



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Семьдесят четвертая сессия**

Женева, 28 февраля – 1 марта 2012 года

Пункт 9 g) предварительной повестки дня

**Вопросы, нуждающиеся в рассмотрении и требующие
принятия решений со стороны Комитета:****Активизация работы по облегчению пересечения границ
(Конвенция о согласовании, проект eTIR и другие меры
по облегчению таможенного транзита)****Активизация работы по облегчению пересечения
границ (Конвенция о согласовании, проект eTIR и
другие меры по облегчению таможенного транзита)****Записка секретариата****I. История вопроса и мандат**

1. На своей предыдущей сессии Комитет принял к сведению и поддержал деятельность Рабочей группы по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30), с целью укрепления Конвенции МДП, в частности путем ее компьютеризации в рамках проекта eTIR. Комитет выступил за продолжение реализации проекта eTIR и решил продлить мандат Неофициальной специальной группы экспертов по концептуальным и техническим аспектам компьютеризации процедуры МДП (WP.30/GE.1) до 2011 года, а также произвести анализ затрат-выгод проекта eTIR (ECE/TRANS/221, пункты 64 и 65).

2. Настоящий документ был подготовлен в соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) (ECE/TRANS/208, пункт 106; ECE/TRANS/2010/8 и Corr.1, подпрограмма 02.10: Таможенные вопросы, связанные с транспортом). В нем сообщается о прогрессе, достигнутом в 2011 году Договаривающимися сторонами, WP.30 и секретариатом в области облегчения процедур пересечения границ, включая:

- поправки к Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах 1982 года (Конвенция о согласовании), а также инициативы по мониторингу и созданию потенциала с целью

оказания помощи в деле надлежащего применения этой Конвенции на национальном уровне;

- основные результаты стратегического обзора системы МДП, который Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) поручила провести для оценки актуальности МДП, по сравнению с альтернативными решениями, и для более четкого понимания сути текущего рыночного спроса с точки зрения широкого круга клиентов (грузоотправителей, логистических и транспортных операторов, а также таможенных администраций);
- подготовку нового приложения к Конвенции МДП, касающегося условий и требований для выдачи международной организации разрешения на формирование и функционирование системы гарантий МДП, и дальнейшее рассмотрение положений об аудите, направленных на обеспечение рационального управления и транспарентности в системе МДП;
- прогресс, достигнутый в разработке технических аспектов проекта eTIR и в проведении анализа затрат–выгод, в соответствии с просьбой, сформулированной КВТ на его предыдущей сессии.

II. Конвенция о согласовании и Справочник по оптимальной практике при пересечении границ ОБСЕ-ЕЭК ООН

3. Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций, действуя в качестве депозитария, издал уведомление депозитария CN534.2011.TREATIES-1 от 1 сентября 2011 года, в котором сообщается о вступлении в силу 30 ноября 2011 года нового приложения 9 к Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах 1982 года (Конвенции о согласовании), касающегося пересечения границ железнодорожным транспортом. В силу этого нового приложения (ECE/TRANS/WP.30/AC.3/2010/1) вводятся следующие ключевые принципы упрощения процедур пересечения границ в ходе международных железнодорожных грузовых перевозок:

- упрощение процедур пересечения границ для должностных лиц и других лиц, участвующих в международных железнодорожных перевозках, включая предоставление им виз;
- минимальные требования, предъявляемые к инфраструктуре и персоналу пограничных (передаточных) станций для рационализации и ускорения необходимых формальностей на этих станциях, включая информационные технологии и системы связи, позволяющие обмениваться предварительной информацией о грузе;
- сотрудничество и координация действий между соседними странами на пограничных (передаточных) станциях; взаимное признание всех видов контроля подвижного состава, контейнеров, контрейлеров и грузов;
- проведение таможенного контроля по принципу выборочности на основе анализа и управления рисками;
- упрощение контроля на пограничных (передаточных) станциях и, по мере возможности, перенесение отдельных видов контроля на станции отправления и назначения;

- установление нормативов времени для пограничного контроля и мониторинг фактической задержки поездов или вагонов на пограничных (передаточных) станциях;
- сокращение бумажной документации и упрощение документооборота с помощью систем электронного обмена информацией;
- использование железнодорожной накладной МГК/СМГС, которая могла бы служить также таможенным документом.

4. WP.30 завершила рассмотрение итогов обследования по осуществлению приложения 8, касающегося международных автомобильных перевозок на национальном уровне (ECE/TRANS/WP.30/2011/1). Это обследование показало, что Договаривающиеся стороны, представившие ответы, полностью осознают свои обязательства по приложению 8 к Конвенции о согласовании и приступили к его осуществлению. Наблюдается более стремительный прогресс в области выполнения требований по переносу ответственности за осуществление процедур контроля из пограничных пунктов на внутритерриториальные службы, по оформлению срочных грузов и выполнению требований к инфраструктуре в пунктах пересечения границ. С другой стороны, выявлен медленный прогресс в области упрощения процедур выдачи виз и Международного весового сертификата транспортных средств (МВСТС). Договаривающимся сторонам и ЕЭК ООН было предложено активнее пропагандировать МВСТС, например путем распространения опыта стран, которые уже приняли такие сертификаты и располагают уполномоченными станциями взвешивания.

5. Что касается будущей деятельности по мониторингу осуществления приложения 8, то Рабочая группа согласилась с тем, что обследования как государственного, так и частного секторов позволяют создать более объективную и многоплановую картину. Рабочая группа выразила мнение о том, что обследование государственными учреждениями следует проводить посредством регулярного использования стандартного вопросника (ECE/TRANS/WP.30/2011/1), в котором респондентам надлежит сообщать о достигнутых результатах, а не повторять информацию, которая уже была представлена. Кроме того, всем Договаривающимся сторонам было предложено представлять на периодической основе страновые доклады с описанием важнейших достижений и неудач в деле облегчения пересечения границ. Обследование частного сектора могло бы проводиться с задействованием уже имеющихся инструментов мониторинга работы частного сектора (например, Центра мониторинга времени ожидания на границах – ЦМОГ МСАТ) либо путем использования положительных результатов других обзоров или исследований, осуществляемых в области процедур пересечения границ различными организациями. Автотранспортным компаниям и их объединениям было настоятельно рекомендовано передавать для этих проектов требуемые данные.

6. Конвенция о согласовании является рамочной конвенцией, устанавливающей ряд основных принципов, которые совершенно необходимы для упрощения процедур пересечения границ, и обеспечивает высокую степень гибкости в их осуществлении на национальном уровне, так как, возможно, не существует единого решения, приемлемого для всех 55 Договаривающихся сторон. В этой ситуации для надлежащего осуществления Конвенции о согласовании были признаны необходимыми примеры оптимальной практики. С учетом этого ЕЭК ООН и ОБСЕ подготовили обширную совместную публикацию под названием **"Справочник по оптимальной практике при пересечении границ: перспективы облегчения перевозок и торговли"**, который будет сдан в печать в начале 2012 года. Основная цель этого справочника состоит в оказании содей-

ствия странам в разработке более эффективных пограничных и таможенных стратегий путем стимулирования использования оптимальной практики, существующей в этой области. Данная публикация должна стать справочным документом не только для национальных директивных органов и ответственных работников таможни и пограничной службы, но и для представителей транспортных агентств, деловых кругов и гражданского общества. Она должна способствовать продолжению диалога по этим вопросам и должна использоваться в качестве справочного материала при разработке стратегий пограничного контроля, направленных на упрощение законных трансграничных коммерческих перевозок, с уделением должного внимания соответствующим аспектам безопасности. В ней будут приведены конкретные примеры (в контексте региона ЕЭК и за его пределами) способов повышения эффективности и безопасности пунктов пересечения границы и обеспечения тем самым бесперебойных торговых и транспортных операций при одновременном сокращении возможностей для коррупции, незаконного оборота, транснациональной преступности и терроризма. В ней не только обращается особое внимание на пункты пересечения границ в ходе автомобильных перевозок, но и затрагиваются аспекты, относящиеся к пунктам пересечения границ на железных дорогах и в морских портах. Одна из глав этого справочника, в которых будут охарактеризованы различные методы определения эффективности функционирования различных органов, осуществляющих контроль на государственной границе, может послужить полезным инструментом для содействия упрощению процедур пересечения границ на основе более эффективного контроля за реальной ситуацией на границах.

III. Исследование МДП

7. С учетом значительных политических, экономических, структурных и технологических изменений, которые произошли за последние два десятилетия, ЕЭК ООН в 2008 году поручила произвести стратегический обзор системы МДП для оценки актуальности МДП, по сравнению с альтернативными решениями, и более четкого понимания сути текущего рыночного спроса с точки зрения широкого круга таких клиентов, как грузоотправители, логистические и транспортные операторы и таможенные администрации. Этот обзор, называемый также исследованием МДП, был произведен в 2008–2010 годах одной из консалтинговых компаний, которая была отобрана на основе стандартной процедуры торгов в Организации Объединенных Наций.

8. Ключевыми целями данного исследования МДП стали:

- проведение критического сравнительного анализа существующей системы МДП;
- прогнозирование наиболее вероятного развития ситуации в области процедур таможенного транзита;
- оценка актуальности нынешней системы МДП и указание необходимых реформ и направлений будущей работы.

9. С методологической точки зрения это исследование было основано на обзоре обширных печатных материалов по вопросу о характере и практической реализации различных режимов транзита, на комплексном обследовании, разработанном совместно консультантами и ЕЭК ООН (в общей сложности поступило 260 ответов от 47 стран с охватом шести географических регионов и пяти

профессиональных групп) и серии детальных интервью примерно с десятью экспертами.

A. Общая оценка системы МДП и анализ ССВУ

10. Обследование показало, что как единая глобальная система транзита режим МДП воспринимается положительно. Вместе с тем те, кто регулярно пользуются системой Сообщества и Общей транзитной системой Европейского союза (ЕС), функционирующей на основе НКТС (новой компьютеризированной транзитной системы), отдаёт предпочтение именно этой системе. Никакие другие транзитные режимы не были определены как достаточно эффективные и достойные упоминания. Что касается будущего, то респонденты внесли три следующих основных предложения по МДП: отказ от бумажного формата, безупречная электронная документация и мультимодальные приложения.

11. Исследование подтвердило, что режим МДП функционирует достаточно эффективно. Вместе с тем совершенно ясно, что в нем нашли отражение признаки той эпохи, в которую он разрабатывался, и существовавших в то время политических предпочтений; тогда многие страны обеспечивали услуги и выполняли функции, представляющие общий экономический интерес, в рамках отдельных учреждений. Предполагалось, что это позволит наилучшим образом гарантировать защиту общественных интересов, однако во многих случаях это приводило к потере прозрачности и нарушению отчетности и в конечном итоге к злоупотреблению доминирующим положением.

12. Некоторые из основных недостатков режима МДП, которые были выявлены в ходе исследования, перечислены ниже.

- Процедура МДП в настоящее время основана на использовании бумажного формата, а это означает, что она требует больше времени и ресурсов и уязвима для мошенничества.
- В каждой стране существует монополия объединенных автоперевозчиков, что обуславливает цены на книжки, которые в некоторых странах/случаях считаются дорогими.
- Отсутствует финансовая прозрачность в системе гарантий и в ценах на книжки МДП.
- Установленное гарантийное покрытие в размере 50 000 долл. США и даже 60 000 евро является слишком низким для отдельных перевозок в некоторых странах и слишком высоким для некоторых других перевозок и стран.
- Система гарантий МДП, управляемая МСАТ, как правило, считается оптимальной, но зависимость от монопольного поставщика повышает риск неэффективности (в предоставлении гарантий) и злоупотребления ценами на книжки МДП.

13. Кроме того, данный обзор позволил выявить ряд таких угроз для системы МДП, как разработка различных систем таможенного транзита на основе региональных соглашений (например, в Центральной Азии и на Среднем Востоке); распространение НКТС на новые регионы; и спрос таможен на предварительную (до прибытия грузов на границу) информацию о грузах в электронном формате, которая не может обеспечиваться книжками МДП в бумажном формате. С другой стороны, существуют и перспективы для МДП; если Китай, Пакистан и некоторые страны Среднего Востока присоединятся к Конвенции МДП,

то не имеющие выхода к морю страны Центральной Азии (которые уже являются участниками МДП) войдут в важную транзитную зону с высокими темпами экономического роста.

В. Рекомендации

14. В результате проведения данного исследования были подготовлены два набора рекомендаций, которые могут быть вынесены либо в краткосрочной перспективе в рамках существующей в настоящее время системы бумажного формата, либо в долгосрочной перспективе после внедрения компьютеризированной системы (электронного декларирования транзита). Ключевые рекомендации в этой связи изложены ниже.

1. Эволюция режима МДП, основанного на бумажном формате, в сторону большей эффективности и отчетности

- Открыть рынок для конкурентоспособного предоставления услуг по печатанию и распространению книжек МДП; выдача и гарантии. Услуги по печатанию и распространению должны предоставляться единым поставщиком и должны выставляться на конкурс совместно на многолетний период, с тем чтобы различные ассоциации могли представлять свои предложения. Типография должна продемонстрировать знание (подтвержденное наличием соответствующего свидетельства) жестких процедур обеспечения безопасности.
- Международную систему гарантий следует открыть для многочисленных поставщиков (заранее уполномоченных), конкурирующих на рынке. В случае каждой транзитной операции поставщиком гарантии должно быть международное учреждение, функционирующее во всех странах, участвующих в данной операции, и имеющее в каждой из этих стран активы, которые позволяют непосредственно удовлетворять платежные требования таможенных органов.

2. Рекомендации в отношении будущей глобальной системы электронного декларирования транзита:

- Следует предусмотреть стандартные форматы и протоколы по всем электронным операциям с передачей данных между операторами и таможенными органами, действительные для всех стран.
- От транспортных операторов не следует требовать использования третьих сторон для осуществления этих операций с таможенными властями; это означает, что всем уполномоченным держателям книжек МДП следует разрешить обрабатывать их напрямую.
- Должна быть предусмотрена четкая связь между легализацией книжки МДП в одной стране и ответственностью за обеспечение гарантий в случае таможенной претензии в другой стране. Поскольку в этом процессе задействованы две страны, требуется соответствующий связующий элемент; поэтому гарантом должно быть уполномоченное международное учреждение, которое законно представлено во всех странах, где осуществляется каждая перевозка МДП. Могут быть рассмотрены следующие два решения: нынешнее решение по МДП, при котором связующий элемент формируется гарантийной цепочкой МДП, соединяющей два национальных объединения перевозчиков через МСАТ, либо другое решение, осно-

ванное на задействовании международных компаний (банков или страховых компаний), созданных в каждой стране, участвующей в осуществлении отдельной транзитной операции.

- Оба решения по гарантиям характеризуются своими плюсами и минусами, которые подлежат дополнительному рассмотрению. Например, преимущество нынешнего решения по МДП состоит в том, что оно было надлежащим образом апробировано, а его недостаток – в том, что оно зависит от единого поставщика. Преимущество другого решения состоит в том, что оно позволяет оказывать конкурентное давление на цены и качество обслуживания, а недостаток – в том, что оно может способствовать увеличению общих расходов из-за уменьшения объемов операций, производимых каждым агентом.

15. За вышеизложенные соображения исключительную ответственность несет консалтинговая компания, и они необязательно служат отражением точки зрения секретариата ЕЭК ООН. В марте 2011 года данное исследование МДП было представлено группе по независимой авторитетной оценке в составе различных международных организаций (Европейской комиссии, Всемирного банка, Всемирной таможенной организации, МСАТ). На основе исследования и поступивших замечаний секретариат готовит публикацию ЕЭК ООН, которая будет издана, как ожидается, в первой половине 2012 года.

IV. Подготовка нового приложения к Конвенции МДП об условиях и требованиях, касающихся выдачи разрешения международной организации

16. В 2005 и 2006 годах Комиссия внешних ревизоров (КВР) и Управление служб внутреннего надзора (УСВН) Организации Объединенных Наций провели аудиторские проверки соответственно соглашения ЕЭК ООН – МСАТ и Целевого фонда МДП и рекомендовали: 1) внести поправки в Конвенцию МДП, с тем чтобы предусмотреть условия и требования, касающиеся уполномоченной международной организации (в настоящее время МСАТ), в качестве новой части III приложения 9 к Конвенции МДП и 2) подвергнуть МСАТ внешнему аудиту. Такие требования по аудиту были введены, и аудиторские проверки уже проводятся, хотя пока они сосредоточены только на сумме, перечисляемой МСАТ с каждой книжки МДП (приблизительно 0,40 цента США, как указано выше) для ЕЭК ООН. Поскольку средняя стоимость книжки МДП составляет порядка 50,00 долл. США, это означает, что аудиторской проверке, результаты которой сообщаются Договаривающимся сторонам МДП, в настоящее время подлежит менее 1% поступлений от процедур МДП.

17. В соответствии с рекомендациями КВР и УСВН WP.30 разработала проект новой части III приложения 9 к Конвенции МДП об условиях и требованиях, касающихся выдачи разрешения международной организации в отношении возложения на нее ответственности за эффективное формирование и функционирование международной системы гарантий, а также за печатание и распространение книжек МДП. По отдельной просьбе Договаривающихся сторон, ЕЭК ООН, действуя в консультации с УСВН, также включила в этот проект конкретные требования по аудиту. Однако консенсуса по этим положениям об аудите до сих пор достигнуто не было (см. ниже). Для того чтобы хоть как-то продвинуться вперед, Рабочая группа приняла решение одобрить предложения по поправкам к части III нового приложения 9 без положений об аудите и пред-

ставить эти предложения Административному комитету МДП для рассмотрения, а также продолжать в то же время попытки достижения консенсуса по принятым положениям об аудите.

18. В ходе состоявшегося в WP.30 обсуждения ряд делегаций заявили о том, что они не видят необходимости во введении положений об аудиторской проверке. Они подчеркнули, что полностью доверяют МСАТ, поскольку эта организация уже давно зарекомендовала себя в системе МДП, действует в условиях транспарентности и регулярно подвергается аудиторским проверкам со стороны ведущих мировых аудиторских компаний в соответствии со швейцарским законодательством. Некоторые другие делегации указали, что обсуждаемые положения об аудиторской проверке не связаны с вопросом доверия к МСАТ, а направлены на обеспечение транспарентности, оптимального управления и создание прочной правовой основы, позволяющей Договаривающимся сторонам при необходимости проверять, каким образом уполномоченная международная организация – причем необязательно МСАТ – пользуется привилегиями и финансовыми инструментами, предоставленными на основании полученного разрешения.

19. На сессии, состоявшейся в октябре 2011 года, секретариат ЕЭК ООН напомнил WP.30, что введение положений об аудиторских проверках будет соответствовать предложению Европейской экономической комиссии, высказанному на ее шестьдесят четвертой сессии в марте 2011 года (см. ECE/TRANS/WP.30/256, пункт 5). Секретариат заявил, что он примет любое решение Договаривающихся сторон в отношении включения или исключения положений о), р) и q) об аудиторских проверках, но отметил, что оптимальное управление и транспарентность в системе МДП невозможно будет обеспечить без соответствующих инструментов контроля, предусмотренных в указанных положениях об аудиторской проверке. Без гарантий, обеспечиваемых положениями об аудите, секретариат ЕЭК ООН не может принять ответственность за риск каких-либо нарушений в реализации разрешения, который может возникнуть в определенный момент времени. Такую ответственность по-прежнему будут нести Договаривающиеся стороны.

V. Прогресс, достигнутый в рамках проекта eTIR

20. Для преодоления проблем, связанных с ограниченностью системы МДП в бумажном формате, Договаривающиеся стороны Конвенции МДП в 2003 году приступили к реализации так называемого "проекта eTIR" с целью замены книжек МДП в бумажном формате электронными сообщениями, используемыми сторонами, задействованными в системе МДП. Компьютеризированная система МДП позволит получить существенную дополнительную выгоду. Во-первых, она предоставит дополнительные возможности для обеспечения безопасности и управления рисками, снизив таким образом риск мошенничества. Во-вторых, более тесное международное сотрудничество позволит всем заинтересованным сторонам значительно уменьшить административную нагрузку и в максимальной степени воспользоваться преимуществами глобальной системы управления цепочкой поставок. И наконец, предоставление предварительной информации о грузе и обмен информацией в реальном масштабе времени будут содействовать ускорению процедуры МДП.

21. После начала осуществления проекта eTIR таможенные администрации и частный сектор выступили с различными инициативами, направленными на преодоление некоторых ограничений в системе МДП, основанной на бумажном

формате. В большинстве Договаривающихся сторон МДП управление операциями МДП в настоящее время обеспечивается за счет таможенных информационно-технологических (ИТ) систем, которые в некоторых странах разрешают транспортным операторам предоставлять данные, связанные с МДП, заранее и в электронном формате, а то и обязывают их делать это. Частный сектор, в особенности МСАТ, стремясь к более эффективному управлению рисками предоставления гарантий, покрывающих международный транзит, также компьютеризировал процедуры управления большинством своих видов деятельности, имеющих отношение к МДП.

22. Разумеется, что в рамках проекта eTIR эти инициативы используются в максимальной степени, однако следует отметить, что, в отличие от любого другого проекта eTIR обеспечит все Договаривающиеся стороны МДП уникальной платформой для обмена информацией между таможенными органами (С2С), а также даст таможенным органам возможность управлять данными по гарантиям, предоставляемым гарантодателями уполномоченным держателям книжек МДП.

23. До настоящего времени WP.30/GE.1 в соответствии с мандатом, полученным от Комитета и WP.30, занимается так называемой "Справочной моделью eTIR". В этом объемном документе содержится вся необходимая информация о проекте, предназначенная как для технической, так и для нетехнической аудитории. В 2011 году в главу 4 этого документа были включены технические характеристики стандартных сообщений в формате расширенного языка разметки (XML), которые будут использоваться для обмена информацией по МДП.

24. Недавно Исполнительный совет МДП (ИСМДП) решил внести вклад в реализацию проекта eTIR посредством оказания поддержки в проведении анализа затрат и выгод в контексте системы eTIR. Секретариат подготовил приглашение к участию в торгах, которое было разослано администрацией Отделения Организации Объединенных Наций в Женеве (ЮНОГ). Отобранный независимый подрядчик должен будет внести предложения по альтернативным технологическим вариантам и представить конкретные цифры о расходах, связанных с созданием и поддержанием центральной платформы eTIR, а также о затратах и выгодах для таможенной администрации и частного сектора. По мнению секретариата, который не желает предвосхищать результатов анализа затрат и выгод, совершенно очевидно, что внедрение системы eTIR не произойдет при нулевых затратах для Договаривающихся сторон и транспортной отрасли. Транспортной отрасли следует осознать, что нынешняя система МДП, основанная на бумажном формате, также не является бесплатной. Ограниченной платы, представляющей лишь небольшую часть текущих расходов, связанных с использованием бумаги, скорее всего будет достаточно для обеспечения финансирования с целью создания и поддержания международной системы eTIR. КВТ будет своевременно проинформирован о результатах данного анализа затрат и выгод. В этой связи Комитету будет также предложено рассмотреть различные варианты финансирования усилий по внедрению международной системы eTIR.

25. Между тем таможенным администрациям постепенно удастся обеспечить взаимодействие между своей национальной таможенной системой и международной системой eTIR при минимальных затратах на основе активного участия в проекте eTIR. С этой целью и с учетом текущей глобальной экономической ситуации Договаривающиеся стороны, которые не могут позволить себе принимать активное участие в совещаниях GE.1, способны, тем не менее, по крайней мере назначить специальный координационный центр eTIR. Цель сети ко-

ординационных центров eTIR состоит в обеспечении адекватного распространения информации о проекте eTIR на национальном уровне, а также в создании возможностей для стран, которые не принимают непосредственного участия в заседаниях GE.1, вносить свой национальный вклад в реализацию проекта eTIR. В ближайшем будущем национальные координационные центры eTIR будут также выступать в качестве органов, обеспечивающих связь с проектом eTIR для облегчения внедрения eTIR на национальном уровне. Комитет, возможно, пожелает отреагировать на неоднократные просьбы WP.30, Административного комитета (АС.2) МДП и ИСМДП и предложить Договаривающимся сторонам МДП назначить координационные центры eTIR.

26. Кроме того, следует отметить, что работа GE.1 уже использовалась в двух важных проектах, а именно: а) в проекте СЭОД, направленном на подключение систем информационных технологий (ИТ) таможенных администраций в Балканском регионе, и б) в экспериментальном проекте eTIR, реализация которого начата Турцией и который направлен на апробирование в реальных условиях концепций и сообщений eTIR среди ограниченного числа стран (Болгария, Италия, Румыния и Турция).

27. И наконец, в рамках восьмого транша Счета развития Организации Объединенных Наций (2012–2013 годы), будет реализован глобальный проект, который тесно связан с eTIR, с целью укрепления потенциала развивающихся стран и стран с переходной экономикой в области упрощения процедур законного пересечения границ на основе расширения обмена безопасной электронной информацией между таможенными администрациями и более широкого использования международных стандартных электронных сообщений. Этот проект соответствует задачам и приоритетам стратегических рамок соответствующих подпрограмм ЕЭК ООН, ЭСКАТО ООН, ЭКА ООН, ЭСКЗА ООН и ЭКЛАК ООН на 2012–2013 годы и напрямую связан с согласованными на международном уровне целями в области развития (СМЦР), включая Цели развития тысячелетия (ЦРТ) и Повестку дня в области развития. Проект опирается на опыт WP.30, и в частности на итоги восьмилетней работы GE.1.

VI. Рассмотрение Комитетом

28. Комитет, возможно, пожелает принять к сведению и поддержать вышеуказанные мероприятия секретариата, Договаривающихся сторон и WP.30. К нему также обращена просьба поддержать усилия по продолжению реализации проекта eTIR и продлить мандат WP.30/GE.1 на 2012 год.
