



**Конференция Организации
Объединенных Наций
по торговле и развитию**

Distr.: General
7 November 2013
Russian
Original: English

Совет по торговле и развитию
Комиссия по торговле и развитию
Рассчитанное на несколько лет совещание
экспертов по транспорту, торговой логистике
и упрощению процедур торговли
Первая сессия
Женева, 22–24 октября 2013 года

Доклад рассчитанного на несколько лет
совещания экспертов по транспорту, торговой
логистике и упрощению процедур торговли
о работе его первой сессии,

проходившей во Дворце Наций, Женева, 22–24 октября 2013 года

GE.13-51644 (R) 171213 181213



* 1 3 5 1 6 4 4 *

Просьба отправить на вторичную переработку



Содержание

| | <i>Стр.</i> |
|--|-------------|
| I. Резюме Председателя | 3 |
| A. Открытие сессии | 3 |
| B. Десятилетие инноваций в сфере транзитных перевозок | 4 |
| C. Технологии транзитных перевозок в помощь торговле РСНВМ | 6 |
| D. Механизмы транзитных коридоров | 8 |
| E. Эффективные транспортные системы | 11 |
| F. Путь вперед | 12 |
| G. Общие открытые прения | 13 |
| H. Вклад ЮНКТАД: предложения на будущее | 16 |
| II. Организационные вопросы | 17 |
| A. Выборы должностных лиц | 17 |
| B. Утверждение повестки дня и организация работы | 17 |
| C. Итоги сессии | 17 |
| D. Утверждение доклада | 17 |
| Приложение | |
| Участники сессии | 18 |

I. Резюме Председателя

1. В соответствии с решением, принятым на двадцать седьмой специальной сессии Совета по торговле и развитию, и с утвержденным кругом ведения первая сессия рассчитанного на несколько лет совещания экспертов по транспорту, торговой логистике и упрощению процедур торговли была проведена 22–24 октября 2013 года по теме "Инновационная деятельность в сфере транспорта и логистики в контексте предстоящего обзора Алматинской программы действий в 2014 году". Экспертам был представлен документ TD/B/C.I/MEM.7/2, подготовленный секретариатом.
2. Совещание стало форумом для обсуждения ряда конкретных проблем, с которыми сталкиваются в сфере транспортных услуг развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю (РСНВМ), когда они стараются выйти на мировые рынки. В совещании приняли участие эксперты из министерств торговли и транспорта, таможенных органов, частного сектора, научных кругов, международных и региональных организаций.
3. Были проведены пять неофициальных заседаний по следующим темам:
 - a) Десятилетие инноваций в сфере транзитных перевозок;
 - b) Технологии транзитных перевозок в помощь торговле РСНВМ;
 - c) Механизмы транзитных коридоров;
 - d) Эффективные транспортные системы;
 - e) Путь вперед.

A. Открытие сессии

4. Директор Отдела технологии и логистики напомнила, что с момента создания ЮНКТАД уделяла особое внимание проблемам, стоящим перед РСНВМ. Роль ЮНКТАД в оказании им помощи была вновь подчеркнута в контексте переговоров по упрощению процедур торговли, проходящих под эгидой Всемирной торговой организации (ВТО) (организации, перечисленные в приложении D).
5. Напомнив о цели Алматинской программы действий, проделанной с момента ее принятия работе по существу и достигнутых на сегодняшний день результатах, оратор подчеркнула, что для более глубокой интеграции этих стран в международные торговые сети необходимо в приоритетном порядке создать адекватные и хорошо работающие системы перевозок, торговли и упрощения их процедур. Во исполнение резолюции 66/214 Генеральной Ассамблеи, предусматривающей проведение в 2014 году всеобъемлющего десятилетнего обзора хода осуществления Алматинской программы действий, различные партнеры из числа развивающихся стран сотрудничали с представителями РСНВМ и стран транзита в процессе обзора. Кроме того, был проведен целый ряд региональных обзорных совещаний. На этом фоне директор отметила, что нынешняя сессия рассчитанного на несколько лет совещания экспертов является одним из вкладов ЮНКТАД в десятилетний процесс обзора.

В. Десятилетие инноваций в сфере транзитных перевозок

6. Директор Отдела транспорта Европейской экономической комиссии (ЕЭК) настоятельно призвала страны соблюдать требования соответствующих нормативных инструментов Организации Объединенных Наций, посвященных вопросам транспорта, в частности 58 документов, касающихся наземных перевозок. Для обеспечения эффективных трансграничных перевозок важно добиться минимально необходимой гармонизации благодаря присоединению к Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах 1982 года. Для присоединения развивающихся стран к этим правовым инструментам нет никаких особых препятствий. Конкретного внимания заслуживает потребность поставить отдельную цель в области устойчивого развития транспорта. Отметив, что стоящие перед РСНВМ проблемы являются одновременно и проблемами развития и что требование обеспечения устойчивости приобретает все большую актуальность, директор настоятельно призвала страны, в том числе через присутствовавших на совещании экспертов, мобилизовать национальные органы власти и участников переговоров, с тем чтобы они предложили эту тему для обсуждения на соответствующих международных форумах, например на сессии учрежденной Генеральной Ассамблеей Рабочей группы открытого состава по целям в области устойчивого развития, которая пройдет в январе 2014 года. В этой связи один эксперт заявил, что новая цель устойчивого развития транспорта должна распространяться на все виды транспорта, а другой попросил уточнить, как принимающие участие в работе совещания эксперты могут помочь в ее достижении.

7. Упрощение процедур торговли затрагивает транспортные и таможенные вопросы. Не менее важное значение имеют обеспечение базовой инфраструктуры и уровня обслуживания, налаживание международных транспортных связей и либерализация транзитных перевозок, а также внедрение информационных технологий (ИТ) и инновационных методов управления. Для упрощения трансграничных операций огромное значение имеют расширение сотрудничества на всех уровнях и наличие сильной политической воли. Что же касается будущего Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП 1975 года), то краткосрочные неудачи, на которые нередко ссылаются, открывают, тем не менее, возможность для долгосрочного совершенствования системы МДП. В контексте подготовки к обзору Алматинской программы действий директор Отдела транспорта ЕЭК отметила, что ЮНКТАД и ее организация могли бы изучить возможность сотрудничества в выпуске совместной публикации, рекомендующей начать использование в глобальном масштабе разработанной Комиссией новой методологии измерения и сопоставления эффективности работы различных коридоров.

8. Представитель Постоянного представительства Парагвая при Организации Объединенных Наций выступил с сообщением, рассказав о Генеральном плане развития транспорта и Национальном логистическом плане его страны. Первый план был разработан для управления развитием транспортной инфраструктуры и услуг, а также логистики, а второй – для рационализации процессов и расширения экспортных возможностей. Оба этих плана призваны в конечном счете снизить транспортные издержки и обеспечить конкурентоспособность Парагвая на международном рынке. Оба плана взаимно переплетаются и дополняют друг друга через инфраструктурный компонент, а также через услуги и логистику, которым в планах отводится немаловажная роль. Имея 20-летний горизонт, Генеральный план развития транспорта решает вопросы, связанные с тем, где (инфраструктура) и как (услуги) осуществляются перевоз-

ки, а также с объектом перевозок, т.е. с грузами (логистический сегмент). К числу логистических проблем относятся чрезмерная концентрация грузопотоков, недостаточная степень интеграции разных видов транспорта и диверсификации логистических коридоров, а также необходимость подключения Парагвая к сетям соседних стран. Важное значение имеют также модернизация процессов планирования и управления, а также учет определенных институциональных аспектов. Что касается сферы действия плана, то оратор обратил внимание на ключевую роль сотрудничества и соглашений с соседними странами (соглашений о свободных складских зонах и речных перевозках с Аргентиной, Многонациональным Государством Боливия, Бразилией, Чили и Уругваем). Кроме того, в сотрудничестве с частным сектором осуществляются проекты, призванные направить инвестиции в портовое хозяйство соседних стран транзита.

9. Один из участников дискуссии, представлявший Агентство по упрощению транзитных перевозок через центральный коридор, рассказал о правовых и институциональных предпосылках его создания. Стремясь повышать эффективность систем транзитных перевозок и конкурентоспособность договаривающихся сторон на глобальном уровне, Агентство обеспечивает инновационный механизм сотрудничества в области транзитных перевозок. В своей работе оно опирается на сотрудничество между заинтересованными сторонами и правительствами Бурунди, Демократической Республики Конго, Объединенной Республики Танзания, Руанды и Уганды. Возглавляемое своим руководящим органом Агентство стремится выполнять свою миссию, обеспечивая, в частности, доступный коридор, а также надежную инфраструктуру и обслуживание; конкурентоспособность цен; координацию и гармонизацию процедур; а также предсказуемые издержки и сроки перевозок.

10. К числу главных достижений, связанных с начавшим свою работу в 2010 году коридором, можно, например, отнести включение представителей частного сектора в состав руководящего органа Агентства, создание консультативных комитетов, а также сокращение времени нахождения грузов в порту и простоев в пути. Один эксперт поинтересовался тем, как свобода транзита соотносится с проблемами безопасности в регионе, где, в частности, процветает незаконная торговля полезными ископаемыми и видами, находящимися под угрозой исчезновения. В своем ответе оратор заявил, что это стало возможным в первую очередь благодаря сотрудничеству с полицией разных стран, а также использованию таких технологических решений, как электронный штамп. Отвечая на вопросы о финансировании дорожных работ и качестве дорожного покрытия, оратор указал на два источника финансирования, а именно на партнеров по процессу развития в рамках Восточноафриканского сообщества и на топливные сборы. Хотя на асфальтирование второстепенных дорог требуются дополнительные средства, покрытие главных автомагистралей и дорог, связанных с коридором, находится в хорошем состоянии.

11. В своем выступлении представитель Министерства транспорта Азербайджана рассказал о национальной стратегии развития транзитных перевозок, цель которой заключается в том, чтобы превратить страну в международный транспортный узел в Центральной Азии. Стратегическое географическое положение открывает перед Азербайджаном широкие возможности в области транзитных перевозок и создает благоприятные условия для развития логистических услуг. Исходя из этого, в стране был осуществлен или планируется целый ряд крупномасштабных проектов, направленных на развитие транспортного или транзитного сообщения, например проект создания железнодорожного коридора Баку – Тбилиси – Карс, а также совершенствование железнодорожной

инфраструктуры. Дополнительное преимущество Азербайджана заключается в том, что он является участником соответствующих международно-правовых документов, таких как Конвенция МДП, применяет концепцию "единого окна" и постепенно осуществляет в стране основные европейские директивы. Для расширения транзитных возможностей и повышения конкурентоспособности международного транзитного коридора Восток–Запад претворяются в жизнь два глобальных проекта – ТРАСЕКА и "Викинг". К числу других инициатив относится строительство нового международного морского порта и тоннеля под Босфором. Ведутся также работы по модернизации и расширению сети автомобильных дорог. В то же время "замороженные конфликты" не позволяют использовать некоторые транспортные маршруты и могут помешать Азербайджану в полной мере реализовать свой транзитный потенциал.

12. Один из экспертов подчеркнул необходимость шире смотреть на проблемы РСНВМ под углом зрения императивов развития, предложив в качестве следующего шага создать международный "мозговой центр" по РСНВМ и заручиться политической поддержкой на более высоком уровне.

С. Технологии транзитных перевозок в помощь торговле РСНВМ

13. Секретариат представил Автоматизированную систему обработки таможенных данных (АСОТД) – интегрированную многоцелевую операционную систему, охватывающую весь процесс таможенной очистки и все виды таможенных процедур. АСОТД совместима со всеми внешними системами других национальных органов, соседних стран или региональных организаций и может работать в режиме единого таможенного окна. Эта система постоянно совершенствуется: последняя ее версия получила название "АСОТД-Уорлд". На национальном уровне система может создаваться по модульному методу и в нее могут добавляться функции управления межучрежденческими рисками, обеспечения интероперабельности, единого окна и отслеживания грузов, причем система может адаптироваться к местным требованиям. Для создания системы готовятся и используются местные кадры, которые получают поддержку и программное обеспечение от ЮНКТАД. Это является залогом самостоятельности пользователей АСОТД, которые могут работать самостоятельно, без помощи извне.

14. Представитель Центра подготовки специалистов по вопросам совершенствования систем снабжения Университета Дерби (Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии) выступил с сообщением, посвященным преимуществам радиочастотной идентификации (РЧИ). Речь идет о носителе данных, подобном, например, штрих-коду, который используется в транспортно-логистической цепочке для автоматической идентификации и отслеживания грузов и который представляет собой бирку, издающую радиочастотные сигналы и прикрепляемую к тому или иному предмету – товару, контейнеру и т.д. Эта технология находит применение в самых разных отраслях. Ее главные преимущества заключаются в том, что она повышает прозрачность и помогает отслеживать прохождение товаров по всем этапам цепочки, сводя к минимуму ручные операции и ошибки и тем самым снижая издержки и потери. Такие системы в состоянии автоматически принимать данные о крупных партиях товаров.

15. Эксперт из государственного Центра единого внешнеторгового окна Министерства экономики Кыргызстана рассказал о системе единого окна, созданной в его стране для упрощения внешнеторговых процедур. Единое окно можно определить как механизм, позволяющий участникам торговых и транспортных

операций подавать в одной точке в письменном или в электронном виде стандартную информацию и документацию для выполнения всех торговых требований, т.е. требований, предъявляемых к импортным, экспортным или транзитным операциям. Система единого окна в этой стране создавалась постепенно начиная с 2006 года, с тем чтобы сократить время и затраты, связанные главным образом с импортными и экспортными операциями, благодаря внедрению стандартного подхода и устранению повторяющихся и непрозрачных процедур. Эксперт привел примеры трудностей, с которыми приходится сталкиваться в процессе создания единого окна, включая противодействие со стороны органов регулирования, политические волнения в Кыргызстане и отсутствие у соответствующих структур подготовленных кадров для работы с информационными технологиями. Для восполнения этого недостатка планируется создать систему контроля качества.

16. Представитель Министерства транспорта и инфраструктуры Никарагуа выступил с сообщением о Международном соглашении об обмене таможенными данными о коммерческих грузах, известном по его испанской аббревиатуре как ТИМ. Оно было подписано в рамках Центральноамериканского общего рынка, куда входят Гватемала, Гондурас, Коста-Рика, Никарагуа и Сальвадор и с которым также сотрудничает Панама. В ТИМ закреплены процедуры таможенной очистки международных транзитных наземных перевозок в регионе, в том числе обязанности и функции перевозчиков, а также требование к использованию стандартных деклараций. В 2003 году была запущена программа модернизации, призванная стандартизировать процесс обмена электронными данными транзитных деклараций.

17. Процесс осуществления ТИМ наталкивается на следующие препятствия:

a) физическая инфраструктура пограничных пропускных пунктов недостаточна для обеспечения бесперебойных транспортных потоков, в том числе из-за отсутствия должной координации между представленными на границе структурами;

b) разные режимы регулирования предусматривают параллельные и дублирующие процедуры;

c) не все транспортные коридоры работают на основе ТИМ, что порождает лишние процедуры;

d) существуют проблемы, касающиеся транспарентности и обмена информацией в отношении норм и процедур регулирования.

18. Коснувшись вопроса об инфраструктуре пограничных пропускных пунктов, один из экспертов предложил для ускорения транспортных потоков вводить красные и зеленые коридоры.

19. В ходе последующих ответов на вопросы участники совещания обсудили и уточнили ряд моментов, прозвучавших в ходе выступлений.

20. Представитель ЮНКТАД представил более подробную информацию о таких функциях АСОТД, как контроль за движением грузов, непосредственное взаимодействие с участниками торговых операций, внедрение электронных подписей, управление грузопотоками, расчет размера пошлин и обеспечение совместимости с внешними системами. По мнению ряда экспертов, систему АСОТД вполне могли бы взять на вооружение страны – члены Центральноафриканского экономического и валютного сообщества, которые планируют наладить обмен таможенными данными, как только будут созданы необходимые для этого телекоммуникационные системы.

21. Участники совещания обсудили также преимущества РЧИ и технические и финансовые аспекты ее массового применения, например в национальных и региональных транзитных перевозках. Это требует создания технической инфраструктуры в виде сети считывающих устройств в местах сбора данных. В интересах расширения возможностей для отслеживания грузопотоков и обмена данными РЧИ могла бы увязываться, например, с глобальными системами определения местоположения.

22. Участники совещания приняли к сведению предложение одного из экспертов активизировать работу в поддержку РСНВМ за счет улучшения координации и поддержки со стороны "двадцатки" и создания группы друзей РСНВМ для изучения стоящих перед ними проблем, в том числе в области транспорта и логистики.

D. Механизмы транзитных коридоров

23. Представитель органа по координации транзитных перевозок по Северному коридору выступил с сообщением, посвященным Северному коридору, в котором задействованы разные виды транспорта – автомобильный, железнодорожный, трубопроводный и внутренний водный транспорт. Этот коридор является одним из самых загруженных и важных транспортных маршрутов в Восточной и Центральной Африке. Высокие расходы и задержки, возникающие в процессе перевозок, остаются одними из главных препятствий для роста международных и внутрирегиональных транспортных потоков в этом регионе. Примерно 37% всех логистических расходов не имеющих выхода к морю стран Северного коридора связано с издержками автомобильных перевозок. Задержки на этом маршруте в расчете на один грузовой автомобиль оцениваются в 800 долл. США в день, что увеличивает стоимость коммерческих операций в регионе. Для решения этих проблем Орган по координации транзитных перевозок по Северному коридору выступил с рядом инициатив, предусматривающих:

- a) создание бесстыкового "умного" транспортного коридора посредством гармонизации и рационализации мер политики и нормативно-правовой основы упрощения процедур перевозок и торговли, а также расширения возможностей частного сектора инвестировать средства в этот коридор и участвовать в его эксплуатации;
- b) реализацию проекта создания пограничных пропускных пунктов по принципу "единого окна", транспортного центра (интернет-системы) для мониторинга эффективности работы коридора;
- c) осуществление проекта в области налоговой документации и обмена данными, известного как проект РАДДЕКС;
- d) создание электронных единых окон;
- e) разработку систем слежения за движением грузов;
- f) переход на "АСОТД-Уорлд".

24. Оратор обратил внимание на необходимость опираться на партнерские связи в деле создания материальной и нематериальной инфраструктуры, активнее упрощать процедуры перевозок и торговли, стимулировать инвестиции частного сектора, создавать базу данных по внутрирегиональной торговле, укреплять потенциал и поддерживать стремление региональных организаций к гармонизации мер политики и норм регулирования.

25. Оратор рассказал о мультимодальном Центральном коридоре, его предназначении и связанных с его работой проблемах, к главным из которых относятся слаборазвитость системы железнодорожного сообщения; отсутствие адекватной инфраструктуры вокруг портов, приводящее к недостаточной пропускной способности подъездных путей; необходимость стандартизации допустимой погрешности платформенных весов и выработки комплексного подхода к нормотворческой деятельности; а также случаи перегруженности транспортных средств и их многочисленных остановок во время движения по коридору.

26. В связи с работой Центрального коридора принимается ряд мер по упрощению процедур торговли. В Объединенной Республике Танзания, Руанде и Бурунди ЮНКТАД, Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) и Экономическая комиссия для Африки осуществляют экспериментальный проект по укреплению потенциала контрольных органов и операторов транзитных перевозок. В рамках этого проекта применяется подготовленное ЮНКТАД/ЭСКАТО методическое пособие по вопросам управления процессами трансграничных и транзитных перевозок, в котором описываются кластерная методология и методология "время/стоимость-расстояние", помогающие выявлять и оценивать с количественной точки зрения узкие места в транспортной цепочке, а также содействовать коллективному поиску решений и мер по упрощению действующих процедур.

27. К числу других осуществляемых сегодня инициатив относятся:

а) создание специального органа для электронного мониторинга работы Центрального транспортного коридора, расчета соответствующих показателей его эффективности и подготовки отчетов о результатах его работы;

б) создание на всем протяжении Центрального коридора пунктов досмотра, работающих по принципу "единого окна", с тем чтобы сократить время и стоимость перевозок и повысить безопасность на дорогах;

в) проведение в сотрудничестве с операторами автомобильных перевозок и государственными органами исследования по вопросам безопасности грузовых автомобильных перевозок по Центральному коридору;

г) разработка в Танзании проекта развития мультимодальных и железнодорожных перевозок, который позволит более рационально распределять грузы между автомобильным и железнодорожным транспортом.

28. В заключение оратор подчеркнул важное значение инициативы танзанийского правительства по разработке проекта плана "Большие результаты – сегодня", в котором содержатся рекомендации для всех этапов цепочки поставок по Центральному коридору. Цель этого плана заключается, помимо прочего, в том, чтобы к 2015 году довести пропускную способность порта Дар-эс-Салам до 5 млн. тонн.

29. Ряд экспертов обсудили значение создания адекватной институциональной системы (органа, управляющего работой коридора), а также использования инструментов мониторинга и оценки (например, центров мониторинга транспортных потоков) для поиска путей уменьшения транспортных расходов и задержек и повышения надежности транспортных услуг и транзитной логистики. Один из экспертов особо отметил, что для сокращения транспортных расходов необходимо наращивать экспорт и добиваться сбалансированности грузопотоков.

30. В своем выступлении представитель "Гвинейского морского общества" рассказал об инициативе правительства Гвинеи по расширению транзитных перевозок между Гвинеей и Мали. Порт Конакри является ближайшим для Мали, однако через него проходит очень небольшая доля малийских грузов. Для увеличения своей доли в транзитных перевозках страна совершенствует свою инфраструктуру (портовую и дорожную). Правительство Гвинеи планирует при участии частных инвесторов завершить строительство железной дороги от Конакри до Мали до 2016 года. Оно выделило перевозчикам 250 акров для перевалки малийских транзитных грузов и строительства сухого порта в окрестностях Конакри, с тем чтобы избежать перегрузки подъездных путей. В то же время для создания конкурентоспособной логистики, необходимой для привлечения малийских транзитных грузов, Гвинее потребуется помощь таких международных организаций, как ЮНКТАД.

31. Представитель Таможенного управления Сенегала выступил с сообщением о создании и открытии международного транзитного маршрута между Дакаром (Сенегал) и не имеющей выхода к морю Мали. Примерно 60% торговых потоков Мали проходит по коридору Дакар-Бамако, и эти перевозки регулируются Конвенцией о межгосударственных автомобильных транзитных перевозках грузов. В Конвенции закреплены подробные технические стандарты и операционные требования, например в отношении отмены пошлин и налогов, а также других мер и запретов на соответствующем маршруте, а также требование об использовании единого таможенного документа. Экономическое сообщество западноафриканских государств приняло эту Конвенцию в 1982 году. В поддержку данного механизма был создан адвалорный гарантийный фонд, куда вносятся средства в размере 0,5% стоимости товаров, страхования и фрахта.

32. В своем выступлении представитель Министерства торговли и промышленности Чада рассказал о месте страны в Центральноафриканском экономическом и валютном сообществе¹ и Экономическом сообществе центральноафриканских государств². Для получения выхода к морю Чаду приходится перевозить грузы транзитом через Камерун до порта Дуала, расположенного в 1 700 км от столицы, Нджамены. Этот самый короткий и безопасный маршрут позволяет также организовывать мультимодальные перевозки с использованием железных дорог Камеруна (884 км) и автомобильного плеча. Альтернативными являются маршруты через Нигерию (1 900 км) до порта Лагос и далее до портов Котону (Бенин) и Ломе (Того). Примерно 80% экспорта Чада приходится на хлопок, причем 80% импортных и экспортных грузов перевозятся автомобильным транспортом.

33. Региональное сотрудничество помогает странам Центральной Африки решать некоторые стоящие перед ними проблемы. С 1 января 2014 года в рамках Центральноафриканского экономического и валютного сообщества перемещение физических лиц станет свободным. Кроме того, в регионе ведется работа по прокладке волоконно-оптических линий связи в Чаде, Камеруне и Экваториальной Гвинее, причем существуют планы охватить такой связью все входящие в Сообщество страны.

¹ Габон, Камерун, Конго, Центральноафриканская Республика, Чад и Экваториальная Гвинея, общая численность населения которых составляет 43 млн. человек.

² Ангола, Бурунди, Демократическая Республика Конго и Сан-Томе с общей численностью населения в 135 млн. человек.

34. К числу других технологических инноваций относятся использование перевозчиками спутниковой системы глобального ориентирования для отслеживания и контроля грузопотоков, широкомасштабная автоматизация таможенных процедур, повышение прозрачности в вопросах транспортных издержек и регистрация нарушений в работе коридоров.

35. Доходы от продажи углеводородов позволили Чаду вкладывать крупные средства в дорожную инфраструктуру. В результате протяженность дорог с твердым покрытием увеличилась с 1 600 км в 2006 году до 2 200 км в 2013 году. Общая протяженность сети автомобильных дорог в Чаде составляет 7 000 км.

Е. Эффективные транспортные системы

36. Представитель Портовой администрации Таиланда в своем выступлении высветил успехи тайландских портов, стремящихся соблюдать все международные стандарты с тем, чтобы превратить страну в морской транспортный узел в Азии. В своем выступлении он особо остановился на транзитных перевозках грузов через территорию Таиланда в Лаосскую Народно-Демократическую Республику и из этой страны.

37. В другом выступлении представитель Министерства торговли и снабжения Непала рассказал о мерах, призванных упростить торговые процедуры и сократить издержки и время транзита, в том числе об укреплении потенциала, создании национального органа по упрощению процедур торговли, стандартизации протоколов и рационализации процедур.

38. В ходе последовавшей за этим дискуссии были затронуты вопросы, касающиеся принципа "единого окна", роли страхования и органов, управляющих работой транзитных коридоров. Что касается решения Секретариата Экономического сообщества АСЕАН³ завершить к 2015 году интеграцию рынков капитала в регионе, то инициатива создания "единого окна" в рамках АСЕАН была признана центральной в деле упрощения процедур торговли.

39. Говоря об успехах стран региона в реализации этой инициативы, участники совещания обратили внимание на важнейшую роль страхования, от которого зависят как время, так и расходы, необходимые для осуществления трансграничных операций. Спецификации и условия, прописанные в договорах страхования, зачастую становятся причиной задержек при погрузке и разгрузке грузов. Поскольку потери от таких задержек нередко бывают довольно существенными, участники рассмотрели возможные пути решения этой проблемы, в том числе за счет гармонизации спецификаций, а также обсудили условия страхования. Некоторые участники пожелали обсудить, какими соображениями должны руководствоваться страны, рассматривая целесообразность создания органа по управлению работой транзитного коридора между не имеющей выхода к морю страной и соседней страной транзита.

40. В своих выступлениях представители Министерства экономики Бутана и Министерства торговли Бурунди рассказали о различных мерах, принимаемых их странами в целях упрощения процедур торговли. Так, в последние годы обе страны провели серьезные реформы для автоматизации таможенных операций. Бурунди готовится перейти с "АСОТД++" на "АСОТД-Уорлд". Успехи Бутана в осуществлении Алматинской программы действий во многом зависят от доброй воли международного сообщества и расширения финансовой и технической

³ Ассоциация государств Юго-Восточной Азии.

помощи развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и развивающимся странам транзита. Поддержка этого процесса со стороны ЮНКТАД в рамках трех основных направлений ее деятельности имеет колоссальное значение.

41. В ходе последующих обсуждений некоторые эксперты отмечали, что упрощением процедур перевозок и торговли следует заниматься на региональном уровне. Другие эксперты обратили внимание на важность нахождения правильного баланса между инвестициями в материальные (инфраструктура) и нематериальные (укрепление потенциала, информационно-коммуникационные технологии) активы в процессе упрощения процедур торговли и перевозок. Третьи остановились на проблемах, стоящих перед не имеющими выхода к морю странами и связанных с высокими импортными и экспортными расходами, ненадежностью, непредсказуемостью и нерегулярностью транспортного сообщения, а также с отсутствием солидарности и сотрудничества со стороны стран транзита. Одна делегация заявила, что недиверсифицированность экспорта является общей проблемой РСНВМ, угрожающей их участию в международной торговле.

42. Потребность в укреплении потенциала и подготовке кадров испытывают все участники международной торговли. Секретариат ЮНКТАД рассказал о мерах, принимаемых для оказания содействия РСНВМ и развивающимся странам в восполнении пробелов в данной области, конкретно остановившись на проекте, посвященном национальным планам упрощения торговых процедур. Ряд экспертов из Африки выступили с предложениями о том, чтобы в ходе будущих мероприятий ЮНКТАД рассказывать о практическом опыте отдельных стран, например об опыте Нигера и той передовой практике, которая сложилась в Восточноафриканском сообществе.

Е. Путь вперед

43. В своем выступлении Директор Канцелярии Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам подчеркнула то, с каким вниманием ЮНКТАД относится к проблемам РСНВМ. Она напомнила главную мысль Алматинской программы действий: на основе истинного партнерства между РСНВМ, странами транзита и их партнерами по процессу развития, а также между частным и государственным секторами на национальном, двустороннем, субрегиональном, региональном и глобальном уровнях оказывать помощь РСНВМ в решении проблем, связанных с отсутствием выхода к морю. Согласно результатам проведенного недавно Канцелярией Верховного представителя исследования, объем торговли РСНВМ составляет лишь 61% от объема торговли прибрежных стран, а их транспортные расходы на 45% выше, чем расходы репрезентативной прибрежной страны. Это означает, что дальнейшее упрощение процедур перевозок и торговли по-прежнему является ключом к сокращению высоких торговых и транспортных издержек РСНВМ.

44. Подготовка к намеченной на 2014 год Конференции по всеобъемлющему десятилетнему обзору хода осуществления Алматинской программы действий ведется по трем основным направлениям: межправительственному, межучрежденческому по линии Организации Объединенных Наций и в рамках частного сектора. В рамках первого направления в марте 2013 года во Вьентьяне прошла Евроазиатская региональная обзорная конференция, а в июле 2013 года в Аддис-Абебе – Африканская региональная обзорная конференция; Латиноамери-

канская региональная обзорная конференция пройдет 18–19 ноября 2013 года в Асунсьоне. На национальном уровне РСЕВМ представили национальные доклады, являющиеся непосредственным вкладом в региональные и глобальные подготовительные процессы. Кульминацией работы на межправительственном направлении станет проведение двух совещаний подготовительного комитета, на которых будет подготовлен проект итогового документа для рассмотрения и принятия на Конференции.

45. В ходе межучрежденческих мероприятий по подготовке к Конференции высвечивались те важнейшие проблемы и потребности РСНВМ в области развития, которые должны найти отражение в новой программе действий. Решающее значение имеет наращивание производственного потенциала РСНВМ при финансовой и технической поддержке партнеров по процессу развития, а также при их содействии в укреплении потенциала. РСНВМ должны стремиться к изменению структуры своей экономики посредством стимулирования конкурентоспособных отраслей и экспортных производств, выпускающих продукцию с большей добавленной стоимостью. На многих совещаниях подчеркивались также важность сектора услуг, роль частного сектора и растущее значение регионального сотрудничества и сотрудничества между странами Юга.

46. В ходе предшествовавших конференции совещаний в целом отмечалось, что новая повестка дня развития для РСНВМ должна являться не просто отраслевой программой. В ней должны найти отражение императивы социально-экономического развития, борьбы с нищетой и устойчивого развития РСНВМ, причем центральное место в этой повестке дня должны по-прежнему занимать вопросы международной торговли, транспорта и транзита. Подготовительная работа в рамках частного сектора направлена на то, чтобы в полной мере привлечь представителей частного сектора к выработке весомых, имеющих практическую направленность рекомендаций по решению специфических проблем и задач РСНВМ в области упрощения процедур торговли и перевозок, инвестиций и развития предпринимательства.

47. Что касается ведущихся в рамках ВТО переговоров по вопросам упрощения процедур торговли, то скорейшее заключение в рамках ВТО соответствующего соглашения в ходе девятой Конференции ВТО на уровне министров, которая пройдет на Бали (Индонезия) в декабре 2013 года, будет иметь колоссальное значение, в частности для РСНВМ. Они должны принимать активное участие в переговорах и настаивать на принятии амбициозных документов, содержащих имеющую обязательную силу положения.

48. Напомнив, что Конференция по десятилетнему обзору станет важнейшим событием для системы Организации Объединенных Наций и международного сообщества в целом, оратор призвал все стороны и впредь активно участвовать в процессе подготовки Конференции.

G. Общие открытые прения

49. Один эксперт заявил, что значительная часть торговых потоков Демократической Республики Конго проходит через соседние восточноафриканские страны. Участники торговых операций нередко сталкиваются с проблемами в странах транзита. Хотя Демократическая Республика Конго формально не относится к РСНВМ, в связи со значительной частью своих торговых операций она сталкивается с теми же трудностями, что и внутриконтинентальные страны. В ответ один из экспертов заявил, что Алматинская программа действий не ограничивается поддержкой РСНВМ, а затрагивает всю соответствующую про-

блематику. Именно поэтому ее бенефициарами должны быть и такие страны, как Демократическая Республика Конго, крупные районы которой не имеют выхода к морю. Обратив внимание на риски, связанные с контрабандой, оратор подчеркнул необходимость достаточно тщательного контроля за импортными, экспортными и транзитными операциями.

50. Другой участник заявил, что об инвестициях в логистическую инфраструктуру ни в коем случае нельзя забывать. Инфраструктура зачастую требует крупных затрат, и вопрос заключается в том, в какой степени этот немаловажный вопрос затрагивается в таких инициативах ВТО, как переговоры по вопросам упрощения процедур торговли. В своем ответе Директор Канцелярии Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам разъяснила, что, хотя в проходящих в рамках ВТО переговорах этот вопрос конкретно не затрагивается, во многих инициативах, осуществляемых в рамках Алматинской программы действий, вопросам транспортной и иной инфраструктуры уделяется пристальное внимание.

51. Отвечая на вопрос о том, какое влияние, по оценкам ВТО, окажет на мировую торговлю подписание соглашения об упрощении процедур торговли, секретариат ЮНКТАД заявил, что, по оценкам различных организаций, в том числе ЮНКТАД, в торговле и международных перевозках издержки процедурного характера составляют от 3% до 6% стоимостного объема международной торговли, причем для некоторых РСНВМ эти издержки гораздо выше.

52. Говоря об Алматинской программе действий, один из экспертов обратил внимание на необходимость укрепления потенциала, особенно в контексте региональных и международных правил, касающихся упрощения процедур торговли и перевозок. Многие из уже существующих инструментов применяются развивающимися странами недостаточно широко во многом, главным образом по причине их непонимания и отсутствия необходимого потенциала.

53. Принимавшие участие в дискуссии эксперты поддержали идею поощрения региональных экономических образований к применению существующих международных инструментов и подчеркнули важность их ратификации и практического осуществления.

54. Говоря о поощрении региональных экономических образований к применению существующих международных инструментов, ряд участников отметили, что институциональные рамочные механизмы должны обеспечивать национальную координацию реформ, призванных упростить процедуры торговли, а также координацию деятельности государственных и частных заинтересованных сторон на региональном уровне. Например, африканские советы грузоотправителей поддерживают международные инициативы в сфере морских перевозок в Африке. Союз советов африканских грузоотправителей вполне мог бы играть роль региональной организации, представляющей интересы основных заинтересованных сторон в западной и южной частях Африки. Он мог бы оказать поддержку в создании центров мониторинга транспортных потоков в странах-членах.

55. Один эксперт, представлявший восточноафриканский Центральный коридор, отметил, что ЮНКТАД следует обратить внимание на "умные" транспортные системы и проанализировать возможность их применения вдоль транспортных коридоров в условиях таможенных союзов и интегрированных экономических механизмов. Аналогичным образом, еще один эксперт предложил ЮНКТАД подготовить исследование, посвященное передовым логистическим

системам, организовать глобальное совещание для обмена передовой практикой использования ИТ-систем в международной логистике и оказывать странам техническую помощь в создании нормативно-правовой и регулятивной основ эффективных логистических услуг, с тем чтобы оказать им поддержку в поиске и применении оптимальных решений. Еще один эксперт обратил внимание на важность логистической инфраструктуры и логистических порталов, например порталов портов и портового сообщества, а также на расширение использования электронных логистических систем на национальном и региональном уровнях и сотрудничества по линии Юг–Юг.

56. Ряд участников заявили, что ЮНКТАД следует оказывать РСНВМ помощь в решении проблемы нехватки финансовых ресурсов на транспортную инфраструктуру. Они призвали ЮНКТАД расширять свою работу по вопросам финансирования транспортной инфраструктуры. Напомнив о предложении директора Отдела транспорта ЕЭК, ряд экспертов отметили, что одна из будущих целей устойчивого развития должна быть посвящена транспорту, и призвали использовать эту возможность для удовлетворения растущих потребностей сектора и восполнения нехватки финансовых средств.

57. Один участник подчеркнул необходимость совершенствования институциональных основ и поощрения на национальном, региональном и международном уровнях координации, в том числе в создании новых механизмов мониторинга и оценки, что позволит международным организациям работать рука об руку с региональными организациями и государствами-членами, а также необходимость содействия улучшению финансирования в рамках механизма, который придет на смену Алматинской программе действий.

58. Для поощрения развития транспорта и упрощения процедур торговли важно разрабатывать новые механизмы финансирования и задействовать новые финансовые инструменты, связанные, например, с климатом и углеродом. Ряд экспертов призвали ЮНКТАД оказывать помощь в разработке таких механизмов и продвижении рентабельных проектов. Один эксперт отметил, что, хотя ЮНКТАД и не является учреждением-донором, она могла бы сыграть важную роль модератора или координатора глобального совещания по вопросам финансирования транспортной инфраструктуры в контексте финансирования развития, на котором представители транспортного и финансового секторов могли бы определить и обсудить основные финансовые потребности и узкие места в транспортном секторе.

59. Говоря о роли, которую делегации в Женеве могли бы играть в выработке будущей повестки дня развития РСНВМ, Директор Канцелярии Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам заявила, что эту повестку дня следует рассматривать не изолированно, а в контексте повестки дня на период после 2015 года и необходимости относиться к развитию транспорта как к одной из целей устойчивого развития. В следующей рамочной программе Организации Объединенных Наций по оказанию помощи РСНВМ должны быть четко прописаны задачи и функции всех партнеров, РСНВМ и стран транзита, а также международного сообщества. Важно обеспечить пути и средства ее претворения в жизнь, в том числе механизмы финансирования. Переговоры по упрощению процедур торговли в рамках ВТО дают РСНВМ уникальную возможность продвинуться вперед в выполнении повестки дня в области транзитных перевозок и принимать более активное участие в международной торговле.

Н. Вклад ЮНКТАД: предложения на будущее

60. Эксперты в целом согласились с тем, что ЮНКТАД следует и впредь заниматься исследовательской и аналитической работой, распространять ее результаты, содействовать обмену успешным опытом и оказывать соответствующую техническую помощь запрашивающим ее странам. Многочисленные запросы можно сгруппировать по следующим тематическим областям, в которых ЮНКТАД могла бы оказывать помощь не имеющим выхода к морю развивающимся странам и странам транзита:

а) технологичные и инновационные решения, применимые к системам транзитных перевозок. Речь идет, в частности, о системах мониторинга транзита на базе ИТ, заблаговременном предоставлении информации о транзитных перевозках, сервисных соглашениях между участниками транзитных перевозок и государственных и частных механизмах, создаваемых, финансируемых и эксплуатируемых в сфере транзитной инфраструктуры и услуг;

б) регулятивные, организационные и управленческие механизмы, обеспечивающие эффективную работу транзитных коридоров как наиболее адекватных институциональных механизмов. В этом контексте программы развития людских ресурсов и институционального потенциала, а также сбор данных центрами мониторинга перевозок являются особенно полезным подспорьем в разработке учитывающих конкретные потребности, передовых и инновационных устойчивых механизмов транзитных перевозок;

в) региональные интеграционные и кооперационные инициативы по пересмотру и уточнению транзитной политики и стратегий в целях максимально эффективного удовлетворения потребностей не имеющих выхода к морю развивающихся стран и развивающихся стран транзита, примерами которых могут служить существующие образцы передовой региональной практики, которые могли бы активно заимствовать все страны;

г) исследования и техническая помощь в целях поощрения эффективных механизмов финансирования, включая государственно-частные партнерства, учитывающие конкретные потребности РСНВМ и способствующие привлечению международных финансовых учреждений, доноров и частного сектора к финансированию транспортных, и в первую очередь инфраструктурных проектов;

е) укрепление многосторонних норм в целях дальнейшего облегчения транзитных перевозок и международной торговли развивающихся стран, не имеющих выхода к морю.

61. Что касается включения этих тематических областей в будущую рамочную программу Организации Объединенных Наций по оказанию помощи развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и развивающимся странам транзита, то участники совещания предложили в качестве приоритетного направления работы поощрять создание устойчивых систем транзитных перевозок в соответствии с пунктом 56 h) Дохинского мандата (TD/L.427/Rev.1).

62. Решение задачи оказания поддержки не имеющим выхода к морю развивающимся странам в обеспечении устойчивости систем транзитных перевозок значительно облегчило бы принятие экспертами всех необходимых мер для мобилизации участников переговоров от их стран, с тем чтобы они рассматривали транспортный сектор как заслуживающий особого внимания и самостоятельного финансирования, а не как вспомогательную по отношению к другим секторам отрасль. Хорошей возможностью оказать поддержку транспортному сектору

ру, проблемам которого должна быть посвящена отдельная цель в области устойчивого развития, станет деятельность открытой рабочей группы по вопросам транспорта, которая будет создана в Нью-Йорке (Соединенные Штаты Америки) в январе 2014 года в рамках сессии Рабочей группы открытого состава по целям в области устойчивого развития.

II. Организационные вопросы

A. Выборы должностных лиц

63. На своем первом пленарном заседании рассчитанное на несколько лет совещание экспертов избрало следующих должностных лиц:

| | |
|-------------------------------------|-----------------------------|
| Председатель: | г-н Андрей Попов (Беларусь) |
| Заместитель Председателя-Докладчик: | г-н Арсен Н. Омичесан |

B. Утверждение повестки дня и организация работы

64. На своем первом пленарном заседании рассчитанное на несколько лет совещание экспертов утвердило предварительную повестку дня сессии, содержащуюся в документе TD/B/C.I/MEM.7/1. Таким образом, повестка дня была следующей:

1. Выборы должностных лиц
2. Утверждение повестки дня и организация работы
3. Инновационная деятельность в сфере транспорта и логистики в контексте предстоящего обзора Алматинской программы действий в 2014 году
4. Утверждение доклада о работе совещания

C. Итоги сессии

65. На своем заключительном пленарном заседании в четверг, 24 октября, рассчитанное на несколько лет совещание экспертов поручило Председателю составить резюме обсуждений (см. главу I).

D. Утверждение доклада

66. Также на своем заключительном пленарном заседании рассчитанное на несколько лет совещание экспертов поручило заместителю Председателя-Докладчику подготовить под руководством Председателя окончательный текст доклада после завершения работы совещания.

Приложение

Участники сессии^{4, 5}

1. На сессии рассчитанного на несколько лет совещания экспертов присутствовали представители следующих государств – членов ЮНКТАД:

| | |
|-------------------------------------|-------------------------------------|
| Азербайджан | Непал |
| Ангола | Нигерия |
| Афганистан | Нидерланды |
| Беларусь | Никарагуа |
| Бенин | Объединенные Арабские Эмираты |
| Бразилия | Пакистан |
| Буркина-Фасо | Парагвай |
| Бурунди | Республика Молдова |
| Бутан | Саудовская Аравия |
| Гватемала | Сенегал |
| Грузия | Соединенные Штаты Америки |
| Демократическая Республика Конго | Сьерра-Леоне |
| Зимбабве | Таиланд |
| Индонезия | Тунис |
| Ирак | Турция |
| Испания | Узбекистан |
| Йемен | Украина |
| Казахстан | Филиппины |
| Камерун | Франция |
| Кот-д'Ивуар | Центральноафриканская Республика |
| Куба | Чад |
| Кыргызстан | Чили |
| Ливия | Шри-Ланка |
| Мадагаскар | Эквадор |
| Марокко | |
| Мексика | |

2. На сессии были представлены следующие межправительственные организации:

Евразийская экономическая комиссия
Европейский союз
Союз советов африканских грузоотправителей

3. На сессии были представлены следующие органы, подразделения и программы системы Организации Объединенных Наций:

Европейская экономическая комиссия
Международное агентство по атомной энергии
Международный торговый центр

⁴ В настоящем приложении в качестве присутствовавших указаны те государства-члены, наблюдатели, организации и другие органы, которые зарегистрировались для участия в сессии.

⁵ Поименный список участников см. в документе TD/B/C.I/MEM.7/INF.1.

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

4. На сессии были представлены следующие специализированные учреждения и приравненные к ним организации:

Всемирный банк
Всемирная торговая организация

5. На сессии были представлены следующие неправительственные организации:

Общая категория

Международное общество "За единство и доверие потребителей"
Всемирная ассоциация бывших стажеров и стипендиатов Организации Объединенных Наций
