



---

## **Европейская экономическая комиссия**

### **Комитет по внутреннему транспорту**

#### **Рабочая группа по таможенным вопросам, связанным с транспортом**

##### **Сто тридцать первая сессия**

Женева, 12–15 июня 2012 года

Пункт 10 b) i) предварительной повестки дня

**Таможенная конвенция о международной перевозке грузов  
с применением книжки МДП (Конвенция МДП 1975 года):  
пересмотр Конвенции – подготовка этапа III  
процесса пересмотра МДП**

### **Условия финансирования анализа затрат и результатов и обзор проекта eTIR "Укрепление потенциала развивающихся стран и стран с переходной экономикой в деле облегчения законного пересечения границ, регионального сотрудничества и интеграции"**

#### **Записка секретариата**

## **I. Справочная информация**

1. На своей предыдущей сессии Рабочая группа по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30), была проинформирована о ходе работы по проведению анализа затрат и результатов (АЗР), связанных с проектом eTIR, и о том, что доклад по АЗР должен быть завершен в установленное время и будет представлен на рассмотрение двадцатой сессии GE.1 и впоследствии WP.30 и Исполнительному совету МДП (ИСМДП). Рабочая группа также приняла к сведению, что проект Отдела транспорта Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) под названием "Укрепление потенциала развивающихся стран и стран с переходной экономикой в деле облегчения законного пересечения границ, регионального сотрудничества и интеграции" был утвержден Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций в целях его финансирования по линии счета развития Организации Объединенных Наций (ЮНДА). Этот проект имеет целью расширить применение

международных стандартов и самых современных данных и коммуникационных технологий в порядке развития сотрудничества между таможенными органами и системой электронного обмена информацией между таможенными (С2С). WP.30 приняла к сведению возможность взаимодействия между этим проектом и eTIR и просила секретариат подготовить к следующей сессии документ, содержащий более подробную информацию о проекте ЮНДА, а также об условиях финансирования анализа затрат и результатов (ECE/TRANS/WP.30/260, пункты 29 и 30).

2. Настоящий документ представляется только для информации.

## **II. Условия финансирования анализа затрат и результатов eTIR**

3. На своей сорок восьмой сессии Исполнительный совет МДП поручил секретариату во исполнение просьб со стороны Комитета по внутреннему транспорту (КВТ), WP.30 и неофициальной специальной группы экспертов по концептуальным и техническим аспектам компьютеризации процедуры МДМ (GE.1) провести анализ затрат и результатов проекта eTIR (TIRExB/REP/2011/48final, пункт 10). Впоследствии с учетом средств, предусмотренных в статье бюджета ИСМДП на привлечение консультантов, и возложенных на него задач секретариат МДП просил соответствующие службы Отделения Организации Объединенных Наций в Женеве (ЮНОГ) объявить тендер. В соответствии с действующими принципами, правилами и процедурами закупок Организации Объединенных Наций, ЮНОГ направила заявку пяти компаниям с просьбой представить свои предложения. Такие предложения, которые были должным образом проанализированы, представили две компании. Впоследствии контракт был предоставлен участнику тендера, который удовлетворял установленным критериям и предложение которого соответствовало по существу требованиям, изложенным в тендерной документации, и было признано по итогам проведенного анализа в качестве предложения, которое повлечет для Организации Объединенных Наций самые низкие расходы. Сумма предоставленного контракта составляла 27 000 долл. США, что вполне вписывалось в бюджетную смету.

## **III. Обзор проекта "Укрепление потенциала развивающихся стран и стран с переходной экономикой в деле облегчения законного пересечения границ, регионального сотрудничества и интеграции"**

### **A. Справочная информация**

4. Пересечение границ в ходе международных перевозок и торговли всегда представляло собой определенную проблему. Несмотря на произошедшие в последнее время улучшения, международный транспорт до сих пор сталкивается с препятствиями, издержками и трудностями на границах. Проблемы, связанные с пересечением границ, наиболее негативно сказываются на развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, поскольку это серьезно ограничивает доступ этих стран к глобальному рынку и приводит к существенным убыткам для национальной экономики. Конкурентоспособность этих стран подрывается обременительными таможенными и другими процедурами контроля. В общем и

целом факторы, препятствующие упрощению торговли и транспорта, отрицательно сказываются на экономическом росте, региональном сотрудничестве и интеграции.

5. Контрольным органам на границах приходится решать проблемы безопасности, связанные с контрабандой, терроризмом, незаконной торговлей и иммиграцией. С учетом большого объема сегодняшних трансграничных перевозок таможенные органы не в состоянии досматривать каждое транспортное средство или контейнер. В этой связи они вынуждены прибегать к системе управления рисками и выявлять на основе имеющихся данных те грузовые отправки, которые сопряжены с высоким риском. Однако данные, на основе которых проводится этот анализ риска в той или иной стране, могут быть в принципе сфальсифицированы или иметь целью ввести таможенные органы в заблуждение. Зачастую наиболее надежные данные о перевозимых грузах имеются в таможенных местах отправления, в которых начинается транзитная перевозка в соответствии с принятым порядком экспорта. По мере возможности эти данные должны регистрироваться и предоставляться таможенным органам стран транзита и назначения по совместной системе электронного обмена данными (ЭОД) до прибытия грузов. В этой связи наличие предварительной электронной информации о грузах и создание сети обмена данными между таможенными органами были определены Всемирной таможенной организацией в качестве основополагающих компонентов безопасности производственно-сбытовых цепочек на глобальном уровне.

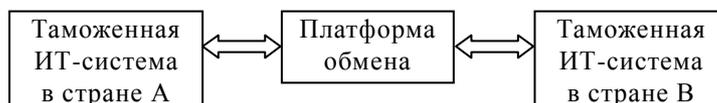
6. Сегодня правовая основа обмена информацией, связанной с международной перевозкой грузов, обеспечивается всего лишь небольшим числом международных конвенций. В их число входит Таможенная конвенция ЕЭК ООН о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП), которая характеризуется самым широким географическим охватом (67 стран в мире). Обмен электронной информацией производится в соответствии с так называемым проектом eTIR, который находится в ведении ЕЭК ООН с 2002 года. Проект eTIR имеет целью произвести полную компьютеризацию процедуры МДП и в перспективе должен заменить таможенные бумажные документы соответствующей системой обмена наборами электронных сообщений. Требования к необходимым электронным системам уже были определены, включая создание централизованной сети обмена информацией между таможенными органами.

7. Предлагаемый проект имеет целью реализовать на основе работы, которая уже проделана в рамках проекта eTIR и его обновленных вариантов, и укрепить потенциал использования универсальной сети обмена информацией между таможенными органами в развивающихся странах и странах с переходной экономикой, которая должна обеспечить надежный обмен информацией, связанный с транзитными перевозками грузов в режиме МДП. Эта сеть будет призвана облегчить в долгосрочном плане обмен информацией между таможенными органами и между предприятиями и таможенными органами на глобальном уровне. Устойчивая работа этой сети будет обеспечиваться за счет минимальных сборов за ее использование. Надежный электронный обмен информацией между таможенными органами приведет к повышению безопасности и сокращению задержек на пограничных переходах.

## В. Цель

8. Укрепление потенциала развивающихся стран и стран с переходной экономикой в области упрощения пересечения границ посредством увеличения обмена надежной электронной информацией между таможенными органами.

### Обмен информацией по принципу С2С через самостоятельную централизованную платформу обмена



## С. Основные виды деятельности

а) Организация первого межрегионального совещания группы экспертов в целях оценки правовых и технических потребностей потенциальных развивающихся стран и стран с переходной экономикой, заинтересованных в обмене электронной информацией между собой и с соседними странами. Будет также проведена работа по оценке и изучению связей с крупнейшими существующими национальными и региональными системами компьютеризации транзитных перевозок. На основе этого исследования, которое будет подготовлено независимым консультантом, группа экспертов определит критерии отбора и назначит не менее пяти стран для участия в эксперименте.

б) Разработка и реализация на практике надежной универсальной платформы электронного обмена данными по принципу С2С с учетом конкретных проблем, с которыми сталкиваются развивающиеся страны и страны с переходной экономикой.

с) Оказание технической помощи национальным экспертам как минимум в пяти странах, участвующих в эксперименте, в подключении национальных или региональных таможенных ИТ-систем (например, автоматизированной системы обработки таможенных данных (АСОТД)) к платформе обмена С2С и проведение пяти технических семинаров по созданию потенциала развивающихся стран и стран с переходной экономикой в целях обеспечения максимальных преимуществ, присущих платформе обмена С2С, в порядке расширения электронного обмена своей таможенной информацией с соседними странами, а также принятия соответствующих международных стандартов в области обмена электронными сообщениями (проектом предусматривается финансирование участия 22 участников каждого семинара).

д) Проведение второго межрегионального совещания группы экспертов и семинара на завершающем этапе проекта в целях содействия электронному обмену таможенной информацией и принятия стандартов на электронные сообщения с особым акцентом на удовлетворение конкретных потребностей развивающихся стран и стран с переходной экономикой, а также представление результатов, полученных в пяти странах, участвующих в эксперименте (проектом предусматривается финансирование участия 50 представителей развивающихся стран и стран с переходной экономикой).