



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Рабочая группа по таможенным вопросам,
связанным с транспортом****Группа экспертов по правовым аспектам
компьютеризации процедуры МДП****Вторая сессия**

Женева, 4–5 апреля 2016 года

Пункт 5 предварительной повестки дня

**Административное управление международной
системой eTIR и ее финансирование****Административное управление международной системой
eTIR и ее финансирование****Записка секретариата****I. Мандат**

1. На своей первой сессии Группа экспертов по правовым аспектам компьютеризации процедуры МДП (GE.2) обсудила вопросы, связанные с административным управлением международной системой eTIR, а также аспекты финансирования. В частности, в связи с финансированием группа GE.2 сочла, что, хотя не следует исключать и другие возможности, рекомендация Неофициальной специальной группы экспертов по концептуальным и техническим аспектам компьютеризации процедуры МДП (GE.1) о том, чтобы финансировать международную систему eTIR посредством взимания определенной суммы за перевозку eTIR, пока представляется наиболее подходящим из возможных вариантов. В ходе обсуждений было отмечено, что для создания международной системы eTIR потребуются в той или иной форме предварительное финансирование или начальное капиталовложение. Кроме того, по мнению GE.2, административное управление системой и конкретные роли и обязанности Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) следует рассматривать отдельно от финансирования eTIR. И наконец, GE.2 поручила секретариату подготовить, на основе анализа затрат и выгод eTIR и окончательных рекомендаций, вынесенных группой GE.1 группе WP.30, справочный документ, который помог бы группе GE.2 продвинуться вперед в обсуждении этого вопроса (см. ECE/TRANS/WP.30/GE.2/2, пункт 8b).



II. Вопросы, связанные с административным управлением международной системой eTIR

2. На своей предыдущей сессии GE.2 напомнила о том, что Рабочая группа по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30), предпочитает, чтобы размещение и администрирование международной системы eTIR обеспечивала ЕЭК ООН. В этой связи GE.2 обсудила конкретные роли и обязанности ЕЭК ООН как администратора системы и то, как они будут отражены в нормативной базе.

3. В качестве отправной точки, по мнению WP.30, в нормативной базе следует предусмотреть, что ЕЭК ООН будет отвечать за обеспечение надлежащего функционирования международной системы eTIR и ее укомплектование кадрами, при необходимой технической поддержке на основе спецификаций, изложенных в Справочной модели eTIR, а также за обеспечение наличия службы технической поддержки, роль которой будет заключаться в оказании помощи Договаривающимся сторонам в подключении их национальных систем к международной системе eTIR.

4. На начальной стадии точным смыслом выражения «надлежащее функционирование международной системы eTIR и ее укомплектование кадрами» может быть только субъективная оценка секретариата, основанная на потребностях системы и количестве перевозок eTIR, которое со временем, следует полагать, вырастет. Поэтому, если проект eTIR будет запущен сначала для двух-трех Договаривающихся сторон, потребности в функционировании и укомплектовании кадрами будут очень отличаться от ситуации, когда в нем будут участвовать десять-пятнадцать Договаривающихся сторон. Вследствие этого секретариат предлагает следующий общий проект положения:

«i) Международная система eTIR размещается в ЕЭК ООН. ЕЭК ООН обеспечивает надлежащее функционирование международной системы eTIR и ее укомплектование кадрами.

ii) ЕЭК ООН также обеспечивает функционирование службы технической поддержки для оказания помощи странам в подключении их систем ИТ к международной системе eTIR».

5. Это позволило бы обеспечить необходимую гибкость с целью адаптации к потребностям системы по мере возрастания количества участвующих Договаривающихся сторон.

6. Таким образом, на секретариат возлагались бы полномочия и обязанности по закупкам необходимого оборудования, созданию и поддержке системы и определению ее кадровых потребностей на каждом этапе. Как и в случае секретариата МДП, подбор кадров осуществлялся бы с соблюдением процедур найма персонала, а также правил и положений о персонале Организации Объединенных Наций.

7. Еще один вопрос, связанный с административным управлением, касается, по-видимому, того, как ЕЭК ООН надлежит использовать информацию, хранимую в международной системе eTIR. Этот вопрос, вероятно, подпадает также под пункт повестки дня, относящийся к конфиденциальности данных, детали разработки которого должны обсуждаться отдельно. Однако он актуален и в данном случае, так как обязанности секретариата как администратора системы, по всей видимости, будут и должны быть отражены в нормативной базе. В этой связи уместно задать следующие вопросы:

i) Как долго следует хранить информацию о перевозках eTIR в международной системе eTIR?

ii) Следует ли хранить информацию о перевозках eTIR, связанных с нарушениями, исками или судебными разбирательствами, более длительное время?

iii) Следует ли наделять ЕЭК ООН полномочиями предоставлять информацию, которая хранится в международной системе eTIR, компетентным органам Договаривающихся сторон в случаях нарушений или судебных разбирательств? Аналогичным образом, следует ли разрешать ЕЭК ООН предоставлять такую информацию гарантийной цепи в случае нарушения или судебного разбирательства?

iv) Следует ли разрешать ЕЭК ООН использовать информацию, хранящуюся в международной системе eTIR, для извлечения агрегированных статистических данных для целей отчетности?

8. Можно привести ряд примеров или дать некоторые руководящие указания на основе практики обращения с бумажными книжками МДП. Как долго таможенные органы хранят в архиве копии бумажных книжек/отрывных листков МДП? Как долго их хранят в случае, если они связаны с нарушением или иском? Международная организация также имеет систему архивирования, которая предусмотрена для таких случаев и могла бы послужить полезным примером.

III. Проблема финансирования международной системы eTIR

9. На данном этапе представляется, что финансирование международной системы eTIR будет зависеть от внебюджетных ресурсов, поскольку ЕЭК ООН не имеет финансовых возможностей для покрытия расходов на создание, поддержку и укомплектование персоналом международной системы eTIR. В связи с этим группа GE.1 провела анализ затрат и выгод (АЗВ) (см. приложение VII Справочной модели eTIR), из которого явствует, что будет несколько различных категорий расходов:

- a) затраты на опытно-конструкторские работы,
- b) первоначальные затраты,
- c) эксплуатационные затраты и расходы на хостинг,
- d) расходы на службу технической поддержки,
- e) расходы на адаптацию национальных прикладных технологий.

10. Во избежание повторов расчеты затрат по каждой категории и в сумме, а также использованные методологии были включены в АЗВ, который для удобства пользования приложен к настоящему документу.

11. Приняв во внимание АЗВ и сметные расходы, GE.1 рекомендовала финансировать систему eTIR посредством взимания определенной суммы за перевозку eTIR по аналогии с финансированием ИСМДП и секретариата МДП. Однако GE.1 не указала, как обеспечить покрытие затрат на опытно-конструкторские работы и первоначальных затрат, необходимых для создания международной системы eTIR. В этой связи возникает ряд вопросов, например:

i) Кто мог бы предоставить денежные средства, необходимые для создания системы?

ii) Реалистично было бы рассматривать возможность финансирования первоначальных затрат международной системы eTIR за счет бумажной системы в форме своего рода кредита?

IV. Мандат GE.2

12. Следующий вопрос: обязана ли GE.2 непосредственно указать механизм финансирования или же просто обеспечить, чтобы в нормативной базе предусматривались эффективные мониторинг и регулирование любого механизма финансирования, о котором условятся Договаривающиеся стороны? В пункте 3b круга ведения GE.2 указано, что группой GE.2 обеспечиваются:

«тщательное изучение вопросов, имеющих отношение к управлению международной системой eTIR, включая, в частности, требования к защите данных и требования к конфиденциальности на международном уровне, а также правовые аспекты финансирования, и разработка в этой связи соответствующих правовых положений».

13. Следовательно, GE.2, возможно, пожелает рассмотреть различные механизмы финансирования только в той степени, в которой это необходимо для определения вида необходимой нормативной базы; конкретный же механизм финансирования — это вопрос, который надлежит вернуть в группу WP.30 для рассмотрения.

V. Рассмотрение Группой экспертов

14. GE.2 предлагается решить, каким образом продолжить свою работу над этими вопросами, возможно, с учетом информации, представленной в настоящем документе.

Приложение

Организация Объединенных Наций

ECE/TRANS/WP.30/2013/11


**Экономический
и Социальный Совет**

 Distr.: General
 23 July 2013
 Russian
 Original: English

Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

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

135-я сессия

Женева, 1–4 октября 2013 года

Пункт 7 b) i) предварительной повестки дня

**Таможенная конвенция о международной перевозке
грузов с применением книжки МДП**
**(Конвенция МДП 1975 года): Пересмотр Конвенции –
Подготовка этапа III пересмотра МДП**
**Анализ затрат и выгод в контексте системы eTIR:
резюме, ограничения и рекомендации**

Записка секретариата

I. Справочная информация

1. На своей сорок восьмой сессии Исполнительный совет МДП (ИСМДП) поручил секретариату во исполнение просьбы Комитета по внутреннему транспорту (КВТ), Рабочей группы по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30), и неофициальной специальной группы экспертов по концептуальным и техническим аспектам компьютеризации процедуры МДП (GE.1, или "Группы экспертов") провести анализ затрат и результатов (АЗР) по проекту eTIR (TIRExB/REP/2011/48final, пункт 10). Впоследствии с учетом средств, предусмотренных в статье бюджета ИСМДП на привлечение консультантов, и возложенных на него задач секретариат МДП просил соответствующие службы Отделения Организации Объединенных Наций (ЮНОГ) объявить тендер. В соответствии с действующими принципами, правилами и процедурами закупок Организации Объединенных Наций ЮНОГ направило заявку пяти компаниям с просьбой представить их предложения. Такие предложения, проанализированные должным образом, представили две компании. Контракт был предоставлен участнику тендера, который удовлетворял установленным критериям и предложение которого соответствовало по существу требованиям, изложенным в тендерной документации, и было признано по итогам проведенного анализа в ка-

честве предложения, которое повлечет для Организации Объединенных Наций самые низкие расходы.

2. На своей двадцатой сессии Группа экспертов приветствовала проект АЗР, представленный в неофициальных документах № 6a, 6b, 6c, 6d и 6e GE.1 (2012 год). Группа экспертов в целом согласилась с методикой, примененной консультантами, но в то же время высказала предварительные замечания относительно различных предположений, использованных консультантами в ходе АЗР. В частности, Группа экспертов сочла, что два описанных в АЗР сценария (постепенного введения книжек eTIR или одновременной замены бумажной системы МДП электронной системой – так называемого сценария "большого взрыва") слишком оптимистичны, и просила заменить нереалистичный сценарий "большого взрыва" более пессимистичным (т.е. более реалистичным) сценарием. В ответ на предложения о том, что в основу используемых сценариев следует положить комплексные прогнозы долгосрочного развития транспортных потоков между Договаривающимися сторонами МДП, секретариат напомнил, что проведение АЗР было поручено консультантам на основе четкого мандата и в рамках ограниченного бюджета и что поэтому было бы нереально ожидать от них проведения такого комплексного моделирования в дополнение к уже выполненной ими работе. Для подведения итогов предварительного обсуждения этого вопроса Группа экспертов просила выделить дополнительное время, с тем чтобы секретариат мог в письменном виде подготовить свои замечания по проекту АЗР, и предложила также дать возможность координационным пунктам eTIR представить их соображения. Исходя из этого, секретариат направил электронное сообщение в координационные пункты eTIR с просьбой изложить их мнения по проекту АЗР.

3. На основе всех поступивших замечаний консультанты подготовили обновленный вариант АЗР, который был представлен в качестве неофициального документа № 12 на двадцать первой сессии Группы экспертов. Как отметила Группа экспертов, если не считать очевидных ошибок в расчетах и некоторой непоследовательности текста, то АЗР является окончательным. Группа экспертов согласилась с методикой, использовавшейся консультантами, однако сочла, что при расчетах не были учтены некоторые затраты, например на профессиональную подготовку, и непрямые выгоды. Группа экспертов согласилась с предложением секретариата подготовить пересмотренный вариант неофициального документа № 12, содержащий исправления всех оставшихся ошибок, для распространения в сети координационных пунктов eTIR. Кроме того, она поручила секретариату подготовить для рассмотрения на ее двадцать второй сессии документ, в котором содержалось бы резюме составленного консультантами АЗР наряду с оценкой недостатков АЗР, т.е. неучтенных затрат и выгод, и с вынесенными рекомендациями.

4. На своей двадцать второй сессии Группа экспертов одобрила неофициальный документ № 2 GE.1 (2013 год), обсудила его и внесла незначительные изменения в формулировку рекомендаций. MCAT выразил оговорки в отношении окончательного варианта АЗР, а также соответствующей оценки, произведенной секретариатом МДП, и рекомендаций, вынесенных Группой экспертов (см. ECE/TRANS/WP.30/2013/10, пункт 16). Отреагировав на оговорки MCAT (см. ECE/TRANS/WP.30/2013/10, пункт 17), Группа экспертов поручила секретариату включить пересмотренный вариант неофициального документа № 2 GE.1 (2013 год) в качестве приложения к Справочной модели eTIR и представить его WP.30 для рассмотрения.

II. Резюме анализа затрат и результатов

A. Оговорка

5. АЗР, содержащийся в неофициальном документе № 12 Rev.1 GE.1 (2012 год), отражает соображения консультантов, но не секретариата ЕЭК ООН. Вклад секретариата ЕЭК ООН ограничивается обеспечением надлежащего применения методологии АЗР и подготовкой соответствующего резюме.

B. Цель и методика

6. Основная цель АЗР eTIR состоит в сопоставлении затрат и результатов, связанных с внедрением системы eTIR, на основе различных предположений путем изучения различных технических вариантов и принятия различных сценариев на двенадцатилетний период, включая двухлетнюю разработку и развертывание централизованной платформы для обмена данными (так называемой "международной системы eTIR") и ее десятилетнее постепенно нарастающее использование. В соответствии со стандартной методологией АЗР затраты и результаты занижаются для их сопоставления по текущей стоимости. Для целей АЗР eTIR используется 5-процентная учетная ставка. Для сопоставления различных технических вариантов используются значения дохода на инвестиции (ДНИ) и чистой текущей стоимости (ЧТС).

7. Предположения основаны на различных источниках, например на Справочной модели eTIR, а также на специальных значениях консультантов в области проектов информационных и коммуникационных технологий (ИКТ), в частности проектов разработки программного обеспечения.

C. Технические варианты

8. В АЗР выделено шесть технических вариантов внедрения централизованной международной системы eTIR, а именно:

- В помещениях: для размещения международной системы eTIR будет создан новый центр обработки данных. Это предполагает приобретение и обслуживание центра обработки данных совершенно нового типа (с учетом критериев пространства, сети, аппаратных средств и программного обеспечения).
- ЮНОГ: международная система eTIR будет функционировать на базе машин, размещенных и обслуживаемых в центре обработки данных Отделения Организации Объединенных Наций в Женеве (ЮНОГ).
- МВЦООН: международная система eTIR будет функционировать на базе машин, размещенных и обслуживаемых в центре обработки данных Международного вычислительного центра Организации Объединенных Наций (МВЦООН).

- IaaS (инфраструктура как услуга): международная система eTIR будет функционировать на базе коллективной инфраструктуры с совместным доступом в облачной среде¹.
- PaaS (платформа как услуга): международная система eTIR будет функционировать на базе совместно используемой платформы в облачной среде.
- SaaS (программное обеспечение как услуга): международная система eTIR будет предоставляться как услуга провайдером облачной среды.

9. В технической оценке, представленной в приложении к АЗР, PaaS определена как наиболее оптимальный вариант, используемый в ЮНОГ и МВЦООН.

D. Сценарии

10. В АЗР рассматриваются два различающихся сценария на двенадцатилетний период. Предполагается, что в конце этого периода все 57 Договаривающихся сторон (ДС) Конвенции МДП усовершенствуют свои таможенные ИТ-системы, с тем чтобы обеспечить возможность для их подключения к международной системе eTIR в соответствии со следующим графиком:

Таблица 1

Ежегодное число Договаривающихся сторон, совершенствующих свою ИТ-систему

Год	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Число Договаривающихся сторон		3	3	3	5	10	10	5	5	5	4	4

11. Эти два сценария различаются числом перевозок МДП, в связи с которыми данные будут ежегодно обрабатываться исключительно электронным способом, т.е. путем использования полностью международной системы eTIR. В первом сценарии число компьютеризированных перевозок МДП постепенно достигнет нынешнего ежегодного числа используемых книжек МДП (около 3 миллионов). Согласно второму сценарию по истечении двенадцатилетнего периода будет компьютеризирована только половина из них. В нижеследующей таблице указано ежегодное число компьютеризированных перевозок МДП по обоим сценариям:

Таблица 2

Число полностью компьютеризированных перевозок МДП (тыс.)

Год	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Сценарий 1	100	700	800	1 200	1 300	2 000	2 500	2 600	2 800	3 000		
Сценарий 2		50	300	400	500	600	1 000	1 200	1 300	1 400	1 500	

¹ Под "облачной средой" подразумевают вычисления при помощи интернет-ресурсов, т.е. использование (совместных) вычислительных ресурсов (аппаратуры и программного обеспечения), предоставляемых специализированными компаниями в качестве соответствующих услуг по Интернету.

Е. Затраты

12. Рассматриваются следующие категории затрат:

- затраты на опытно-конструкторские работы,
- первоначальные затраты,
- эксплуатационные затраты и расходы на хостинг,
- расходы на службу технической поддержки,
- расходы на адаптацию национальных прикладных технологий.

13. По каждой категории затрат оцениваются минимальные и максимальные затраты.

1. Затраты на опытно-конструкторские работы

14. Затраты на опытно-конструкторские работы оценивались отдельно по следующим трем элементам международной системы eTIR:

- а) базовому компоненту (обеспечение электронного обмена сообщениями eTIR);
- б) веб-интерфейсу, который будет служить для дублирования базового компонента;
- в) консоли администрирования.

15. Системные аспекты каждого элемента оценивались с помощью бального функционального анализа (БФА) и корректировались с учетом предполагаемой технической сложности. На этой основе (а также путем использования методологии конструктивной модели затрат (COCOMO II) были оценены расходы на опытно-конструкторские работы и график проведения этих работ. Затраты на опытно-конструкторские работы всей международной системы eTIR составляют от 924 800 до 1 127 000 долл. США.

2. Первоначальные затраты

16. Создание международной системы eTIR повлечет за собой различные затраты, которые будут зависеть от выбранных технических вариантов. В таблице 3 представлены минимальные и максимальные предполагаемые первоначальные затраты по каждому из вариантов. Они связаны, в частности, с приобретением помещений, аппаратуры и программного обеспечения, а также с мероприятиями по профессиональной подготовке и набору персонала.

Таблица 3
Первоначальные затраты
(долл. США)

	<i>Мин.</i>	<i>Макс.</i>
В помещениях	1 255 000	1 450 000
ЮНОГ	681 500	792 500
МВЦООН	632 000	743 000
IaaS	632 000	743 000
PaaS	142 000	183 000
SaaS	10 000	15 000

3. Эксплуатационные затраты и расходы на хостинг

17. Эксплуатация и техническое обслуживание международной системы eTIR будут сопряжены с ежегодными расходами. Большая часть этих расходов будет зависеть от числа перевозок МДП, данные о которых будут обрабатываться с помощью этой системы. Эти расходы будут также сильно различаться в зависимости от выбранных технических вариантов. В таблице 4 представлены минимальные и максимальные предполагаемые ежегодные переменные расходы по каждому варианту в случае обработки системой данных о 3 млн. перевозок МДП. Переменные расходы включают, в зависимости от варианта, затраты на испытания, дублирование, персонал, профессиональную подготовку, аудит, страхование и управление, а также плату, взимаемую операторами серверов облачной среды.

Таблица 4

Ежегодные эксплуатационные затраты и расходы на использование серверов облачной среды
(долл. США)

	<i>Мин.</i>	<i>Макс.</i>
В помещениях	340 419	526 059
ЮНОГ	194 739	243 259
МВЦООН	167 719	257 059
IaaS	113 402	153 126
PaaS	159 116	180 816
SaaS	1 500 000	3 000 000

18. Посредством деления указанных выше сумм на 3 млн. были рассчитаны эксплуатационные затраты и расходы на использование серверов облачной среды по одной перевозке МДП. Таким образом были оценены ежегодные переменные затраты по каждому сценарию.

4. Расходы на службу технической поддержки

19. Справочная модель eTIR требует только минимальных расходов на службу технической поддержки, основной функцией которой является оказание помощи странам в подключении их ИТ-систем к международной системе eTIR. Такая служба технической поддержки будет состоять из двух ИТ-специалистов, занятых 40 часов в неделю. Первоначальные затраты на создание такой службы составят от 24 500 до 44 000 долл. США. Расходы по эксплуатации и на персонал, по оценкам, составят от 126 180 до 216 600 долл. США в год.

5. Расходы на адаптацию национальных прикладных технологий

20. Предполагается, что страны либо уже внедрили, либо внедрят ИТ-системы, обеспечивающие обработку операций МДП на национальном или региональном уровне. Поэтому были оценены только те расходы, которые связаны:

- a) с обеспечением введения в национальную ИТ-систему и хранения в ней всей информации, требуемой международной системой eTIR;
- b) с включением веб-услуг eTIR в национальные прикладные технологии, при помощи которых производится обработка операций МДП; и

с) с разработкой интерфейсов (веб-услуги), требуемых международной системой eTIR.

С учетом примерного плана проекта адаптация национальной таможенной ИТ-системы будет сопряжена с расходами в объеме 120 000–150 000 долл. США для каждой страны.

6. Прочие расходы

21. По мнению консультантов, никаких других расходов, в том числе со стороны коммерческого/транспортного сообщества, не потребуется.

F. Выгоды

22. Полностью компьютеризированная система МДП будет приносить прямую ежегодную выгоду таможенным, гарантийной цепи и держателям. Различные выгоды были оценены по отдельности до расчета среднего значения выгоды, связанной с компьютеризацией по перевозке МДП.

1. Для таможен

23. Прямые выгоды для таможен были определены путем сопоставления времени, необходимого для обработки книжки МДП в бумажном формате, и предполагаемого времени обработки эквивалентной электронной информации сразу же после полной компьютеризации системы. С учетом того, что некоторые таможенные администрации уже получают информацию в электронном виде и что сокращение времени не всегда приводит к фактической экономии затрат на персонал, экономия для таможенных администраций оценивается на уровне 4 311 428 долл. США в год при компьютеризированном учете 3 млн. перевозок МДП.

2. Для гарантийной цепи

24. Расходы гарантийной цепи, связанные с печатанием, распространением и архивированием книжек МДП, оцениваются на уровне 2 долл. США на одну книжку МДП; поэтому если вся система МДП станет безбумажной, то потенциальная экономия составит 6 млн. долл. США в год.

3. Для держателей

25. Выгоды для держателей, полученные в результате сокращения времени, необходимого для начала перевозки МДП (т.е. разница между временем, необходимым для заполнения книжки МДП в бумажном формате, и временем, необходимым для введения данных в электронном виде), а также в результате сокращения времени, проводимого на границах, могут составить 16 437 504 долл. США в год.

G. Результаты АЗР

26. Для учета фактора неуверенности (характерного для столь крупномасштабного проекта) в рамках этого анализа был учтен 20-процентный коэффициент риска как по затратам, так и по результатам, т.е. расходы были увеличены на 20%, а выгоды были сокращены на 20%. На основе скорректированных на риск и дисконтированных затрат и результатов были рассчитаны – по каждому

ECE/TRANS/WP.30/2013/11

техническому варианту и по обоим 12-летним сценариям – годовые потоки наличности, ДНИ и ЧТС. В таблицах 5 и 6 приведены окончательные итоги АЗР системы eTIR.

Таблица 5
Затраты, выгоды, ДНИ и ЧТС для сценария 1
(долл. США)

	<i>В помещениях</i>	<i>ЮНОГ</i>	<i>МВЦООН</i>	<i>РААС</i>	<i>LAAS</i>	<i>SAAS</i>
Затраты на опытно-конструкторские работы	1 127 000	1 127 000	1 127 000	1 127 000	1 127 000	–
Первоначальные затраты	1 450 000	792 500	743 000	183 000	743 000	15 000
Эксплуатационные затраты и расходы на хостинг	2 981 001	1 378 468	1 456 668	1 024 624	867 717	17 000 000
Промежуточная сумма расходов	5 558 001	3 297 968	3 326 668	2 334 624	2 737 717	17 015 000
Расходы на службу технической поддержки	2 210 000	2 210 000	2 210 000	2 210 000	2 210 000	2 210 000
Расходы на национальные прикладные программы	8 550 000	8 550 000	8 550 000	8 550 000	8 550 000	8 550 000
Итоговая сумма расходов	16 318 001	14 057 968	14 086 668	13 094 624	13 497 717	27 775 000
Итоговая сумма расходов (включая 20-процентный коэффициент риска)	19 581 601	16 869 561	16 904 001	15 713 549	16 197 260	33 330 000
Дисконтированные затраты (включая коэффициент риска)	14 979 069	12 941 676	12 950 077	12 391 640	12 470 894	23 464 073
Выгоды для таможен (включая 20-процентный коэффициент риска)	19 550 000	19 550 000	19 550 000	19 550 000	19 550 000	19 550 000
Общие выгоды (включая 20-процентный коэффициент риска)	121 210 000	121 210 000	121 210 000	121 210 000	121 210 000	121 210 000
Дисконтированные выгоды для таможен (включая коэффициент риска)	13 255 247	13 255 247	13 255 247	13 255 247	13 255 247	13 255 247
Дисконтированные суммарные выгоды (включая коэффициент риска)	82 182 532	82 182 532	82 182 532	82 182 532	82 182 532	82 182 532
ДНИ для таможен	–12%	2%	2%	7%	6%	–44%
Суммарный ДНИ	449%	535%	535%	563%	559%	250%
Нетто – текущая стоимость	67 203 464	69 240 856	69 232 456	69 790 892	69 711 639	58 718 460

Таблица 6
Затраты, выгоды, ДНИ и ЧТС для сценария 2
(долл. США)

	<i>В помещениях</i>	<i>ЮНОГ</i>	<i>МВЦООН</i>	<i>PAAS</i>	<i>IAAS</i>	<i>SAAS</i>
Затраты на опытно-конструкторские работы	1 127 000	1 127 000	1 127 000	1 127 000	1 127 000	–
Первоначальные затраты	1 450 000	792 500	743 000	183 000	743 000	15 000
Эксплуатационные затраты и расходы на хостинг	2 981 001	668 962	706 912	497 244	421 098	8 250 000
Промежуточная сумма расходов	5 558 001	2 588 462	2 576 912	1 807 244	2 291 098	8 265 000
Расходы на службу технической поддержки	2 210 000	2 210 000	2 210 000	2 210 000	2 210 000	1 286 300
Расходы на национальные прикладные программы	8 550 000	8 550 000	8 550 000	8 550 000	8 550 000	8 550 000
Итоговая сумма расходов	16 318 001	13 348 462	13 336 912	12 567 244	13 051 098	18 101 300
Итоговая сумма расходов (включая 20-процентный коэффициент риска)	19 581 601	16 018 155	16 004 295	15 080 693	15 661 317	21 721 560
Дисконтированные затраты (включая коэффициент риска)	14 979 069	12 362 151	12 337 675	11 543 030	12 523 940	15 492 843
Выгоды для таможен (включая 20-процентный коэффициент риска)	9 487 500	9 487 500	9 487 500	9 487 500	9 487 500	9 487 500
Общие выгоды (включая 20-процентный коэффициент риска)	58 822 500	58 822 500	58 822 500	58 822 500	58 822 500	58 822 500
Дисконтированные выгоды для таможен (включая коэффициент риска)	6 406 022	6 406 022	6 406 022	6 406 022	6 406 022	6 406 022
Дисконтированные суммарные выгоды (включая коэффициент риска)	39 717 335	39 717 335	39 717 335	39 717 335	39 717 335	39 717 335
ДНИ для таможен	–57%	–48%	–48%	–45%	–49%	–59%
Суммарный ДНИ	165%	221%	222%	244%	217%	156%
Нетто – текущая стоимость	24 738 266	27 355 184	27 379 660	28 174 305	27 193 395	24 224 492

27. И наконец, была оценена рентабельность проекта для единой таможенной администрации, в результате чего было установлено, что в случае полной компьютеризации данных по приблизительно 30 000 операций МДП в год капиталовложения в международную систему eTIR и расходы по адаптации национальной ИТ-системы становятся рентабельными.

Н. Выводы и рекомендации

28. С учетом своей технической оценки и результатов АЗР консультанты изложили следующие выводы и рекомендации:

- систему eTIR следует внедрить как можно скорее, с тем чтобы максимально использовать предоставляемые ею выгоды;
- наилучшим техническим вариантом для внедрения международной системы eTIR служит использование платформы как услуги (облачная сре-

да), за которым непосредственно следуют варианты Iаas, МВЦООН и ЮНОГ;

- что касается сценария 2, то, даже если этот проект и не дает ДНИ только для таможен, в целом он является весьма выгодным;
- ежегодной обработки данных по 30 000 операций МДП электронным способом достаточно, чтобы оправдать капиталовложения в eTIR любой отдельной таможенной администрации.

III. Оценка анализа затрат и результатов секретариатом

A. Область применения

1. Общие положения

29. Как отмечалось Группой экспертов при анализе более ранних версий, в АЗР, к сожалению, не принимаются во внимание не прямые выгоды от компьютеризации системы МДП. Непрямые выгоды могут варьироваться от более существенного упрощения перевозок (благодаря наличию предварительной информации) до, в конечном счете, повышения безопасности системы МДП, что выгодно как таможням, так и гарантийной цепи.

30. Кроме того, вопреки предположению консультантов, расходы по внедрению системы eTIR могут нести как транспортные операторы, так и гарантийная цепь.

2. Технические варианты

31. Технические варианты в АЗР позволяют произвести оптимальное сопоставление различных возможностей для аренды серверов международной системой eTIR. Однако все проанализированные технические варианты основаны на внедрении международной системы eTIR с нулевого уровня. Аспекты использования (и конфигурации) готовых решений не рассматривались ни в технической оценке, ни в АЗР.

3. Сценарии

32. Оба сценария, которые были проанализированы консультантами, относительно просты, так как в них не учтены будущие политические или экономические изменения. В течение десятилетия многочисленные факторы могут существенно влиять на ежегодное число перевозок МДП. Ниже приведен неполный перечень потенциальных обстоятельств, которые могут значительно повлиять на использование системы МДП и, следовательно, международной системы eTIR:

- ратификация и применение Конвенции МДП новыми странами (например, Китаем, Пакистаном);
- распространение сферы действия или заключение других соглашений о транзите в качестве альтернативы системе МДП (например, присоединение Турции к Конвенции об общем транзите);
- создание или расширение таможенных союзов (например, Таможенного союза Российской Федерации, Беларуси и Казахстана);

- изменения в торговых потоках, которые могут существенно повлиять на структуру международных автомобильных перевозок;
- колебание цен на энергоносители, сопряженное с прямыми последствиями для распределения международных перевозок по различным видам транспорта.

33. Следует отметить, что при всей вероятности возникновения таких (а также иных) обстоятельств их воздействие весьма трудно оценить и для такой оценки требуются специальные исследования. Еще труднее проанализировать их совокупное воздействие, и поэтому вполне можно понять, в силу каких причин консультанты не приняли его во внимание в АЗР. Вместе с тем оба предложенные консультантами сценария позволяют сопоставить две весьма различающиеся модели использования международных систем eTIR и их воздействие на рентабельность проекта.

В. Предположения

34. Предположения консультантов логичны и основаны, как правило, на конкретном справочном материале². Вместе с тем, поскольку в некоторых вариантах, которым отдается предпочтение, предусматривается, что международная система eTIR будет размещена в международном центре обработки данных в Женеве, расходы по оплате труда, рассчитанные в качестве средневзвешенной зарплаты в европейских странах, представляются слишком низкими.

С. Методические аспекты

1. Бальный функциональный анализ (БФА)

35. БФА, используемый для оценки затрат на опытно-конструкторские работы по трем элементам международной системы eTIR, позволяет реально оценить сложность каждой функции, которая будет выполняться каждым элементом, и, следовательно, характер опытно-конструкторских усилий по разработке всей системы.

2. Расходы

36. Консультанты произвели весьма подробный анализ расходов по различным техническим вариантам. Они тщательно подсчитали и указали затраты на опытно-конструкторские работы, оборудование, службу технической поддержки и обслуживание системы, способной обрабатывать данные по 3 млн. перевозок МДП в год. На основе оптимистических и пессимистических предположений они рассчитали минимальные и максимальные расходы. Вместе с тем для обеспечения большей точности они учли лишь максимальные расходы, увеличив их в соответствии с 20-процентным коэффициентом риска.

37. Предположение о том, что общий объем переменных затрат можно разделить на число перевозок МДП для расчета их удельной стоимости, весьма со-

² Функциональные возможности системы eTIR, которые учитывались консультантами при АЗР, описаны в варианте 3.0 Справочной модели eTIR (ECE/TRANS/WP.30/2011/4). Если при подготовке нормативно-правовой базы для внедрения системы eTIR Договаривающиеся стороны решат ввести новые требования или требования, отличающиеся от требований, описанных в Справочной модели eTIR, то результаты АЗР могут измениться или оказаться неточными.

мнительно. На самом деле такое предположение может быть обоснованным в случае облачной среды, однако в нем не учитывается то обстоятельство, что в контексте некоторых вариантов переменные затраты не подлежат полному масштабированию (например, затраты на персонал или инфраструктуру). Кроме того, некоторые расходы, возможно, не учтены или недооценены, в частности расходы по персоналу (см. III.2) и по профессиональной подготовке.

3. Выгоды

38. Проведенная консультантами оценка выгод основывается исключительно на разнице между временем, требующимся для предоставления и обработки электронной информации, по сравнению с бумажным форматом с учетом последствий сокращения времени обработки этой информации таможенниками и временем, проводимым на таможах транспортными операторами. Для большей верности выгоды были уменьшены в соответствии с 20-процентным коэффициентом риска. В этой связи консультанты косвенным образом приняли во внимание то обстоятельство, что выгоды, обусловленные компьютеризацией системы, не могут автоматически способствовать экономии затрат на персонал и что некоторые выгоды, например обязательство о предоставлении предварительной информации о прибывающих грузах при перевозках МДП в ЕС, могут использоваться уже сегодня.

39. С учетом того, что предоставление предварительной информации таможенникам и повышение безопасности относятся к числу основных целей проекта eTIR, остается сожалеть, что консультанты даже не попытались оценить эти выгоды. Недоучтенные выгоды, скорее всего, в значительной степени компенсируют расходы, которые не были приняты во внимание или были недооценены.

4. АЗР

40. Консультанты использовали стандартную методологию анализа затрат и результатов посредством расчета текущей стоимости будущих затрат и выгод по 5-процентной учетной ставке. Использование ДНИ и ЧТС дает приблизительное представление о рентабельности и фактической стоимости проекта в зависимости от различных технических вариантов. Однако еще большее значение имеет то обстоятельство, что ДНИ и ЧТС позволяют произвести надлежащее сопоставление технических вариантов по обоим сценариям.

D. Выводы

41. АЗР позволяет произвести оптимальную оценку рентабельности проекта eTIR по различным техническим вариантам, а также получить приблизительную величину сумм, необходимых для его разработки и технического обслуживания. Он свидетельствует о том, что рентабельность проекта для одних лишь таможен в значительной степени зависит от будущего использования системы и что общий ДНИ остается весьма позитивным, хотя эта система и будет использоваться только в случае ограниченного числа перевозок МДП.

42. Независимо от того, что некоторые предположения, сделанные при АЗР, могут быть подвергнуты критике из-за недооценки некоторых затрат и выгод, была использована убедительная методика, и поэтому АЗР свидетельствует о том, что проект eTIR может быть весьма полезен для всех сторон, задействованных в процедуре МДП, в частности для транспортных операторов.

IV. Рекомендации

43. С учетом результатов АЗР и своего собственного опыта Группа экспертов считает, что:

а) поскольку представляется, что проект eTIR весьма выгоден для всех сторон, участвующих в процедуре МДП, рекомендуется внедрить систему eTIR, в том числе на национальном уровне, как только будут подготовлены и ратифицированы правовые положения, будет завершена разработка технического описания и будет согласована "дорожная карта";

б) в контексте значительной выгоды для держателей книжек МДП представляется, что можно было бы изучить возможность финансирования международной системы eTIR за счет системы сборов за перевозки МДП, аналогичной той, которая используется в случае ИСМДП;

в) в контексте коммерческой конфиденциальности данных, которые будут обрабатываться системой eTIR, и ввиду относительно небольшой разницы в затратах по сравнению с использованием облачной среды, рекомендованной в АЗР, международную систему eTIR рекомендуется разместить в центрах обработки данных МВЦООН или ЮНОГ;

г) поскольку на рынке имеется программное обеспечение для брокер сообщений, рекомендуется рассмотреть возможность использования готовых решений, в том числе с открытым исходным кодом, для внедрения международной системы eTIR.