ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

TD

КОНФЕРЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ ПО ТОРГОВЛЕ И РАЗВИТИЮ

Distr.
GENERAL

TD/B/COM.3/EM.22/3
21 December 2004

RUSSIAN
Original: ENGLISH

СОВЕТ ПО ТОРГОВЛЕ И РАЗВИТИЮ

Комиссия по предпринимательству, упрощению деловой практики и развитию
Совещание экспертов по разработке и созданию механизмов транзитных перевозок
Женева, 24-26 ноября 2004 года

ДОКЛАД СОВЕЩАНИЯ ЭКСПЕРТОВ ПО РАЗРАБОТКЕ И СОЗДАНИЮ МЕХАНИЗМОВ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК,

проходившего во Дворце Наций в Женеве с 24 по 26 ноября 2004 года

СОДЕРЖАНИЕ

Глава **Стр.**

I. Резюме Председателя 2

II. Организационные вопросы 17

Приложение

Участники совещания 19

GE.04-53481 (R) 010205 010205

Глава I

РЕЗЮМЕ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ

1. Совещание экспертов по разработке и созданию механизмов транзитных перевозок было созвано с 24 по 26 ноября 2004 года в соответствии с решением, принятым Комиссией по предпринимательству, упрощению деловой практики и развитию на ее восьмой сессии. На рассмотрение экспертов был представлен справочный документ, подготовленный секретариатом ЮНКТАД "Разработка и создание механизмов транзитных перевозок" (TD/B/COM.3/EM.22/2).

2. Обсуждение основных вопросов было построено по следующему плану:

a) введение;

b) препятствия для транзитной торговли;

c) последние тенденции в области транспорта и логистики;

d) сотрудничество в целях создания механизмов транзитных перевозок.

3. На совещании были представлены эксперты от министерств торговли и транспорта и других министерств, а также от таможенных органов, организаций частного сектора, государственных и частных транспортных компаний и специализированных организаций, занимающихся вопросами транспорта, торговли и обеспечения безопасности.

a) Введение

4. Происходящие на протяжении последних лет изменения в структуре торговли привели к формированию "новой географии торговли". Развивающиеся страны принимают все более активное участие в мировой торговле в результате увеличения их товарного экспорта и расширения торговли Юг-Юг и внутрирегиональной торговли. Однако эти тенденции охватили далеко не все развивающиеся страны. Многие из них по-прежнему сталкиваются с недостаточным доступом к мировым рынкам. Связи с международными транспортными сетями и стоимость транспортных и логистических услуг превращаются в ключевые факторы, определяющие доступ к международной торговле. Если значение таможенных тарифов снижается, то доля транспортной составляющей в международной торговле в последние годы, наоборот, возросла, и в

настоящее время по большинству статей экспорта развивающихся стран расходы на международные перевозки превышают по стоимости импортные пошлины.

5. Многие страны, не имеющие выхода к морю, сталкиваются с ограничениями в транзитных перевозках, что снижает их конкурентоспособность на международных рынках. Например, по данным ЮНКТАД, в африканских странах, не имеющих выхода к морю, расходы на международные перевозки импортных грузов составляют 20,7% от стоимости импорта по сравнению с 5,1% в среднем по всем странам мира и 12,7% в среднем по африканским странам. В исследовании, посвященном странам Западной и Центральной Африки, представлены оценки, согласно которым взаимная торговля между странами, не имеющими выхода к морю, на 92% ниже, чем если бы они имели выход к морю, а необходимость перевозки грузов по стране транзита вызывает сокращение двусторонней торговли на 17%.

6. Страны, не имеющие выхода к морю, лишены возможности контролировать управление транспортным процессом и развитие транспортной политики, которые определяются страной транзита в соответствии с ее собственными экономическими и социальными интересами. Некоторые прибрежные страны также иногда зависят от портов соседних стран, если объем их внешнеторговых грузов не оправдывает заход судов в их порты. Другие страны зависят от транзитных перевозок, поскольку связи с их основными торговыми партнерами лучше обеспечиваются наземным, а не морским сообщением.

7. Многие малые страны, НРС, и в особенности НРС, не имеющие выхода к морю, сталкиваются с порочным кругом, когда отсутствие экономии, обусловленной эффектом масштаба, и низкий объем торговли приводят к высоким транспортным издержкам и слабой взаимосвязи доступу транспортных сетей, что в свою очередь препятствует росту торговли.

8. Зависимость от транзитных перевозок не следует путать с удаленностью или дальним расстоянием от моря. Во многих крупных странах существуют регионы или города, которые находятся от моря дальше, чем столицы большинства стран, не имеющих выхода к морю. Безусловно, расстояние также имеет существенное значение для транспортных издержек, однако ограничения, связанные с транзитными перевозками, играют дополнительную и особую роль.

b) Препятствия для транзитной торговли

9. Одним из основных препятствий, отмеченных экспертами, является недостаточная политическая воля улучшать и применять международные соглашения. Порой из-за того, что местные заинтересованные круги преследуют свои цели и не налажено необходимой координации между соответствующими министерствами, не обеспечивается серьезной работы по осуществлению на национальном уровне многосторонних, региональных и двухсторонних соглашений. В некоторых случаях слаба координация между центральными и региональными органами, а сами региональные органы не поддерживают взаимных контактов.

10. Еще одно серьезное препятствие для улучшения существующего положения - общее недоверие между государственным и частным секторами, а в некоторых случаях и между соседними странами. Такое недоверие в сочетании с обеспокоенностью проблемами безопасности и незаконным оборотом наркотиков может оправдывать проведение досмотров на уровне до 100%, что серьезно ограничивает возможности бесперебойного осуществления транспортных операций по транзитным коридорам.

Пересечение границ

11. Длительное время ожидания в пограничных пунктах - один из главных факторов расходов в транзитных перевозках. К причинам задержек относятся неудобный график работы этих пунктов, нехватка кадров и обременительные процедуры.

12. Некоторые страны транзита считают необходимым "таможенное сопровождение". Однако во многих случаях оно организуется нечасто или без надежного графика. Другие страны могут рассматривать такое сопровождение в качестве услуги торговым партнерам, поскольку оно снижает опасность хищения или пиратства и тем самым уменьшает необходимость внесения перевозчиками денежного залога за контейнеры, перевозимые внутренним транспортом.

13. Особая практическая проблема, связанная с длительными задержками в пунктах пересечения границ при международных автомобильных перевозках, касается распространения ВИЧ/СПИДа.

Рынки транспортных услуг

14. Ряд экспертов сообщили о случаях, когда грузовым автомобилям не разрешается въезд на территорию соседней страны, что делает необходимым перевалку грузов. Аналогичным образом водителям грузовых автомобилей может быть запрещен въезд на территорию третьей страны без действительной визы. В одном из случаев было рассчитано, что если грузовым автомобилям страны, не имеющей выхода к морю, будет разрешен проезд по территории страны транзита, то экономия расходов при транзитных перевозках может составить 30-40%. Перевалка грузов с автомобилей одной страны на автомобили другой по-прежнему является во многих странах широко распространенной практикой.

15. Высокие издержки или ограниченные возможности национальных операторов или водителей грузовых автомобилей, из-за чего они не могут выдержать международной конкуренции, могут препятствовать заключению странами соглашений об открытии транспортного сообщения в странах транзита и странах, не имеющих выхода к морю. Такая защита национальных операторов от международной конкуренции приводит к увеличению потребностей в перевалке грузов и может приводить к тому, что на обратном маршруте автотранспорту приходится следовать порожним.

Инфраструктура

16. Недостаточное развитие инфраструктуры было упомянуто в качестве одного из серьезных и повсеместных препятствий, включая плохое состояние автомобильных дорог, непригодность автомобильных дорог по своей классности для перевозки тяжелых грузов и отсутствие железнодорожного сообщения. Слабый контроль за соблюдением требований в отношении максимально допустимой нагрузки на ось приводит к дальнейшему ухудшению состояния автомобильных дорог. Неразвитость инфраструктуры в сочетании с неэффективностью процедур на границах затрудняет региональную торговлю Юг-Юг, в особенности если она включает транзитные перевозки по территории третьей страны. Хотя в течение ближайших лет ожидается очень быстрый рост контейнерных перевозок, развитие инфраструктуры не поспевает за этим.

17. Страны, не имеющие выхода к морю, могут зависеть от лишь одного или нескольких иностранных портов. Последние могут не иметь надлежащего сообщения с международными сетями линейных морских перевозок и достаточной инфраструктуры, глубины или оборудования. В ряде случаев страны, не имеющие выхода к морю, указали на проблемы, связанные с перегрузкой портов, что часто вызвано плохим управлением.

Одна страна, не имеющая выхода к морю, сообщила о том, что импортные грузы находятся на складах порта в среднем 30 дней.

Режимы транзитных перевозок и коммерческая практика

18. Некоторые соседние страны транзита не участвуют в международных и региональных соглашениях и конвенциях, имеющих важное значение для транзитных перевозок. Если грузы перевозятся между страной, применяющей какой-либо определенный режим таможенного транзита (например, режим МДП), и страной, не применяющей такого режима, может оказаться необходимой перевалка грузов при пересечении границы, что является серьезным препятствием для развития эффективных бесперебойных транспортных операций.

Таможенные процедуры

19. Строгость досмотра, производимого таможенными органами, как правило, высока, что объясняется стремлением обеспечить надлежащую собираемость сборов, поскольку во многих развивающихся странах на пошлины приходится 40-50% бюджетных поступлений или даже еще больше. Строгому досмотру подвергаются не только импортные или экспортные грузы, поскольку в некоторых случаях грузы, следующие транзитом, также досматриваются в пунктах ввоза и вывоза соответствующими органами страны транзита. Одной из основных причин таких проверок является опасение стран транзита относительно того, что грузы, следующие транзитом, могут быть реализованы в стране транзита.

20. Процедуры таможенного оформления транзитных грузов во многих случаях сложны и непрозрачны, что приводит к задержкам, штрафам и неустойкам. Подобные процедуры, как правило, допускают различные толкования и могут вызывать споры. Разблокирование залога или банковской гарантии во многих случаях занимает длительное время.
В некоторых странах транзита таможенные органы по-прежнему взимают налоги за транзитные перевозки.

Информационно-коммуникационные технологии

21. Недостаточное использование новых технологий может наблюдаться на различных уровнях. В ряде случаев пользователи жалуются на то, что таможенные и другие органы не используют надлежащих информационных систем. В других случаях в пограничных пунктах нет даже электричества.

Коммерческие риски

22. Как показывает опыт, на многих направлениях транзитных перевозок первоначально наложенные печати и пломбы могут быть сняты без надлежащего присутствия представителя перевозчика. Это означает, что перевозчик не контролирует целостности первоначального содержания контейнера. Увеличение рисков приводит к повышению страховых расходов и созданию условий неопределенности для импортеров в планировании своих операций и, следовательно, более высоким расходам на поддержание товарных запасов.

23. Большой срок службы транспортных средств и дорожно-транспортные происшествия на маршрутах транзитных перевозок также увеличивают риск и издержки. Неопределенность и низкая производительность наземного транспорта относятся к причинам низкой оборачиваемости оборудования (контейнеров), в частности в Западной, Центральной и Восточной Африке. Это вызывает увеличение издержек, в особенности с учетом существующего в настоящее время спроса на контейнеры в других районах мира.

c) Последние тенденции в области транспорта и логистики

24. Эксперты обсудили глобальные рамки, влияющие на транзитные перевозки. Такие рамки включают Генеральное соглашение по тарифам и торговле и режимы таможенного режима, а также применение технологий, таких, как автоматизированные таможенные системы и технологии слежения за передвижением грузов.

ВТО

25. Во Всемирной торговой организации (ВТО) недавно были начаты переговоры об упрощении процедур торговли, в частности в связи со статьями V, VIII и X Генерального соглашения по тарифам и торговле (ГАТТ). Из этих статей статья VIII посвящена торговым сборам и формальностям, а статья X - транспарентности информации о торговых правилах, отсутствие которой является общей проблемой транзитных перевозок.

26. Статья V направлена на обеспечение сводного транзита в перевозках грузов. Она была принята в 1947 году, и впоследствии в нее не вносилось изменений. В настоящее время она составляет один из ключевых элементов переговоров об упрощении процедур торговли. Статья V предусматривает, что каждый участник предоставляет свободу транзита товаров, судов и других транспортных средств, следующих через его территорию, по маршрутам, наиболее удобным для международного транзита, без какого-либо различия на основе флага судна, места происхождения, отправления, захода,

выхода или назначения или обстоятельств, относящихся к собственности на товары, суда или другие транспортные средства.

27. Одна из первых задач недавно учрежденной переговорной группы ВТО по упрощению процедур торговли заключается в уточнении рамок переговоров. Первое совещание переговорной группы состоялось в ноябре 2004 года. Соответствующим международным организациям, включая ЮНКТАД, было предложено принять участие в данном конкретном мероприятии. Государства - члены ВТО договорились о том, что переговоры и новые обязательства должны дополняться поддержкой в области технической помощи и укрепления потенциала.

Режимы таможенного транзита

28. Наиболее распространенным режимом таможенного транзита в настоящее время является система МДП (международная дорожная перевозка), находящаяся в ведении Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН), которая в духе партнерства между государственным и частным секторами работает с Международным союзом автомобильного транспорта (МСАТ). Первоначально эта система была разработана для автомобильных перевозок, но с 1975 года она применяется и к смешанным контейнерным перевозкам. В настоящее время она охватывает 65 договаривающихся сторон и действует в 55 странах. Система применяется к грузовым автомобилям и контейнерам, когда грузы невозможно изъять, не оставив явных следов или сняв таможенные печати и пломбы. Перевозки в рамках системы МДП могут осуществлять только уполномоченные операторы. ЕЭК ООН ведет базу данных, насчитывающую 35 000 таких операторов.

29. В настоящее время осуществляется процесс полной компьютеризации процедуры МДП через интерфейс между национальными системами таможенного транзита. Кроме того, был отмечен взаимодополняющий характер международных систем таможенного транзита, таких, как система МДП, и национальных таможенных информационных систем, таких, как АСОТД.

Таможенные информационные системы

30. Система АСОТД была разработана ЮНКТАД в 1981 году и первоначально установлена в трех странах. В настоящее время она используется в 80 странах. В настоящее время в одной из стран на экспериментальной основе устанавливается последняя версия программного обеспечения - "АСОТД-уорлд". Ее общая задача заключается в обработке налоговой и статистической информации. Она соответствует

международным нормам и стандартам. Кроме того, в рамках программы оказывается содействие таможенным администрациям в укреплении потенциала.

31. Модуль АСОТД, касающийся транзитных перевозок, включает защищенные от подделки электронные документы, электронную подпись и регистрацию всех операций. Не требуется повторного введения данных перевозчиками или в пунктах пересечения границ. Система позволяет осуществлять обработку документов транзитных перевозок, таких, как книжка МДП. Фактически она позволяет полностью интегрировать процедуры транзитных перевозок в процесс таможенного оформления. Документы для транзитных перевозок составляются на основе транспортных накладных и экспортных деклараций.

32. Возникает вопрос, в какой степени отдельные таможенные работники могут препятствовать внедрению автоматизации, поскольку она сокращает возможности принятия решений по усмотрению работника. Как показывает практический опыт, таможенных работников необходимо убедить и обучить, чтобы они стали партнерами в процессе автоматизации работы таможенных органов.

33. Эксперты рекомендовали ЮНКТАД продолжить анализ путей, позволяющих связать АСОТД с системами слежения за грузами, такими, как АКИС (Система предварительного уведомления о передвижении грузов). АКИС является логистической информационной системой, обслуживаемой ЮНКТАД, которая предназначена для повышения эффективности перевозок благодаря слежению за передвижением транспортного оборудования и грузов на различных видах транспорта и в пунктах их стыковки и заблаговременному представлению информации о прибытии груза.

Применение ИКТ

34. При транзитных перевозках контейнеров невозможно удостовериться в неприкосновенности груза на каждой стадии перевозки. Торговые партнеры часто не имеют доступа к необходимой информации, поэтому невозможно определить, где был вскрыт контейнер и кто несет ответственность. Для решения этой проблемы требуется применение новых технологий.

35. Одно из возможных технологических решений для слежения за передвижением грузов в соответствии с новыми требованиями в области безопасности основано на использовании устройств радиочастотной идентификации. Они передают информацию о физическом состоянии и местонахождении грузовой единицы. Они могут быть также связаны с электронными устройствами (ярлыками), регистрирующими информацию о

грузовой единице. Другие альтернативные технологические решения основываются на использовании штрих-кодов или систем спутниковой связи.

36. Один из примеров международных инициатив в области решений, основанных на использовании ИТ, для целей обеспечения безопасности и упрощения процедур торговли - инициатива "Рациональные и безопасные торговые пути", в которой в настоящее время участвуют 65 международных партнеров, включая грузоотправителей, порты, перевозчиков и поставщиков услуг и технологии.

37. Эксперты подчеркнули необходимость изучения и учета технических и финансовых последствий новых мер в области безопасности в международных перевозках в целом, в частности при транзитных перевозках.

d) Сотрудничество в создании механизмов транзитных перевозок

38. Как подтверждают примеры развития транспортных коридоров, информация о которых была представлена на совещании экспертов, сотрудничество в рамках механизмов транзитных перевозок имеет важное значение для разработки эффективных решений в данной сфере. Если страна транзита может относиться к основным торговым партнерам соседней страны, не имеющей выхода к морю, то любой эффективный механизм транзитных перевозок будет также оказывать благоприятное воздействие на их взаимную торговлю. Сотрудничество может осуществляться в различной форме, о чем говорится ниже.

Планирование, организация и управление

39. Развитию сотрудничества может способствовать создание кластеров вдоль транзитных коридоров. Такие кластеры могли бы включать транспортных операторов и других поставщиков услуг, участвующих в международных логистических операциях. Подобные механизмы сотрудничества могли бы также включать пользователей транспорта и государственные органы стран транзита и стран, не имеющих выхода к морю. Соглашения должны также предусматривать взаимное признание технического осмотра грузовых автомобилей и выдаваемых сертификатов.

40. Как показывает опыт, создание регионального банка данных о транспортных операциях и поставщиках услуг может улучшить работу таможенных органов по управлению рисками и снизить число проводимых досмотров при повышении вероятности выявления мошенничества или контрабанды. Один из экспертов рассказал о положительном опыте в развитии регионального сотрудничества между органами по

упрощению процедур торговли в странах Инициативы по сотрудничеству в Юго-Восточной Европе.

41. Неформальные системы порой на практике оказываются более эффективными, чем то, что допускается официально. Например, использование сменных номерных знаков на грузовых автомобилях при пересечении границ позволяет им продолжать перевозку грузов через страну транзита и в стране, не имеющей выхода к морю. Изучение решений, используемых неформальным сектором, может дать ценную информацию о компонентах для формального механизма транзитных перевозок.

42. Опыт одной из стран свидетельствует о том, что совместные административные досмотры и упрощенная документация в сочетании со свободной конкуренцией среди операторов как в стране транзита, так и в стране, не имеющей выхода к морю, позволили сократить транспортные расходы на 20%. Оформление в одном месте (принцип "одного окна") и проведение однократных досмотров при пересечении границы также позволяют существенно снизить время перевозок и транспортные расходы. Было высказано также предложение о создании общих механизмов отчетности для соответствующих пользователей транспортных коридоров в целях выявления случаев нерационального управления или коррупции в странах транзита и странах, не имеющих выхода к морю.

43. Некоторые эксперты высказали мнение о том, что директивным органам следует заострить внимание на разработке решений применительно к конкретным транспортным коридорам, не ставя перед собой задачу обязательно выработать всеобъемлющие соглашения с точки зрения охвата вопросов и географических рамок. Соответствующие механизмы на административном и оперативном уровнях должны обеспечивать применение ряда практических и эффективных мер и передового опыта, включая признание сквозных коносаментов, принятие принципа "одного окна", проведение досмотров в одном месте и разработку прозрачных процедур таможенного транзита.

44. Одна из возможностей, позволяющих снизить необходимость проведения досмотров при пересечении границ, - сбор причитающихся платежей в порту ввоза. Опыт Европейского союза может, по мнению ряда экспертов, служить примером для других регионов.

45. Осуществляемая на региональном уровне координация инвестиций на автомобильном, а также железнодорожном транспорте может способствовать усилению конкуренции между имеющимися видами транспорта и транспортными коридорами и расширению возможностей перевозок для пользователей. Как показывает опыт, при наличии различных вариантов перевозок конкуренция способствует улучшению

механизмов, существующих в рамках транспортных коридоров. Некоторые страны, не имеющие выхода к морю, получают помощь от региональных организаций в разработке регионального подхода к выработке решений, касающихся транзитных перевозок.

46. Механизмы транзитных перевозок могут включать совместное планирование развития и использования инфраструктуры или улучшение координации между национальными администрациями соседних стран, такими, как таможенные органы и министерства транспорта и торговли. Одна из стран представила информацию о совместных исследованиях, которые позволили выработать конкретные предложения по дальнейшему упрощению процедур торговли.

47. Для успешного планирования необходимо определить комплексный и согласованный набор проектов экономического развития и инфраструктуры, а не один проект или группу разрозненных проектов, а также предварительно определить различные инвестиционные проекты. Стратегии роста, опирающегося на торговлю, предполагают поэтапное улучшение существующих структур, включая интеграцию неформального сектора в формальную экономику. В дальнейшем это приведет к формированию действенных стимулов для производительных инвестиций и расширению торговли.

48. Другими словами, предложение может стимулировать спрос, т.е. предложение дополнительных услуг, создание новых транспортных коридоров и, что очень важно, принятие новых мер по упрощению процедур торговли могут привести к появлению новых торговых потоков, не существовавших ранее. Опыт функционирования некоторых транспортных коридоров свидетельствует о том, что выгоды от механизмов транзитных перевозок не ограничиваются улучшением существующей торговли и могут содействовать налаживанию действенного циклического процесса, в рамках которого совершенствование механизмов транзитных перевозок приводит к расширению торговли, а расширение торговли в свою очередь способствует дальнейшему улучшению механизмов транзитных перевозок.

49. В других случаях развитие транспортных коридоров стимулируется инвестициями. Планирование транспортной инфраструктуры осуществляется в соответствии с инвестициями в отраслях регионального значения. Развитие новых отраслей невозможно без создания необходимых портов, автомобильных и железных дорог и мостов. Партнерские связи между государственным и частным секторами в южной части Африки могут служить положительными примерами в этом отношении.

50. Создание и эксплуатация внутренних таможенных складов (ВТС) также может благоприятствовать развитию транзитных перевозок. В одном конкретном случае

использование ВТС привело, по сообщениям, к сокращению транспортных расходов на 30-40%. Увеличение инвестиций в железнодорожный транспорт может создать возможности развития смешанных перевозок и привести к существенной экономии в торговых операциях благодаря использованию менее обременительных процедур и документации, а также уменьшению опасности хищения груза. Разработка планов развития и планирование инвестиций может вестись на двустороннем или региональном уровне.

51. Общее улучшение механизмов транзитных перевозок, по всей видимости, окажет позитивное побочное воздействие в плане улучшения защиты окружающей среды, сокращения случаев заражения ВИЧ и уменьшения дорожно-транспортных происшествий.

Необходимая поддержка со стороны международного сообщества

52. Транзитные перевозки смогут стать бесперебойными и надежными только при условии достижения хорошего взаимопонимания между всеми ключевыми заинтересованными сторонами, связанными с торговлей, в соответствующих соседних странах. Во многих случаях первой основной предпосылкой для улучшения положения является изменение в отношении заинтересованных сторон. Успешный опыт свидетельствует о том, что инициативы со стороны грузовладельцев могут помочь инициировать такие процессы. Кроме того, порты могут занять активную позицию в содействии созданию механизмов транзитных перевозок в целях привлечения дополнительных грузов.

53. Некоторые страны, не имеющие выхода к морю, сами могут стать странами транзита для своих соседей. В данном контексте неоднократно упоминалось понятие "внутриконтинентальной страны, имеющей транзитный доступ к морю". Таким образом, благодаря улучшению инфраструктуры транзитных перевозок и упрощению процедур торговли страна, не имеющая выхода к морю, может сама превратиться в привлекательную страну транзита.

54. В рамках механизмов транзитных перевозок должны применяться последовательные и комплексные решения. Им необходима рамочная основа, охватывающая правовые, институциональные и оперативные аспекты. Партнерство между государственным и частным секторами продемонстрировало свою эффективность в содействии развитию практических механизмов транзитных перевозок.

55. Эксперты высказали мнение о том, что следует использовать существующие системы таможенного транзита и таможенные информационные системы, а не создавать новые системы, которые могут оказаться более дорогостоящими и подсоединить которые к другим системам стран может оказаться не так просто.

56. Необходимо расширить деятельность по укреплению потенциала с точки зрения как охвата вопросов, так и адресной аудитории. Усилия не должны ограничиваться учебными мероприятиями и мероприятиями по повышению информированности в вопросах транзитных перевозок, а должны быть также направлены на создание необходимых институтов и среды, способствующих реализации ожиданий, порожденных этими мероприятиями.

57. Кроме того, деятельность по укреплению потенциала должна быть ориентирована как на государственный, так и на частный сектор. Не только сотрудники министерств, транспортных и регулирующих органов, но и многие малые и средние национальные операторы перевозок нуждаются в дальнейшем развитии потенциала, с тем чтобы они могли принимать участие в разработке и создании механизмов транзитных перевозок. В свете положений Сан-Паульского консенсуса (TD/412) и пункта 166 Бангкокского плана действий (TD/390) необходимо учитывать особые потребности стран транзита, и в этой связи может оказаться необходимой международная техническая помощь.

58. Такая помощь, включая новые технологии, будет связана со значительными финансовыми потребностями. Она могла бы опираться на поддержку двусторонних и многосторонних организаций-доноров и осуществляться компетентными международными учреждениями.

59. Эксперты высказали предложение в отношении переговоров, проводимых в ВТО по вопросам транзитных перевозок и упрощения процедур торговли. В частности, было предложено создать консультативную целевую группу для изучения вопросов упрощения процедур торговли в целях оказания содействия переговорному процессу ВТО, в контексте которого особую роль играли бы вопросы транзитных перевозок. Сосредоточив основное внимание на статье V ГАТТ, консультативная целевая группа могла бы изучить вопросы упрощения транзитных перевозок через призму развития и могла бы уделить также внимание статьям VIII и X. Консультативная целевая группа могла бы стать частью механизмов поддержки, создаваемых ЮНКТАД для содействия переговорному процессу в области упрощения процедур торговли в соответствии с приложением D Июльского пакета договоренностей. Работа целевой группы могла бы опираться на результаты работы, уже проделанной ЮНКТАД, включая последние исследования по проблематике транзитных перевозок. Идея создания такой консультативной целевой группы могла бы

быть обсуждена с потенциальными донорами в целях обеспечения надлежащих ресурсов для ее работы. Эксперты согласились с тем, что этот вопрос следует представить на рассмотрение Комиссии по предпринимательству, упрощению деловой практики и развитию на ее предстоящей девятой сессии.

60. Механизмы сотрудничества для обеспечения обмена информацией и опытом, а также осуществления совместных усилий в деле нахождения решений, позволяющих улучшить функционирование транспортного коридора, могли бы создаваться в форме кластеров транзитных перевозок. Подобные платформы сотрудничества позволяли бы различным сторонам, связанным с функционированием транспортного коридора, проводить совместную оценку своих потребностей и реализовывать соответствующие решения в интересах всех сторон. Такие кластеры включали бы заинтересованные стороны как государственного, так и частного секторов стран, не имеющих выхода к морю, и стран транзита.

61. Кроме того, такие кластеры способствовали бы накоплению специальных знаний и опыта на местном и региональном уровнях, который мог бы использоваться в рамках сотрудничества Юг-Юг. В них могли бы принять участие эксперты и представители частного сектора, накопившие успешный опыт в развитии транспортных коридоров, который был продемонстрирован в ходе совещания. Накопленный опыт и специальные знания могли бы использоваться для оказания консультативной помощи государственным и частным учреждениям, занимающимся вопросами коридоров транзитных перевозок в других регионах развивающихся стран.

62. ЮНКТАД подготовила проект технической помощи, в котором эти институциональные структуры дополняются информационными системами, позволяющими контролировать повседневное функционирование транспортного коридора, улучшающие выявление узких мест и обеспечивающие бесперебойную и более эффективную работу транспортного коридора. Информация о накопленном опыте и учебные материалы, подготовленные для трех транзитных коридоров, первоначально выбранных на экспериментальной основе, будут в ближайшее время распространены среди всех других заинтересованных стран.

63. В сотрудничестве с другими международными учреждениями ЮНКТАД следует подготовить систематизированный обзор успешного опыта в управлении транспортными коридорами с тем, чтобы, в частности, выявить факторы успеха, включая последовательность осуществляемых мер, лидирующие предприятия и механизмы разработки решений. Необходимо изучить возможности для нахождения новых и динамичных форм и механизмов выявления и распространения передовой практики.

64. Позитивный опыт свидетельствует о преимуществах территориального планирования, осуществляемого на профессиональной основе. Управление транзитным коридором может успешно осуществлять некоммерческая организация, в которой, однако, должны быть представлены интересы частных кругов, являющихся пользователями такого коридора. Разработка транзитных коридоров и управление ими должны строиться с учетом задач регионального экономического развития.

Глава II

ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ВОПРОСЫ

A. Созыв совещания экспертов

1. Совещание экспертов по разработке и созданию механизмов транзитных перевозок было проведено во Дворце Наций в Женеве с 24 по 26 ноября 2004 года.

B. Выборы должностных лиц

(Пункт 1 повестки дня)

2. На своем первом заседании совещание экспертов избрало в состав своего президиума следующих должностных лиц:

Председатель:	г-н Матьяс Меер (Швейцария)
Заместитель Председателя-докладчик:	г-н Патрик Краппи (Южная Африка)

C. Утверждение повестки дня

(Пункт 2 повестки дня)

3. На том же заседании совещание экспертов утвердило предварительную повестку дня, распространенную в документе TD/B/COM.3/EM.22/1. Таким образом, повестка дня совещания была следующей:

1. Выборы должностных лиц.

2. Утверждение повестки дня и организация работы.

3. Разработка и создание механизмов транзитных перевозок.

4. Утверждение доклада о работе совещания.

D. Документация

4. Для рассмотрения основного пункта повестки дня совещанию экспертов была представлена записка секретариата ЮНКТАД, озаглавленная "Разработка и создание механизмов транзитных перевозок" (TD/B/COM.2/EM.22/2).

E. Утверждение доклада о работе совещания

(Пункт 4 повестки дня)

5. На своем заключительном заседании совещание экспертов поручило докладчику подготовить под руководством Председателя окончательный текст доклада о работе совещания.

Приложение

УЧАСТНИКИ СОВЕЩАНИЯ*

1. В работе совещания приняли участие эксперты следующих государств - членов ЮНКТАД:

Албания
Ангола
Афганистан
Бангладеш
Беларусь
Бенин
Боливия
Венесуэла
Габон
Гаити
Гвинея
Гондурас
Египет
Замбия
Зимбабве
Индонезия
Иордания
Иран (Исламская Республика)
Камерун
Китай
Лаосская Народно-Демократическая Республика
Латвия
Ливийская Арабская Джамахирия
Мозамбик
Монголия
Намибия
Непал
Пакистан
Российская Федерация
Саудовская Аравия
Сербия и Черногория
Соединенные Штаты Америки
Сьерра-Леоне
Турция
Филиппины
Франция
Чад
Швейцария
Швеция
Эфиопия
Южная Африка

* Поименный список участников см. в документе TD/B/COM.3/EM.22/INF.1.

2. В работе совещания принял участие эксперт от следующего наблюдателя:
Палестина

3. На совещании была представлена следующая межправительственная организация:

Арабская организация труда

4. На совещании были представлены следующие организации системы Организации Объединенных Наций:

Европейская экономическая комиссия

Управление Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся странам

5. На сессии были представлены следующие неправительственные организации:

Общая категория

Международная конфедерация свободных профсоюзов

Специальная категория

Международная федерация транспортно-экспедиторских ассоциаций

6. В работе совещания приняли участие следующие эксперты-консультанты:

Г-н Сулейман Кулибали, Лозаннский университет

Г-н Кун Вербеке, Региональный управляющий по Африке, "Сафмарин (Пти) Лтд"

Г-н Амер Дуррани - старший, специалист по вопросам транспорта, Группа по вопросам энергетики и инфраструктуры в Южной Азии, Всемирный банк

Г-жа Нора Неуфелд, ВТО

Г-жа Сюзан Эванз, "САВИ технолоджи"

Г-н Чинпал Рауниар, эксперт по вопросам логистики и упрощения процедур торговли, Непал

Г-н Коджо Эвло, Ломейский университет, Того

Г-н Пауль Ханзен, ЕЭК ООН, Женева, Швейцария

Г-жа Вирджиния Танасе, руководитель группы по вопросам МДП, политики, учебных мероприятий и информации, Международный союз автомобильного транспорта, Женева, Швейцария

Г-н Юргенс Ван Зил, инициативы в области территориального развития

Г-жа Бренда Орни, инициатива по логистическому обеспечению транспортного коридора Мапуту, Мозамбик

Г-н Франк Гшвендер, Группа транспортного коридора Уолфиш-Бей, дискуссионная группа Намибии