
Тематическая рабочая группа по устойчивому транспорту, транзиту и
взаимосвязанности (ТРГ-УТТВ)

22-я сессия
1-2 ноября 2017 г.
Астана, Казахстан

Национальный координационный механизм по упрощению перевозок

(Пункт 4.3 повестки дня)

Затиска ЕЭК/ЭСКАТО

1. Устранение физических и нефизических барьеров в международной торговле и в транспорте требует участия многочисленных правительственных учреждений. Действенная и эффективная координация и сотрудничество между всеми соответствующими учреждениями посредством надлежащего межведомственных координационных учреждений имеют решающее значение для облегчения международной торговли и транспорта. Сотрудничество со стороны частного сектора имеет важное значение, поскольку частный сектор должен пройти через все процедуры, чтобы привести людей, товаров и транспортных средств через границу.
2. Дальнейшая рационализация и гармонизация таможенных и транзитных процедур и формальностей, и прозрачного и эффективного управления границами и координации деятельности учреждений, участвующих в осуществлении пограничного оформления, должны иметь конкретное и непосредственное влияние на снижение затрат на ведение торговли и стимулирование более быстрой и конкурентоспособной торговли для развивающиеся страны не имеющей выхода к морю. Такое упрощение процедур торговли поможет развивающимся странам, не имеющим выхода к морю в направлении повышения конкурентоспособности их экспортной продукции и услуг. Таким образом, техническая помощь необходима для того, чтобы развивающиеся страны могли в полной мере участвовать и получать выгоду от многосторонних торговых переговоров и эффективно осуществлять политику и нормативные акты, направленные на содействие развитию транспорта и торговли.

3. Венская программа действий (2014 г.) рекомендовала транзитным и не имеющим выхода к морю развивающимся странам, укреплять координацию и сотрудничество национальных органов, ответственных за процедуры пограничного и таможенного контроля, а также рассмотреть вопрос о создании, в случае необходимости, и/или укрепления существующих национальных комитетов по вопросам содействия торговли, с привлечением всех заинтересованных сторон, включая частный сектор.

4. В большинстве случаев, пути создания национальных механизмов для координации инициатив по упрощению перевозок могут принимать следующие формы:

A. Учреждение постоянной координации:

- Национальный комитет по содействию торговли;
- Национальный комитет по упрощению перевозок;
- Национальный комитет по торговле и транспорту;

B. Механизм временной координации:

- Координационный орган для конкретной программы;
- Координационный орган для конкретного проекта;
- Координационный подход на основе практики;
- Координация конкретной инициативы посредством совещаний;
- Координация конкретной инициативы посредством официальных сообщений.

5. Ряд инициатив были приняты странами СПЕКА в создании органов по упрощению национального транспорта и транзита. Тем не менее, существующие органы по координации упрощению процедур сталкиваются с трудностями в поддержании своих операций, что зачастую является результатом недостаточного источников финансирования, недостаточного признания их роли и функций, недостаточной организационной структуры и отсутствие представительства ключевых заинтересованных сторон.

6. Секретариат ЭСКАТО разработал руководящие принципы по созданию и укреплению национальных координационных механизмов. Руководящие принципы легли под общие принципы, основные аспекты и основные требования для успешного национального координационного учреждения. Издание дополняет существующие рекомендации ЕЭК ООН по созданию национальных органов по упрощению торговли как следствие к рекомендации № 4, принятой Центром Организации Объединенных Наций по упрощению

процедур торговли и электронным деловым операциям (СЕФАКТ ООН). Публикация доступна на английском языке по адресу:

http://www.unescap.org/sites/default/files/Study_on_Coordination_Mechanisms_Ch4.pdf.

7. Учитывая, что разработка и промышленный цикл разработки инновационных технологий короче, чем цикл политики, регулирующие органы часто отстают на национальном уровне, но это особенно заметно на международном уровне. Это приводит к технической фрагментации и, в конце концов, вопросы взаимозаменяемости внутри и между странами. ЕЭК ООН, признав важность инноваций и трудности, связанные с использованием новых технологий в области транспорта и пересечения границ, призывает к усилиям по ускорению разработки и внедрения правил и соглашений по технической и технологической совместимости (например, eTIR - для более подробной информации см. SPECA/TWG-STTC (22)/5).

8. Со времени представления последнего доклада ЕЭК ООН участвовала в ряде мероприятий, в особенности (но не исчерпывающе), на первом исследовательском совещании по возможности создания проекта с участием Азербайджана, Грузии, Казахстана и Украины, которое состоялось в Батуми (Грузия) 11 и 12 мая 2017 г. Участники выразили большую признательность за уже осуществленные пилотные проекты и были заинтересованы в создании интермодального коридора eTIR между их странами. ЕЭК ООН и МСАТ представили совместно результаты экспериментального проекта eTIR ЕЭК ООН-МСАТ на Всемирной конференции Всемирной таможенной организации (ВТО) в Тбилиси 7-9 июня 2017 г. Кроме того, ЕЭК ООН участвовала в совещании высокого уровня для Евро-Азиатского региона по Улучшению сотрудничества в области упрощения процедур торговли и транзита, а также в Повестке дня для устойчивого развития 2030 (Ханой, 7-9 марта 2017 г.). Одним из основных выводов по этому совещанию было то, что Конвенция TIR является мощным инструментом улучшения международного транзита. В основных рекомендациях совещаний LLDC и их партнеров по транзиту рекомендуется ратифицировать TIR конвенции.

Тематическая рабочая группа, возможно, пожелает:

- поощрять страны СПЕКА использовать результаты проекта «Укрепление потенциала развивающихся стран и стран с переходной экономикой в целях содействия законной пересечения границ, региональное сотрудничество и интеграция»;

- поощрять страны СПЕКА по созданию или укреплению национальных координационных механизмов для рассмотрения, оценки, предложения и принятия мер для облегчения международной торговли и транспорта;
- поощрять страны СПЕКА в целях мобилизации государственных и частных ресурсов сектора для финансирования операций и деятельности национальных координационных механизмов; а также
- поощрять страны СПЕКА проводить семинары по созданию и укреплению национальных координационных механизмов для создания общей позиции различных заинтересованных сторон в отношении способов снижения барьеров для трансграничных и транзитных перевозок.