	TOTAL TRADE		Sea Sector		Non-Sea Sector		Consumer and investment products		Total Sea	Total Trade
	Imports (1000 t) (1)	Exports (1000 t) (2)	Imports (1000 t) (3)	Exports (1000 t) (4)	Imports (1000 t) (5)	Exports (1000 t) (6)	Imports (1000 t) (7)	Exports (1000 t) (8)		
Central Asia										
Import	71,229.0	1,112,296.0	1,304,886.0	8,208,413.0	1,844.0	9,202,852.0	212,280.0	892,116.0	1,341,280.0	10,207,272.0
Export	898,194.0	8,824,404.0	10,853,086.0	21,927,793.0	864,877.0	34,952,686.0	12,281.0	1,527,832.0	682,980.0	2,201,380.0
Asia										
Import	10,261.0	42,861.0	521,214.0	1,984,805.0	623.0	1,998,678.0	134,261.0	324,871.0	588,980.0	1,998,880.0
Export	48,584.0	52,474.0	102,208.0	1,438,485.0	139,389.0	1,527,864.0	47,836.0	113,398.0	819,800.0	871,881.0
Transit										
Import	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Export	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
South Asia										
Import	81,402.0	1,158,118.0	1,238,118.0	8,746,573.0	2,477.0	9,746,743.0	887,259.0	1,254,749.0	1,741,898.0	3,201,941.0
Export	948,778.0	8,706,078.0	10,856,852.0	21,927,793.0	36,492.5	119,847.0	1,500,318.0	1,527,791.0	3,172,390.0	36,825,548.0
Total	1,076,776.0	10,862,994.0	11,251,744.0	41,112,647.0	1,171,474.0	46,729,762.0	487,432.0	1,266,164.0	3,210,778.0	6,076,651.0

Разделение торговых потоков по видам транспорта - 1999 год (тонны)

	Всего торговля		Морской сектор		Воздушный сектор		Продукты переработки и минералы					Всего импортов	Всего экспортов
	Импорты (млн тонн) (1)	Экспорт (млн тонн) (2)	Импорты (млн тонн) (3)	Экспорт (млн тонн) (4)	Импорты (млн тонн) (5)	Экспорт (млн тонн) (6)	Импорты (млн тонн) (7)	Экспорт (млн тонн) (8)	Импорты (млн тонн) (9)	Экспорт (млн тонн) (10)			
Средняя Азия													
Импорт	0.0	41,493.0	40,498.0	76.0	402,574.0	48,222.0	110,000.0	91,348.0	1,091,393.0	1,660,794.0	1,102,214.0		
Экспорт	793,260.0	8,161,298.0	8,861,788.0	15,791.0	758,308.0	774,703.0	17,122.0	14,726.0	120,271.0	171,360.0	5,607,620.0		
Азия													
Импорт	0.0	2,786.0	2,786.0	15,286.0	30.0	18,301.0	48,848.0	43,019.0	73,968.0	108,221.0	179,650.0		
Экспорт	0.0	1,521.0	1,521.0	887.0	118,445.0	126,122.0	1,242.0	4,170.0	118,445.0	128,837.0	248,888.0		
Транзит													
Импорт	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		
Экспорт	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		
Южная Азия													
Импорт	0.0	46,286.0	46,246.0	472,782.0	96.0	471,881.0	111,891.0	153,518.0	881,133.0	1,281,243.0	1,771,384.0		
Экспорт	918,300.0	8,181,093.0	8,863,389.0	16,470.0	676,354.0	694,824.0	20,394.0	13,068.0	252,718.0	280,817.0	1,183,849.0		
Всего	793,260.0	8,278,214.0	8,867,274.0	16,276.0	875,468.0	1,264,744.0	174,264.0	177,424.0	1,246,891.0	1,484,181.0	5,871,472.0		

Внешнеторговые потоки в подбластих TRACESA (тонны) 2000 год

	Trade with European Countries		Sea Sector		Non-Sea Sector		Consumer and investment products		Total Sea	Total Trade
	Imports (1000 t) (1)	Exports (1000 t) (2)	Imports (1000 t) (3)	Exports (1000 t) (4)	Imports (1000 t) (5)	Exports (1000 t) (6)	Imports (1000 t) (7)	Exports (1000 t) (8)		
Kazakhstan										
Import	14182.3	0	14182.3	43622.7	3	43625.7	12169.0	14627.7	27159.8	60862.8
Export	908391.6	2229706.0	2328097.6	3116316	78890.9	3195009.0	17199.2	82034.4	29741.1	1396642.3
Kyrgyzstan										
Import	2237.5	0	2237.5	114297.5	0	114297.5	15657.2	240184.4	457340.2	572037.7
Export	248.4	0	248.4	14429.5	26288.9	26537.4	7261.7	2719.0	10284.1	168471.6
Tajikistan										
Import	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Export	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Turkmenistan										
Import	0	3055.0	3055.0	16262.0	0	16262.0	13139.2	524.0	51977.7	68212.9
Export	551.7	4486.0	4547.7	1835.4	171883.7	172874.2	17.8	1.76	14824.4	14843.66
Uzbekistan										
Import	551.7	53271.61	53823.31	106952.5	171883.7	277730.2	13196.71	1677.76	69692.11	182836.59
Export	0	3629.0	3629.0	18864.0	451.96	193228.0	4500.0	6300.0	6300.0	125111.0
Total CA										
Import	16399.5	12431.61	20034.41	90125.7	0	90125.7	14995.6	160843.1	65510.5	121740.0
Export	907891.2	2334746.0	2425629.2	3200937.0	790786.9	4071703.0	32988.9	84342.96	128498.6	246715.5

Foreign Trade flows of the TRACECA Subregions (tonnes) Year 2000

Торговля в Средиземном регионе

Subregion	Mode	Нефтяной сектор		Продукты питания и сельскохозяйственные продукты		Всего	Всего
		Imports (M tons)	Exports (M tons)	Imports (M tons)	Exports (M tons)		
Средняя Азия	Imp	14182.3	0	43862.7	3	43865.7	171981
	Exp	806391.4	2220700	3330340	314318	78607.8	319003
	Total	820573.7	2220700	3768962.7	314321	124473.5	491003
Кавказ	Imp	227.5	0	11429.5	0	11429.5	159232
	Exp	747.0	0	14475.5	2038.0	34859.5	7263.7
	Total	974.5	0	25905.0	2038.0	46289.0	23196.7
Таджикистан	Imp	0	0	0	0	0	0
	Exp	0	0	0	0	0	0
	Total	0	0	0	0	0	0
Туркменистан	Imp	0	0	0	0	0	0
	Exp	0	0	0	0	0	0
	Total	0	0	0	0	0	0
Узбекистан	Imp	0	0	0	0	0	0
	Exp	0	0	0	0	0	0
	Total	0	0	0	0	0	0
Всего CA	Imp	16299.8	0	56322.2	3	56325.2	213213
	Exp	807168.2	2220700	3364674.5	316356	820937.3	322203
	Total	823468.0	2220700	3927896.7	319359	877262.5	535233

Внешнеторговые потоки в подбластих TRACECA (тонны) 2000 год

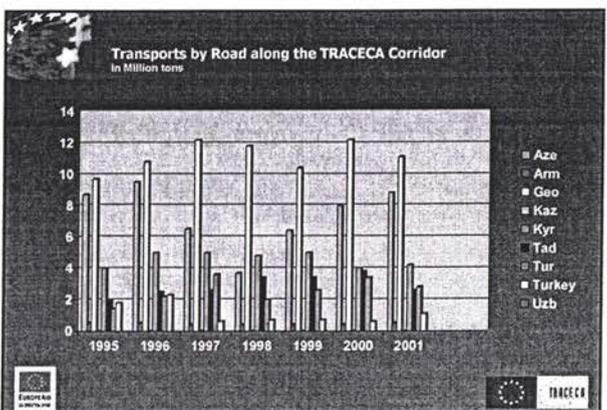
Trade within Central Asia

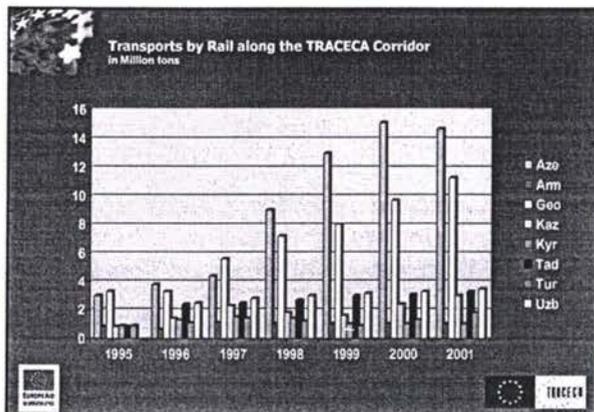
Subregion	Mode	Oil Sector		Non Oil Sector			Commodities and Investment products				Total	Trade
		Imports (M tons)	Exports (M tons)	Imports (M tons)	Exports (M tons)	Total (M tons)	Imports (M tons)	Exports (M tons)	Imports (M tons)	Exports (M tons)		
Central Asia	Imp	56293.2	0	212276.1	121.8	212397.9	6022.1	17299.9	20626.0	23002.0	44828.1	67763.5
	Exp	7057.0	0	310440.0	0	310440.0	883.0	75344.4	22014.4	78427.0	308043.0	467446.0
	Total	63350.2	0	522716.1	121.8	522837.9	6905.1	148344.3	42640.4	101429.0	756321.1	1145079.5
Kazakhstan	Imp	20397.2	0	11429.5	0	11429.5	217.0	51.2	2764.6	2414.4	11429.5	117819.0
	Exp	485.2	0	103805.0	0	103805.0	883.0	417.0	76136.7	8419.3	103805.0	118243.0
	Total	20882.4	0	218104.5	0	218104.5	1000.0	468.2	35281.3	32633.7	218104.5	236062.0
Kyrgyzstan	Imp	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Exp	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Total	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tajikistan	Imp	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Exp	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Total	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Turkmenistan	Imp	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Exp	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Total	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Uzbekistan	Imp	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Exp	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Total	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total CA	Imp	56293.2	0	212276.1	121.8	212397.9	6022.1	17299.9	20626.0	23002.0	44828.1	67763.5
	Exp	7057.0	0	310440.0	0	310440.0	883.0	75344.4	22014.4	78427.0	308043.0	467446.0
	Total	63350.2	0	522716.1	121.8	522837.9	6905.1	148344.3	42640.4	101429.0	756321.1	1145079.5

Foreign Trade flows of the TRACECA Subregions (tonnes) Year 2000

Торговля в Средиземном регионе

Subregion	Mode	Нефтяной сектор		Продукты питания и сельскохозяйственные продукты		Всего	Всего
		Imports (M tons)	Exports (M tons)	Imports (M tons)	Exports (M tons)		
Средняя Азия	Imp	96793.2	0	210276.1	121.8	210397.9	6632.1
	Exp	7057.0	0	310440.0	0	310440.0	883.0
	Total	103850.2	0	520716.1	121.8	521337.9	7515.1
Кавказ	Imp	20397.2	0	11429.5	0	11429.5	159232
	Exp	485.2	0	103805.0	0	103805.0	7263.7
	Total	20882.4	0	218104.5	0	218104.5	23196.7
Таджикистан	Imp	0	0	0	0	0	0
	Exp	0	0	0	0	0	0
	Total	0	0	0	0	0	0
Туркменистан	Imp	0	0	0	0	0	0
	Exp	0	0	0	0	0	0
	Total	0	0	0	0	0	0
Узбекистан	Imp	0	0	0	0	0	0
	Exp	0	0	0	0	0	0
	Total	0	0	0	0	0	0
Всего CA	Imp	117190.4	0	321705.6	121.8	321827.4	127215
	Exp	7542.2	0	414245.0	0	414245.0	7987.4
	Total	124732.6	0	736050.6	121.8	736050.6	135192.4





Waste of time = Waste of money

According to the International Economic Forum:
Costs of border crossing obstacles and delays are

85 Billions USD\$ per year

1,2 % of international trade value
Between 5% and 10% of the final price of goods

STRUCTURE OF THE PROJECT - СТРУКТУРА ПРОЕКТА

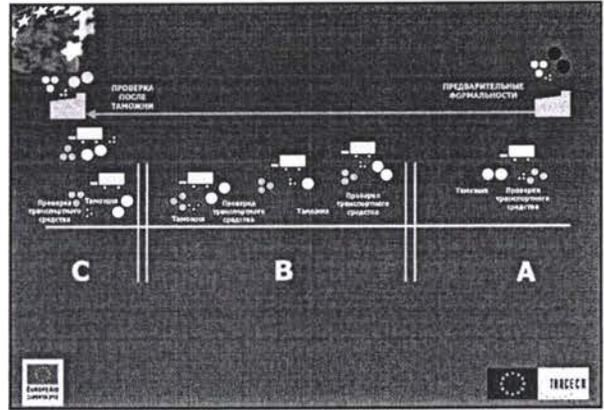
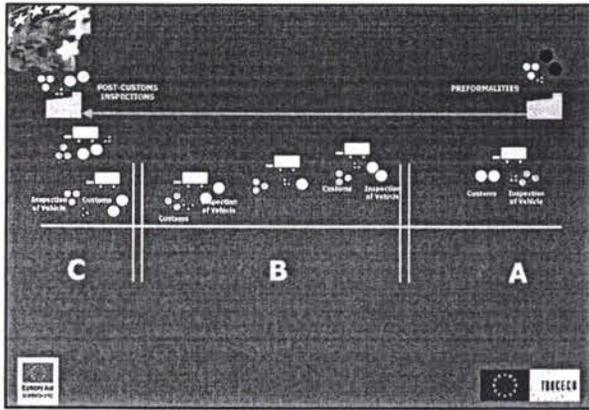
CREATING THE CONDITIONS FOR HARMONISED BORDER CROSSING PROCEDURES BETWEEN TRACECA COUNTRIES
Supported by creating the Information exchange on cargo and passenger transit between Border crossing national authorities of TRACECA countries
СТРУКТУРА ПРОЕКТА

СОЗДАНИЕ УСЛОВИЙ ДЛЯ ГАРМОНИЗИРОВАННЫХ ПРОЦЕДУР ПЕРЕСЕЧЕНИЯ ГРАНИЦ МЕЖДУ СТРАНАМИ ТРАСЕКА.
Поддерживается посредством Информационного обмена по транзиту грузов и пассажиров между национальными пограничными ведомствами стран ТРАСЕКА.

STRUCTURE OF THE PROJECT - СТРУКТУРА ПРОЕКТА

- The Project approach and methodology is in full compliance with the EU Project Cycle Management

Подход и методология Проекта полностью соответствуют Циклу Управления Проектом ЕС



Multiple Inspections

Проверка после Таможи:

- Таможня
- Финансовая полиция
- ФАП
- Министерство Транспорта
- Исполковая служба
- Полиция и Охрана Государственной Службы
- И т.д.

Проверка на границе:

- Полиция
- Финансовая полиция
- Исполковая служба
- Полиция и Охрана Государственной Службы
- И т.д.

Проверка на территории:

- Исполковая служба
- Полиция
- Финансовая полиция
- И т.д.

Проверка на территории:

- Исполковая служба
- Полиция
- Финансовая полиция
- И т.д.

Европейский Союз

TIRCECA

Multiple Inspections

Post clearance inspections:

- Customs
- Financial police
- Ministry of foreign affairs
- Ministry of transport
- Tax administration
- Ecology and environment ministry
- Etc.

Inspections on vehicles:

- Fuel taxation, fuel exemption
- Vehicle insurance
- Ecology, pollution level
- Quarantine
- Pollution
- Antiterrorist
- Road design
- Special permit
- Weight and dimension
- Vehicle certificate
- Vehicle roadworthiness
- Transport statistics
- Consumer goods transportation certificate system
- Transport vehicle capacity limits
- Vehicle load
- Etc.

Inspections on driver:

- Passport, visa
- Driving license
- Individual tax/return permit
- First post-check
- Individual quarantine
- Etc.

Preformalities:

- Registration, license, permits
- Importing, product certification
- Customs registration
- Contracts and other Translation
- Banking requirements
- Etc.

Inspection on goods cargo:

- Customs declaration
- Commercial invoice
- Origin validity, phyto sanitary certificate
- Radiation certificate
- Import report return
- TRK ATA carnet
- Transport documentation, CMR
- Invoice content (weight, date, quality, quantity, weight, certificate, value, etc.)
- Quarantine
- Etc.

Европейский Союз

TIRCECA

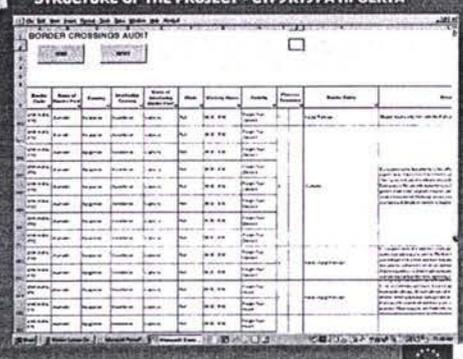
STRUCTURE OF THE PROJECT - СТРУКТУРА ПРОЕКТА

- 72 Border posts Audits whose reports have been centralised in a data basis available on line on the TRACECA web site www.traceca.org

В настоящее время на сайте TRACECA www.traceca.org, в центральной базе данных, собраны документы по аудиту 72 ППГ.

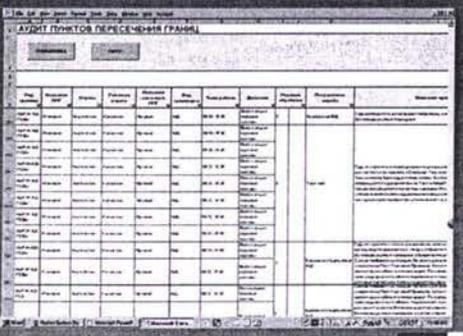



STRUCTURE OF THE PROJECT - СТРУКТУРА ПРОЕКТА





STRUCTURE OF THE PROJECT - СТРУКТУРА ПРОЕКТА





STRUCTURE OF THE PROJECT - СТРУКТУРА ПРОЕКТА

- Recommendations have been elaborated following a gap analysis comparing the current situation and a referential model of modern border crossing procedures harmonised first of all at the level of National border crossing bodies

Рекомендации были разработаны в результате проведения анализа различий, путем сравнения существующей ситуации с моделью современных процедур на границах, гармонизированных, прежде всего на уровне национальных пограничных ведомств.



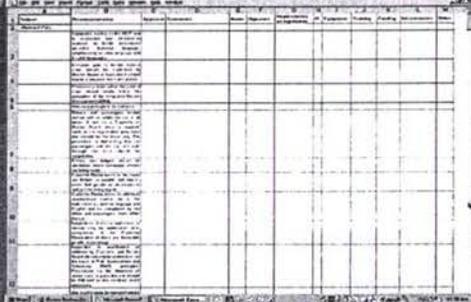

STRUCTURE OF THE PROJECT - СТРУКТУРА ПРОЕКТА

- Set of recommendations designed to reach an "Ideal Border Crossing Procedures Level" in compliance with the international and European standards.

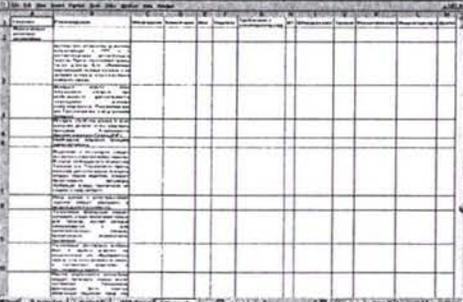
Пакет рекомендаций, предназначенный для достижения «Идеального Уровня Процедур Пересечения Границы», соответствующий международным и европейским стандартам.



STRUCTURE OF THE PROJECT - СТРУКТУРА ПРОЕКТА
Consolidated Table of Recommendations – Общий обзор Рекомендаций



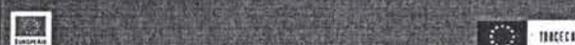

STRUCTURE OF THE PROJECT - СТРУКТУРА ПРОЕКТА
Consolidated Table of Recommendations – Общий обзор Рекомендаций




STRUCTURE OF THE PROJECT - СТРУКТУРА ПРОЕКТА

Table 2: Evaluation and detailed review of implications of harmonisation of border crossing procedures

IMPLICATIONS OF HARMONISATION AND ACTIVITIES FOR CHARGE	EU Member States		Third Countries		EU Member States		EU Member States		EU Member States		Discussion / Agreement / Action / Decision / Take / Comment / Other / Report / Feedback
	EU Member States	EU Member States	Third Countries	Third Countries	EU Member States	EU Member States	EU Member States	EU Member States			
Target	4.3	4.3	4.3	4.3	4.3	4.3	4.3	4.3	4.3		
IT	3.4	3.4	3.4	3.4	3.4	3.4	3.4	3.4	3.4		
Personnel	3.4	3.4	3.4	3.4	3.4	3.4	3.4	3.4	3.4		
Training	3.4	3.4	3.4	3.4	3.4	3.4	3.4	3.4	3.4		
Financial	3.4	3.4	3.4	3.4	3.4	3.4	3.4	3.4	3.4		
Infrastructure	3.4	3.4	3.4	3.4	3.4	3.4	3.4	3.4	3.4		



STRUCTURE OF THE PROJECT - СТРУКТУРА ПРОЕКТА

Таблица 2. Определение и анализ гармонизация процедур пересечения границ

Гармонизация и действенность по различным категориям	Дальнейшее развитие существующих процедур, стандартов, систем, технологий, методов, практик		Улучшение существующих процедур, стандартов, систем, технологий, методов, практик		Создание новых процедур, стандартов, систем, технологий, методов, практик		Улучшение существующих процедур, стандартов, систем, технологий, методов, практик		Создание новых процедур, стандартов, систем, технологий, методов, практик	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Инициативы	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3
Информационная инфраструктура	5,4	5,4	5,4	5,4	5,4	5,4	5,4	5,4	5,4	5,4
Образование	5,1	5,1	5,1	5,1	5,1	5,1	5,1	5,1	5,1	5,1
Транспорт	5,4	5,4	5,4	5,4	5,4	5,4	5,4	5,4	5,4	5,4
Финансовый рынок	5,1	5,1	5,1	5,1	5,1	5,1	5,1	5,1	5,1	5,1
Инфраструктура	5,1	5,1	5,1	5,1	5,1	5,1	5,1	5,1	5,1	5,1




STRUCTURE OF THE PROJECT - СТРУКТУРА ПРОЕКТА

- For Approval on recommendations' objectives as an "ideal" reference scheme and user requirements analysis in terms of legislation, equipment, infrastructure, training, control procedures approach, IT developments and Information systems management

Для подтверждения целей рекомендаций как «идеальной» модели, а также оценки потребностей пользователей по отношению к законодательной базе, оборудованию, инфраструктуре, тренингу, методам контроля процедур, информационным технологиям и управлению информационными системами.




STRUCTURE OF THE PROJECT - СТРУКТУРА ПРОЕКТА

Use of training material about :

- Experience of other countries which have developed a similar programme of modernisation and harmonisation of border crossing procedures
- Exchange of knowledge on the different aspects of the trade facilitation based on harmonised and modern border crossing procedures

Использование тренинг материалов содержащих информацию об:

Опыте других стран, которые развивались по похожим программам модернизации и гармонизации пограничных процедур

Обмене знаниями по различным аспектам содействия торговле, основанного на гармонизированных и современных процедур пересечения границ.




STRUCTURE OF THE PROJECT - СТРУКТУРА ПРОЕКТА

- Creation of the Border Crossing Working Group in each TRACECA country under responsibility of the TRACECA National Secretary

Создание Рабочих Групп по вопросам пересечения границ под эгидой Национального Секретаря

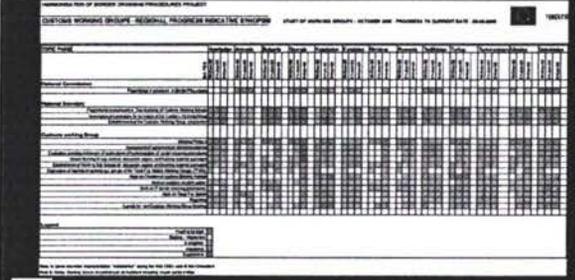
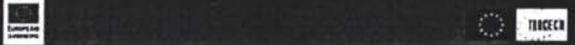



STRUCTURE OF THE PROJECT - СТРУКТУРА ПРОЕКТА

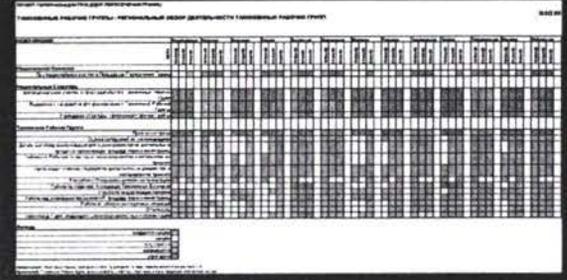
- Continuing input and support to the IGC and the Permanent International Secretariat
- Постоянный вклад и поддержка МПК и Постоянному Секретариату
- Constituting the TPWG of the National TRACECA Commissions
РГСТ при Национальных Секретарях Комиссий TRACECA
- Being officially recognized by the Border Crossing Authorities of the individual Member States as the future Joint Consultative Committees
Официальное признание приграничными ведомствами государств в качестве Совместных Консультативных Комитетов



STRUCTURE OF THE PROJECT - СТРУКТУРА ПРОЕКТА

STRUCTURE OF THE PROJECT - СТРУКТУРА ПРОЕКТА



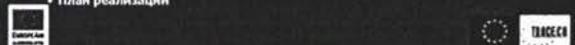

STRUCTURE OF THE PROJECT - СТРУКТУРА ПРОЕКТА

Working Group requirements analysis and prioritisation will imply the conditions for implementation of the approved recommendations

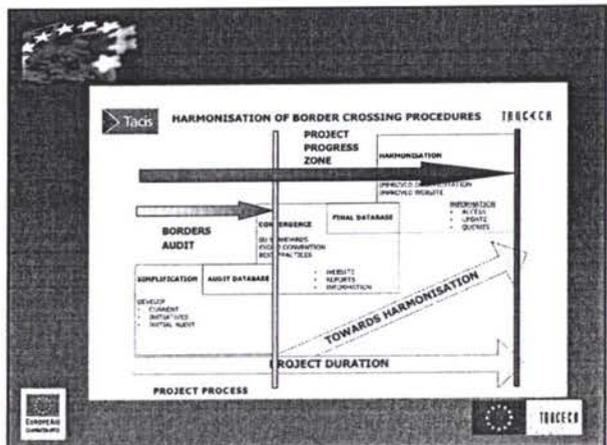
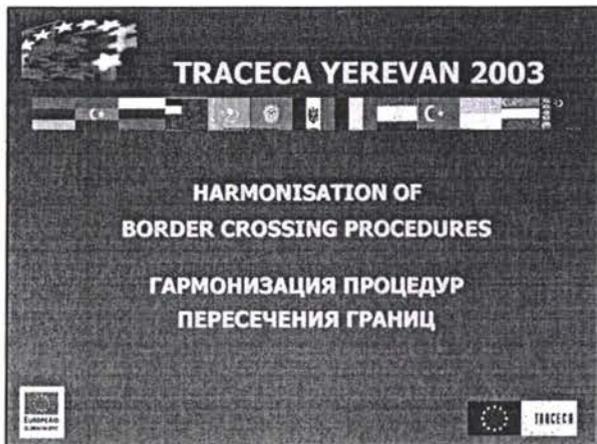
- Gap analysis
- Needs and requirements analysis
- Required Resources appraisal
- Technical assistance and fund rising policy definition
- Implementation plan

Оценка требований и приоритетов Рабочей Группы составит условия дальнейшего применения утвержденных рекомендаций

- Анализ различий
- Анализ нужд и требований
- Оценка необходимых ресурсов
- Определение технического содействия и политики мобилизации фондов
- План реализации



- **Презентация Проекта на ереванском семинаре TRACESA**



Published October 2003

This publication has been produced with the assistance of the European Union.
The contents of this publication is the sole responsibility of
Scott Wilson / Compass / NEA / Sema and can in no way be taken to reflect the views of the European
Union.

