
Тематическая рабочая группа по устойчивому транспорту,
транзиту и связности (TWG-STTC)

24-я сессия
18-19 ноября 2019 года
Ашхабад, Туркменистан

Национальный координационный механизм по упрощению перевозок

(Пункт 4.3 повестки дня)

Записка ЕЭКООН / ЭСКАТО

1. Для устранения физических и нефизических барьеров в международной торговле и транспорте требуется участие многочисленных правительственных учреждений. Эффективная и эффективная координация и сотрудничество между всеми соответствующими учреждениями через надлежащие межучрежденческие координационные учреждения имеют решающее значение для облегчения международной торговли и транспорта. Сотрудничество со стороны частного сектора имеет важное значение, поскольку частный сектор должен пройти целые процедуры, чтобы принести людям и товары крестов границы.

2. Дальнейшая рационализация и гармонизация таможенных процедур и процедур и формальностей, а также прозрачное и эффективное управление границами и координация деятельности учреждений, занимающихся вопросами пограничного контроля, должны иметь конкретное и непосредственное влияние на сокращение расходов на торговлю и стимулирование более быстрой и конкурентоспособной торговли для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. Такое улучшение упрощения процедур торговли поможет развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, повысить конкурентоспособность своих экспортных продуктов и услуг.

3. Страны СПЕКА предприняли ряд инициатив по созданию национальных органов по содействию транзитным перевозкам. Тем не менее, существующие координационные органы по упрощению формальностей сталкиваются с трудностями в поддержании своей деятельности, часто возникающими из-за недостаточных источников финансирования,

неадекватного признания их роли и функций, неадекватной организационной структуры и отсутствия представительства со стороны основных заинтересованных сторон.

4. Был завершен ряд мероприятий по многосторонним соглашениям, касающимся транзита, или ведется подготовка, в том числе:• Афганистан, Азербайджан, Грузия, Турция и Туркменистан (Транзит Ляпис Лазули, Торгово-транспортный маршрут).• Трехстороннее соглашение между Азербайджаном, Грузией и Казахстаном о разработке и пилотной усовершенствованной транзитной системе ЦАРЭС (CATS);• трехстороннее соглашение о транзитной торговле между Пакистаном, Афганистаном и Таджикистаном;

5. Венская программа действий (2014 г.) рекомендовал выхода к морю , и развивающихся стран транзита следует усилить координацию и сотрудничество национальных органов, ответственных за процедуры пограничного и таможенного контроля, а также рассмотреть вопрос о создании, в случае необходимости, национальные комитеты по содействию торговле и / или укрепление существующие, с привлечением всех заинтересованных сторон, включая частный сектор.

6. ЭСКАТО, ЕЭК ООН и Управление Высокого представителя Организации Объединенных Наций по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам (ООН-БПООН) организовали евроазиатский региональный среднесрочный обзор Венской программы действий по развитию, не имеющей выхода к морю. Страны на Десятилетие 2014–2024 годов 11 и 12 февраля 2019 года в Бангкоке, Таиланд.

7. Участники совещания призвали развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и страны транзита:• Сотрудничать и координировать основополагающую транзитную политику, законы и нормативные акты и способствовать расширению свободы транзита и включать международные стандарты, основанные на международных конвенциях / соглашениях, в национальное законодательство

- На скоординированной основе разрабатывать и модернизировать международные транспортные и транзитные коридоры, охватывающие все виды транспорта, для удовлетворения особых потребностей развития и проблем развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, интегрировать развитие и поддержание трансграничных транспортных и инфраструктурных коридоров в национальные стратегии развития. Они не должны рассматриваться как самостоятельные инициативы.

8. Итоги евроазиатского регионального среднесрочного обзора к всеобъемлющему среднесрочному обзору высокого уровня по осуществлению Венской программы действий, который состоится в декабре 2019 года в Нью-Йорке.

9. 2 сентября 2019 года в Женеве ЕЭК ООН в сотрудничестве с Управлением Высокого представителя Организации Объединенных Наций по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам (ООН-УВРЛС) организовала рабочее совещание по количественной оценке транспортных расходов для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю страны.

10. На семинаре собрались представители развивающихся стран, не имеющих выхода к морю (НВМРС), из всего евроазиатского региона, Африки и Латинской Америки, и были обсуждены конкретные проблемы и недостатки НВМРС. Участники были проинформированы о том, что НВМРС имеют транспортные расходы, которые, согласно имеющимся исследованиям, в среднем на 50 процентов выше, чем в развивающихся странах, имеющих доступ к открытому морю. В результате экспорт НВМРС менее конкурентоспособен, и средний НВМРС имеет менее 40% объема торговли в среднем прибрежном штате.

11. Участники узнали о нескольких доступных в настоящее время подходах, таких как подход ЮНКТАД по развитию коридоров (реализованный в нескольких странах Африки), который направлен на количественную оценку и оценку эффективности коридоров путем систематического измерения времени и затрат, потраченных во время перевозки, и количественной оценки транспортных узких мест, возникающих в пути. Участники также ознакомились с проведенным Грузинской таможней исследованием времени выпуска Всемирной таможенной организации (ВТамО), которое измеряет фактическое время, необходимое для выпуска и / или таможенной очистки товаров с момента прибытия до физического выпуска груза. Участники были ознакомлены с выводами I-IV этапов Новой Евразийской инициативы по наземному транспорту (NELTI) Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ), согласно которым на пограничных переходах теряется до 57 процентов времени транспорта и 38 процентов транспортных расходов. По евро-азиатским коридорам состоят неофициальные сборы. Согласно недавнему исследованию МСАТ, польза для экономики от реализации Конвенции МДП варьируется от 0,14 до 1,31 процента национального ВВП страны, которая может быть даже выше в случае НВМРС.

12. Участники рекомендовали Рабочей группе по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) провести обзор существующих подходов и методологий для измерения экономической ценности международных транспортных коридоров, направленных на превращение не имеющих выхода к морю в связанные с сушей регионы. Материалы семинара, презентации и все материалы семинара были загружены на https://www.unece.org/trans/main/wp5/quantifying_transport_costs_for_landlocked-developing_countries.html

13. Секретариат ЭСКАТО разработал руководящие принципы по созданию и укреплению национальных механизмов координации. В руководящих принципах изложены общие принципы, основные аспекты и основные требования к успешному национальному координационному учреждению. Издание дополняет существующие руководящие принципы ЕЭК ООН по созданию национальных органов по упрощению торговли CONSEQUENT к Рекомендации № 4, принятой Центром Организации Объединенных Наций по упрощению процедур торговли и электронным деловым операциям (СЕФАКТ ООН). Публикация доступна на английском языке по адресу: http://www.unescap.org/sites/default/files/Study_on_Coordination_Mechanisms_Ch4.pdf.

14. ЭСКАТО также оказывает поддержку странам СПЕКА в содействии транспортному транзиту. К ним относятся межправительственное соглашение ЭСКАТО по сухим портам; Региональные стратегические рамки для облегчения международных автомобильных перевозок; Рамки регионального сотрудничества по упрощению международных железнодорожных перевозок; Модели упрощения перевозок ЭСКАТО для комплексного устранения нефизических барьеров и обеспечения бесперебойных международных перевозок в регионе.

15. Учитывая, что цикл разработки и промышленного развития инновационных технологий короче цикла политики, регулирующие органы часто отстают на национальном уровне, но делают это особенно на международном уровне. Это приводит к технической фрагментации и, в конечном счете, к проблемам взаимодействия внутри стран и между странами. ЕЭК ООН, признав важность инноваций и трудности, связанные с использованием новых технологий в области транспорта и пересечения границ, расширяет усилия по разработке и осуществлению положений и соглашений о технической и технологической совместимости (например, e TIR - пожалуйста, проверьте SPECA / TWG-STTC (22) / 5 для более подробной информации).

Тематический Рабочая группа, возможно, пожелает

- Поощрять страны СПЕКА к созданию или укреплению национальных координационные механизмы для рассмотрения, оценки, предлагать и принимать меры для т он облегчение международной торговли и транспорта;
- Поощрять страны СПЕКА мобилизовать ресурсы государственного и частного секторов для финансирования операций и деятельности национальных координационных механизмов; а также
- Поощрять страны СПЕКА проводить семинары-практикумы по созданию и укреплению национальных механизмов координации для формирования общей позиции различных заинтересованных сторон в отношении путей сокращения барьеров для трансграничных и транзитных перевозок.
- Предложить правительствам СПЕКА принять активное участие в работе МТЦ РГ.5 по разработке согласованной модели для количественной оценки транспортных расходов для НВМРС.

Этот документ был выпущен без
официального редактирования