



КОНФЕРЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ
ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ
ПО ТОРГОВЛЕ И РАЗВИТИЮ

Distr.
GENERAL

TD/B/WG.2/11/Add.2
22 February 1994

RUSSIAN
Original: ENGLISH

СОВЕТ ПО ТОРГОВЛЕ И РАЗВИТИЮ
Специальная рабочая группа по
эффективности торговли
Третья сессия
Женева, 2 мая 1994 года
Пункт 5 предварительной повестки дня

ПРОЕКТ РУКОВОДЯЩИХ ПРИНЦИПОВ ДЛЯ СЕКТОРОВ, ИМЕЮЩИХ КЛЮЧЕВОЕ
ЗНАЧЕНИЕ ДЛЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ТОРГОВЛИ

ТРАНСПОРТ

Доклад секретариата ЮНКТАД

СОДЕРЖАНИЕ

	<u>Пункты</u>
Введение	1 - 13
I. СТОИМОСТЬ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ	14
A. Транспортные расходы	15
1. Фрахтовые ставки	15
2. Портовые сборы	16
3. Стоимость перевозки по внутренним путям	17
4. Страховые премии	18
5. Дополнительные издержки по обработке и транспортировке грузов	19
B. Издержки, зависящие от времени нахождения грузов в пути	20

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>
1. Издержки, связанные с выплатой процентов и расходы по хранению товарно-материальных запасов	20
2. Задержки в платежах торговым фирмам	21
3. Штрафы за несвоевременную поставку грузов	22
C. Издержки, вызванные утратой, повреждением и задержкой грузов	23
1. Повреждение грузов в пути	23
2. Утрата грузов в пути	24
3. Задержки в пути	25
4. Издержки, связанные с авариями при перевозке грузов	26
D. Заключение	27 - 29
II. КАЧЕСТВО ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ	30 - 31
A. Морской транспорт	32 - 33
B. Внутренний водный транспорт	34
C. Железнодорожный транспорт	35 - 39
D. Автомобильный транспорт	40
E. Порты	41
F. Воздушный транспорт	42
G. Смешанные перевозки	43
H. Заключение	44 - 45
III. РЕКОМЕНДАЦИИ	46
A. Рекомендации для коммерческих сторон	46
B. Рекомендации для правительственных учреждений	46
C. Рекомендации для межправительственных организаций	47
D. Осуществление предложенных рекомендаций	48

СОКРАЩЕНИЯ

АКИС	Система предварительного уведомления о передвижении грузов
АСОТД	Автоматизированная система обработки таможенных данных
ВТС	Внутренний таможенный склад
ЕОП/МТП 500	Единообразные обычаи и практика для документарных аккредитивов, разработанные Международной торговой палатой
ИНКОТЕРМС	Международные правила по толкованию торговых терминов
ИСО	Международная организация по стандартизации
КГС	Контейнерная грузовая станция
МКМОПОГ	Международный кодекс морской перевозки опасных грузов
МТП	Международная торговая палата
НБН	Наиболее благоприятствуемая нация
НОСОП	Не оперирующий судами общий перевозчик
ОСП	Оператор смешанной перевозки
ПЗК	Полная загрузка контейнера
сиф	Стоимость, страхование, фрахт
фоб	Франко-борт судна
ЧЗК	Частичная загрузка контейнера
ЭОД	Электронный обмен данными

ВВЕДЕНИЕ

1. Торговля и транспорт неразрывно связаны между собой; эффективные транспортные услуги являются одним из необходимых условий успешной торговой деятельности. На протяжении последних 40 лет отмечался практически непрерывный рост международной торговли, чему во многом способствовало улучшение транспортных услуг. Например, морским транспортом перевозится более 4 млрд. метрич. т грузов в год. В 1991 году объем перевозок наливных грузов (сырой нефти и нефтепродуктов) составил 1 750 млн. метрич. т, а сухих грузов - 2 300 млн. метрич. т, из которых на основные массовые грузы приходилось 975 млн. метрич. т, а на немассовые грузы, включая генеральные грузы, - 1 325 млн. метрич. т. Морской транспорт обеспечивает более 90% всех международных перевозок грузов.

2. По всей видимости, можно сделать вывод о том, что транспорт не является барьером для развития торговли в развитых странах Западной Европы, Северной Америки и Австралии. С точки зрения эффективности, наличия и качества услуг, логистического обслуживания и стоимости участники торговли в этих регионах получают все необходимые им услуги от транспортных компаний. Это в значительной степени относится теперь и к новым индустриальным странам Юго-Восточной Азии (китайской провинции Тайвань, Республике Корея, Сингапuru, Малайзии, Гонконгу и т.д.). Успешное осуществление правительствами этих стран стратегий экономического роста за счет расширения экспорта во многом объясняется существенными инвестициями в транспортную инфраструктуру и оборудование и улучшением управленческих кадров на транспорте. С другой стороны, в развивающихся странах Африки, Центральной и Южной Америки и Азии участники торговли сталкиваются с рядом весьма серьезных логистических и других проблем при организации внутренних и международных перевозок.

3. Вместе с тем даже в последней группе стран существующие проблемы неодинаково затрагивают различных участников торговли. Крупные торговые или промышленные фирмы во многих случаях имеют свои собственные отделы транспорта и сбыта, а также собственные транспортные средства и оборудование. В этих отделах работают группы квалифицированных и опытных специалистов, располагающие информацией о транспортных потребностях своих фирм и рынках, на которых они реализуют продукцию. Такие специалисты обладают необходимым весом и знаниями для проведения переговоров с операторами перевозок и могут решать все вопросы, касающиеся сбытовой деятельности, включая фрахтование судов, резервацию грузовых мест, обработку документации, таможенную очистку и т.д. В то же время средние и мелкие торговые фирмы не имеют таких штатных сотрудников и при организации транспортных или других услуг вынуждены обращаться к экспедиционным агентствам. Они, как правило, не располагают соответствующими каналами распределения, предпочитая продавать товары на условиях фоб, а покупать - на условиях сиф. Если же они имеют доступ к таким каналам распределения, то транспортная цепь обычно является длинной и не прямой и включает посредников или субподрядчиков в странах как экспорта, так и импорта. Деятельность центров по вопросам торговли могла бы оказаться особенно полезной для таких менее крупных компаний, если бы эти центры включали специалистов по транспорту. Необходимость развития услуг, предоставляемых специалистами, в качестве самостоятельного направления работы центров, о чем говорится в другом документе, в равной степени относится и к сфере транспорта.

4. В этой связи в нынешнем контексте целесообразно сосредоточить внимание на транспортных проблемах (и проблемах упрощения процедур торговли, касающихся транспорта), с которыми сталкиваются малые и средние торговые фирмы развивающихся стран, т.е. грузовладельцы, отправляющие или получающие, как правило, сравнительно мелкие партии грузов и использующие услуги общего линейного перевозчика. Цель настоящего доклада заключается в том, чтобы выявить и, по возможности, проанализировать их транспортные проблемы и предложить меры по устранению или по крайней мере частичному решению данных проблем в интересах повышения эффективности торговли. При этом следует принимать во внимание, что для трех основных сторон, а именно: i) директивных органов (властей), ii) продавцов и покупателей и iii) операторов транспорта - задачи повышения эффективности не всегда совпадают.

5. Например, если власти могут разработать соответствующее (транспортное) законодательство, то продавцы и покупатели больше заботятся о выборе оптимальных вариантов перевозок, с тем чтобы доставить свои товары на нужный рынок в наилучшем состоянии и к требуемому сроку, а операторы транспорта сосредоточивают усилия на улучшении транспортного обслуживания своих клиентов. Эти три стороны часто выполняют свои функции без должного учета реальных потребностей друг друга. Однако если бы удалось "убедить" все три стороны в необходимости согласованных усилий, например на основе связей, устанавливаемых в центрах по вопросам торговли, или в рамках комитетов по развитию торговли и транспорта, которые существуют в различных странах, то это могло бы позволить найти более эффективные пути для решения существующих проблем. Если правительства возьмут на себя задачу по укреплению сотрудничества между тремя сторонами, то это уже будет важным шагом вперед. На институциональном уровне это могло бы проявляться в виде активной поддержки деятельности центров по вопросам торговли всеми заинтересованными сторонами и в виде помощи правительств в укреплении престижа национальных операторов транспортных услуг. На коммерческом уровне правительства должны возглавить работу по упрощению административных процедур, тогда как участники торговли должны развернуть активные кампании по повышению информированности и улучшению понимания того, каким образом правильное использование ИНКОТЕРМС, ЕОП 500 и соответствующих транспортных документов может отразиться на их прибыли. Не следует упускать из виду вопросы управления риском и надлежащего страхового покрытия. Национальные операторы транспортных услуг, в свою очередь, должны научиться тому, каким образом реализовывать свою продукцию на рынке, как укрепить свой статус (посредством участия в торговых ассоциациях и т.д.) и как оказывать транспортные услуги, отвечающие потребностям клиентов.

6. На оперативном уровне необходимым условием, безусловно, является наличие соответствующей физической инфраструктуры. Однако многие средние и мелкие грузоотправители и операторы перевозок не очень хорошо понимают все возможные комбинации (и преимущества), которые могут быть реализованы благодаря более тщательному и совместному анализу требований покупателей к продукции, своевременной поставке товаров в надлежащем состоянии и по приемлемой цене. Для этого требуется улучшить информацию о перемещении грузов по транспортной цепи.

7. Важное значение имеет также совершенствование управления компаниями - операторами транспортных услуг. В этой связи не вызывают сомнения преимущества информационных систем, позволяющих следить за продвижением товаров от пункта происхождения до пункта назначения и объединяющих всех операторов в рамках транспортной цепи. С помощью таких систем осуществляется

сбор данных в целях повышения эффективности деятельности портов, операторов железнодорожных и автомобильных перевозок, а экспедиторы и грузоотправители получают точную информацию о местонахождении своего груза до его окончательной приемки. Одной из таких систем является Система предварительного уведомления о передвижении грузов (АКИС), разработанная ЮНКТАД. АКИС выполняет следующие основные функции:

- получение более качественной информации, позволяющей следить за операциями отдельных транспортных операторов;
- получение предварительной информации о передвижении отдельных партий грузов, что позволяет управляющим транспортными предприятиями планировать оптимальное использование транспортных сетей, оборудования и сооружений и приводит к сокращению времени нахождения грузов в пути;
- выполнение функций базы данных для сторон, заинтересованных в конкретной партии грузов и ее транспортировке, что позволяет им получать самые последние имеющиеся данные о местонахождении и состоянии грузов и транспортного оборудования;
- выполнение функций базы данных для рационального планирования хозяйственной деятельности транспортными операторами; и
- ведение долгосрочной транспортной статистики для создания в соответствующих случаях национальных и субрегиональных баз данных и предоставления правительствам и компетентным учреждениям возможности анализировать национальные, субрегиональные и региональные проблемы в целях изучения альтернативных вариантов инвестиций в транспортный сектор.

8. АКИС была разработана с целью содействия передаче технологии пользователям на основе подготовки кадров, решения основных оперативных проблем в транспортном секторе и укрепления экономических и коммерческих связей между пользователями внутри и за пределами различных стран-бенефициаров. АКИС призвана изменить культуру взаимоотношений на транспорте путем поощрения развития делового партнерства между участниками транспортного процесса, будь то операторами или потребителями транспортных услуг как на национальном, так и международном уровне. Таким образом, будет обеспечено взаимодействие частного и государственного секторов с потребителями транспортных услуг, и все стороны будут знать о причинах любой задержки и/или низкого качества при перевозке грузов. АКИС является одним из необходимых инструментов сбора информации о продвижении грузов, создающим условия для того, чтобы благодаря использованию рыночных механизмов могли быть выявлены и устранены причины задержек и другие проблемы.

9. Хотя само по себе создание центров по вопросам торговли, несомненно, будет способствовать решению некоторых из вышеуказанных проблем, совершенно очевидно, что необходимо сделать гораздо больше, в частности в области подготовки кадров.

10. Для отдельных участников торговли существующие проблемы проявляются в:

- высоких издержках по сбыту и маркетингу;

- снижении нормы прибыли;
- снижении международной конкурентоспособности; и
- ограниченных возможностях для расширения деятельности.

11. Для соответствующих стран вышеуказанные проблемы приводят к таким последствиям, как:

- неспособность наращивания своего внешнеторгового потенциала;
- высокие цены на импортируемые товары;
- низкие валютные поступления от экспорта;
- ограниченные возможности для инвестиций и расширения занятости; и
- сдерживание экономического роста.

12. Совершенно ясно, что любое возможное улучшение существующих транспортных условий окажет значительное воздействие на экономику развивающихся стран и положение их торговых фирм. В настоящем документе предпринимается попытка выявить важнейшие вопросы, которые связывают эффективность торговли и транспорта. В нем предпринимается также попытка проанализировать конкретные транспортные проблемы и определить возможные пути их устранения. Для удобства и в целях облегчения анализа проблемы рассматриваются с двух точек зрения:

- a) стоимость перевозки; и
- b) качество перевозки.

13. Можно отметить, что в отношении этих двух аспектов мелкие или средние фирмы развивающихся стран, как правило, находятся в менее благоприятном положении, чем соответствующие фирмы развитых стран. В приводимых ниже разделах будут поочередно рассмотрены эти аспекты, выявлены основные факторы и причины возникновения проблем и предложены возможные решения. Следует отметить, что на данном этапе были выявлены далеко не все проблемы и, безусловно, не все возможные решения были найдены. На следующем этапе этого проекта будут восполнены существующие пробелы, и для обоснования предложений и утверждений, высказанных в настоящем документе, потребуется собрать необходимые доказательства, информацию и данные.

I. СТОИМОСТЬ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

14. Стоимость транспортных услуг, как правило, является сравнительно более высокой для торговых фирм некоторых развивающихся стран, чем для компаний развитых стран с точки зрения "совокупных транспортных издержек", включающих непосредственно транспортные расходы, издержки, зависящие от времени нахождения грузов в пути, и издержки, связанные с утратой, повреждением и задержкой грузов (или с высокой степенью соответствующего риска). Статистические данные показывают, что в морских перевозках развивающиеся страны неизменно платят более высокие фрахтовые ставки в процентном отношении к стоимости импорта в ценах сиф и несут более высокие расходы при перевозке грузов внутренним водным или другим транспортом, чем развитые страны 1/.

Расчеты, проведенные ЮНКТАД, показывают, что фрахтовые ставки для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, составляют 16% от стоимости их импорта по сравнению с 11% для всех развивающихся стран 2/. Столь высокие издержки сдерживают развитие торговли, выступая таким же барьером, как тарифы и нетарифные меры. Удаленность рынков сбыта развивающихся стран может приводить к нарушению торговых потоков. Ниже рассматриваются три составляющие совокупных транспортных издержек, а именно: собственно транспортные расходы, издержки, зависящие от времени нахождения грузов в пути, и издержки, связанные с возможной утратой, повреждением и задержкой грузов.

A. Транспортные расходы

1. Фрахтовые ставки

15. Ставки фрахта для развивающихся стран примерно вдвое выше, чем для развитых стран. На тарифы, уплачиваемые линейным компаниям (которые перевозят практически все грузы мелких и средних торговых фирм), приходится 8,6% стоимости товаров в ценах сиф для развивающихся стран по сравнению с 4,4% для развитых стран с рыночной экономикой 3/. Развивающимся странам также приходится чаще платить за перевалочные операции, являющиеся неизбежными на некоторых торговых путях, где объем грузов не оправдывает перевозок в прямом сообщении. Отсутствие прямого сообщения приводит к увеличению фрахтовых ставок, и торговые фирмы несут дополнительные транспортные расходы.

Причины:

- a) Недостаточное знание торговыми фирмами практики морских перевозок.
- b) Недостаточный вес на переговорах не позволяет торговым фирмам развивающихся стран, отправляющим сравнительно небольшие партии грузов, добиваться выгодных фрахтовых ставок.
- c) Слишком малый объем международной торговли на некоторых направлениях перевозок не позволяет обеспечить эффект масштаба, наблюдаемый на направлениях, связывающих основные центры торговли.
- d) Отсутствие прямого сообщения приводит к тому, что торговые фирмы во многих развивающихся странах вынуждены использовать фидерные перевозки и платить за перевалку грузов.
- e) Высокие расходы, связанные с обработкой грузов и задержками судов в портах, значительно увеличивают рейсовые расходы судовладельцев, вынуждая их устанавливать высокие фрахтовые ставки.

Решения:

- a) Повышение информированности торговых фирм и укрепление их позиций на переговорах путем поощрения сотрудничества и улучшения деятельности советов грузоотправителей.
- b) Поощрение сотрудничества и взаимодействия между грузоотправителями/торговыми фирмами для укрепления партий грузов, отправляемых в конкретном направлении, в целях получения скидок с количества. Оказание помощи торговым фирмам в поиске выгодных фрахтовых ставок (предлагаемых операторами, способными обеспечить надлежащее качество обслуживания) и поощрение использования слот-чартеров и создания НОСОП для получения более выгодных фрахтовых ставок.

c) Поощрение развития прямого сообщения, обслуживаемого крупными линейными судами, где это оправдано, в целях обеспечения конкуренции на рынке (это, в частности, возможно при увеличении).

d) Поощрение эффективных фидерных перевозок, возможно, на основе регионального сотрудничества.

e) Совершенствование портовых услуг в целях сокращения задержек судов и снижения расходов по обработке грузов.

f) Разработка регламентирующей политики и мер, способствующих развитию конкуренции в области морских перевозок.

2. Портовые сборы

16. В развивающихся странах портовые сборы являются более высокими, чем в развитых странах. И без того высокие прямые издержки, связанные с высокими судовыми сборами и расходами на обработку и хранение грузов, еще больше возрастают из-за медленной оборачиваемости судов. Расходы, вызванные задержкой судов в порту, приводят к росту издержек судовладельцев и фрахтовых ставок и в конечном итоге влекут за собой увеличение издержек торговых фирм по перевозке и сбыту продукции.

Причины:

a) Медленная обработка грузов, приводящая к длительному нахождению судов в порту.

b) Дополнительная обработка грузов из-за неэффективного управления.

c) Длительное хранение грузов, приводящее к взысканию демереджа.

Решения:

a) Повышение эффективности работы портов путем осуществления ряда институциональных реформ (участие частного сектора в операциях на терминалах); совершенствование управления портами (улучшение подготовки управленческих кадров); внедрение надлежащих методов хозяйствования (эксплуатация оборудования и надлежащее укомплектование персонала); и создание условий, способствующих усилению коммерческой ориентации и развитию конкуренции.

b) Развитие сотрудничества между портовыми властями, таможенными органами, операторами терминалов и операторами внутреннего транспорта в целях ускорения движения грузов.

c) Совершенствование информационных услуг, например АКИС, в области морских перевозок, с тем чтобы обеспечить доступ к информации для всех участников транспортной цепи.

3. Стоимость перевозки по внутренним путям

17. Во многих странах основная проблема заключается не в расходах на перевозку морем, а в стоимости перевозок по внутренним путям. Например, в Африке расходы на перевозку автомобильным транспортом могут быть в 2,5-3 раза

выше, чем в других странах мира, и перевозка контейнера внутренним транспортом до склада импортера часто стоит дороже, чем его перевозка морем из порта в Европе или Соединенных Штатах 4/. Согласно оценкам, если расходы на перевозку грузов автомобильным транспортом в Африке сократить на 10%, то это принесет экономию до 12 млрд. долл. США в год 5/. Расходы на перевозку грузов железнодорожным и внутренним водным транспортом также являются высокими и не всегда представляют реальную альтернативу для грузоотправителей. Аналогичным образом в некоторых районах Азии расходы на перевозку экспортных грузов внутренним транспортом и их обработку, как отмечается, составляют до 20-25% от их стоимости в ценах фоб 6/. В перевозках "от двери до двери" доля расходов, приходящихся на морской транспорт, во многих случаях фактически снижается.

Причины:

- a) Отсутствие подлинной конкуренции среди поставщиков транспортных услуг, что приводит к высокой стоимости перевозок внутренним транспортом в расчете на тонно-километр. Из-за больших расстояний перевозок страны, не имеющие выхода к морю, вынуждены нести непосильные расходы за пользование внутренним транспортом.
- b) Недостаточная провозная способность железнодорожного, автомобильного и внутреннего водного транспорта и плохое техническое обслуживание инфраструктуры, автотранспортных средств, железнодорожного подвижного состава и речных/морских судов. Из-за недостаточной провозной способности железнодорожного транспорта (или отсутствия железнодорожного сообщения) торговым фирмам приходится использовать автомобильный транспорт для перевозок на большие расстояния (что экономически неоправданно).
- c) Устаревшие и несоответствующие нормативные положения, регламентирующие работу транспорта. Большинство грузов перевозится внутренним транспортом в непакетированном/обычном виде (даже если они перевозятся в контейнерах морским транспортом), поскольку процесс контейнеризации получил лишь ограниченное распространение в силу структурных, законодательных и процедурных факторов. Это сдерживает развитие смешанных перевозок "от двери до двери".
- d) В транспортном процессе участвует слишком много независимых сторон - экспедиционные агентства, транспортные компании, операторы ВТС и т.д., - что препятствует развитию комплексных услуг и приводит к росту издержек.
- e) Судовладельцы рассчитывают фрахт при перевозках "от двери до двери" с учетом низкой загрузки контейнеров и включают в него также расходы по техническому обслуживанию контейнеров.
- f) Отсутствие необходимых управленческих навыков и низкая эффективность на автомобильном, железнодорожном и внутреннем водном транспорте.

Решения:

- a) Поощрение создания компетентных операторов смешанных перевозок в целях развития конкуренции и повышения конкурентоспособности. Расширение участия частного сектора в осуществлении инвестиций в транспортное оборудование и услуги и поощрение создания (например, путем слияния мелких компаний) крупных операторов транспортных услуг, способных организовать комплексное обслуживание при перевозках внутренним транспортом.

b) Более интенсивное и эффективное использование существующей транспортной инфраструктуры и оборудования. В дополнение к этому осуществление, при необходимости, инвестиций в новую инфраструктуру, железнодорожный подвижной состав, приспособленный для перевозки контейнеров, новые автотранспортные средства и суда внутреннего плавания и в современное оборудование на терминалах морского, железнодорожного и внутреннего водного транспорта для эффективной обработки грузов.

c) Правительствам следует либерализовать доступ к транспортным рынкам и обеспечить правовые, коммерческие и оперативные условия, способствующие повышению эффективности. Им следует также устранить нормативные ограничения в отношении перевозки грузов по внутренним путям, например разрешить перевозку автомобильным транспортом грузов, еще не прошедших таможенной очистки; разрешить проведение таможенной очистки на складе импортера; отменить закладные и гарантии, требуемые при использовании контейнеров; и предусмотреть возможность создания операторов смешанных перевозок.

d) Устранение нормативных и процедурных ограничений для компаний, намеревающихся создать грузонакопительные центры и осуществлять перевозки "от двери до двери". Изменение/пересмотр таможенных правил и упрощение процедур в целях организации и облегчения контейнерных перевозок по внутренним путям.

e) Совершенствование управленческих структур в государственных транспортных корпорациях, в том что касается отчетности, достижения контрольных указателей и т.д.; внедрение обоснованных методов управления в целях повышения эффективности обработки грузов и устранения расходов, связанных с простоем транспортных средств и дополнительной обработкой грузов.

4. Страховые премии

18. Во многих развивающихся странах правовой режим, регулирующий смешанные перевозки, является сложным и запутанным и обуславливает значительные практические трудности при определении стороны, которая несет ответственность за утрату или повреждение груза. Морские перевозчики, в частности, стремятся не брать на себя ответственности за груз, если он перевозится не их судами; этот аспект приобретает все более важное значение в условиях расширения использования перевалочных операций в перевозках грузов развивающихся стран. Внутренний транспорт служит примером запутанных режимов ответственности, а разобщенность отдельных видов транспорта приводит к использованию многочисленных документов, применяемых различными операторами. В результате страховые премии выступают существенным компонентом расходов для торговых фирм, и существуют проблемы с быстрым урегулированием требований.

Причины:

a) Высокие страховые премии из-за значительного риска, связанного с перевозкой грузов.

b) Многие операторы транспортных услуг не берут на себя ответственности за груз при перевозке, и соответствующий риск ложится на грузоотправителя. Во многих странах не разработан режим ответственности.

c) В некоторых странах правительства настаивают на том, чтобы торговые фирмы страховали груз в национальных компаниях; несмотря на это, многие торговые фирмы осуществляют дополнительное страхование в зарубежных компаниях, с тем чтобы гарантировать урегулирование возможных требований.

d) Медленное рассмотрение и удовлетворение требований страховыми компаниями.

Решения:

a) Повышение сохранности грузов при перевозке путем выявления факторов риска и усиления мер контроля и дисциплины; совершенствование конструкции и производства упаковки; улучшение системы слежения за передвижением грузов.

b) Обновление и пересмотр положений о режиме ответственности для всех видов транспорта в целях удовлетворения требований эффективных смешанных перевозок "от двери до двери".

c) Либерализация рынков страхования и упрощение процедур удовлетворения требований.

5. Дополнительные издержки по обработке и транспортировке грузов

19. Грузоотправители и импортеры несут целый ряд непредсказуемых дополнительных расходов в связи с перевозкой грузов, вызванных обработкой и переработкой грузов и простоем транспортного оборудования. Эти дополнительные статьи расходов включают высокую плату за простой контейнеров и транспортных средств, высокие издержки по их перегонке, дополнительные складские расходы, высокие издержки, связанные с обработкой документации, выплату таможенных закладных, внесение требуемых перевозчиками гарантийных сумм или залогов за контейнеры и неофициальные платежи. Указанные издержки существенно увеличивают стоимость перевозки грузов и затрудняют предварительный расчет совокупных транспортных расходов.

Причины:

a) Значительные платежи за простой контейнеров и транспортных средств из-за нормативных положений, ограничивающих выбор вида транспорта и оператора; недостаточной пропускной способности; низкой эффективности использования транспортного оборудования, приводящей к превышению сроков бесплатного хранения грузов; низкой эффективности обработки грузов; отсутствия информации, необходимой для обеспечения быстрой перевалки груза с одного вида транспорта на другой; сложные и дополнительные административные процедуры.

b) Высокие расходы по перегонке контейнеров из-за невозможности держать контейнеры порожними в пунктах доставки или вблизи них для их последующей загрузки.

c) Дополнительная (взыскиваемая в качестве штрафа) плата за превышение установленного периода бесплатного хранения грузов. Эти расходы вызваны задержками в отправке грузов внутренним транспортом со складов порта; задержками, обусловленными сложными требованиями к документации и административными процедурами во всех стыковочных пунктах; отсутствием надлежащего оборудования для обработки грузов; задержками в проведении таможенного досмотра.

d) Во многих странах к документации предъявляются сложные и обременительные требования; чиновники являются слишком дотошными, а административные процедуры основываются на использовании бумажных документов, требуют значительного времени и дублируют друг друга. Требуется заполнять многочисленные документы и обращаться в многочисленные учреждения за получением одобрения, лицензии и/или разрешения.

e) Таможенные власти требуют, чтобы грузы проходили очистку в порту импорта. Торговые фирмы и перевозчики должны вносить таможенные закладные и гарантии, устанавливаемые на основе стоимости товаров, прежде чем контейнеры могут быть отправлены до пункта назначения внутри страны, что неизбежно приводит к задержкам. Транзитные грузы, направляющиеся в соседние страны, задерживаются на границе, вследствие чего торговые фирмы несут дополнительные расходы.

f) Перевозчики настаивают на выплате закладных или гарантий до отправки контейнеров внутренним транспортом, утверждая, что иногда контейнеры "теряются" внутри страны или задерживаются на несколько недель (и даже месяцев), в течение которых они не могут использоваться для других перевозок, приносящих доход.

g) Неофициальные и незаконные платежи, осуществляемые на различных этапах процесса транспортировки в целях ускорения движения грузов и предотвращения задержек в пути. Отдельные лица могут задерживать грузы, если не получают таких платежей от торговых фирм или их агентов.

Решения:

a) Улучшение показателей частоты перевозок, степени загрузки и надежности на внутреннем транспорте. Либерализация транспортных услуг и использование финансовых мер (например, тарифов), с тем чтобы заинтересовать торговые фирмы и операторов перевозок в быстрой перевозке грузов. Укрепление сотрудничества между различными участвующими сторонами путем совершенствования систем связи и обмена информацией.

b) Создание возможности для хранения пустых/рециркулируемых контейнеров на ВТС внутри страны или же заключение соглашений с операторами транспорта/перевозчиками о разумных ставках за перегонку контейнеров.

c) Упрощение, рационализация и унификация торговых процедур; совершенствование процедур таможенного досмотра; создание единых пунктов в порту для осуществления всех административных формальностей и процедур; улучшение обмена информацией и связи между сторонами.

d) Совершенствование систем документации путем значительного сокращения количества документов и упрощения документов и процедур их обработки; внедрение ЭОД и АСОТД и расширение использования автоматизированных информационных систем. Определение оптимального количества учреждений, занимающихся торговыми процедурами и правилами.

e) Подготовка новых таможенных правил, допускающих передвижение грузов внутри страны (до уплаты пошлины) и таможенную очистку на ВТС или на складе импортера. Упрощение процедур для предоставления закладных и гарантий.

f) Предоставление морским перевозчикам возможности осуществлять внутренние перевозки, например в рамках совместных предприятий с местными транспортными компаниями. Улучшение систем контроля за безопасностью и слежение за перевозками на внутреннем транспорте в целях снижения риска потерь или задержек в процессе рециркуляции контейнеров.

g) Отмена или пересмотр сложных таможенных правил, требований к документации и других правил, с тем чтобы исключить возможность взимания незаконных платежей коррумпированными работниками. Предоставление соответствующей заработной платы работникам государственного сектора, включая стимулы в связи с повышением эффективности, вместо такого положения, когда выплаты осуществляются даже при неэффективной работе. Совершенствование методов выявления случаев коррупции.

В. Издержки, зависящие от времени нахождения грузов в пути

1. Издержки, связанные с выплатой процентов и расходы по хранению товарно-материальных запасов

20. Во многих развивающихся странах внутренние перевозки являются ненадежными и операторы транспортных услуг не могут обеспечить бесперебойные, регулярные перевозки для торговых фирм. Это влечет за собой дополнительные расходы и задержки для грузоотправителей и не позволяет им быстро реагировать на изменения рыночной конъюнктуры и использовать открывающиеся возможности. Длительное нахождение грузов в пути неизбежно приводит к увеличению транспортных расходов торговых фирм, поскольку им приходится выплачивать высокие проценты по оборотному капиталу. С учетом дефицита, который может возникнуть из-за медленного и ненадежного транспортного обслуживания, торговые фирмы вынуждены также "замораживать" определенный капитал в товарно-материальных запасах.

Причины:

- a) Раздробленный характер транспортных операций, приводящий к медленному и ненадежному обслуживанию.
- b) Сложные административные процедуры и процедуры подготовки и обработки документации, усугубляющие проблему задержек и ненадежности. Непредсказуемые задержки при таможенной очистке и проверке документов.
- c) Валютные ограничения и проблемы нехватки ликвидности у торговых фирм.
- d) Многочисленные случаи поломок автотранспортных средств и железнодорожного подвижного состава и перегрузки транспортных сетей.

Решения:

- a) Создание "сторонних" компаний, занимающихся комплексным транспортным обслуживанием во внутренних и внешних перевозках и осуществляющих тщательное планирование отправок партий грузов.
- b) Упрощение и унификация административных требований и документации и упрощение процедур торговли.

с) Развитие смешанных перевозок, внедрение систем логистического обслуживания или улучшение управления сбытовой деятельностью, а также ускорение процесса перевозки и устранение причин ненадежности перевозок.

2. Задержки в платежах торговым фирмам

21. Платеж осуществляется только после получения отгрузочных документов и выдачи коносамента, т.е. нередко через много недель после того, как грузы отправляются с сельскохозяйственного или промышленного предприятия. Этот временной разрыв приводит к увеличению издержек торговых фирм и создает для них проблемы ликвидностью.

Причины:

- а) Медленное и ненадежное транспортное обслуживание.
- б) Ошибки при подготовке аккредитивов, отгрузочных и других документов.
- с) Задержки, связанные с административными процедурами и обработкой документов.

Решения:

- а) Повышение надежности перевозок и сокращение времени нахождения груза в пути за счет повышения эффективности управления.
- б) Поощрение развития полностью смешанных перевозок, при которых в качестве места отгрузки в аккредитиве указывается пункт внутри страны (ВТС, предприятие и т.д.).
- с) Использование единообразных обычаев и практики для документарных аккредитивов МТП (ЕУОП/МТП 500) и соответствующих терминов ИНКОТЕРМС.

3. Штрафы за несвоевременную поставку грузов

22. В соответствии с положениями контрактов несвоевременная поставка грузов влечет за собой уплату штрафов; при этом также наносится ущерб репутации поставщика, который может не получить заказов в будущем. Из-за поставки, осуществляемой с опозданием, можно потерять рынки; это в особенности касается дорогостоящих и сезонных товаров.

Причины:

- а) Медленные и ненадежные внутренние перевозки, в результате чего товары не доставляются своевременно в порт для отправки намеченными рейсами.
- б) Задержки, связанные с обработкой документов и другими административными процедурами, на всех этапах процесса транспортировки.
- с) Неправильные стратегии и планирование торговых фирм в области сбыта.

Решения:

- а) Ускорение и повышение надежности процесса перевозки и внедрение смешанных перевозок.

b) Упрощение системы обработки документов и административных процедур.

c) Изучение торговыми фирмами альтернативных стратегий в области сбыта, в частности стратегий, предусматривающих поддержание стратегических запасов в стране импорта.

C. Издержки, вызванные утратой, повреждением и задержкой грузов

1. Повреждение грузов в пути

23. Во многих развивающихся странах часто наблюдаются случаи повреждения грузов в пути. Ухудшение состояния груза является также следствием задержек при его транспортировке.

Причины:

a) Низкое качество тары, ненадлежащие методы упаковки и недостаточная защита от неблагоприятных погодных условий.

b) Плохая укладка грузов в контейнерах; частая обработка неконтнеризированных грузов; небрежность при обработке и укладке грузов. Отсутствие необходимого оборудования для обработки грузов.

c) Длительные сроки нахождения грузов в пути, в особенности скоропортящихся грузов, и плохие условия хранения грузов в портах и на складах внутри страны.

Решения:

a) Расширение поставок и повышение качества местных упаковочных материалов, разработка правил по методам упаковки и организация учебных семинаров по вопросам, касающимся тары и методов упаковки.

b) Предоставление торговым фирмам консультативной помощи, в частности в виде справочных пособий и руководств, по вопросам упаковки грузов (например, рекомендаций ИСО, МКМОПОГ) и повышение квалификации работников, занимающихся обработкой грузов, в рамках программ профессиональной подготовки.

c) Развитие контейнеризации и перевозок "от двери до двери", которые сводят до минимума операции по обработке грузов.

2. Утрата грузов в пути

24. Утрата грузов в пути является довольно частым явлением. Это во многих случаях сказывается на репутации торговых фирм за рубежом и на возможностях расширения торговли и серьезно отражается на интересах клиентов.

Причины:

a) Недостаточная безопасность во многих случаях приводит к организованным кражам, хищениям и разбоям на транспорте; коррупция, включая попустительство хищениям.

b) Неэффективная система слежения за грузами и частые остановки и задержки на пограничных пунктах.

с) Производство автотранспортных средств и железнодорожных вагонов без учета требований безопасности.

Решения:

а) Осуществление правительствами мер в целях улучшения безопасности и повышения сохранности грузов путем применения более строгих правил движения и стандартов, касающихся конструкции транспортных средств, и введения системы разрешений на регистрацию.

б) Использование контейнерных перевозок "от двери до двери"; поощрение развития смешанных перевозок.

с) Совершенствование методов слежения за передвижением грузов и повышение безопасности на всех видах транспорта.

3. Задержки в пути

25. Задержки в процессе транспортировки являются частыми и непредсказуемыми. В Мали, например, из-за задержек в порту (вследствие медленной обработки грузов) и медленного осуществления таможенной очистки и обработки документов общее время перевозки от пункта отправки до пункта назначения увеличивается на 29-45%, что превышает время перевозки морским транспортом 1/. В Пакистане задержки в порту Карачи, согласно оценкам, приводят к тому, что лишь по контейнерным грузам торговые фирмы несут дополнительные расходы в размере 15 млн. долл. США в год 8/. Неэффективная обработка грузов в портах является одной из основных причин задержек, однако задержки происходят также на других этапах процесса транспортировки.

Причины:

а) Грузы задерживаются в порту в ожидании обработки, проверки документов и т.д. или из-за того, что документация является неполной и может содержать ошибки.

б) Частый и ненужный полицейский контроль; задержки при пересечении границы.

с) Недостаточная координация при смешанных перевозках; отсутствие комплексного транспортного обслуживания.

д) Грузоотправители сталкиваются с трудностями при осуществлении наблюдения за передвижением своих грузов из пункта отправки в пункт назначения вследствие того, что операторы перевозок не располагают достаточной информацией, а системы связи не отвечают существующим требованиям или находятся в плохом состоянии.

Решения:

а) Упрощение, унификация и рационализация процедур торговли.

б) Стимулирование внедрения ЭОД и поощрение развития информационной сети торговых фирм и их связей с экспедиционными агентствами, портами и т.д.

c) Разработка программного обеспечения (например, АКИС) для использования операторами перевозок с целью слежения за передвижением грузов и передача его в распоряжение стран, организаций и центров по вопросам торговли.

d) Улучшение эксплуатации существующих сетей связи и внедрение новых, технически более совершенных систем.

4. Издержки, связанные с авариями при перевозке грузов

26. Аварии, происходящие при перевозке грузов, неизбежно приводят к увеличению транспортных издержек. В одном из исследований Всемирного банка отмечается, что из-за аварий стоимость транспортных услуг для пользователей в Африке возрастает примерно на 2% 9/.

Причины:

a) Плохое качество автомобильных дорог, железных дорог, портовых и транспортных сооружений внутри страны. Использование ненадлежащего транспортного оборудования, плохое качество транспортных средств и отсутствие надлежащего оборудования для обработки грузов.

b) Плохое техническое обслуживание транспортной инфраструктуры.

c) Низкий уровень подготовки водителей и других операторов оборудования.

Решения:

a) Улучшение технического обслуживания транспортной инфраструктуры и осуществление инвестиций в надлежащие транспортные средства.

b) Обновление правил движения, например посредством установления ограничений веса и скорости; введение системы водительских удостоверений.

c) Организация курсов профессиональной подготовки для водителей и операторов оборудования.

D. Заключение

27. Эти совокупные издержки приводят к весьма серьезным последствиям для отдельных торговых фирм и экономики развивающихся стран в целом. Например, общие транспортные издержки по внешней торговле Буркина-Фасо в 1988 году составили 133 млн. долл. США, или 23% стоимости ее импорта и экспорта и 7% ее ВВП 10/. При этом на наземные перевозки приходилось около 73 млн. долл. США (4% ВВП), а на морские - 33 млн. долл. США. Для Нигера совокупные транспортные издержки по внешней торговле в 1988 году составили 150 млн. долл. США, или 37% стоимости совокупного импорта 11/. На наземные перевозки приходилось 67 млн. долл. США, а на морские - 36 млн. долл. США. В 1987 году общие издержки, связанные с транзитными перевозками грузов Мали, составили примерно 100 млн. долл. США, или примерно 5% ВВП 12/. В Заире стоимость импортных товаров, поставляемых в Киншасу, для покупателей в среднем в 1,8 раза выше, чем их цена в пункте отправки 13/. По экспорту соответствующий показатель составляет 1,2 для меди, 1,7 для лесоматериалов и 2,8 для кофе, а средневзвешенный показатель - 1,3. Разница между совокупной стоимостью внешнеторговых грузов Заира в пунктах отправки и назначения достигает

1,7 млрд. долл. США 14/. Из этой суммы 586 млн. долл. США приходится на стоимость транспортировки, в том числе 258 млн. долл. США – на морской транспорт и 328 млн. долл. США – на внутренний транспорт. Различные сборы и простой транспортных средств обходятся в 407 млн. долл. США, что вызвано медленной перевозкой и многочисленными формальностями.

28. Ряд исследований свидетельствует о том, что транспортные издержки поглощают значительную часть экспортных поступлений развивающихся стран и что удельный вес фрахта (отношение фрахтовых ставок к стоимости продукции) является более высоким для товаров, экспортируемых развивающимися странами, по сравнению с товарами, экспортируемыми другими странами на тот же рынок 15/. Предполагается даже, что на некоторых направлениях торговли транспортные издержки выступают более существенным сдерживающим фактором, чем тарифы режима наиболее благоприятствуемой нации.

29. Таким образом, не вызывает никакого сомнения, что сокращение различных издержек, связанных с перевозкой грузов, имеет большое значение для торговых фирм и национальной экономики. Положение в этой области можно существенно улучшить, что не только положительно скажется на доходах от существующей торговли, но и откроет значительные скрытые возможности для расширения торговли, которые в настоящее время не могут быть реализованы из-за высоких транспортных издержек.

II. КАЧЕСТВО ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

30. Представление торговых фирм о качестве транспортных услуг складывается из многочисленных аспектов, отсутствие которых существенно сказывается на эффективности торговли. Такими основными аспектами являются:

- наличие требуемых транспортных услуг;
- надежность перевозок;
- регулярность перевозок;
- скорость перевозок;
- возможность слежения за передвижением грузов и получение информации;
- безопасность.

31. Общая проблема, с которой сталкиваются мелкие и средние торговые фирмы во многих развивающихся странах в отношении качества транспортных услуг, заключается в том, что они не могут получить необходимые им транспортные услуги в требуемое время и в требуемом месте (в Азии положение в данной области лишь немного лучше, чем в Африке). Характер трудностей и острота проблем неодинаковы на различных видах транспорта, и поэтому различные транспортные секторы будут рассмотрены ниже в отдельности.

A. Морской транспорт

32. Значительная часть торговых перевозок по-прежнему приходится на морские перевозки между развитыми странами с рыночной экономикой и, в частности, на трансатлантические и транстихоокеанские перевозки и перевозки между Европой и Дальним Востоком. Прямые, магистральные морские перевозки между

развивающимися странами, как правило, не осуществляются, за исключением новых индустриальных стран Юго-Восточной Азии, для которых характерны процветающая внутрирегиональная торговля и достаточно развитые связи с другими регионами. Низкая интенсивность перевозок между развивающимися странами объясняется в основном сравнительно низкими объемами их взаимной торговли. На торговых направлениях Юг-Север развивающиеся страны все чаще рассматриваются как промежуточные порты, расположенные на маршрутах, связывающих основные рынки, и во многих случаях они вынуждены осуществлять перевалку грузов при их доставке на зарубежные рынки. В связи с увеличением размеров судов и дальнейшим развитием основных (главных) портов и фидерных перевозок эта тенденция, вероятно, сохранится. Предоставление тоннажа, являясь удовлетворительным по большинству грузов, может быть недостаточным по некоторым товарам. Кроме того, расширение использования контейнерных недифференцированных фрактовых ставок будет приводить к вытеснению дешевых грузов.

33. За исключением Восточной Азии, перевозки между странами Юга и внутрирегиональные перевозки (фидерные и прибрежные перевозки и малый каботаж) обслуживаются плохо. В Азии 55% торговли приходится на внутрирегиональную торговлю и лишь 45% - на торговлю с другими странами мира 16/. В Африке 94% торговли приходится на страны других регионов (в основном развитые страны). В Северной Африке на внутрирегиональную торговлю приходится лишь 0,7% общего объема торговли 17/. Межрегиональные морские перевозки между странами Юга ограничиваются несколькими странами происхождения и назначения, в частности Гонконгом, Сингапуром, Республикой Корея, Бразилией; между этими странами осуществляются регулярные перевозки "от двери до двери" и региональные фидерные перевозки. В Африке существует лишь несколько линий, соединяющих Северную Африку с Западной и Центральной Африкой и с восточной и южной частью Африки; в других случаях прибрежные, каботажные и внутрирегиональные перевозки развиты очень слабо.

Причины:

a) Зависимость от морских перевозок, ориентированных главным образом на обслуживание торговли между развитыми странами, в частности между тремя основными торговыми блоками.

b) Недостаточный (изначальный) объем грузов для организации жизнеспособных (экономически оправданных) перевозок и поддержания приемлемой периодичности рейсов; это приводит к отсутствию или ограниченному количеству маршрутов, обслуживаемых за пределами основных морских путей.

c) Колебания в предлагаемом тоннаже на некоторых направлениях перевозок (Север-Север и Север-Юг), что особенно сказывается на торговых фирмах, пользующихся промежуточными портами.

d) Развитие грузонакопительных центров и сети магистральных и фидерных перевозок в целях достижения эффекта масштаба на морском транспорте; неспособность портов некоторых развивающихся стран принимать крупные суда, используемые на основных линейных маршрутах; низкая эффективность операций по обработке грузов в портах, что делает нерентабельным заход в них крупных линейных судов; недостаточный объем грузов, не оправдывающий захода таких судов.

e) Наличие ограниченного числа линий региональных/прибрежных/фидерных перевозок во многих регионах, что обуславливает недостаточно развитую систему межрегиональных и внутрирегиональных транспортных связей.

f) Неспособность национального торгового флота содействовать развитию морских перевозок на межрегиональном и внутрирегиональном уровнях.

Решения:

a) Развитие перевозок на тех направлениях, где оправдана организация прямого сообщения.

b) Развитие предпринимательских навыков на местах и поощрение регионального сотрудничества в целях организации рентабельных региональных/каботажных/фидерных перевозок, обслуживаемых совместными предприятиями. Стимулирование правительствами организации морских перевозок и поощрение инвестиций частного сектора в этой области.

c) Грузоотправителям следует проводить переговоры непосредственно с судовладельцами, с тем чтобы добиваться благоприятных ставок в непрямом сообщении на существующих маршрутах Север-Север и Север-Юг, и обеспечивать надлежащую перевозку товаров, при транспортировке которых должны соблюдаться особые требования.

d) Поощрение использования слот-чартеров и организация перевалочных операций с необходимой периодичностью.

e) Поощрение сотрудничества между торговыми фирмами для укрупнения грузовых партий, не обеспечивающих полной загрузки контейнеров, в целях экономии и удобства и в целях получения более выгодных ставок.

f) Содействие обмену информацией и конъюнктурными данными между торговыми фирмами в целях выявления возможностей для сотрудничества в организации морских перевозок и получении других транспортных услуг. Создание баз данных для хранения информации о предлагаемых морских перевозках, в частности на направлениях Юг-Юг.

g) Торговые фирмы в рамках совместных усилий должны обсуждать свои потребности в перевозках Юг-Юг с местными транспортными компаниями, операторами судов и предпринимателями, заинтересованными в осуществлении инвестиций в сектор морских перевозок.

h) Торговые фирмы должны заключать соглашения о минимальном объеме отправок, оправдывающем создание или расширение морских перевозок.

В. Внутренний водный транспорт

34. Во многих регионах внутренние водные пути пока не получили значительного коммерческого развития, хотя во многих странах существуют большие возможности для создания соответствующих транспортных систем, обеспечивающих хорошее сообщение и значительные экономические выгоды. Внутренний водный транспорт не обеспечивает необходимой периодичности перевозок немассовых грузов; перевозчики, как правило, не имеют строгого расписания и не способны удовлетворять пиковые или сезонные транспортные потребности.

Причины:

a) Недостаточная глубина водных путей (особенно в определенное время года) для плавания судов экономически обоснованных размеров, что объясняется стоимостью и недостаточным развитием системы рек и каналов и/или отсутствием надлежащих мер по поддержанию ее в надлежащем состоянии.

b) Даже в тех случаях, когда такие системы существуют, могут использоваться далеко не все их возможности из-за отсутствия необходимых судов внутреннего плавания и навигационных средств (в результате чего движение судов осуществляется только в дневное время, а перевозки внутренним водным транспортом сопряжены с высоким риском).

c) Низкий уровень использования существующих судов из-за неэффективности управления флотом.

d) Наличие большого числа мелких операторов, что затрудняет комплексное, регулярное и надежное транспортное обслуживание.

e) Суда и грузовые системы в основном приспособлены для перевозки массовых грузов, кроме того, наблюдается нехватка современных и надлежащих береговых сооружений и оборудования для обработки грузов.

Решения:

a) Правительствам следует осуществлять капиталовложения в целях развития внутренних водных путей и приобретения надлежащих судов.

b) Поддержание в надлежащем состоянии судоходных фарватеров и навигационных устройств; строительство береговых сооружений для обработки грузов и их оснащение необходимым оборудованием.

c) Поощрение регионального сотрудничества в области внутреннего водного транспорта и стимулирование деятельности общих перевозчиков на основе слияний и создания совместных предприятий.

d) Организация регулярных и надежных перевозок по внутренним водным путям, если это оправдывает существующий спрос; улучшение использования имеющихся судов за счет более эффективного управления флотом и подготовки кадров.

e) Сотрудничество торговых фирм в целях заключения соглашений о применении специальных тарифов при обработке укрупненных грузовых партий, по своему объему соответствующих перевозкам, осуществляемым внутренним водным транспортом.

С. Железнодорожный транспорт

35. Железнодорожный транспорт не может обеспечить значительной гибкости при перевозке грузов; во многих странах он не может удовлетворить потребности торговых фирм с точки зрения предложения требуемых им услуг, периодичности и регулярности перевозок. Например, существующие железнодорожные тарифы по-прежнему нередко сдерживают использование контейнеров, которые, по мнению многих управляющих железных дорог, создают неудобства; основная часть

контейнеров упаковывается и распаковывается в портах, и между портами и пунктами внутри страны груз перевозится в обычном непакетированном виде. В Пакистане, например, более 90% контейнеров упаковывается и распаковывается в Карачи, а в Индии не более 5% грузов перевозится внутренним транспортом в контейнерах 18/.

36. Время перевозки грузов из места происхождения до места назначения является значительным на многих маршрутах, в частности для стран, не имеющих выхода к морю; транспортные средства оборачиваются крайне медленно, что приводит к снижению интенсивности использования локомотивов и подвижного состава. Было рассчитано, например, что если в Заире сократить время оборота вагонов всего лишь на 1,5 дня, то можно добиться экономии в размере 2,2 млн. долл. США в год 19/.

37. Важным фактором, не позволяющим в полной мере использовать возможности железных дорог, служит отсутствие сети ВТС, в частности в тех случаях, когда расстояния перевозок грузов между побережьем и внутренними районами потребления или производства являются значительными. В частности, такое положение наблюдается в Африке. В целях развития смешанных перевозок Индия приняла решение по созданию сети из 22 ВТС и 56 смежных КГС 20/.

38. Отчасти из-за отсутствия гибкости объем перевозок грузов железнодорожным транспортом, как правило, сокращается и большинство железных дорог становится менее рентабельным. В Нигерии в 1950-1980 годах доля железнодорожных перевозок снизилась с 87% до 5% в перевозках импортных грузов и с 76% до 11% в перевозках экспортных грузов (что компенсировалось ростом перевозок на автомобильном транспорте) 21/. В Пакистане объем железнодорожных перевозок сократился с 11,8 млн. метрич. т в 1985/86 году до 7,7 млн. метрич. т в 1990/91 году, или на 35% 22/. Важно отметить, что уже более 30 лет в большинстве развивающихся стран не строится новых железных дорог; а вследствие плохого технического обслуживания их протяженность в некоторых случаях даже сокращается.

39. Аналогичным образом сокращается парк локомотивов и подвижного состава; в Пакистане, например, количество локомотивов уменьшилось с 1 071 (1965 год) до 596 (1992 год); парк вагонов уменьшился с 35 842 (1989 год) до 30 369 (1992 год); закупок нового подвижного состава не производилось с 1987 года 23/. Сети железных дорог по-прежнему отражают колониальные структуры; между соседними странами проложено мало железнодорожных веток; например, пять стран в Северной Африке, в которых имеются железные дороги, не соединены железнодорожным сообщением из-за различий в ширине колеи или политических трудностей 24/. В Танзании существуют две ширины колеи, а в Пакистане - три, что осложняет проблемы создания единой сети.

Причины:

а) Ограничения существующей железнодорожной сети (плохое сообщение с крупными районами страны, слишком много дорог с различной шириной колеи, однопутные железнодорожные ветки, ограничивающие объем перевозок) и ненадлежащий подвижной состав с точки зрения количества и типа вагонов (особенно применительно к контейнерам).

б) Плохое техническое обслуживание железнодорожных путей и подвижного состава, а также высокая доля устаревших локомотивов и железнодорожных вагонов.

c) Слабое развитие систем слежения и других информационных систем, что не позволяет следить за местонахождением подвижного состава; низкий уровень использования транспортного парка. Использование вагонов для хранения, а не для перевозки грузов.

d) Недостаточная периодичность, регулярность и надежность железнодорожного транспорта из-за неспособности организовать и осуществлять перевозки по расписанию и медленного оборота вагонов.

e) Железнодорожные системы не связаны с ВТС и/или КГС, или даже если такие связи существуют, то складские площади не соответствуют потребностям перевозок. Это обуславливает слабое развитие перевозок "от двери до двери".

f) Неспособность железных дорог обеспечить гибкие, смешанные перевозки (с использованием маршрутных поездов, ВТС, систем прямой доставки и т.д.) и сообщение между портами и внутренними терминалами.

g) Железные дороги стали дорогостоящим видом транспорта, для которого характерны разбухшие штаты, неэффективные операции и управление и плохая организация маркетинга.

Решения:

a) Улучшение технического обслуживания железнодорожных путей и подвижного состава, приобретение нового подвижного состава и расширение железнодорожной сети, где это оправдано объемом перевозок. Обеспечение возможностей и поощрение участия частного сектора и иностранных инвесторов в осуществлении железнодорожных перевозок, а также в создании ВТС и КГС и управлении ими.

b) Совершенствование использования существующих локомотивов и подвижного состава посредством применения систем слежения и других информационно-управленческих систем, таких, как АКИС.

c) Организация регулярных перевозок маршрутными поездами (возможно, при разрешении пользователям арендовать железнодорожные пути и эксплуатировать свой собственный подвижной состав) и сети ВТС и КГС, расположенных в стратегических пунктах, в целях расширения и повышения регулярности перевозок "от двери до двери".

d) Строительство современных железнодорожных терминалов в портах и установка соответствующего оборудования для обработки грузов в морских и внутренних терминалах.

e) Пересмотр законодательства в целях создания условий для деятельности ОСП и обеспечения сквозного железнодорожного сообщения для организации надежных комплексных перевозок при эффективной стыковке с автомобильным транспортом, доставляющим грузы конечным получателям.

f) Совершенствование планирования перевозок и управления ими в целях устранения задержек и поощрение развития комплексных перевозок "от двери до двери" с использованием автомобильного, железнодорожного и при необходимости внутреннего водного транспорта.

g) Повышение конкурентоспособности железных дорог путем реорганизации их управленческих структур, внедрения коммерчески обоснованных методов управления и повышения квалификации управленческого персонала за счет профессиональной подготовки.

h) Поощрение того, чтобы торговые фирмы обсуждали свои проблемы и потребности с железнодорожными компаниями.

D. Автомобильный транспорт

40. Автомобильный транспорт в развивающихся странах не обеспечивает соответствующего комплекса транспортных услуг, оказываемых на достаточно регулярной основе. Грузоотправители часто не имеют в своем распоряжении эффективных и экономичных автотранспортных средств и инфраструктуры. Хотя автомобильным транспортом перевозится значительная часть грузов (80% в Африке) 25/, сеть автомобильных дорог во многих развивающихся странах развита слабо. На развивающиеся страны приходится более 60% территории земного шара и более 70% мирового населения, однако в 80-е годы на них приходилось лишь 23% автомобильных дорог и 22% парка автотранспортных средств 26/. В Африке на 100 км территории приходится лишь 5 км дорог, в Латинской Америке - 12 км и в Азии - более 18 км 27/. Из 650 тыс. км дорог в Африке лишь 34% имеют твердое покрытие; в хорошем состоянии находится лишь 45% дорог; качество многих дорог неизменно ухудшается вследствие ненадлежащего технического обслуживания, и они могут начать разрушаться 28/. Уже примерно 85% сельских дорог считаются находящимися в плохом состоянии 29/. Страны, не имеющие выхода к морю, имеют особенно слабо развитую сеть автомобильных дорог. Несмотря на сравнительно небольшой парк автотранспортных средств, значительная его часть недоиспользуется из-за неэффективной организации и управления; согласно оценкам, в 80-е годы 70% грузовых автомобилей, которыми располагали африканские страны, одновременно простаивали в какой-либо определенный момент времени из-за плохой координации движения и нормативных ограничений 30/. Результатом является высокая стоимость автомобильных перевозок во многих развивающихся странах, особенно в Африке.

Причины:

a) Автомобильный транспорт имеет слабую организационную базу. В одних странах в секторе автомобильного транспорта существуют многочисленные мелкие компании, состоящие лишь из самого водителя автомобиля, тогда как в других странах он контролируется государственными монополиями, ограничивающими конкуренцию и провозную способность и не удовлетворяющими потребностям торговых фирм. Основное внимание в рамках правительственной политики часто уделяется защите операторов перевозок, а не удовлетворению интересов торговых фирм.

b) Во многих районах плохо развита система сообщения (в частности со странами, не имеющими выхода к морю), и автомобильные дороги не доходят до мест производства, переработки и потребления товаров.

c) Многие основные и второстепенные автомобильные дороги находятся в неудовлетворительном состоянии из-за ненадлежащего обслуживания, управления и технического обеспечения.

d) Отмечается нехватка соответствующих автотранспортных средств, в частности для контейнерных перевозок; существующий парк автотранспортных средств используется недостаточно интенсивно из-за неэффективного управления. Операторы не соблюдают расписания, а режим ответственности и нормы безопасности являются неудовлетворительными.

e) Существующая политика в области каботажных перевозок ограничивает использование грузовых автомобилей одной страны в другой стране, что приводит к дополнительным расходам на обработку грузов и дополнительным транспортным издержкам. Возникают длительные задержки грузов на пограничных пунктах и терминалах.

f) Недостаточная унификация правил дорожного движения в регионах.

g) Автомобильный транспорт используется для перевозок на неоправданно большие расстояния, когда целесообразнее использовать железнодорожный транспорт.

Решения:

a) Создание крупных и компетентных операторов автомобильных перевозок, возможно, на основе слияний, и укрепление автотранспортных организаций. Поощрение участия частного сектора в автомобильных перевозках.

b) Ремонт и техническое обслуживание существующих автомобильных дорог, а также расширение и улучшение их сети в целях повышения провозной способности автомобильного транспорта.

c) Отмена инвестиционных и других ограничений (валютного контроля, импортных пошлин и т.д.), с тем чтобы операторы могли приобретать новые транспортные средства.

d) Пересмотр правил, нормативных положений и/или законодательства в целях разработки правового режима, регулирующего вопросы ответственности, безопасности, оперативной деятельности и т.д., для операторов автомобильного транспорта. Корректировка тарифов в целях поощрения перевозок грузов на большие расстояния железнодорожным транспортом.

e) Совершенствование планирования автомобильных перевозок и системы слежения за движением транспортных средств в целях повышения интенсивности использования, эффективности и безопасности автомобильного транспорта.

f) Создание механизмов подготовки кадров в целях повышения качества управления, оперативной деятельности и технического обслуживания на автомобильном транспорте.

g) Отмена ограничений, связанных с каботажными автомобильными перевозками, и поощрение международного сотрудничества в целях унификации правил, касающихся автомобильного транспорта, на региональном уровне.

Е. Порты

41. Хотя на протяжении прошедшего десятилетия осуществлялись значительные инвестиции в инфраструктуру и современные терминалы портов, возможности обработки грузов и показатели функционирования портов многих развивающихся стран являются низкими. В некоторых странах процесс создания новых мощностей в целях удовлетворения потребностей в обработке массовых грузов и грузов, перевозимых в унифицированной таре, идет медленными темпами, а в большинстве портов фактически отсутствует конкуренция в области предоставления услуг, связанных с обработкой грузов и другими операциями. В некоторых портах грузы по-прежнему обрабатываются на традиционных портовых объектах, медленно и неэффективно. Если же новая инфраструктура существует, то во многих случаях показатели производительности далеко не соответствуют международным стандартам; не обеспечивается надлежащее техническое обслуживание машин и оборудования; отмечается избыток обслуживающего персонала; эти факторы обостряют проблемы неэффективности и высокой стоимости операций по обработке грузов.

Причины:

- a) Существование портов и вспомогательных сооружений, которые морально и физически устарели, и слишком небольшого числа современных терминалов с системами механической обработки грузов.
- b) Низкий уровень использования имеющихся портовых мощностей; нехватка необходимого грузового оборудования и складских площадей.
- c) Наличие устаревших организационных структур и методов управления, что приводит к отсутствию духа соперничества и надлежащей отчетности и мотивации.
- d) Ненадлежащее техническое обслуживание инфраструктуры, машин и оборудования.
- e) Низкая производительность грузовых операций и отсутствие мощностей для эффективной перевалки грузов с морского транспорта на внутренний и обратно.
- f) Неэффективное управление портами.

Решения:

- a) Либерализация деятельности портов в целях создания условий для участия частного сектора в эксплуатации терминалов и обеспечение конкуренции в целях повышения эффективности.
- b) Строительство новых специализированных терминалов, если это необходимо, с мощностями для обработки внешнеторговых грузов страны и/или региона и осуществление инвестиций в новое грузовое оборудование и сооружения. Конверсия и адаптация существующих устаревших портовых мощностей с учетом новых потребностей.
- c) Совершенствование управления техническим обслуживанием.

d) Поощрение портов к созданию эффективных перевалочных мощностей и вспомогательных служб (например, грузообрабатывающих комплексов), предлагающих ряд взаимодополняющих услуг (включая упаковку грузов, концентрацию грузов, укладку грузов в контейнеры, подготовку и обработку документации, хранение запасов и т.д.).

e) Повышение профессиональной квалификации работников порта.

F. Воздушный транспорт

42. Для перевозки грузов все шире используется воздушный транспорт и комбинация морского и воздушного транспорта; это объясняется низким качеством перевозок наземным транспортом в стране-экспортере или тем, что в некоторых случаях, хотя прямые воздушные перевозки грузов являются экономически нерентабельными, может оказаться целесообразной организация смешанных перевозок в целях экономии времени, несмотря на некоторое увеличение транспортных издержек. С тем чтобы обеспечить строгое соблюдение сроков поставки, примерно 35% товаров одной из азиатских стран (являющейся крупным участником мировой торговли), идущих на экспорт в соответствующий регион, в настоящее время перевозится воздушным транспортом по сравнению с 7% в 1980 году 31/.

Причины:

a) Низкое качество услуг и медленные и ненадежные перевозки наземным транспортом.

b) Чрезмерная перегрузка портов; отсутствие регулярных или более частых морских перевозок.

c) Жесткие графики поставки или необходимость снижения риска ухудшения состояния грузов во время транспортировки.

Решения:

a) Повышение скорости перевозок наземным транспортом и его надежности.

b) Развитие смешанных перевозок "от двери до двери".

c) Улучшение инфраструктуры воздушного транспорта и расширение его использования для перевозок дорогостоящих и скоропортящихся грузов.

G. Смешанные перевозки

43. Во многих странах существует путаница по поводу правовой ответственности в отношении конкретных транспортных операций, что часто вызвано отсутствием комплексного транспортного обслуживания. Отсутствует необходимая координация между автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом и перевозки грузов в соседние страны, что мешает достижению эффекта масштаба. Государственный контроль и ограничения часто препятствуют созданию ОСГ и организации других комплексных перевозок, в частности из-за запрещения отправки контейнеров, с которых еще не уплачена пошлина, во внутренние районы. Кроме того, во многих странах не существует никакого правового режима, регулирующего конкретно вопросы смешанных перевозок. Во многих развивающихся странах не осуществляется планирование перевозок, что приводит к

нехватке транспортных средств, складских площадей и грузораспределительных центров в основных районах производства и потребления. Как следствие, грузы часто хранятся в ненадлежащих условиях, что влечет за собой ухудшение их состояния и утрату, или же в качестве хранилища используются железнодорожные вагоны или грузовики, что еще больше обостряет острую нехватку транспортных средств. Качество консультативных услуг и помощи, оказываемой многими местными операторами транспортных услуг и/или экспедиционными агентствами торговым фирмам, является недостаточно высоким для того, чтобы это содействовало развитию экспорта соответствующей страны.

Причины:

- a) В процессе перевозки грузов участвует много независимых сторон, которые не могут обеспечить комплексное транспортное обслуживание.
- b) Неспособность разработать современную правовую основу и надлежащие правила, регулирующие вопросы смешанных перевозок.
- c) Неспособность составлять и осуществлять планы, направленные на создание комплексных транспортных сетей с соответствующими региональными грузораспределительными центрами и надлежащими складскими сооружениями.
- d) Недостаточная профессиональная подготовка экспедиторов грузов во многих странах и отсутствие положений, регламентирующих деятельность в данной отрасли транспортного сектора.

Решения:

- a) Поощрение создания операторов смешанных перевозок путем разработки руководящих принципов и типовых кодексов/законов/нормативных положений, охватывающих таможенные правила и процедуры, вопросы автомобильных перевозок, смешанных перевозок, юридической ответственности и т.д. для принятия и осуществления правительствами.
- b) Расширение участия частного сектора и создание крупных операторов транспортных услуг, имеющих возможность организовывать по своему усмотрению эффективные перевозки "от двери до двери".
- c) Правительствам следует разработать стратегии в области планирования, способствующие развитию (смешанных) перевозок "от двери до двери". Правительствам следует регулировать, а не самим осуществлять деятельность по оказанию транспортных услуг и поощрять развитие эффективных перевозок, а не защищать интересы неэффективных государственных транспортных компаний.
- d) Частному и государственному секторам следует создавать совместные комитеты по развитию торговли и транспорта для свободного обсуждения общих проблем, касающихся торговли и транспорта, в целях поиска решений, приемлемых для всех соответствующих сторон.
- e) Укрепление положения и репутации экспедиционных и других агентств в транспортном и торговом секторах. Создание систем аккредитации и установление профессиональных и финансовых требований, предъявляемых к создаваемым агентствам, с тем чтобы способствовать повышению компетентности и надежности. Расширение возможностей экспедиторов и операторов перевозок путем осуществления программ профессиональной подготовки, с тем чтобы они могли оказывать полный комплекс услуг в области транспорта и сбыта. Поощрение экспедиторов к участию в деятельности центров по вопросам торговли.

Н. Заключение

44. С тем чтобы улучшить качество услуг, предоставляемых торговым фирмам, требуются значительные инвестиции с целью улучшения состояния существующей транспортной инфраструктуры и сооружений в развивающихся странах, а также создания новых сетей и внедрения новой технологии. Например, в Африке, как оценивается, необходимо вложить 49 млрд. долл. США, с тем чтобы восстановить все дороги с твердым покрытием, 70% дорог без твердого покрытия и 50% подъездных дорог, и еще 7,8 млрд. долл. США требуется ежегодно для их технического обслуживания 32/. В Индии инвестиционные потребности до 2000 года оцениваются на уровне 2,5 млрд. долл. США для портов, 6,8 млрд. долл. США для железных дорог, 6,4 млрд. долл. США для автомагистралей и 0,75 млрд. долл. США для ВТС 33/. Многие развивающиеся страны нуждаются в инвестициях для модернизации железнодорожных путей, строительства автомобильных дорог и покупки специализированных вагонов и автотранспортных средств для перевозки грузов (в частности контейнерных грузов) и для создания эффективных систем связи и слежения за передвижением грузов.

45. Хотя требуются существенные инвестиции, они не являются панацеей от всех транспортных проблем, с которыми сталкиваются развивающиеся страны. В первую очередь необходимо повысить интенсивность использования и производительность существующей инфраструктуры и сооружений; правительства, операторы транспортных услуг и участники торговли могли бы предпринять целый ряд шагов, с тем чтобы значительно улучшить качество транспортных услуг, оказываемых участниками торговли. Меры в области реорганизации транспорта, логического обслуживания и информационных систем, предложенные в настоящем документе, направлены на обеспечение совместного управления и контроля за сбытовой деятельностью в интересах всех сторон, участвующих в торговле и транспортных операциях. Цель заключается в налаживании новых взаимоотношений и партнерства между поставщиками и пользователями транспортно-распределительных услуг, что приведет к развитию комплексных систем, аналогичных механизмам, которые так успешно функционируют в развитых странах с рыночной экономикой.

III. РЕКОМЕНДАЦИИ

46. В предыдущих главах было выявлено большое число конкретных проблем и предложены возможные пути их решения. В настоящей главе делается попытка выдвинуть ряд рекомендаций, имеющих непосредственное отношение к существующим и будущим центрам по вопросам торговли. Рекомендации представляют собой возможные действия, которые могут быть приняты коммерческими сторонами, правительствами и международными организациями.

A. Рекомендации для коммерческих сторон

a) Действия поставщиков транспортных услуг

- i) Следует сосредоточить внимание на областях, где они обладают максимальной конкурентоспособностью; выявлять и устранять непродуктивные направления деятельности; определять новые направления деятельности, такие, как создание информационных систем, организация комплексного логистического обслуживания; расширять свою капитальную базу, возможно путем слияний или создания совместных предприятий; создавать новые или укреплять существующие

национальные транспортные организации; осуществлять регулярный обмен мнениями со своими клиентами, субподрядчиками, конкурентами, финансовыми институтами и теми правительственными учреждениями, включая таможенные службы, которые могут оказывать влияние на показатели их деятельности;

- ii) кроме того, им следует улучшать свои управленческие навыки; использовать современные методы найма работников и их продвижения по службе; обеспечить повышение профессиональной квалификации кадров на всех уровнях; упростить канцелярскую работу и процедуры обработки документов;
 - iii) в области маркетинга им следует создать эффективные коммерческие отделы и разработать эффективные методы маркетинга; представлять оперативные данные о местонахождении грузов клиентам; пересмотреть соглашения с субподрядчиками и структуры тарифов, и они должны быть готовы предложить приемлемые ставки для перевозок "от двери до двери". Работа в этой области должна стать одним из направлений деятельности центров по вопросам торговли, где таковые существуют;
 - iv) на оперативном уровне необходимо принять меры по применению современных методов работы, таких, как обеспечение адекватного транспортного обслуживания с точки зрения как периодичности, так и надежности перевозок; развитию инфраструктуры, такой, как ВТС, КГС и другие пункты концентрации грузов; осуществлению инвестиций в необходимое оборудование; внедрению планового технического обслуживания; внедрению электронной обработки данных/электронного обмена данными и приобретению соответствующих программных средств, включая системы для слежения за транспортными средствами и грузами (например, посредством использования Системы предварительного уведомления о передвижении грузов [АКИС]), передачи грузовых манифестов и т.д.; и обеспечению участия в информационных сетях, существующих в портах и на морском транспорте.
- b) Действия пользователей транспортных услуг
- i) Выявлять основных (регулярных) клиентов и поставщиков транспортных услуг в целях проведения активных консультаций о наиболее эффективных/экономичных способах перевозки; получить доступ к системам слежения за грузами, используемыми операторами перевозок; при использовании смешанных перевозок ("от двери до двери") достичь договоренности с покупателями/продавцами о переходе от ранее применявшихся условий ИНКОТЕРМС фоб/сиф на новые условия фка/сип (франко перевозчик/доставка и страхование оплачены до), в большей степени отвечающих потребностям смешанных перевозок; принимать всестороннее участие в работе советов грузоотправителей, национальных комитетов по развитию торговли и транспорта и других представительных органов, способствующих повышению эффективности торговли и транспортных услуг, таких, как центры по вопросам торговли; получить доступ к информационным системам (АКИС), используемым поставщиками транспортных услуг для слежения за передвижением грузов;

- ii) тщательно анализировать услуги, предлагаемые операторами перевозок, с которыми они в настоящее время работают, и сопоставлять их с услугами, оказываемыми другими компаниями; проведение регулярных консультаций со всеми поставщиками транспортных услуг;
 - iii) кроме того, им следует: расширять свою капитальную базу; улучшать свои управленческие навыки; использовать современные методы найма работников и их продвижения по службе; обеспечивать повышение профессиональной квалификации кадров на всех уровнях; упростить канцелярскую работу и процедуры обработки документов; во взаимодействии с другими пользователями транспортных услуг укреплять свои позиции на переговорах с поставщиками транспортных услуг;
 - iv) принимать более активное участие в решении транспортных вопросов: предоставлять информацию о грузах клиентам; выявлять пункты, в которых груз может быть поврежден, и попытаться устранить вероятные причины, вызывающие повреждение, либо изменить упаковку грузов, методы обращения с грузами и/или транспортные маршруты/операторов перевозок в целях предотвращения повреждения грузов в будущем; использовать местные центры по вопросам торговли или национальные комитеты по развитию торговли и транспорта в целях проведения регулярного обмена мнениями по транспортным вопросам с клиентами, конкурентами, финансовыми институтами (банками и страховыми компаниями) и правительственными учреждениями, включая таможенные службы.
- c) Действия других коммерческих сторон
- Добиться признания последнего варианта Едиобразных обычаев и практики для документарных аккредитивов, разработанных МТП (ЕОП/МТП 500), и поощрять торговые фирмы к использованию новых условий ИНКОТЕРМС, таких, как фка/сип, отвечающих потребностям смешанных перевозок; рассмотреть вопрос о предоставлении кредитов для покрытия расходов по перевозке импортных грузов внутренним транспортом; разрабатывать страховые полисы, предназначенные конкретно для смешанных перевозок, и поощрять торговые фирмы к их использованию.
- В. Рекомендации для правительственных учреждений (полугосударственных организаций и таможенных служб)**
- a) Действия в области транспортной политики (национальный уровень)

- i) совершенствовать транспортное законодательство/правила, в частности путем разработки нормативных положений, способствующих развитию логических сетей, например посредством установления принципов ценообразования, которые будут содействовать использованию контейнеров и, таким образом, развитию смешанных перевозок. Эти принципы должны охватывать, например, установление ставок на государственные и частные транспортные услуги, а также тарифы на международные перевозки "от двери до двери", которые должны учитывать не только такие традиционные факторы, как расстояние, вес и стоимость грузов, но и факторы, касающиеся качества услуг, включая регулярность, периодичность и объем перевозок;

- ii) поощрять создание национальных комитетов по развитию торговли и транспорта (возможно, с участием представителей центров по вопросам торговли) в целях укрепления сотрудничества между национальными участниками в транспортной цепи, расширения участия всех субъектов частного сектора, включая экспедиционные агентства и т.д., в работе этих комитетов;
 - iii) принять конкретные меры по улучшению транспортных операций, включая: организацию перевозок маршрутными поездами, предоставление концессий на эксплуатацию контейнерных терминалов смешанным компаниям, функционирующим на основе коммерческих принципов (а не на основе правовых норм, регулирующих деятельность государственных предприятий), или частным компаниям; разработать руководящие положения в целях приведения практики коммерческих банков и страховых компаний в соответствие с международными нормами, рекомендованными МТП; и стимулировать частные инвестиции в подготовку кадров.
- b) Действия в области транспортной политики (субрегиональный уровень)
- i) Разработать проекты субрегионального сотрудничества в области согласования политики, касающейся регулирования транспортных операций, и правовых режимов в целях нахождения многосторонних решений существующих проблем, в частности в отношении таможенного транзита;
 - ii) создать субрегиональные базы данных о транспорте (на основе АКИС и других источников);
 - iii) проводить субрегиональные совещания представителей национальных комитетов по развитию торговли и транспорта.

C. Рекомендации для межправительственных организаций

47. Хотя большинство вышеуказанных рекомендаций могут осуществляться коммерческими сторонами в сотрудничестве с соответствующими правительственными учреждениями, в некоторых областях может возникнуть необходимость в помощи со стороны межправительственных организаций. В связи с этим можно высказать следующие рекомендации:

В адрес межправительственных организаций могут поступать просьбы об оказании содействия в осуществлении конкретных мер, включая оказание консультативной помощи:

- правительствам и коммерческим сторонам в отношении конкретных мер, которые могли бы содействовать развитию смешанных перевозок в стране или субрегионе;
- в связи с внесением изменений в организационные структуры (полугосударственных) компаний в целях повышения эффективности их деятельности;
- в создании национальных комитетов по развитию торговли и транспорта; и
- в организации информационных кампаний.

D. Осуществление предложенных рекомендаций

48. Приведенные выше рекомендации для правительств и коммерческих сторон необходимо рассматривать с учетом местных условий. Важную роль в процессе такого анализа призваны сыграть международные организации, как межправительственные, так и неправительственные, которые могут оказать помощь директивным органам развивающихся стран по двум направлениям:

а) осуществляя и контролируя техническую помощь и подготовку кадров в конкретных областях, в частности в областях, упоминающихся в настоящем докладе; и

б) непосредственно распространяя информацию по вопросам международных смешанных перевозок посредством подготовки справочных документов для директивных органов по ключевым вопросам и информирования их о технологических изменениях.

49. Указанные два подхода являются взаимодополняющими. Один касается деятельности на местах, тогда как другой ориентирован на оказание помощи директивным органам в рассмотрении этих вопросов на основе проводимой аналитической работы. Одной из существенных особенностей данного процесса является сотрудничество между заинтересованными сторонами. Укрепление такого сотрудничества могло бы способствовать созданию комитета, который направлял бы соответствующие предложения и решения в компетентные учреждения. Эту функцию могли бы выполнять органы, именуемые в настоящем докладе национальными комитетами по развитию торговли и транспорта, включая надлежащие технические комитеты, например по вопросам компьютеризации, законодательства и т.д.

Сноски

- 1/ См., например, ЮНКТАД (1991 год), Обзор морского транспорта, Организация Объединенных Наций, Нью-Йорк; UNCTAD (1992) The role of transport in trade between developing countries Geneva; и UNCTAD (1990) Information material for shippers to make the most efficient use of multimodal transport, Geneva.
- 2/ ЮНКТАД (1991 год), Обзор морского транспорта, цит. соч.
- 3/ ЮНКТАД (1991 год), там же, стр. 71.
- 4/ UN/ECA (1990a), UNTACDA II, Strategy Paper of the Roads Subsector Working Group, p. 4.
- 5/ UN/ECA, (1990a), ibid., Annex A, p. 2.
- 6/ Peters, H.J. (1991), India's growing conflict between trade and transport, World Bank.
- 7/ de Castro, C.F. (undated), Transport and trade facilitation guidelines, SSATP, p. 18.
- 8/ Данные представлены Советом грузоотправителей Пакистана.
- 9/ UN/ECA (1990a), op. cit., p. 7.
- 10/ de Castro, C.F. op. cit., p. 18.
- 11/ Ibid., p. 19
- 12/ Ibid., p. 18.
- 13/ Ibid., p. 19.
- 14/ Ibid., p. 19.
- 15/ См., например, G.P. Sampson, and A.J. Yates, (May 1977). Tariff and transport barriers facing Australian exports; и ibid. (May 1978). "The incidence of transport costs on exports from the UK". Опубликовано в Journal of Transport Economics and Policy. См. также Н. McFarland, (July 1985) "Transport costs for US imports from developed and developing countries". The Journal of Development Studies, pp. 562-571; и R.M. Conlon, (March 1982) "Transport costs and tariff protection of Australian manufacturing". The Economic Record, pp. 73-81; кроме того, см. A.J. Yeats, "A comparative analysis of the incidence of tariffs and transportation costs on India's exports". The Journal of Development Studies, October, pp. 97-107.

- 16/ ЮНКТАД (1989 год), Обзор морского транспорта, Организация Объединенных Наций, Нью-Йорк.
- 17/ UN/ECA (1986), Study on the harmonization and coordination of the various transport modes in the North African Subregion, Addis Ababa, p. 13.
- 18/ UNCTAD (1992), Multimodal transport and trade facilitation programme for Pakistan, p. 15.
- 19/ UNCTAD (1992), Development and implementation of ACIS in PTA member States, p. 13.
- 20/ Информация представлена Контейнерной корпорацией Индии (КОНКОР).
- 21/ UN/ECA (1990a), op. cit., Annex A, p. 2.
- 22/ UNCTAD (1992), op. cit., p. 22.
- 23/ UNCTAD (1993), A second report on the multimodal transport and trade facilitation programme of Pakistan, p. 25.
- 24/ UN/ECA (1986), op. cit., p. 79.
- 25/ UN/ECA (1990a), op. cit., p. 1.
- 26/ United Nations (1980), Report on the state of transport and communications among developing countries, New York, p. 7.
- 27/ UN/ECA (1990a), op. cit., p. 4.
- 28/ UN/ECA (1990b), UNTACDA II Road and road transport strategy paper, p. 1.
- 29/ UN/ECA (1990b), op. cit., p. 3.
- 30/ UN/ECA (1990a), op. cit., Annex A, p. 4.
- 31/ Peters, H.J., (1991), op. cit., p. 8.
- 32/ UN/ECA (1990a), op. cit., p. 5.
- 33/ Peters, H.J., (1991), op. cit., p. 42.
- - - - -