



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по таможенным вопросам, связанным с транспортом

Сто шестьдесят четвертая сессия

Женева, 10 и 13 (первая половина дня) октября 2023 года

Пункт 2 предварительной повестки дня

Деятельность органов Европейской экономической комиссии

Организации Объединенных Наций и других организаций системы

Организации Объединенных Наций,

представляющая интерес для Рабочей группы:

Согласование работы Рабочей группы

со стратегией Комитета по внутреннему транспорту

Проводимый в 2023 году пересмотр мандатов рабочих групп

Записка секретариата

I. Введение

1. 18 мая 2023 года Председатель Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) и Директор Отдела устойчивого развития транспорта направили председателям рабочих групп КВТ письма с просьбой поддержать и внести свой вклад в принятие ключевых решений КВТ по его вспомогательным рабочим группам, в частности, по приведению круга ведения и правил процедур рабочих групп в соответствие с кругом ведения КВТ, а также по пересмотру мандатов рабочих групп КВТ в 2023 году.
2. Письмо и приложение I, в котором содержится подробный обзор рекомендуемых условий процесса пересмотра, содержатся в неофициальном документе, размещенном на сайте Рабочей группы по автомобильному транспорту (SC.1).
3. Этот документ содержит приложение II, представляющее собой шаблон для представления рекомендуемой информации.
4. В помощь Рабочей группе по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30), секретариат подготовил предложения по приложению II. WP.30 предлагается рассмотреть и одобрить эти предложения или, в качестве альтернативы, представить соответствующий текст.

Приложение

Рекомендуемая информация для пересмотра мандатов рабочих групп КВТ

Настоящий документ подготовлен во исполнение решения 8 Комитета по внутреннему транспорту, принятого на его восемьдесят пятой сессии (документ ECE/TRANS/328, пункт 18). Он охватывает 5-летний период 2018–2023 годов.

[Заполняется председателями рабочих групп КВТ от имени возглавляемых ими органов.]

I. Мандаты вспомогательных органов и система управления

A. Генеральная Ассамблея / Экономический и Социальный Совет

B. Европейская Экономическая Комиссия ООН

C. Комитет по внутреннему транспорту

D. Для справки: Согласование с пересмотренным кругом ведения и правилами процедуры Комитета по внутреннему транспорту

- Ранее и в настоящее время, в том числе переименование рабочих групп, изменение географического охвата и структуры членства
- Запланировано
- Выявленные потребности и пробелы (изложить и представить документацию)

II. Цель Рабочей группы

2. В соответствии с кругом ведения Рабочей группы по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30), который был принят на сто сорок седьмой сессии (октябрь 2017 года) (см. документ ECE/TRANS/WP.30/294, пункт 10), и который содержится в приложении к документу ECE/TRANS/WP.30/2017/19, Рабочая группа реализует следующие цели:

a) инициирует и осуществляет меры, направленные на гармонизацию и упрощение правил, предписаний и документации для процедур пересечения границ различными видами внутреннего транспорта, по возможности с уделением особого внимания содействию продвижению Повестки дня Организации Объединенных Наций в области устойчивого развития на период до 2030 года (резолюция Генеральной Ассамблеи A/RES/70/1) и соответствующих целей устойчивого развития;

b) анализирует трудности, возникающие при пересечении границ, в целях разработки административных процедур для устранения таких трудностей;

c) занимается администрированием и мониторингом деятельности по осуществлению конвенций и соглашений в области облегчения пересечения границ, относящихся к ведению Рабочей группы (добавление);

d) производит обзор вышеуказанных правовых документов для обеспечения их актуальности и согласованности с другими международными или субрегиональными договорами, касающимися вопросов таможи и облегчения

пересечения границ, а также их соответствия современным требованиям в области транспорта и пограничного контроля;

e) рассматривает и одобряет предложения по поправкам к правовым документам, перечисленным в добавлении, и при необходимости передает их соответствующим административным комитетам (см. пункт n) ниже) для обсуждения и официального принятия;

f) рассматривает и принимает рекомендации, резолюции, комментарии и примеры оптимальной практики в связи с осуществлением этих правовых документов и при необходимости передает их соответствующим административным комитетам (см. пункт n) ниже) или КВТ для обсуждения и официального одобрения;

g) изучает таможенные вопросы в целях упорядочения таможенных и других административных процедур и документации в области транспорта, в частности путем содействия применению методов электронного обмена данными;

h) изучает конкретные правовые и другие меры, направленные на борьбу с финансовым мошенничеством, связанным с использованием упрощенных таможенных и других процедур пересечения границ, и содействие обмену оперативными данными, касающимися злоупотреблений, между компетентными органами Договаривающихся сторон соответствующих правовых документов по вопросам облегчения пересечения границ в целях определения мер по борьбе с такими явлениями;

i) способствует возможному распространению сферы действия соглашений и конвенций, перечисленных в добавлении, на другие регионы и стимулирует присоединение новых стран к этим документам;

j) поощряет более широкое участие государственного и частного секторов в своей работе путем стимулирования сотрудничества и взаимодействия со странами, Европейской комиссией, Всемирной таможенной организацией, другими международными правительственными и неправительственными организациями, занимающимися вопросами транспорта и облегчения пересечения границ, другими региональными комиссиями Организации Объединенных Наций и другими организациями или органами системы Организации Объединенных Наций, в частности в целях обсуждения и разрешения проблем, связанных с толкованием или обеспечением применения положений соответствующих правовых документов;

k) создает условия работы, которые облегчают выполнение Договаривающимися сторонами своих обязательств, закрепленных в правовых документах, перечисленных в добавлении, и обмен мнениями по вопросам толкования этих документов или решения проблем, связанных с обеспечением их осуществления;

l) обеспечивает открытость и транспарентность в ходе своих совещаний;

m) поддерживает деятельность по обучению и наращиванию потенциала, направленную на надлежащее осуществление вышеупомянутых правовых документов;

n) обеспечивает тесное сотрудничество с Административными комитетами Конвенции МДП (АС.2), Конвенции о согласовании (АС.3) и Конвенции о таможенном режиме, применяемом к контейнерам, переданным в пул и используемым для международных перевозок (АС.4), и Исполнительным комитетом МДП (ИСМДП), а также поддержку их деятельности;

o) тесно сотрудничает с другими вспомогательными органами КВТ, в частности с Рабочей группой по автомобильному транспорту (SC.1), Рабочей группой по железнодорожному транспорту (SC.2) и любым другим соответствующим органом ЕЭК, по темам, представляющим взаимный интерес и затрагивающим таможенные вопросы, связанные с транспортом;

p) разрабатывает и осуществляет программу работы, касающуюся ее деятельности, и отчитывается о ее выполнении перед КВТ.

3. В перечень правовых документов, относящихся к компетенции WP.30 и приведенных в приложении к ее КВ, входят нижеследующие документы:

- a) Конвенция о таможенных льготах для туристов, подписанная в Нью-Йорке 4 июня 1954 года
- b) Дополнительный протокол к Конвенции о таможенных льготах для туристов, касающийся ввоза относящихся к туризму осведомительных документов и материалов, подписанный в Нью-Йорке 4 июня 1954 года
- c) Таможенная конвенция о временном ввозе частных дорожных перевозочных средств, подписанная в Нью-Йорке 4 июня 1954 года
- d) Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП) от 15 января 1959 года
- e) Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП) от 14 ноября 1975 года
- f) Таможенная конвенция, касающаяся временного ввоза для частного пользования летательных аппаратов и судов, служащих для развлечения, от 18 мая 1956 года
- g) Таможенная конвенция о временном ввозе коммерческих дорожных перевозочных средств от 18 мая 1956 года
- h) Международная конвенция об облегчении условий железнодорожной перевозки пассажиров и багажа через границы от 10 января 1952 года
- i) Международная конвенция об облегчении условий железнодорожной перевозки грузов через границы от 10 января 1952 года
- j) Таможенная конвенция о запасных частях, используемых для ремонта вагонов EUROP, от 15 января 1958 года
- k) Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров, от 18 мая 1956 года
- l) Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров, от 2 декабря 1972 года
- m) Европейская конвенция о таможенном режиме, применяемом к поддонам, используемым в международных перевозках, от 9 декабря 1960 года
- n) Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах от 21 октября 1982 года
- o) Конвенция о таможенном режиме, применяемом к контейнерам, переданным в пул и используемым для международных перевозок, от 21 января 1994 года
- q) Конвенция о процедуре международного таможенного транзита при перевозке грузов железнодорожным транспортом с применением накладной СМГС от 9 февраля 2006 года (Женева)
- г) Конвенция об облегчении условий пересечения границ при международной железнодорожной перевозке пассажиров, багажа и товаробагажа от 22 февраля 2019 года.

III. Области деятельности Рабочей группы [по существу]

A. Облегчение перевозок (включая облегчение пересечения границ) [выберите один из следующих вариантов]

- Единственная область работы
- Основная область работы (облегчение пересечения границ)
- Неосновная область работы

- ~~• Не применимо~~

**B. Безопасность (включая безопасность дорожного движения)
[выберите один из следующих вариантов]**

- ~~• Единственная область работы~~
- ~~• Основная область работы~~
- Неосновная область работы
- ~~• Не применимо~~

**C. Экологические/климатические показатели [выберите один из
следующих вариантов]**

- ~~• Единственная область работы~~
- ~~• Основная область работы~~
- Неосновная-Новая область работы
- ~~• Не применимо~~

D. Прочее (цифровизация)

- ~~• Единственная область работы~~
- ~~• Основная область работы~~
- Неосновная-Значимая/новая область работы
- ~~• Не применимо~~

**IV. Области деятельности, охватываемые рабочей группой
— эффективность и практическая польза**

**A. Внутренний параллелизм/дублирование (другие органы
Европейской Экономической Комиссии ООН, выполняющие
аналогичные/идентичные задачи) [при необходимости представьте
больше информации, если дублирующихся областей более одной]**

- Область работы 1: Упрощение пересечения границы / таможенные вопросы, касающиеся транспорта
 - Полное дублирование (поясните)
 - Частичное дублирование (поясните)
 - Отсутствие дублирования
- Область работы 2 (...)

В. Внешний параллелизм/дублирование (другие органы, не входящие в Европейскую Экономическую Комиссию ООН, которые выполняют аналогичные/идентичные задачи) [при необходимости представьте больше информации, если дублирующихся областей более одной]

- Область работы 1: Таможенные конвенции / конвенции по упрощению пересечения границы
 - Полное дублирование (поясните)
 - Частичное дублирование (поясните): частично пересекается с работой Всемирной таможенной организации. Ряд конвенций, которые находятся в ведении Рабочей группы, такие как конвенция о таможенных льготах для туристов, подписанная в Нью-Йорке 4 июня 1954 года, Дополнительный протокол к конвенции о таможенных льготах для туристов, касающийся ввоза относящихся к туризму осведомительных документов и материалов, подписанный в Нью-Йорке 4 июня 1954 года, Таможенная конвенция, касающаяся временного ввоза для частного пользования летательных аппаратов и судов, служащих для развлечения, от 18 мая 1956 года, Таможенная конвенция о временном ввозе коммерческих дорожных перевозочных средств от 18 мая 1956 года, Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров, от 2 декабря 1972 года, Европейская конвенция о таможенном режиме, применяемом к поддонам, используемым в международных перевозках, от 9 декабря 1960 года и Таможенная конвенция о временном ввозе частных дорожных перевозочных средств, подписанная в Нью-Йорке 4 июня 1954 года были включены в качестве приложений к Стамбульской конвенции ВТамО 1991 года.
 - ~~Отсутствие дублирования~~
- ~~Область работы 2~~

С. Внутренний синергизм (с другими органами Европейской Экономической Комиссии ООН, которые выполняют дополняющие задачи) [при необходимости представьте больше информации, если областей синергизма более одной]

- Область работы 1: Транспорт / Упрощение пересечения границ
 - Наблюдается синергизм между работой SC.1 по дорожному транспорту и SC.2 по железнодорожному транспорту в отношении реализации конвенции о согласовании. Существует также синергия с WP.24 по интермодальным перевозкам и логистике в отношении внедрения МДП и eTIR на интермодальных перевозках. Кроме того, имеется синергия с WP.5 по тенденциям и экономике транспорта в подготовке исследований, касающихся упрощения пересечения границ.

Д. Внешний синергизм (с другими органами, не входящими в Европейскую Экономическую Комиссию ООН, которые выполняют дополняющие задачи) [при необходимости представьте больше информации, если областей синергизма более одной]

- Область работы 1: осуществление Конвенции МДП
 - Административный комитет МДП уполномочил МСАТ взять на себя ответственность за эффективную организацию и функционирование международной гарантии системы МДП.

- Область работы 2: реализация конвенций по временному ввозу
 - ФИА уполномочена применять Таможенную конвенцию о временном ввозе коммерческих дорожных транспортных средств от 18 мая 1956 года и Таможенную конвенцию о временном ввозе частных дорожных транспортных средств, подписанную в Нью-Йорке 4 июня 1954 года.
- Область работы 3: администрирование конвенции, касающейся контейнеров
 - На конференции ООН/Международной морской консультативной организацией (ИМКО) (сегодня ИМО), состоявшейся в ноябре 1972 года, была принята новая конвенция - Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров, 1972 года, а административное управление конвенцией было решено возложить на Совет таможенного сотрудничества (ныне известный как Всемирная таможенная организация). Конвенция 1972 года заменила Таможенную конвенцию, касающуюся контейнеров от 18 мая 1956 года, которая находилась в ведении ЕЭК ООН.

V. Методы работы

[укажите, например, количество совещаний и официальных документов, другие виды совещаний, количество вспомогательных рабочих групп, мониторинг работы неофициальных групп или групп экспертов, методы коммуникации и т. д.]

3. В период с 2018 по 2023 год:
 - WP.30 / Рабочая группа по таможенным вопросам, связанным с транспортом
 - провела 17 сессий (148–164)
 - рассмотрела 100 официальных документов и 73 неофициальных
 - АС.2 / Административный комитет МДПЖ
 - провел 15 сессий (67–81)
 - рассмотрел 140 официальных и 58 неофициальных документов
 - Исполнительный совет МДП (ИСМДП)
 - провел 22 сессии
 - рассмотрел 109 документов
 - АС.3 / Административный комитет Конвенции о согласовании
 - провел 2 сессии (одиннадцатую и двенадцатую)
 - рассмотрел 6 официальных документов
 - Технический орган по осуществлению eTIR (ТОО)
 - провел 5 сессий (1–5)
 - рассмотрел 47 официальных и 2 неофициальных документа
 - Группа экспертов по концептуальным и техническим аспектам компьютеризации процедуры МДП (WP.30/GE.1)
 - провела 3 сессии и одну внеочередную (1–3)
 - рассмотрела 102 официальных и 11 неофициальных документов
 - Неофициальная специальная группа экспертов по концептуальным и техническим аспектам компьютеризации процедуры МДП (WP.30/GE.1)
 - провела 3 сессии и
 - рассмотрела 26 неофициальных документов

4. Всего за обсуждаемый период WP.30 и его вспомогательные органы провели 67 сессий, рассмотрели 67 повесток дня и 67 докладов, 504 официальных и 170 неофициальных документов.

VI. Основные партнеры [укажите]

а) Правительственный сектор: государства — члены ЕЭК и другие государства — члены ООН или государства, не являющиеся членами ООН, но входящие в состав других учреждений ООН, договаривающиеся стороны соглашений об упрощении пересечения границ, относящихся к ведению WP.30.

б) Международные/межправительственные организации: Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО), Экономическая комиссия для Африки (ЭКА), Экономическая и социальная комиссия для Западной Азии (ЭСКЗА), Экономическая комиссия для Латинской Америки и Карибского бассейна (ЭКЛАК), Всемирная таможенная организация, Европейская комиссия, Евразийский экономический союз (ЕАЭС), Организация экономического сотрудничества (ОЭС), секретариат транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА), Исламский банк развития (ИБР), Исламский центр развития торговли (ИЦРТ), Межправительственный орган по развитию (МОВР) и Организация Объединенных Наций и Организацией Черноморского экономического сотрудничества (ОЧЭС).

в) Неправительственный сектор: Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ) и его национальные ассоциации, Международная автомобильная федерация (ФИА), Международная федерация экспедиторских ассоциаций (ФИАТА).

д) Академические круги: не отмечено

е) Другие (неправительственный сектор): не отмечено

VII. Достигнутые результаты (укажите основные результаты за период с 2017 года)

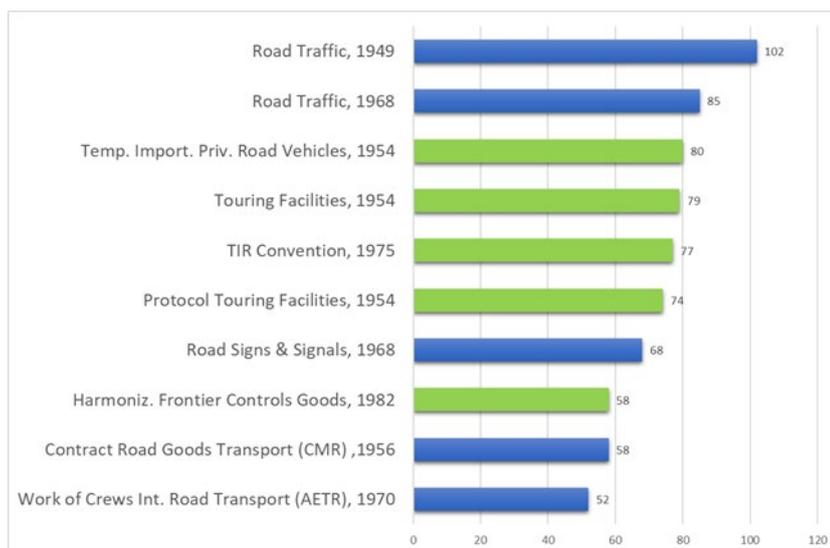
- Нормативно-правовая работа и договаривающиеся стороны (например, поправки к правовым документам, число договаривающихся сторон и т. д.)
 - В 2021 году вступают в силу поправки к различным положениям основного текста конвенции и к новому приложению 11, вводящему систему eTIR в юридический текст Конвенции МДП.
 - -В 2021 году вступает в силу поправка к приложению 6 Конвенции МДП, вводящая новую пояснительную записку 0.49 Конвенции МДП, которая предоставляет операторам более широкие возможности, такие как, в частности, возможность стать уполномоченным отправителем.
 - На своих сессиях в январе и феврале 2022 года ТОО и АС.2, приняв технические спецификации eTIR, концепции eTIR и функциональные спецификации eTIR, обеспечили полную правовую и техническую базу для тех стран, которые готовы внедрить процедуру eTIR.
 - ЕЭК и МСАТ подписали Меморандум о взаимопонимании 22 ноября 2021 года. Целью МоВ является реализация Конвенции МДП и, в частности, приложения 11 к ней, устанавливающего так называемую процедуру eTIR, путем обеспечения подключения систем МСАТ к международной системе eTIR, а также подключения максимально возможного числа национальных таможенных систем к международной системе eTIR в соответствии с техническими спецификациями eTIR.
 - В 2022 году Азербайджан, Грузия, Пакистан, Тунис, Узбекистан и МСАТ завершили объединение своих систем с международной системой eTIR, а Армения и Турция инициировали этот проект.

- В декабре 2022 года между Узбекистаном и Азербайджаном состоялась первая электронная перевозка МДП (eTIR) в соответствии с Таможенной конвенцией о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП).
- Завершена разработка и открыта для подписания конвенция об облегчении условий пересечения государственных границ при международной железнодорожной перевозке пассажиров, багажа и товаробагажа, от 22 февраля 2019 года.
- ЕЭК и Международный туристический альянс / Международная автомобильная федерация (AIT/FIA) подписали Меморандум о взаимопонимании (MoU) по активизации и переводу в цифровой формат соответствующих конвенций ООН по внутреннему транспорту, касающихся временного ввоза, и, в частности, по созданию системы eCPD (Carnet de Passage en Douane) (таможенных талонных книжек).

5. В ведении WP.30 находятся пять из 10 конвенций Организации Объединенных Наций по внутреннему транспорту с наибольшим числом участников, которое в общей сложности составляет 368 договаривающихся сторон.

Рис. 1

10 конвенций ООН по внутреннему транспорту по числу договаривающихся сторон

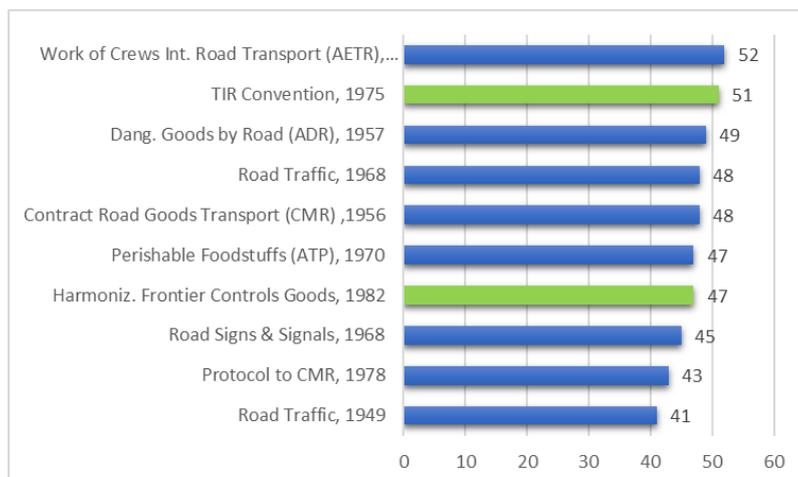


Источник: ЕЭК

6. Конвенциями с наибольшим числом отдельных договаривающихся сторон в регионе ЕЭК являются: Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), в котором участвуют 52 договаривающиеся стороны ЕЭК, и Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП 1975 года), в которой участвует 51 договаривающаяся сторона ЕЭК. Далее следует Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ), число Договаривающихся сторон — членов ЕЭК которого составляет 49.

7. В регионе ЕЭК широко применяются соглашения об облегчении пересечения границ (377 присоединений). Что касается безопасности дорожного движения — одного из основных компонентов конвенций по внутреннему транспорту (касающихся правил в области транспортных средств, дорожного движения, дорожных знаков, опасных грузов), — то к основным конвенциям в общей сложности присоединились 216 государств — членов ЕЭК, причем наибольшее число присоединившихся сторон относится к Конвенции ДОПОГ, а наименьшее — к Соглашению 1997 года о периодических технических осмотрах.

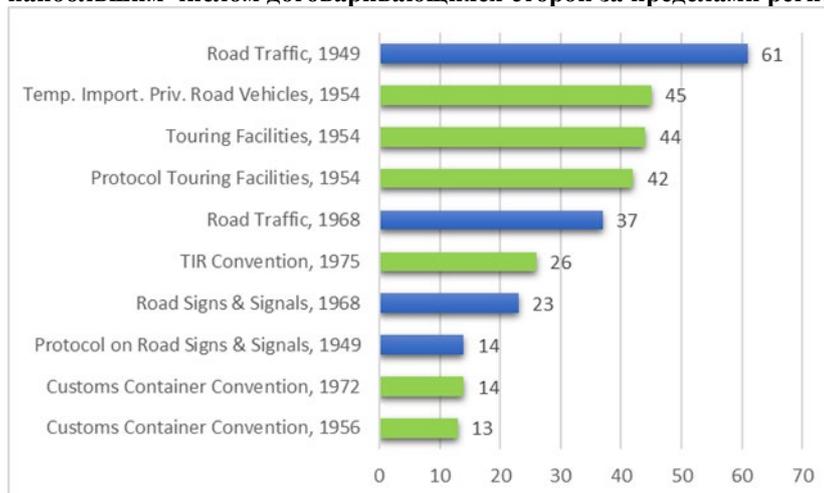
Рис. II
10 конвенций ООН по внутреннему транспорту по числу договаривающихся сторон в регионе ЕЭК



Источник: ЕЭК

8. За пределами региона ЕЭК 6 из 10 конвенций по внутреннему транспорту с наибольшим числом договаривающихся сторон относятся к ведению WP.30.

Рис. III
10 конвенций Организации Объединенных Наций по внутреннему транспорту с наибольшим числом договаривающихся сторон за пределами региона ЕЭК

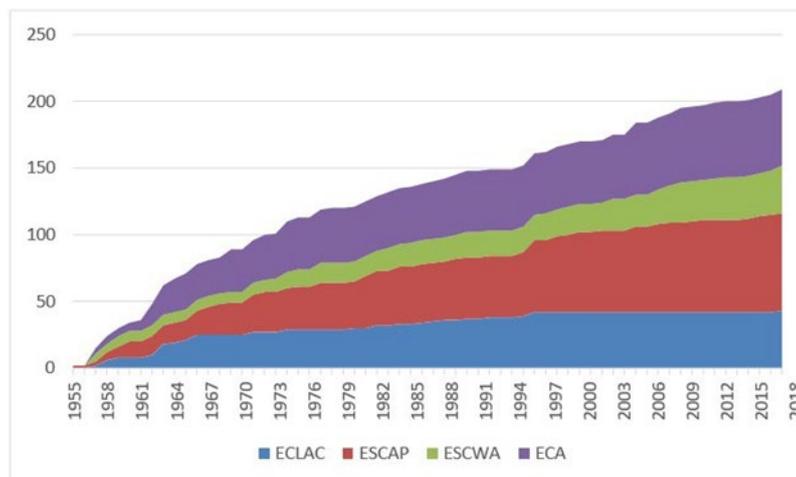


Источник: ЕЭК

9. На рис. IV показано суммарное число присоединений членом региональных комиссий (кроме ЕЭК) к конвенциям по облегчению пересечения границ в динамике по времени.

Рис. IV

Суммарное число присоединений членов региональных комиссий (кроме ЕЭК) к конвенциям по облегчению пересечения границ, временная динамика



Источник: ЕЭК

10. Из 33 государств — членов Экономической комиссии для Латинской Америки и Карибского бассейна (ЭКЛАК) к конвенциям ЕЭК по транспорту присоединились лишь 22, т. е. 11 (33 %) не подписали ни одну из них. Что касается конвенций по облегчению пересечения границ, то 38 случаев присоединения к ним стран региона свидетельствуют о позитивной тенденции. Следует, однако, отметить, что большинство этих конвенций уходят корнями в 1950-е годы, тогда как Конвенцию МДП подписали всего два государства региона.

11. Государства — члены Экономической комиссии Организации Объединенных Наций для Африки (ЭКА) присоединились к 153 конвенциям по транспорту. По крайней мере к одной конвенции присоединились 35 стран, т. е. 19 (35 %) не присоединились ни к одной. На конвенции по облегчению пересечения границ приходится 57 присоединений, причем на Конвенцию МДП — лишь 5 из них⁵.

12. 20 государств — членов Экономической комиссии Организации Объединенных Наций для Западной Азии (ЭСКЗА) присоединились к 89 различным конвенциям по транспорту. Самой распространенной конвенцией, к которой присоединились 12 стран, является Конвенция МДП.

13. Из 48 государств — членов Экономической комиссии Организации Объединенных Наций для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО), относящихся к соответствующему региону, среди 36 государств-членов в общей сложности насчитывается 266 присоединившихся договаривающихся сторон. Однако это означает, что 12 стран (т. е. 25 %) не являются участниками ни одной конвенции по транспорту. Среди конвенций с наибольшим числом стран-участниц из региона ЭСКАТО — Конвенция 1949 года о дорожном движении (25 присоединений) и Конвенция МДП (17 присоединений).

- укрепление потенциала и техническая помощь (например, семинары, вебинары, другие мероприятия)
- разработан новый вебсайт для eTIR. Необходимо было создать специальный, более современный и бизнес-ориентированный вебсайт eTIR, содержащий всю информацию, представляющую интерес для основных заинтересованных сторон eTIR. Этот сайт работает как платформа электронного обучения и включает, в частности, тематические исследования, новости, интервью, доступ к различным сервисам, таким как МБДМДП, и т.д.
- Центра мониторинга ситуации с пересечением границ в связи с COVID-19 / Онлайн-приложение, представляющее информацию о состоянии

пунктов пересечения границы в связи с ограничениями COVID-19 (март 2020 г.)

- Пересечение границ в эпоху COVID-19: МДП держит границы открытыми. Брошюра ЕЭК ООН и МСАТ (май 2020 г.)
- За рассматриваемый период был проведен ряд рабочих совещаний и семинаров по оказанию технической помощи. В частности:
 - Семинары по наращиванию потенциала в области взаимосвязи международной системы eTIR с национальными таможенными системами Израиля (май 2020 г.), Исламской Республики Иран (июнь 2020 г.), Азербайджана (июль 2020 г.), Туниса (июль 2020 г.), Турции (июль 2020 г.), Молдовы (октябрь 2020 г.), Пакистана (октябрь 2020 г.), Грузии (октябрь 2020 г.), Марокко (октябрь 2020 г.), Армении (февраль 2021 г.), Узбекистана (март 2021 г.), Таджикистана (май 2021 г.) и Кыргызстана (июнь 2021 г.).
 - Встреча друзей председателя Исполнительного совета МДП (ИСМДП) по преобразованию среднего коридора в коридор eTIR (июнь 2023 г., Узбекистан)
 - Учебное рабочее совещание по МДП/ eTIR и CMR/eCMR в государствах-членах МОВР (март 2023 г., Джибути)
 - Реализация Конвенции МДП 1975 г.: проблемы и возможности (АС.2, февраль 2023 г., Женева)
 - Рабочее совещание Исполнительного совета МДП (ИСМДП) по интермодальным аспектам Конвенции МДП (октябрь 2022 г., онлайн)
 - Рабочее совещание по проверке соответствия взаимосвязей с международной системой eTIR (октябрь 2022 г., виртуальном формате)
 - Рабочее совещание высокого уровня по вопросам функционирования конвенций о временном ввозе 1954 и 1956 гг. и их перевода в цифровой формат (июнь 2022 г.)
 - Учебный семинар по МДП/ eTIR и CMR/eCMR для африканских стран ОИС (июнь 2022 г., Марокко)
 - Семинар по наращиванию потенциала: внедрение международной системы eTIR в регионе ЭСКЗА (декабрь 2020 г., Ливан)
- Аналитическая работа
 - В июне 2021 года WP.30 по рекомендации УСВН рассмотрел и утвердил исследование о причинах снижения объемов продаж книжек МДП, содержащее конкретный план действий, который АС.2 и секретариат должны реализовать, чтобы добиться активизации системы МДП.
 - Исполнительный совет МДП подготовил в 2022 году исследование "Интермодальные аспекты Конвенции МДП", которое было представлено с одобрения АС.2. АС.2 "поручил секретариату приступить к выполнению рекомендаций ИСМДП, включенных в его доклад".

VII. Результаты и изменения, ожидаемые в ближайшем будущем

A. Возможности для оптимизации и синергетической увязки деятельности по каждому из ожидаемых результатов

14. Рабочая группа по таможенным вопросам, затрагивающим транспорт, уже обсудила вопрос о пересмотре своего круга ведения с целью приведения его в соответствие с новыми ИП КВТ. Одним из предлагаемых изменений является название рабочей группы. Это может потребоваться для того, чтобы подчеркнуть ее международный, а не региональный характер, учесть требования всех договаривающихся сторон соглашений ООН, находящихся в ведении Рабочей группы, но при этом еще больше усилить ее аспект, связанный с упрощением пересечения границ. Такое развитие событий будет способствовать дальнейшему усилению синергетического эффекта от деятельности как внутри отдела с другими рабочими группами, так и за его пределами с такими организациями, как ВТамО, ОБСЕ и т.д.

B. Способы повышения эффективности и улучшения методов работы

15. Необходимо обеспечить участие в заседаниях Рабочей группы большего числа региональных или глобальных организаций, занимающихся вопросами, представляющими интерес для Рабочей группы, и представлять свою деятельность, результаты и положительный опыт. Такой подход будет способствовать дальнейшему укреплению сотрудничества с этими организациями, может инициировать совместные мероприятия / проекты / рабочие совещания, а также будет способствовать повышению роли Рабочей группы как глобального форума по таможенным вопросам, затрагивающим транспорт и упрощению пересечения границ.

C. Ожидаемые результаты и соответствующие виды деятельности, которые, возможно, необходимо будет переориентировать/перенацелить, с тем чтобы они лучше отражали приоритетные потребности государств-членов и договаривающихся сторон

16. Начало работы системы eTIR и ее использование большинством участников МДП является приоритетной задачей. Рабочая группа могла бы оказать дальнейшее содействие в достижении этой цели, уделив больше внимания проведению рабочих совещаний по наращиванию потенциала как для таможенных органов, так и для национальных ассоциаций с целью углубления их понимания требований приложения 11 и ускорения усилий по подключению к международной системе eTIR. Приоритетное внимание следует уделить переводу в цифровой формат других конвенций по упрощению процедур пересечения границы.

D. Возможности для оптимизации структуры программы работы

17. Уже предложенный новый круг ведения, в случае его утверждения, приведет к оптимизации программы работы, поскольку будут обсуждаться и анализироваться таможенные вопросы, затрагивающие транспорт, включая все другие темы, связанные с упрощением пересечения границы.

E. Возможные области для активизации или свертывания деятельности

18. Рабочая группа уже занимается, в основном в рамках работы над Конвенцией о гармонизации, темами, не имеющими прямого отношения к таможенному делу,

такими как ВИЗА для профессиональных водителей. Скорее всего, такие виды деятельности, как наращивание потенциала/обмен передовым опытом, могут быть расширены в соответствии с мандатами и запросами правительств. Это еще больше укрепит глобальную роль Рабочей группы как форума по упрощению процедур пересечения границ.

F. Пути совершенствования информационных связей и работы с общественностью

19. Уже сейчас секретариат разрабатывает и рассылает всем координаторам и делегатам информационный бюллетень по вопросам транспорта и упрощения пересечения границ. В будущем этот коммуникационный инструмент должен готовиться, по возможности, каждые два месяца, что расширит возможности рабочей группы по распространению результатов ее работы и обсуждений среди более широкой аудитории. Информационный бюллетень в сочетании со специализированными и бизнес-ориентированными сайтами (например, www.etir.org), специальными видеоматериалами, подготовленными совместно с партнерами, и тщательно спланированной программой семинаров по наращиванию потенциала позволит значительно улучшить информирование общественности о деятельности и достижениях рабочей группы.

G. Любые другие замечания

20. В мировом масштабе одним из самых сложных компонентов международных транспортных операций является перемещение товаров через границы и обеспечение их эффективного обращения в другой стране. Усилия, предпринимаемые для перемещения этих товаров из одной страны в другую различными видами транспорта, с пересечением границ, связаны с серьезными затратами времени и средств. По оценкам, неэффективность процедур на границах приводит к издержкам, которые в два раза превышают размер тарифов, тогда как устранение такой неэффективности может привести к увеличению объема мировой торговли на 1 трлн долл. США и созданию до 21 млн рабочих мест по всему миру. Рабочая группа должна сыграть крайне важную роль. Имея в качестве флагмана конвенции ООН по упрощению процедур пересечения границ, которые администрируются при поддержке мероприятий по цифровизации и наращиванию потенциала, Рабочая группа могла бы стать глобальным форумом по таможенным вопросам и упрощению процедур пересечения границ.
