



**СПЕЦИАЛЬНАЯ ПРОГРАММА ООН ДЛЯ ЭКОНОМИК
ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ (СПЕКА)**

**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ФОРУМ СПЕКА 2019 ГОДА
«Взаимосвязанность: Упрощение процедур торговли и
транспорта и устойчивое развитие в субрегионе СПЕКА»**

(Ашгабат, Туркменистан, 20-21 ноября 2019 г.)

**РЕАЛИЗАЦИЯ МЕР ПО УПРОЩЕНИЮ
ПРОЦЕДУР ТОРГОВЛИ В СТРАНАХ СПЕКА**

(КРАТКИЙ АНАЛИТИЧЕСКИЙ ОБЗОР)

**Краткий аналитический обзор для Экономического форума
СПЕКА 2019 года подготовлен на русском языке г-жой
Ларисой КИСЛЯКОВОЙ, консультантом ЕЭК ООН. Мнения,
изложенные в документе, являются точкой зрения автора и не
обязательно отражают позицию ЕЭК ООН.**

Назначение документа	2
Отношение стран-участниц СПЕКА к вопросам упрощения процедур торговли	2
Обзор реализации норм, содержащих меры по упрощению процедур торговли	7
1.1 Прохождение трансграничных процедур.....	7
1.2 Упрощение формальностей на национальном уровне	9
1.3 Доступ к информации.....	9
1.4 Свобода транзита	11
1.5 Создание региональных цепочек поставок.....	13
Обзор выполнения странами СПЕКА международных соглашений в сфере транспорта и транзита	13
Рекомендации по усилению регионального сотрудничества стран СПЕКА в сфере упрощения процедур торговли и транспорта	17

Назначение документа

3 июля 2015 года на IX сессии Проектной Рабочей Группы по Торговле СПЕКА была инициирована разработка проекта Стратегии СПЕКА по упрощению процедур торговли.

Стратегия нацелена на расширение регионального сотрудничества между странами-участницами СПЕКА в области практической реализации мер, направленных на упрощение процедур торговли в регионе.

В ноябре 2019 в Ашхабаде при организационной поддержке ЕЭК ООН планируется проведение Экономического форума СПЕКА, в рамках которого предполагается скоординировать сотрудничество между участниками СПЕКА в обсуждении региональных проблем в сфере упрощения процедур торговли и доработке Стратегии упрощения процедур торговли СПЕКА, а также проработки механизма ее реализации и мониторинга.

В этой связи было инициировано экспресс-исследование о состоянии упрощения процедур торговли в регионе, которое должно обеспечить основы для политического диалога между странами-участницами СПЕКА по проблемам реализации политики упрощения процедур торговли в регионе и усиления регионального сотрудничества в данной сфере.

Настоящий документ содержит результаты проведенной оценки и рекомендации по налаживанию сотрудничества, способствующие упрощению процедур торговли в регионе СПЕКА.

Особое внимание в документе уделяется вопросам содействия развитию региональных цепочек поставок между странами региона СПЕКА через принятие конкретных мер по упрощению процедур торговли и транспорта и выполнения Международных конвенций и рекомендаций ЕЭК ООН в области упрощения процедур торговли.

Настоящий документ акцентирует на основные положения международных норм, касающихся регионального сотрудничества по упрощению процедур торговли и развитию региональных цепочек поставок между странами-участницами СПЕКА.

Отношение стран-участниц СПЕКА к вопросам упрощения процедур торговли

Страны-участницы СПЕКА выражают свою приверженность упрощению процедур торговли. Все страны с различной степенью заинтересованности и уровнем участия реализовывают конвенции и иные правовые акты, образующие международные правовые рамки политики упрощения процедур торговли.

Ключевое место занимают такие правовые акты, как соглашение ВТО об упрощении процедур торговли, пересмотренная Киотская конвенция, Рамочные стандарты безопасности ВТамО, а также иные Международные конвенции и рекомендации ЕЭК ООН и СЕФАКТ ООН в этой области.

Отношение к упрощению процедур торговли характеризуется:

- а. активностью стран СПЕКА в применении рекомендаций ЕЭК ООН и СЕФАКТ ООН относительно использования кодифицированной торговой информации***

Все страны СПЕКА применяют рекомендации ЕЭК ООН и СЕФАКТ ООН по упрощению процедур торговли. Из 43 действующих рекомендаций ЕЭК ООН и СЕФАКТ ООН 13 рекомендаций относительно видов и форм кодифицированной

информации (кодов), применяющейся в сфере международной торговли и транзитных перевозках активно используются всеми странами СПЕКА.¹

Активность стран по использованию стандартизированных данных и документов, в большей степени, связывается с внедрением информационных технологий в процедуры таможенного оформления (все страны используют электронные системы обработки таможенных документов). Современные IT-решения, используемые для создания информационных таможенных систем разрабатываются с применением международных стандартов ИСО, где требуется применение кодов. Некоторые основные стандарты и Рекомендации СЕФАКТ/ООН имеют статус международных стандартов ИСО.

Вместе с тем, следует подчеркнуть, что страны различаются по уровню и стадиям внедрения цифровых технологий в международную торговлю и в таможенное дело. В ряде стран наряду с электронным документом требуется представление бумажных оригиналов.

Фактором ускорения реализации рекомендаций СЕФАКТ/ООН следует считать наличие скоординированности донорской поддержки по созданию и модернизации таможенных систем (UNCTAD, ADB и др.).

b. слабой реализацией рекомендаций ЕЭК ООН и СЕФАКТ/ООН по отдельным процедурам/документам внешней торговли

Рекомендации ЕЭК и СЕФАКТ/ООН кроме вопросов использования кодифицированной информации содержат рекомендации по отдельным вопросам/процедурам внешней торговли. Анализ этих рекомендаций показывает, что их эффективность сдерживается отсутствием/недостаточностью механизма реализации, либо отсутствием на страновом уровне достаточного объема ресурсов (человеческих и технических), необходимого для реализации. Примером может стать недостаточно проработанный механизм реализации «единого окна», создание которого предусматривается группой рекомендаций ЕЭК ООН. Как показывает практика реализации ЕО в странах СПЕКА, концепция ЕО не прошла детальную оценку и оказалась сложной и требующей наличия достаточных аналитических, управленческих и финансовых ресурсов. Другим примером может послужить вопрос о внедрении и признании коммерческого счета-фактуры для использования в международной торговле.

c. активностью стран СПЕКА, из числа членов ВТО в реализации Соглашения ВТО об упрощении процедур торговли

Страны - члены ВТО (Афганистан, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан) с 2017 года реализовывают взятые обязательства по Соглашению ВТО об упрощении процедур торговли, которое включает многие ранее принятые рекомендации ЕЭК ООН.

Соглашение усиливает ранее рекомендуемые меры по упрощению процедур торговли, обязуя страны в определенный срок принять меры по реализации. Для многих стран – это явилось толчком к реформам. Вместе с тем, в данном вопросе страны также отличаются уровнем подготовки к реализации Соглашения.

Соглашение предусматривает обязательства развитых стран оказывать содействие развивающимся странам-членам и наименее развитым странам членам в

¹ Рекомендация №.1 «Формуляр-образец ООН для внешнеторговых документов», Рекомендация №.3 «Коды для представления названий стран», Рекомендация №5 ЕЭК ООН «Сокращения ИНКОТЕРМС», Рекомендация №. 7 «Представление в цифровой форме дат, времени и периодов», Рекомендация №. 9 «Алфавитный код для обозначения валют», Рекомендация 16 «ЛОКОД ООН: Коды для торговых и транспортных пунктов», Рекомендация №. 19 «Коды видов транспорта», Рекомендация №. 20 «Коды для ед. Измерения, используемых в международной торговле» и т.д.

применении этого Соглашения. Особая роль отводится согласованию помощи в реализации упрощения процедур торговли международным институтам, что усиливает участие СПЕКА как региональной программы в согласовании нужд региона. На сегодняшний день, в странах осуществляется работа на национальном уровне по категоризации обязательств без учета региональных нужд.

Важной частью Соглашения является формирование институциональных основ для реализации Соглашения – формирование НКУПТ и активизация частного сектора.

Все страны (Афганистан, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан) сформировали институты поддержки реализации Соглашения, т.е. создали межведомственные, консультативно-совещательные комитеты по упрощению процедур торговли, предусмотренные Соглашением и нацеленные на согласование мер по упрощению процедур торговли.

В состав Комитетов входят все регулятивные ведомства по контролю за внешней торговлей. Комитеты обеспечивают межведомственное взаимодействие соответствующих министерств и ведомств, предприятий и организаций в вопросах упрощения внешнеторговых процедур.

Динамика активности созданных комитетов отличается в странах СПЕКА как количеством проведенных заседаний, так и количеством согласованных реформ, имеющих отношение к УПТ. В целом работа Комитетов в странах СПЕКА характеризуется слабой координацией вопросов упрощения процедур торговли, особенно вопросов, касающихся прохождения процедур на границе. Работа НКУПТ осложняется достижением консенсуса между контролирующими ведомствами, у которых зачастую диаметрально противоположные взгляды на упрощение процедур торговли.

Что касается сотрудничества Комитетов на многостороннем уровне, анализ показал, что в правовых рамках деятельности Комитетов эти вопросы не урегулированы. Вместе с тем, в рамках международных проектов, в частности Программы по упрощению процедур торговли IZ, которая работает в Регионе ЦА проводились встречи национальных Комитетов. В начале 2019 года, на одной из таких встреч была заслушана информация национальных Комитетов Казахстана, Кыргызстана и Таджикистана по категоризации обязательств стран. На встрече приняли участие представители Узбекистана (в роли наблюдателей). В ходе встречи были выделены приоритетные для всего региона направления – это вопросы транзита, доступа к информации и трансграничных процедур.

По итогам встречи была достигнута договоренность о продолжении такого рода встреч для координации деятельности по упрощению процедур торговли на региональном уровне. Было предложено организовать встречу на уровне заместителей председателей Комитетов. Практика показывает, что этот формат работы необходим для регионального сотрудничества, но он нуждается в финансовой поддержке и политической заинтересованности стран работать в данном формате.

В работе Комитетов важное место отводится частному сектору. Страны СПЕКА обеспечили участие частного сектора в работе НКУПТ, но степень вовлечения Ассоциаций, общественных организаций в сфере внешней торговли либо отдельных компаний различается от страны к стране (см. Вставку 1). Государственно-частный диалог по выявлению проблем и нахождению решений для упрощения процедур торговли является ключевой функцией комитетов и на это необходимо обращать внимание.

Вставка 1.

Афганистан

Торгово-промышленная палата Афганистана представляет частный сектор в Комитете (1:18). Всего 18 членов. При этом, ТПП Афганистана выступает от имени своих членов- большая часть бизнес сообщества Афганистана. Комитет возглавляется Министром экономики.

Казахстан

Комитет сформирован над председательством 1-го Вице Премьер-Министра, члены комитета – Вице-министры, а также Зам. Председателя НПП «Атамекен», представляющая интересы частного сектора.

Приказом Министра Национальной экономики Казахстана при комитете на техническом уровне сформирована межведомственная рабочая группа по координации реализации СУПТ (куда частный сектор не входит).

Кыргызстан

Заместитель Председателя Комитета – представлен от частного сектора. Членство установлено на паритетной основе (13:13)

Таджикистан

В комитете членство от частного сектора установлено на паритетной основе (12:12)

Почти во всех странах СПЕКА, которые участвуют в СУПТ, созданы рабочие группы при НКУПТ, где частному сектору также отводится первостепенная роль.

Вместе с тем, проведенный анализ с учетом различных экспертных оценок, проводимых в странах, показал, что эффективность деятельности комитетов в странах сдерживается отсутствием устойчивой «культуры ГЧД», так как для всех стран СПЕКА это новый инструмент сотрудничества, который внедряется в систему управления.

Соглашение УПТ дало толчок к формированию институтов диалога и партнерских отношений между государственным и частным секторами в вопросах упрощения процедур, как это предусмотрено и Рекомендацией No 4 ЕЭК ООН по национальным органам упрощения процедур торговли, и Рекомендацией No 40 ЕЭК ООН по механизмам консультаций по упрощению процедур торговли. Однако, эффективность Соглашения УПТ выражается в наличии обязательных норм для стран в отличии от Рекомендаций ЕЭК ООН.

d. деятельностью стран, не являющихся членами ВТО (Азербайджан, Туркменистан и Узбекистан) в реализации упрощения процедур торговли

Страны, не являющиеся членами ВТО (Азербайджан, Туркменистан и Узбекистан)² продвигают свои интересы в сфере упрощения процедур торговли в рамках других Соглашений и рекомендаций. В частности:

Азербайджан

Страна активно продвигает политику упрощения процедур торговли, реализуя рекомендации ВТО по упрощению таможенных процедур, которые являются ключевыми требованиями как Соглашения ВТО об упрощении процедур торговли, так и рекомендаций ЕЭК ООН.

² Страны ведут переговоры по вступлению: Азербайджан подал заявку на вступление в ВТО

Среди мер, влияющих на упрощение процедур пересечения границ выделяется Проект «применения безбумажных технологий в таможенных органах», который позволил полностью автоматизировать процедуры от пересечения границы до таможенного оформления и контроля. В частности, наряду с процедурой электронного декларирования (включающие электронную выдачу разрешений; электронную оплату и учет таможенных пошлин, налогов и сборов; электронную регистрацию таможенных правонарушений и управление рисками) внедрены процедуры электронного контроля цепочки доставки товаров и транспортных средств до места назначения, налажен обмен информацией с другими контролирующими агентствами (реализован собственный подход в вопросах межведомственной координации, содержащий основные принципы концепции «единого окна» и «одной остановки»), а также трансграничный обмен информацией с соседними странами (обмен осуществляется с Россией и странами ГУАМ).

Проведенные реформы положительно повлияли на увеличение пропускной способности КПП на государственной границе Азербайджана. Кроме того, реализован проект «Измерение времени на границе» (TRS) на всех таможенных пограничных пунктах республики на основе методологии ВтамО, что позволило на постоянной основе вести мониторинг времени выпуска и пересечения границы товаров и транспортных средств, а также выявлять существующие проблемы в бизнес-процессах. Реализована концепция «зеленого коридора» для экспортируемых товаров, предусматривающая повышение ответственности трейдеров и использования системы управления рисками. Нужно отметить, что Азербайджан принял Рамочные стандарты безопасности ВтамО.

Узбекистан

Узбекистан за последние 3 года провел масштабные реформы, направленные на обеспечение дальнейшего роста и улучшение инвестиционного климата. Особое место в реформах отводится вопросам улучшения налоговой и таможенной систем. Создана межведомственная рабочая группа, разработан Меморандум о режиме внешней торговли и направлен в Секретариат ВТО на рассмотрение. Проведен анализ соответствия национальных нормативно-правовых актов нормам Соглашения об упрощении процедур торговли.

Одним из главных и наиболее решительных шагов в экономической политике страны стало введение в 2017 году конвертируемости сума, что позволило снять один из основных барьеров для международной торговли.

Ряд активных шагов был предпринят по пересмотру ставок импортных таможенных пошлин и акцизных налогов по широкому перечню товаров (с 1 января 2019 года почти на 70% товарной номенклатуры). Были приняты программы по упрощению таможенных процедур, в том числе отмена требования о постановке на учет в органах Государственной таможенной службы экспортных контрактов, введение института уполномоченных экономических операторов и внедрение системы управления рисками. По состоянию на сегодняшний день, контроль с использованием системы управления рисками и зеленый коридор запущены в аэропортах.

Туркменистан

Вопрос упрощения стоит на повестке дня, но его практическое исполнение находится на уровне проведения ознакомительных семинаров, проведения оценок и изучения преимуществ и опыта других стран. Туркменистан применяет Конвенцию МДП, таким образом предоставляя площадку для транзита отечественных и международных грузов. Туркменистан реализует проект по внедрению программы АСИКУДА для электронной обработки таможенных данных и создания «Единого окна».

Обзор реализации норм, содержащих меры по упрощению процедур торговли

1.1 Прохождение трансграничных процедур

Из общего перечня направлений упрощения процедур торговли в аспекте регионального сотрудничества первостепенное значение для стран-участниц СПЕКА, через которые проходят важные транзитные коридоры мировых торговых центров – «Китай-Европа» имеют вопросы прохождения трансграничных процедур (как временные, так и документальные формальности).

Актуальность рассмотрения данных вопросов связана с тем, что ситуация с прохождением границы в большинстве стран-участниц СПЕКА остается пока сложной, несмотря на интеграционные процессы в регионе ЦА и продвижения реформ отдельными странами. Об этом свидетельствуют данные проведенного в 2017 году со стороны частного сектора (СПКТ³) при поддержке IZ мониторинга затрат времени и документов при экспорте из Таджикистан в Россию, транзитом через Кыргызстан, Узбекистан и Казахстан.

Результаты мониторинга показали, что по пути следования автотранспортное средство подвергалось несанкционированным остановкам: во время следования по территории Кыргызстана 18 раз по требованию ГАИ, что составило 50% от общих задержек в пути, 27% остановок приходилось на весовой контроль. По территории Казахстан по требованию ГАИ было 17 остановок и соответственно в Таджикистане - 12 остановок (где расстояние в разы меньше, чем в Казахстане).

Низкая пропускная способность и, следовательно, очереди наблюдались на КПП между Кыргызстаном и Казахстаном. В Казахстане были необоснованные проверки страховых полисов на трассе по маршруту следования (100 USD штраф), в Таджикистане и Кыргызстане наблюдался несогласованный весовой контроль, где, наряду со взвешиванием, на КПП, груз неоднократно взвешивается по пути следования. 100% фитосанитарный контроль (не признаются испытания по фитосанитарным нормам) осуществлялся на границе между Кыргызстаном и Казахстаном, где также присутствуют несанкционированные «посредники».

В целом, участники хронометража отмечают существование следующих проблем: – пропускная способность и администрирование пунктов пропуска; – наличие неформальных платежей (экспортеры зачастую не могут различить «формальные» и «неформальные платежи»).

Эти данные находят свое подтверждение в проведенных ИМЭК АБР исследованиях. Среднее время пересечения границ в Регионе ЦАРЭС (11 стран), куда входят 7 стран СПЕКА, по данным ИМЭК составляет 12 часов в 2018 году. Исследование показывает динамику увеличения временных затрат на границе по сравнению с предыдущими годами (6 часов в 2010 г.).

Другим источником данных о проблемах прохождения трансграничных процедур стала электронная неформальная сеть по обмену данными, сформированная в мессенджере «WhatsApp» в рамках деятельности Партнерства по транспорту и логистике в Центральной Азии, куда входят отраслевые ассоциации стран ЦА и отдельные транспортные компании, и где в режиме онлайн сообщается об очередях на КПП, коррупционных действиях и прочих возникающих проблемах (в частности, также подтверждаются вышеперечисленные проблемы).

В ряде стран СПЕКА при поддержке международных проектов проводилась оценка времени выпуска товаров согласно методологии ВТамО, результаты которых также требуют совершенствования трансграничных процедур. В частности, результаты проведенных в Кыргызстане и Таджикистане ИВВ показывают, что каждое ведомство на границе проводит собственный процесс регистрации, существует требование к сопровождениям между КПП и терминалами.

Наблюдается почти 100% досмотр импортируемых грузов независимо от нормативно существующих систем управления рисками и процедур присвоения статуса «добросовестных участников ВЭД» (УЭО в ряде стран).

Вставка 2.

Результаты ИВВ

Кыргызстан:

- в Кыргызстане досмотр с книжками МДП 7 часов 46 мин., без - 4 часа 58 мин.,
- Среднее время выпуска импорта на КПП – 5ч.18 мин., на терминале – 19ч.24 мин. **Всего импорт 24ч**

Таджикистан – КПП досмотр 6ч. 13 мин., на терминале 15 ч. 52 мин. **Всего импорт 22ч.**

Одним из негативных факторов, влияющих на сложность процедур контроля на границе в регионе является непостоянный мониторинг границ со стороны уполномоченных органов, исключением является только Азербайджан, где мониторинг и контроль перемещения транспортных средств осуществляется в рамках созданной электронной таможенной системы и результаты интегрированы в систему принятия решений. В рамках СПЕКА целесообразно распространить данный опыт как с технической стороны, так и с управленческой точки зрения. В странах, где проводился мониторинг границ при поддержке международных институтов, их результаты не повлияли на изменение ситуации (Таджикистан, Кыргызстан).

Нахождение трансграничных процедур в большинстве стран СПЕКА сильное влияние оказывают системные вопросы управления на границе в комплексе с существующими глобальными рисками распространения терроризма и наркотиков на внешних границах стран-участниц СПЕКА. Зачастую, страны, в случае обнаружения рисков применяют наиболее легкое управленческое решение – проводят полный досмотр всех грузов и пассажиров, пересекающих границу взамен использования новых управленческих решений, с тем чтобы не повлиять на объем грузопотока: полноценное использование системы управления рисками и организации совместных действий, используя возможности двухсторонних соглашений о взаимопомощи в таможенных и пограничных делах и т.д.

Наряду с системными вопросами управления на национальных границах вопросы прохождения трансграничных процедур в большинстве стран СПЕКА сдерживаются технической и операционной несовместимостью национальных систем электронного обмена данными. Проекты по автоматизации таможенных процедур, реализуемых в странах СПЕКА не содержат требований по обмену данными между странами. Во многих странах СПЕКА, таможенным и пограничным органам не хватает ИТ навыков для реализации трансграничных проектов. В регионе реализуются единичные пилотные проекты по обмену данными между странами, но пока эти проекты не имеют устойчивости (Таджикистан-Афганистан).

Нахождение транграничных процедур в регионе СПЕКА и, в целом, на развитие регионального сотрудничества между странами СПЕКА влияет их направленность на разные региональные объединения, имеющие собственную политику (ГУАМ, ЕАЭС, СНГ, ШОС и т.д.).

1.2 Упрощение формальностей на национальном уровне

Ключевым принципом реформ, направленных на упрощение процедур торговли, является уменьшение и гармонизация требований к данным и документации.

В этом аспекте ключевое место отводится «единому окну». Система ЕО, за исключением Азербайджана не функционирует в полном объеме в остальных странах СПЕКА.

Проекты ЕО, реализуемые за счет средств финансовых институтов (АБР) в Кыргызстане и Таджикистане не получили развития в установленные сроки и сроки реализации со стороны исполнителей проектов были продлены. В Таджикистане запущен пилотный проект с участием основных контролирующих ведомств. Одна из сложностей реализации ЕО это отсутствие реформ на предварительном этапе по налаживанию упрощенных бизнес-процессов и гармонизации данных. Также свое влияние оказало отсутствие реальной политической воли, что привело к превалированию ведомственных интересов.

Определенные попытки делаются в Узбекистане по формированию ЕО: налажены упрощенные процедуры для экспорта.

В целом, практика реализации ЕО в регионе показывает, что отдельные процедуры внедряются более успешно, чем система «единого окна», которая требует высокого уровня сотрудничества и интеграции.

На региональном уровне, несмотря на реализацию единой модели данных ВтаМО при формировании таможенных электронных систем, работа между странами по гармонизации форматов других документов, связанных с внешней торговлей не проводится (электронный инвойс, контракты и т.д.), что также связано с проблемами обмена и признания данных между странами.

1.3 Доступ к информации

Доступ к информации о действующей нормативно-правовой базе и регламентах является важнейшей предпосылкой для создания прозрачных и предсказуемых условий ведения международной торговли.

Информация, относящаяся к требованиям и процедурам таможенного оформления экспорта, импорта и транзита, должна опубликовываться в свободной от дискриминации и легкодоступной форме, что предусматривается Соглашением об УПТ. Важность публикации торговой информации подчеркивается в других международных соглашениях, в частности в Пересмотренной Киотской конвенции, которая ратифицирована некоторыми странами СПЕКА.

Действующее законодательство стран СПЕКА гарантирует право на доступ к информации. В большинстве стран СПЕКА информация о законодательных и нормативных актах, связанных с формальностями в области импорта и экспорта, процедур и ограничений, а также таможенных тарифах, сборах и платежах размещена на электронных ресурсах (веб-сайтах) ответственных за конкретный аспект регулирования торговли государственных органов. Зачастую – это ресурсы таможенных органов.

Вместе с тем, в странах СПЕКА, где реализуются проекты ЕО (как отдельные проекты) формируются электронные информационные платформы (Кыргызстан, Таджикистан). В частности, в Таджикистане при поддержке международных организаций торговая информация объединена на одном ресурсе (trade portal-<https://tajtrade.tj>), который по формату удобен для пользователя. Однако, портал, за исключением информации по отдельным процедурам экспорта и импорта, не содержит другой полезной информации.

В Узбекистане также ведется работа над созданием подобного рода торгового портала. Особый интерес трейдеров проявляется к информационному portalу Узбекистана www.my.gov.uz.

В Казахстане разработано множество информационных ресурсов, кроме сайтов госорганов функционируют также порталы, содержащие данные касающиеся производства, экспорта/импорта, сферы деятельности компаний. Интегрированного информационного ресурса, в том числе по процедурам, нет. Наиболее чаще упоминаются следующие сайты: www.kazdata.kz; <http://adilet.zan.kz/rus>. В Казахстане также запущен проект, в рамках которого, на базе Единого контакт-центра, 1414 консультации предоставляются не только по вопросам оказания государственных услуг, но и по наиболее актуальным вопросам торговли.

В целом, как показывает практика, веб информационные ресурсы в странах СПЕКА часто являются неполными, или их содержание не может охватить весь спектр информации, которую участнику ВЭД необходимо получить для обеспечения выполнения требований импорта, экспорта или транзита. Сложность возникает в получении актуальной информации на языках, доступных для всех стран СПЕКА, особенно в Азербайджане.

Проблемой является наличие множества несвязанных друг с другом информационных ресурсов, что осложняет трейдерам поиск информации. Торговые порталы, созданные в ряде стран СПЕКА, должны не только содержать пошаговое руководство по процедурам внешней торговли, но также предоставлять полный перечень информации, связанной с внешней торговлей, с учетом требований других стран и потенциальных рынков (хотя бы в рамках региона) в стандартном и доступном для трейдеров формате.

В регионе были предприняты попытки создания региональных порталов. Примером может служить информационный портал Ассоциаций таможенных брокеров Центрально-Азиатского региона (<https://asian-cba.com>), который создан при поддержке IZ с участием Ассоциаций Таможенных брокеров Казахстана, Кыргызстана, Таджикистана и Узбекистана. Однако, данная платформа также остается неэффективной. Прослеживается слабая вовлеченность представителей сектора отдельных стран (Ассоциации таможенных брокеров Таджикистана по предоставлению информации). Попытки сформировать информационные ресурсы прослеживаются в деятельности Транспортного Партнерства по транспорту и логистике в ЦА. Однако, в регионе еще не проработан вопрос об устойчивости таких площадок.

В целом, выводы проведенного настоящего анализа показывают, что в регионе существует сложность с доступом к информации, что подтверждается данными ОЭСР.

По сравнению с лучшей мировой практикой (показатель 1,571) из стран региона лучший показатель в Азербайджане (1,476), наихудший показатель в Таджикистане

(0,286). В других странах СПЕКА показатели следующие: Казахстан – 0,75, Кыргызстан – 1,095, Узбекистан – 0,6.

1.4 Свобода транзита

Сущность «свободы транзита» всеми международными нормами определяется как право перевезти товары транзитом через территорию третьей страны и обязательство третьих стран разрешить такой транзит.

Вопросы «свободы транзита» находятся в приоритетном рассмотрении Правительств всех стран СПЕКА. Все страны СПЕКА имеют схожие задачи по формированию единых «правил игры», но, к сожалению, формирование согласованных правил сдерживается самостоятельностью национальных транзитных политик стран СПЕКА. Это прежде всего проявляется в :

- расхождении применения стандартов максимальной массы и осевой нагрузки для большегрузных автомобилей;
- в официальных процедурах и правилах въезда в страну и пересечения ее территории;
- отсутствии актуальной и легкодоступной информации, касающейся изменений в правилах перевозок, тарифов и временных запретов на провоз определенных товаров;
- низкой степени упорядоченности и согласованности сборов с автотранспортных средств;
- отсутствии законодательно-закрепленных нормативов времени на прохождение каждого вида контроля при пересечении границ, что на практике приводит к длительным простоям транспортных средств;
- использовании не в полной мере процедур ускоренного пропуска автотранспортных средств по системе МДП;
- остановках транспортных средств в пути с нередкими случаями принудительного вскрытия и досмотра опечатанных транзитных транспортных средств и грузов;
- отсутствии региональной системы страхования ответственности владельцев транспортных средств и требовании обязательного страхования в национальных страховых организациях.

Транзит попадает под действие многих двусторонних, региональных и международных соглашений, которые напрямую относятся к транзиту или касаются регулирования транзита как части более широких торговых соглашений.

Охват этих соглашений различается и включает такие аспекты, как обмен информацией, стандартизацию правовых требований и системы гарантий, создание общего контроля и так далее. Двусторонние, региональные и международные соглашения не являются взаимоисключающими. Несмотря на то, что страны СПЕКА являются подписантами этих соглашений, в частности Конвенции МДП, регламентирующей свободу транзита, Соглашения ВТО об упрощении процедур торговли (Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Афганистан) в вопросах транзита продолжают опираться на двусторонние межправительственные соглашения о международном автомобильном сообщении.

Двусторонние соглашения о МАП

Анализируя систему двусторонних соглашений, необходимо отметить, что на начальном этапе формирования рынка международных автомобильных перевозок в транзитных государствах эти соглашения сыграли свою положительную роль, создав правовые рамки для работы перевозчиков. Однако в условиях развития перевозок на длинные расстояния транзитом по территории многих государств двусторонняя система все больше демонстрирует свои недостатки, связанные с многочисленными ограничениями доступа на рынок, наличием «серых зон» регулирования (выдача разрешения в/из третьих стран на определенную плату; не транспарентная система выдачи разрешений – крупные компании перепродают МПС).

На свободу транзита в странах СПЕКА продолжают влиять политические аспекты, когда пропускные пункты используются в качестве инструмента политического или экономического давления.

Что касается транзита через ИРА, то здесь ситуация значительно отличается от других стран СПЕКА: отсутствуют нормы, регламентирующие транзит; в действующих двусторонних соглашениях в области автомобильных перевозок не урегулированы вопросы транзита и разрешительной системы (грузы перегружаются на погранпереходах с Таджикистаном и Узбекистаном); безопасность перевозок.

В настоящее время 4 страны СПЕКА являются практическими участниками транзита (Казахстан, Узбекистан, Туркменистан и Азербайджан), через которые осуществляется транзит как самих стран СПЕКА так и в третьи и из третьих стран. В Таджикистане же и Кыргызстане, в виду их географического расположения, где транзитные грузы в основном следуют с внешней границы региона СПЕКА из КНР в ИРА наблюдается резкое снижение транзита (в РТ до 16%, в КР до 4%), одной из причин является статус погранперехода “Карамык”, высокая стоимость неформальных платежей.

В странах СПЕКА не существует специального зеленого коридора для транзита на пунктах пересечения границ, транзитные грузы проходят те же процедуры, что и экспортные/импортные.

В условиях многих стран СПЕКА препятствия для транзита связаны с двумя основными вопросами, а именно с транзитными гарантиями, которые большинство стран требуют для пропуска товаров через свою территорию без уплаты пошлин и налогов, и с трансграничной передачей данных о транзитных операциях. С этими двумя вопросами сопряжены многие задержки и непомерно высокие расходы на транзит.

В целях содействия обеспечению бесперебойной связи между странами, участвующими в транзитных операциях, в частности, между не имеющими выхода к морю развивающимися странами и странами транзита, согласно Соглашению об УПТ в Республике Таджикистан, Кыргызской Республике и Республике Казахстан назначены национальные координаторы транзита, это таможенные органы, которым должны адресоваться все запросы и предложения от других участников, касающиеся эффективного функционирования транзитных операций. Однако, роль таких координаторов не определена в СУПТ и, на сегодняшний день, отсутствует действенный механизм взаимодействия для обеспечения координации.

1.5 Создание региональных цепочек поставок

Наряду с проблемами прохождения границ в аспекте транзита, важно также обратить внимание на имеющийся потенциал региональной торговли между странами-участницами СПЕКА, который, по оценкам экспертов, используется не в полной мере. Объем региональной торговли стран ЦА очень низкий и составляет около 10%.

Важное место в развитии региональной торговли отводится сотрудничеству компаний, образующих региональную цепочку добавленной стоимости.

В регионе СПЕКА ограничений на сотрудничество не существует. Таможенные процедуры предусматривают процедуры «обработки на/вне таможенной территории», которая также должна содействовать формированию бизнес взаимодействий.

Однако, в странах СПЕКА на практике данный инструмент предусматривается на двухсторонней основе, что не отвечает потребностям региональной торговли.

По информации экспертов таможенных служб, сложность в определении критериев «достаточной переработки» не позволяет в полной мере использовать предусмотренные инструменты в развитии процедуры «обработка на таможенной территории» в интересах региональной торговли.

Обзор выполнения странами СПЕКА международных соглашений в сфере транспорта и транзита

Страны-участницы СПЕКА, которые входят в перечень стран, не имеющих выхода к морю, уделяют огромное значение вопросам улучшения инфраструктуры автомобильных перевозок (строительство и реконструкция автодорог, обновление подвижного состава и т.д.).

Международная практика в сфере автомобильных перевозок свидетельствует, что главным драйвером происходящих качественных изменений в сфере автоперевозок является внедрение на автомобильном транспорте единых стандартов, правил и технологий, которые зафиксированы в многосторонних соглашениях и конвенциях.

Страны СПЕКА являются подписантами десятка международных конвенций и соглашений в области транспорта и транзита. Страны, заключая международные договоры, исходят из принципов, закрепленных в Венской конвенции о праве международных договоров от 1969 года, согласно которой каждый действующий договор обязателен для его участников и должен ими добросовестно выполняться. В законодательстве многих стран предусмотрено верховенство норм международного права над нормами внутреннего законодательства.

Однако, как показывает практика, одного факта присоединения к соглашениям и конвенциям и признания недостаточно. Самым важным шагом является практическое приведение нормативной базы в соответствие с требованиями этих конвенций.

В 2016 году по инициативе частного сектора в странах ЦА (Казахстане, Кыргызстане и Таджикистане) был проведен анализ реализации международных конвенций и соглашений, который показал, что несмотря на участие стран СПЕКА во множестве международных соглашений и союзов, касающихся транспортных вопросов, далеко не все соглашения исполняются и соблюдаются. Некоторые уже устарели, одновременное применение других порождает коллизии. Отсутствует надежный механизм контроля за исполнением условий и требований международных соглашений и конвенций.

Наряду с законодательными аспектами, для должной реализации конвенций сдерживающим фактором является недостаточность технических и человеческих ресурсов.

Другим аспектом неактивности тех или иных конвенций отмечается отсутствие в таких конвенциях механизма реализации.

Детализация проблемных вопросов по реализации конвенций представлена ниже.

- *Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (конвенция МДП), 1975*

Конвенция МДП - одна из самых успешных международных конвенций в области транспорта. Все страны СПЕКА присоединились к конвенции, во всех странах определены национальные гарантийные объединения. На международном уровне действует координационный орган – МСАТ. Вся это система представляет собой хорошо сбалансированный работающий механизм.

Система МДП по своей сущности сокращает время пересечения границ при сохранении высокой эффективности и надежного уровня контроля, обеспечивая экономию транспортных расходов. Однако, на практике таможенные органы стран участников СПЕКА (государства транзита) в большинстве случаев предъявляют к перевозимым грузам требования в соответствии с национальным законодательством. Эти требования на практике отличаются друг от друга и, зачастую, предполагают досмотр грузов и транспортных средств. В ряде случаев, предъявляются требования обеспечения уплаты таможенных платежей (гарантия, залог, депозит и т. п.) для покрытия возможного бюджетного ущерба в случае нарушения правил перевозки транзитных грузов. Подобные меры, применяемые в каждом государстве транзита, ведут к значительным расходам для перевозчиков, задержкам и простоям транспортных средств.

Система МДП была создана с целью упрощения перевозки грузов при защите уплаты таможенных платежей, на практике же, во многих странах управление системой было полностью «коммерциализовано», что осложнило доступ перевозчиков к ней. Нескоординированность действий при реализации МДП проявляется, прежде всего:

- в отсутствии на погранпереходах «зеленой полосы» для грузовиков следующих по процедуре МДП, что ставит владельцев книжек МДП в общий ряд прохождения процедур на границе.
- в проведении физического досмотра АТС в государствах транзита, без использования оценки рисков.
- высокая стоимость книжек МДП и ограниченный доступ к системе отдельных перевозчиков.

В большинстве стран СПЕКА Конвенция реализуется в полном объеме. В ИРА же Конвенция получила «второе рождение», но, к сожалению, со странами СПЕКА практически не реализуется, например, с Таджикистаном не урегулированы вопросы обмена разрешительными бланками, вопросы транзита (грузы перегружаются на АТС сопредельных стран), такая же ситуация и с другими странами.

Наблюдается медленное внедрение новых электронных продуктов МСАТ, таких как TIR EPD – предварительное электронное декларирование, TIR + дополнительная гарантия, eTIR – электронная книжка МДП, iTIR – внутренний карнет, что связано в определенной степени с отсутствием финансовых и технических ресурсов.

- *Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС), 1970*

Торговля скоропортящимися товарами в регионе СПЕКА является одним из основных составляющих внешнеторгового оборота, существенная часть населения в странах СПЕКА занимаются сельским хозяйством и прослеживается ежегодный рост экспорта сельхозпродукцией. При этом, наблюдается снижение качества ее транспортировки, несоблюдение температурного режима приводит к порче продукции и высоким финансовым издержкам для экспортеров.

В регионе есть спрос на создание и развитие центров по сертификации транспортных единиц и специального оборудования, используемых при перевозке скоропортящихся грузов в рамках Конвенции СПС, которая нацелена на улучшение и гармонизацию юридической базы, технических стандартов, систем сертификации и лицензирования в сфере транспортировки скоропортящихся продуктов на региональном и национальном уровнях.

Проектом Европейского союза (ЕС) «Развитие центров сертификации оборудования для перевозки скоропортящихся продуктов в Центральной Азии», начиная с 2007 года, было предусмотрено открыть и оборудовать четыре экспертные лаборатории в Центральной Азии для сертификации автотранспортных средств, осуществить обзор национального законодательства и ситуации на рынке скоропортящихся товаров, а также заложить основы для более тесного международного и регионального сотрудничества в этой сфере. В Казахстане и Узбекистане в рамках проекта были открыты экспертные лаборатории для сертификации транспортных средств, в Таджикистане и Кыргызстане лаборатории так и не заработали.

Однако, если рассматривать все страны СПЕКА, то еще не все страны присоединились к данному Соглашению (Афганистан, Туркменистан).

Наряду с техническими вопросами (не хватка количества современных рефрижераторов, отсутствие ремонтных мастерских для рефрижераторов, отсутствие лабораторий по допуску АТС к перевозке скоропортящейся пищевой продукции) сдерживающим фактором является отсутствие между странами СПЕКА налаженных скоординированных процедур на границе при пересечении СПС грузов.

Отсутствие всеобщего единого органа, отвечающего за применение СПС также негативно влияет на региональную торговлю.

Как показывает практика, Конвенция СПС является сложной в применении и выходит за рамки возможностей стран СПЕКА. Если конвенция СПС будет применяться обрывочно, а не скоординированным в региональном масштабе способом, то вполне возможно она станет препятствием для торговли.

- *Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ), 1957*

В настоящее время во многих странах СПЕКА, кроме Афганистана (ИРА не является подписантом данного Соглашения) существует внутреннее законодательство и регламентирована перевозка опасных грузов.

В некоторых странах, таких как Кыргызстан и Таджикистан существует некая коллизия при реализации Соглашения. В связи с жарким климатом, в странах вводится температурный режим, который предусматривает перевозку грузов в ночное время суток, в то время как согласно ДОПОГ перевозка опасных грузов в ночное время запрещена. Кроме того, в Таджикистане не определен уполномоченный орган по выдаче сертификата к перевозке ДОПОГ, по проведению обучения для перевозчиков и по допуску к перевозке ДОПОГ.

В Республике Узбекистан существует компания по перевозке ДОПОГ, но она работает только внутри страны и не имеет лицензии на международные перевозки. Груз перевозится только ж/д транспортом и, соответственно, очередь на перевозку очень большая.

- *Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), 1970*

Данное соглашение также имеет большое значение для стран СПЕКА, которые изменяют географию своего экспорта и развивают международные автомобильные перевозки, в которых применение тахографов обязательная норма для каждого международного перевозчика.

Из стран СПЕКА только Афганистан и Кыргызстан не присоединились к данному Соглашению. В Казахстане, Узбекистане, Азербайджане и Туркменистане существуют мастерские по установке тахографов и производству карт водителей для тахографов. В Таджикистане же нет подобных мастерских, и водители не имеют возможности осуществлять перевозки согласно существующим нормам при пересечении границ ЕАЭС, ЕС и других стран. Приобрести же карты в других странах запрещается нормами Соглашения, в связи с чем перевозчики из Таджикистана вынуждены платить штрафы за несоблюдение режимов труда и отдыха.

- *Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах, 1982*

На сегодняшний день, все страны СПЕКА, за исключением ИРА, являются подписантами Конвенции, которая предлагает рекомендации об основных принципах согласования процедур пересечения границ между смежными странами и соседними пограничными пунктами.

Сегодня среди стран СПЕКА имеет место отсутствие сотрудничества и координации как между различными национальными службами пограничного контроля, так и в вопросе согласования процедур пересечения границ в смежных пограничных пунктах, что порождает огромные очереди на границах и приводит к увеличению времени ожидания.

Страны СПЕКА проводят определенную работу по сокращению числа требований в отношении формальностей, уменьшению числа и продолжительности проверок всех типов, но данная работа проводится не скоординировано и в результате не достигаются цели на региональном уровне.

Многие страны, например Азербайджан, достигли лучшего результата по упрощению таможенных процедур, времени прохождения границы, но, к сожалению, не со странами СПЕКА, а страны СПЕКА не всегда используют наилучшую практику и существующий опыт.

К сожалению, на национальном уровне в странах СПЕКА Конвенция нашла практическое применение только в вопросах реализации - одной остановки на границе.

В регионе отсутствуют интегрированные информационные системы, позволяющие заблаговременно доводить информацию о грузах и транспортных средствах на всем пути следования. Таможенные органы используют информационные системы, которые отличаются друг от друга. В регионе сдерживающим фактором является отсутствие гармонизации в системах весового контроля в транзитных странах, фрагментарное действие весового сертификата (полный путь транспортных средств весовым сертификатом не покрывается). Не гармонизированы сборы за превышение веса и габаритов.

Использование практики общего досмотра грузов не практикуется в странах СПЕКА, несмотря на подписанные межведомственные соглашения. На законодательном уровне каждой страны действие международных норм превалирует над национальными, но на практическом уровне эти нормы не соблюдаются, так как они либо не были формализованы в процедуры, либо органы на местах (сотрудники) не информированы должным образом (рядовой пограничник, таможенный инспектор или сотрудник транспортной инспекции доверяет приказам его непосредственного начальника).

Рекомендации по усилению регионального сотрудничества стран СПЕКА в сфере упрощения процедур торговли и транспорта

а) Совершенствование структуры сотрудничества

1.1 Придание СПЕКА статуса региональной структуры в системе упрощения процедур торговли и транспорта.

Анализ ситуации с реализацией концепций и соглашений в сфере упрощения процедур торговли и транспорта в странах СПЕКА показал, что в странах наблюдается слабое вовлечение уполномоченных органов в практику реализации норм этих соглашений с одной стороны, с другой стороны, многие рекомендации не имеют механизма реализации и координации, не используется механизм ГЧП для вовлечения частного сектора в процесс предоставления услуг.

В регионе наблюдается как было указано выше слабое участие стран в обсуждении и согласовании упрощения процедур торговли.

Странам СПЕКА, где преобладает большая доля трансграничных вопросов, влияющих на торговлю, целесообразно наладить координацию проводимых реформ по упрощению процедур торговли и помощи в рамках какой-либо региональной структуры. Это особенно актуально для стран-участниц Соглашения ВТО об УПТ, в котором предусматривается механизм согласования помощи на региональном уровне - ст. 22 (d) и ст.24 (5) СУПТ. СПЕКА может выполнить роль такой структуры и согласовать между странами проводимые реформы и объем необходимой помощи.

1.2 Активизация частного сектора через формирование ГЧД площадки СПЕКА

В регионе ЦА (Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан и Узбекистан) в рамках реализации проектов ряда международных организаций развивается региональное сотрудничество структур частного сектора (отраслевых ассоциаций, общественных организаций и отдельных компаний) по вопросам упрощения процедур торговли и транспорта, а также внедрения стандартов качества и безопасности продукции. На некоторые площадки «B2B» привлекаются представители государственных органов вовлеченных стран.

Однако согласованные в рамках этих дискуссий решения не находят практического применения, так как создаваемые площадки не взаимосвязаны с национальными и региональными структурами, принимающими политические решения.

Для усиления проработки упрощения процедур торговли целесообразно в рамках СПЕКА сформировать диалог частного сектора стран СПЕКА и

активизировать их деятельность на уровне площадок ГЧД, что даст возможность всестороннего учета существующих на практике вопросов, с которыми сталкивается частный сектор, приоритизировать направления по УПТ на региональном уровне (в регионе ЦА функционирует подобная диалоговая площадка – Партнерство по транспорту и логистике в ЦА, которая собрала более 100 отраслевых ассоциаций, транспортных, брокерских и страховых компаний, а также научно-исследовательских институтов и ВУЗов. Участники Партнерства наладили диалог с Комитетами по УПТ.

б) Усиление участия СПЕКА в практической реализации Конвенций и Соглашений в сфере упрощения процедур торговли и транспорта

1.3 Проведение технико-экономической оценки международных норм, влияющих на региональное сотрудничество стран СПЕКА

В рамках деятельности СПЕКА необходимо:

- пересмотреть показатели упрощения процедур торговли с целью определить приоритеты для трансграничной торговли, и выявить какие меры принесут наибольшую пользу;
- провести оценку возможности реализации тех или иных конвенций и соглашений. Многие рекомендации не имеют финансово-экономического анализа и механизма реализации (тогда как конвенция МДП имеет механизм реализации). Необходимо также определить какие исполнительные органы на национальном уровне отвечают за выполнение конвенций;
- привлечь техническую и экспертную помощь Правительствам стран СПЕКА для проведения институциональных реформ в области упрощения процедур торговли и международных автомобильных перевозок, внедрения передового международного опыта и наилучших практик (организовать программы повышения потенциала исходя из выявленных потребностей). В этом аспекте, организовать проведение совместных консультаций с ВТО, ВТамО и финансовыми институтами для координации действий в странах СПЕКА;
- провести анализ двусторонних соглашений на национальном уровне (в тесной координации с бизнесом и возможным участием международных экспертов) и определить способы и возможности расширения преференциальных режимов доступа перевозчиков к рынку транспортных услуг; обеспечить постепенную адаптацию действующих двусторонних соглашений к реалиям рынка и потребностям перевозчиков путем внесения (в рамках дополнительных протоколов к соглашениям) необходимых изменений, предоставляющих перевозчикам большие права и возможности связанные с транзитом путем: (а) отказа от принципа паритета и количественных ограничений на двусторонние и транзитные разрешения; (б) постепенной отмены двусторонних и транзитных разрешений и перехода к безразрешительному характеру двусторонних и транзитных перевозок между отдельными странами на основе обоюдного интереса и взаимной выгоды.

1.4 Реализация трансграничных проектов

Страны СПЕКА входят в разные региональные объединения с собственной политикой, что сказывается на региональном сотрудничестве внутри СПЕКА.

Необходимо усилить не только институциональное участие СПЕКА в согласовании реформ и помощи, но и координирующую роль СПЕКА в привлечении и реализации совместных проектов по внедрению инновационных инструментов в трансграничные процедуры, позволяющие упростить пересечение границы. Необходимо подчеркнуть, что донорская поддержка, в большинстве случаев даже включающая трансграничное сотрудничество, реализуется на уровне отдельных стран (например, проведение реконструкции КПП без учета гармонизации как инфраструктуры, так и процедур).

В частности, предлагается согласовать в рамках СПЕКА следующие проекты:

- Единый формат КПП и процедур, с учетом временных параметров контроля на транзитных коридорах;
- Внедрение систем «электронной очереди на границе», основанных на данных предварительной информации (ПИ);
- Проведение регионального ИВВ для оценки прогресса в регионе СПЕКА со стороны предлагаемого Делового Совета СПЕКА.
-

1.5 Продвижение исполнения принятых странами СПЕКА рамочных стандартов таможенного оформления и контроля

Страны СПЕКА, как показал анализ, являются членами многих конвенций в области упрощения процедур торговли и транспорта.

Однако, уровень и качество реализации оценивается только со стороны уполномоченных органов.

В целях продвижения исполнения принятых норм, следует проводить, наряду с отчетами стран (госорганов), независимую оценку (альтернативный отчет по реализации торговой политики) со стороны частного сектора, который будет представляться наряду с отчетом Правительства.