



КОНФЕРЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ
ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ
ПО ТОРГОВЛЕ И РАЗВИТИЮ

Distr.
GENERAL

TD/B/WG.2/6/Add.1/Part II
6 October 1993

RUSSIAN
Original: ENGLISH

СОВЕТ ПО ТОРГОВЛЕ И РАЗВИТИЮ

Специальная рабочая группа по
эффективности торговли
Третья сессия
Женева

УПРОЩЕНИЕ ПРОЦЕДУР ТОРГОВЛИ

ПРОЕКТ РУКОВОДЯЩИХ ПРИНЦИПОВ УЛУЧШЕНИЯ ТОРГОВОЙ ПРАКТИКИ

Доклад, подготовленный

СИТПРО - Бюро по упрощению процедур международной торговли
Соединенного Королевства**

** СИТПРО - учреждение Соединенного Королевства, которое занимается вопросами упрощения процедур торговли. Оно было создано в 1970 году решением правительства, с тем чтобы "направлять, стимулировать и поощрять рационализацию процедур и документации международной торговли, а также информационных потоков, связанных с ними". Мнения, изложенные в настоящем докладе, являются мнениями авторов документа и необязательно отражают позицию ВНКТАД или какого-либо иного органа системы Организации Объединенных Наций. Настоящий доклад воспроизводится в том виде, в котором он был получен; употребляемые в нем обозначения являются авторскими. Эти обозначения не должны рассматриваться как выражение какого бы то ни было мнения со стороны секретариата ВНКТАД относительно правового статуса той или иной страны, региона или территории или их властей или относительно делимитации ее границ.

ПРОЕКТ РУКОВОДЯЩИХ ПРИНЦИПОВ УЛУЧШЕНИЯ ТОРГОВОЙ ПРАКТИКИ

По техническим причинам настоящий документ издается двумя частями:

ЧАСТЬ I:

Краткая справка

- A. Стратегический обзор
- B. Наиболее эффективные методы деятельности участников торговли

ЧАСТЬ II:

- C. Наиболее эффективные методы деятельности правительств и их учреждений
- D. Наиболее эффективные методы деятельности секторов, обслуживающих международную торговлю

Приложение 1 - Систематизированный перечень документов
Приложение 2 - ЭОД

СИТПРО

**ЧАСТЬ С: НАИБОЛЕЕ ЭФФЕКТИВНЫЕ МЕТОДЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРАВИТЕЛЬСТВ И ИХ
УЧРЕЖДЕНИЙ**

13 РОЛЬ ПРАВИТЕЛЬСТВА

13.1 Тройная роль правительства

13.1.1 Независимо от того, приватизирована ли инфраструктура страны в большой степени или она до сих пор находится в ведении государственного сектора, правительства призваны играть свою роль в обеспечении открытого и эффективного торгового процесса в следующих трех областях:

- управление национальной экономикой, ее планирование и развитие,
- осуществление повседневного официального контроля и
- управление своего рода крупным предприятием, которое приобретает и продает товары и услуги.

13.1.2 Относительное значение каждого из этих трех компонентов в каждой стране может быть разным, равно как и разным - при том в значительной степени - может быть и уровень уже достигнутого упрощения. Поэтому предложить здесь определенный набор стандартных мер не представляется возможным. Вместе с тем в этом случае можно разработать широкие руководящие принципы, которые можно было бы уточнить и конкретизировать в зависимости от фактической ситуации в каждой конкретной стране. Эти руководящие принципы изложены в разделах 6-8.

3.1.3 Цель любого правительства при решении любой из этих трех задач - совершенно ясна: обеспечение эффективности, рентабельности и экономии. Сейчас люди все больше понимают, что у правительств, по аналогии с деловыми кругами, есть своя клиентура. Удовлетворение потребностей клиентуры - одна из важнейших задач. При управлении национальной экономикой и осуществлении контроля такие понятия, как эффективность, рентабельность и экономия, должны рассматриваться правительством в общем контексте, а не только в качестве всего лишь отдельных стоимостных компонентов.

14. УПРОЩЕНИЕ НА НАЦИОНАЛЬНОМ УРОВНЕ

Любое правительство, которое намерено развивать внешнюю торговлю своей страны и добиться существенного повышения уровня эффективности торгового процесса, должно принять три политических решения:

- рассматривать вопросы упрощения торговли при разработке торговой и транспортной политики;
- обеспечивать координацию работы по облегчению торговли на национальном уровне и активную роль в этом плане правительственных учреждений;
- принимать участие в международной работе по разработке международных стандартов и упрощению торговых процедур.

14.1 Торговая и транспортная политика

14.1.1 Игнорирование вопросов упрощения торговых процедур при разработке национальной торговой и транспортной политики может обернуться большими затратами. Расстановка приоритетов в области расширения торговли той или иной страны в условиях, когда в ней слабо развиты транспортные связи или финансовые механизмы, ничего не даст. Проведение политики по привлечению в страну капиталовложений, в которой отсутствует элемент упрощения формальностей, связанных с таким привлечением, приведет к напрасной трате национальных ресурсов и времени. Сохранение на низком уровне сборов за хранение грузов в портах или аэропортах может вполне привести к скоплению в портах импортных грузов, а также затруднить и удорожить отправку национальных экспортных грузов. Строительство новых портовых объектов в целях разгрузки других портов, когда фактическая проблема заключается в их неэффективной работе, представляет собой напрасную трату денег.

Руководящий принцип:

При разработке торговой и транспортной политики правительства должны в обязательном порядке принимать во внимание вопросы упрощения процедур торговли.

14.2 Национальная координация

14.2.1 Для того чтобы обеспечить существенное улучшение общего торгового процесса, нужен согласованный подход на национальном уровне. В эту работу должны вовлекаться все крупные участники торгового процесса, а также государственный и частный секторы.

14.2.2 В этой работе должны быть представлены таможенные и другие соответствующие государственные учреждения, центральные банки, контрольные органы, экспортеры, импортеры, экспедиторы, операторы всех видов транспорта, операторы портов и аэропортов, представители банков и страховых компаний.

14.2.3 В рекомендации № 4 РГ.4/ЕЭК/ООН рекомендуется создавать национальные комитеты по упрощению процедур международной торговли (ФАЛПРО). Ряд таких комитетов уже создан, прежде всего в Европе.

14.2.4 Для успешной работы таких комитетов необходимо, чтобы они:

- пользовались поддержкой со стороны высших эшелонов власти;
- располагали достаточными кадровыми и финансовыми ресурсами;
- пользовались самостоятельностью, с тем чтобы не оказаться в подчиненном положении у какого-либо одного сектора или чтобы просто не превратиться в своего рода "группу нажима";
- пользовались уже имеющимися международными стандартами (и принимали участие в их разработке и использовании).

14.2.5 Центры по вопросам торговли, которые создаются в рамках Специальной программы ЮНКТАД по эффективности торговли, представляют собой своего рода ценнейшие лаборатории, в которых может быть рассмотрено и проанализировано практическое использование международных торговых процедур и коммерческой практики. В этой связи они должны работать в тесном контакте с национальными комитетами по упрощению.

Руководящий принцип:

Там, где еще не созданы национальные комитеты (ФАЛПРО), рекомендуется их создать, возложив на них четкую задачу по:

- устранению бюрократической волокиты как в государственном, так и в частном секторах,
- поощрению использования наиболее совершенных видов практики, включая информационную технологию, на всех этапах торговли, распределения и расчетов в соответствии с международными стандартами;
- оказанию помощи в развитии навыков людей, участвующих в этой работе.

14.3 Политика в области упрощения

14.3.1 Задача ФАЛПРО должна заключаться в проведении работы на национальном, региональном и международном уровнях в целях выявления узких мест процедурного характера в области международной торговли, транспорта и расчетов, которые отрицательно сказываются на участниках этих процессов, а также анализировать вопросы и предлагать решения с использованием передовых методов. Все более полное достижение этих целей предполагает переход от применяемой ныне процедуры проверки, основанной на отдельных сделках, к процедуре проверки, основанной в целом на ревизии. (Контроль на основе периодической проверки регистрационных записей участников торговых операций, нежели на основе проверки отдельных подробных накладных.) Страны, которые еще не вышли на этот уровень, должны будут проанализировать последствия применения этой новой концепции с целью удостовериться в том, что любые промежуточные изменения дадут им возможность разработать такой порядок контроля в будущем.

14.3.2 Это также предполагает использование в обязательном порядке соответствующих международных стандартов в области обмена информацией, с тем чтобы обеспечить возможность представления требуемой деловой и административной информации эффективным образом и в унифицированном виде.

14.3.3 Перед странами, в которых до сих пор контроль основан на проверке отдельных коммерческих документов, стоят две задачи. Помимо планируемого перехода на каком-то этапе в будущем к использованию механизмов контроля, основанных на ревизии, они должны обращать внимание на обеспечение увязки участниками торговых операций их внешнеторговых документов с их применением внутри страны, например с обработкой заказов на закупку и осуществлением расчетов. Использование компьютеров для внутренних операций и использование

ЭОД для внешнеторговых операций позволяет постепенно упростить решение этой задачи. Все эти меры взаимосвязываются по мере развития стран и компаний.

- 14.3.4 Одним из важных вопросов является также связь. Есть ли в стране достаточно широкий набор средств связи: почта, телекс, факсимильная связь, курьерская служба, электронная почта и ЭОД? Если нет, то чем это обусловлено: отсутствием материальной базы, неэффективностью, ограничительной политикой правительства в области телесвязи, проблемами с приобретением и т.п. В 1919 году один из английских экспортеров угля использовал самолет для доставки декларации судового груза на европейский материк из-за значительных задержек с обработкой его углевозов, вызванных неэффективной системой связи, которая осталась после первой мировой войны. (Этот самолет по мере возможности перевозил и пассажиров в целях заполнения пустых мест и снижения расходов!)
- 14.3.5 Любая страна, как бы мало ни было у нее средств, может незамедлительно использовать систему ЭОД. Передача декларации судового/авиационного груза с помощью ЭОД в форме, приемлемой как для государственного, так и для частного секторов, может обеспечить немедленную выгоду. Отсутствие средств телесвязи может затруднить эту работу. Как указывалось в разделе 3.3, цель упрощения торговых процедур заключается в том, чтобы обеспечить поступление информации в страну-импортер до поступления грузов. Для этой цели можно использовать вместо ЭОД факсимильную связь, телекс и электронную почту, однако для того, чтобы данные были в форме, пригодной для обработки, их необходимо повторно ввести в другую систему, что займет определенное время и приведет к увеличению числа ошибок.
- 14.3.6 Сейчас становится все более очевидно, что юридическая и торговая практика не совсем приспособлены к использованию ЭОД. Применение наиболее совершенных практических принципов упрощения торговых процедур и использование информационной технологии будет сдерживаться до тех пор, пока такие существующие юридические и торговые сдержки не будут пересмотрены с учетом имеющихся новшеств, к которым, например, относится принятие принципа торговли без использования бумажных документов, а также осуществление платежей и удостоверение подлинности с помощью электронных средств.
- 14.3.7 Еще один важный вопрос, который необходимо рассматривать в качестве одной из национальных мер в области координации, заключается в выяснении того, соответствует ли принятая национальная практика условиям контейнерных и контрейлерных перевозок. Речь в данном случае идет не столько об официальном контроле, сколько о связанной с ним торговой практике. Например, нет никакого смысла поставлять на продажу товары в какой-то определенный порт на условиях фоб (франко-борт), когда эти товары загружены в контейнер на расположенном внутри страны складе, поскольку при погрузке на судно проверка товара производиться не будет.
- 14.3.8 Для того чтобы добиться максимальной выгоды от контейнерных и контрейлерных перевозок, нужны три вещи:

- возможность производить таможенную очистку в месте, в котором данная транспортная единица была загружена или разгружена, т.е. на предприятии или на складе в случае полной загрузки или на "утвержденном" складе внутри страны в случае частичной загрузки;
- транспортные операторы, которые оказывают участникам торговых операций соответствующие услуги; доставка груза с завода на завод, со склада на склад, из порта в порт и т.д. на основании одного договора перевозки;
- система использования документов и процедур, которые соответствовали бы вышеуказанным требованиям.

- 14.3.9 Это очень важный вопрос, который имеет определенные последствия для транспортной политики; в этой связи правительство хотело бы, возможно, пересмотреть свою национальную политику в области транспорта, до того как те или иные органы, например национальный комитет ФАЛПРО, займется более конкретным рассмотрением ее отдельных компонентов.
- 14.3.10 Совершенно естественно, что при упрощении процедур основной упор необходимо сделать на упрощение экспортных процедур и документов. Одна из основных задач экспортера заключается в предоставлении точной и своевременной информации задействованным участникам торговых операций, транспортным операторам и финансовым службам, с тем чтобы они могли оказать те услуги, на которые у них заключен соответствующий договор. Экспортеру также необходимо обеспечить выполнение всех необходимых видов официального контроля.
- 14.3.11 Вместе с тем есть две веские причины рассмотреть также изменения в области обработки импорта. Одна из них заключается в перегруженности портов и аэропортов - проблема, которую необязательно можно решить с помощью современных методов, вторая причина заключается в необходимости предусмотреть упрощенные процедуры, которые соответствовали бы директивным планам, касающимся, например, привлечения капиталовложений в страну.
- 14.3.12 Наиболее очевидным признаком неэффективности работы информационной системы является перегруженность портов и аэропортов. Иногда основная причина перегруженности кроется в нехватке физических объектов, но в слишком частых случаях она представляет собой лишь физическое отражение неспособности информационных систем справиться с поставленной перед ними задачей. Перегруженность складских помещений и контейнерных терминалов в любом случае обусловлена проблемами с импортом. В свою очередь эта проблема приводит к задержке с отправкой экспортных грузов или, по крайней мере, к чрезмерному повышению платы за погрузочно-разгрузочные операции.
- 14.3.13 Перегруженность контейнерных и паромных терминалов зачастую обусловлена тем фактом, что порядок оформления грузов не пересматривался с тех давних, несуетливых дней, когда грузовое судно могло ждать разгрузки 10 дней, чтобы оформить нужные бумаги. Однако в большинстве случаев таких бумажных документов нет, что не дает возможности приступить к оформлению груза, особенно тогда, когда контроль может осуществляться только при наличии подлинных документов.

- 14.3.14 Увеличение числа источников поставок в мире означает, что многие компоненты или материалы, необходимые для экспортной продукции, должны прежде всего ввозиться для их использования в процессе производства. В этой связи необходимо стремиться к упрощению порядка временного ввоза, для того чтобы устранить ненужную сложность на этом этапе между импортом (с отсрочкой выплаты пошлин) и реэкспортом.
- 14.3.15 Многие страны стремятся расширить их экспорт, производя в некоторых случаях готовые изделия или полуфабрикаты, предназначенные на экспорт. Эти изделия, в отличие от сырьевых материалов, как правило, перевозятся небольшими партиями или в контейнерах, автоприцепах или линейных судах для перевозки генерального груза. Экспортер должен будет конкурировать в скорости и надежности поставки, а также в цене и качестве. На практике экспортеры, в особенности те, кто поставляет товары на заказ, такие, как текстильные изделия и обувь, будут стремиться отправить груз ближайшим свободным рейсом, в связи с чем коммерческие и официальные процедуры должны быть рационализированы, для того чтобы такие операции можно было произвести быстрее.
- 14.3.16 Что касается экспортной части любой международной сделки, то здесь экспортер должен собрать информацию для всей цепочки связи между продавцом и покупателем и ввести ее в информационную систему до отправки данных товаров из страны происхождения.
- 14.3.17 Определенная информация нужна для резервирования грузового пространства и передачи грузов перевозчику, а также для обеспечения их доставки в порт. До проведения этой работы потребуются провести консульское освидетельствование, проверку качества и получить лицензию на экспорт, а также, возможно, свидетельство о происхождении товара из соответствующей торговой палаты. Некоторые документы понадобятся для того, чтобы ввезти грузы на территорию порта, оформить их через промежуточный склад, направить их на загрузку на нужное судно, произвести таможенную очистку, должным образом оформить необходимые страховые документы и оплатить различные сборы.
- 14.3.18 Все эти условия необходимо выполнить до загрузки товаров. Все чаще и чаще в мировой торговле промежуток времени между оформлением товаров на предприятии в связи с той или иной сделкой и их физической приемкой для загрузки на выбранное судно на самом деле весьма короток. Тем не менее зачастую за это время необходимо оформить некоторые весьма сложные документы и выполнить столь же сложные процедуры.

Руководящий принцип:

Помощь участникам торговых операций в выполнении этой части их работы можно оказать двумя способами:

- путем упрощения, согласования и стандартизации процедур и документов, касающихся работы портов, судоходных линий, таможенной приемки и очистки грузов, между различными портовыми/воздушными/контейнерными терминалами в той или иной

стране, с тем чтобы они могли разработать какой-то один основной комплекс экспортных процедур для всех видов экспортных отправок морским и воздушным транспортом и чтобы для этого им нужно было только подготовить персонал, который понимал бы принцип работы такой системы и мог ее использовать; и

- путем разработки унифицированной системы экспортных документов как бумажных, так и их электронных эквивалентов.

14.4 Представительство

14.4.1 При рассмотрении узких мест процедурного характера, которые отрицательно сказываются на работе участников торговых операций данной страны, национальных мер зачастую оказывается недостаточно, и в этой связи нужна работа на региональном и международном уровне. Помимо соответствующих региональных органов, есть две основные международные организации: Организация Объединенных Наций (ООН) и Международная организация по стандартизации (ИСО). Работа ООН проводится главным образом через посредство Рабочей группы по упрощению процедур международной торговли Европейской экономической комиссии ООН (РГ.4/ЕЭК ООН) и Группы ЮНКТАД по упрощению процедур (ФАЛПРО), которая в настоящее время является частью СПЭТ. После Картахены работа ЮНКТАД сейчас сосредоточена на специальной программе по эффективности торговли (ЮНКТАД/СПЭТ). Другая важная международная работа в этой области проводится Советом таможенного сотрудничества (СТС), Международной торговой палатой (МТП) и различными коммерческими и транспортными организациями.

14.4.2 Национальная политика должна иметь целью представление национальных интересов в области упрощения процедур, которые должны пользоваться поддержкой правительства, на двусторонних региональных и международных переговорах.

15 АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ОПЕРАЦИИ

15.1 Принципы

- 15.1.1 Правительствам следует обеспечить, чтобы все их подразделения и ведомства играли активную роль в упрощении торговых процедур. В этой связи, возможно, было бы целесообразно провести брифинги-семинары с целью довести до сведения всех сотрудников необходимость в повышении эффективности общего процесса этой работы.
- 15.1.2 Возможно, было бы целесообразным возложить всю работу по управлению этой деятельностью на министерство торговли. В некоторых странах весь контроль в этой области сосредоточен в канцелярии премьер-министра. Национальные планы должны разрабатываться с ориентацией на конкретные цели и показатели в работе.
- 15.1.3 Каждое подразделение/ведомство должно обеспечивать, чтобы в его планах находили отражение цели в области упрощения торговых процедур, а также цели в области контроля.
- 15.1.4 Основная цель всех мер со стороны правительства (включая и центральный банк) должна заключаться в следующем: необходимый контроль должен как можно меньше сказываться на торговом процессе. В большинстве случаев контроль должен производиться не в ходе транзитной операции, а до или после физического перемещения груза. Для того чтобы контроль осуществлялся на основе периодических инспекций или ревизий регистрационных записей участников торговых операций, необходимо поощрять применение именно таких методов ревизии.
- 15.1.5 В тех случаях когда контроль производится в ходе перевозки грузов, необходимо в максимальной степени использовать имеющиеся торговые документы и не требовать разработки каких-то отдельных официальных бланков, а любой физический контроль груза должен производиться в том месте, в котором производится обработка этих грузов в коммерческих целях. Поэтому проверка тарно-штучных и массовых грузов должна производиться в порту или аэропорту; сгруппированных - в месте загрузки/разгрузки таких сгруппированных грузов в транспортную единицу (внутренний склад или складские помещения в пункте концентрации грузов) и полностью загруженные контейнеры - в складских помещениях участника торговой операции.
- 15.1.6 Контроль должен производиться на основе соответствующих международных стандартов.
- 15.1.7 Вся необходимая документация должна соответствовать национальной согласованной системе (в случае ее наличия), а на организацию ФАЛПРО должна быть возложена задача по проверке соответствия каждого документа/электронного сообщения национальной системе.
- 15.1.8 В остальной части этого раздела рассматриваются отдельные аспекты официального контроля. Ключевые моменты с точки зрения рекомендуемой наиболее эффективной практики должным образом выделяются.

- 15.1.9 Более подробная информация содержится в Рекомендации № 18 РГ.4/ЕЭК ООН "Меры по упрощению процедур международной торговли" (ECE/TRADE/141/Rev.1, сентябрь 1982 года), в 22 других рекомендациях РГ.4/ЕЭК ООН, адресованных правительствам, международным правительственным и неправительственным организациям и участникам международных торговых операций, а также в целом ряде международных конвенций, рекомендаций, стандартов, рекомендованной практики и руководящих принципов, разработанных различными межправительственными и неправительственными организациями.
- 15.1.10 В настоящее время РГ.4/ЕЭК ООН в сотрудничестве со Специальной программой ЮНКТАД по повышению эффективности торговли готовит "Справочник рекомендаций по упрощению процедур торговли", в котором рассматриваются вышеупомянутые вопросы, для его представления на международный симпозиум Организации Объединенных Наций по эффективности торговли, который состоится в октябре 1994 года.
- 15.1.11 Рассматриваемые ниже вопросы включают:
- лицензирование
 - валютный контроль
 - консульские формальности
 - декларации о происхождении
 - осмотр до отгрузки
 - опасные грузы
 - таможенные и другие официальные процедуры
 - статистику
- 15.1.12 В некоторых странах такие виды деятельности, как морское страхование и работа портов, могут осуществляться в рамках государственного сектора. Руководящие принципы такой деятельности изложены в части D "Руководящие принципы более эффективной деловой практики - услуги в области делопроизводства".
- 15.1.13 Политика любой страны в области стандартов должна быть в приоритетном порядке направлена на разработку, использование и ведение национальной серии унифицированных экспортных документов, основанных на формуляре-образце ООН для внешнеторговых документов (см. добавление 1) и на универсальном стандарте ООН/ЭДИФАКТ на электронный обмен данными (ЭОД) (см. добавление 2).
- 15.1.14 Первоочередные задачи по совершенствованию процедур определяются на основании исследования, имеющего целью выяснить:
- узкие места, препятствующие эффективности торговли
 - причины, порождающие их.

15.1.15 Особое внимание следует обратить на то, чтобы обнаружить действительные причины возникновения узких мест, и не обязательно те, которые указаны местными торговыми партнерами. В исследовании, которое было проведено несколько лет назад, перегруженность складских объектов импортными грузами относилась на счет "таможенной очистки". Фактически, хотя таможенные процедуры отстали от развития транспорта и были медлительными, все же основной причиной были не они. Причина как раз заключалась в неэффективности работы государственных импортных учреждений и в высоких импортных пошлинах, что приводило к тому, что импортеры товаров не представляли таможенную декларацию до тех пор, пока они не продавали эти товары. Загруженность складских помещений приводила к чрезмерному накоплению хранящихся грузов и к все более частым случаям мелких хищений. Это положение "выправлялось" посредством проведения более частого "контроля", который приводил к еще большей неразберихе, увеличению расходов и т.д.

15.2 Лицензирование

15.2.1 В большинстве стран требуется лицензия на экспорт некоторых ограниченных или стратегических категорий товаров до их отправки. В этих случаях необходимо подготовить, представить и пропустить через различные инстанции заявку на получение лицензий на экспорт и получить такую лицензию. Затем эта лицензия проверяется таможенными органами при обработке таможенной декларации на экспорт грузов.

Руководящий принцип:

Необходимо предусмотреть простой порядок получения экспортных лицензий на разрешенные виды экспорта таких товаров. После выдачи лицензий их проверка должна увязываться с обычной проверкой экспортных грузов (например, в ходе таможенной очистки).

15.3 Валютный контроль

15.3.1 Многие страны используют процедуру валютного контроля экспорта с целью удостовериться в том, что деньги, причитающиеся экспортерам за их товары, переведены в страну в соответствии с действующими в ней правилами валютного контроля. Аналогичная процедура производится в случае импортных сделок. Необходимость в таком контроле обуславливается, как правило, фискальной политикой. Копии таких бланков обычно проверяются таможенными управлениями, центральным банком и соответствующим коммерческим банком. Во многих странах устанавливается минимальный стоимостной уровень, ниже которого утверждения не требуется. Порядок осуществления валютного контроля может быть весьма сложным и занимать много времени. И хотя такой порядок обычно не сказывается отрицательно на работе портов - за исключением случаев, когда зарезервированный груз не прибывает из-за непредвиденных задержек, - он тем не менее может снизить эффективность экспорта.

15.3.2 В некоторых странах оплата экспортных грузов в обязательном порядке производится с помощью документарного аккредитива в качестве средства, обеспечивающего получение выручки от реализации через

посредство задействованных банков. В условиях изменения системы договоренности об осуществлении платежей это требование в какой-то мере закрепляет использование документарных аккредитивов даже в тех случаях, когда было бы разумным использовать другие методы осуществления платежей. Там, где это возможно, необходимо использовать другие, более дешевые и более эффективные методы осуществления платежей.

- 15.3.3 Необходимость в осуществлении валютного контроля не означает, что действующие правила в обязательном порядке полностью соответствуют интересам данной страны. Слишком часто правила валютного контроля содержат такие положения, которые были приняты до внедрения последних разработок в области контейнерных и других видов перевозок и приводят к постоянным задержкам, которые в конечном итоге оплачиваются покупателем. В настоящее время есть яркие примеры, когда отдельные страны привели действующие в них правила валютного контроля в соответствие с современными требованиями в области торговли и транспорта, не ослабив при этом свою способность защищать финансовые интересы страны.

Руководящий принцип:

Порядок осуществления валютного контроля должен быть приведен в соответствие с современными требованиями и упрощен. Контроль должен производиться коммерческим банком (от имени центрального банка) на основе коммерческих документов. Минимальные стоимостные уровни должны быть реальными.

15.4 Консульские формальности

- 15.4.1 В небольшом числе стран все еще требуются консульские фактуры, которые удостоверяются консульскими должностными лицами в стране-экспортере. Консульская фактура обычно подтверждает, что данная экспортная компания является внешнеторговым субъектом, пользующимся хорошей репутацией, и что данные, касающиеся наименования товара, цены, общего количества, указанного в фактуре, страховой стоимости (если она указана), места отправки, числа грузовых мест и веса груза, правильны. Удостоверившись в правильности этих данных, консульство ставит свою визу и взимает сбор, который должен вноситься экспортером.
- 15.4.2 Большинство данных, которые вносятся в консульскую фактуру, можно уже найти в коммерческом счете-фактуре, в связи с чем привлечение к этим операциям консульства имеет мало смысла; оно приводит к задержкам и дополнительным расходам, которые в конечном итоге отражаются в цене, которую платит потребитель в стране-импортере. Отказ от использования таких консульских фактур привел бы к заметному снижению расходов, связанных с импортом.
- 15.4.3 В условиях ускоренного развития международной торговли выполнение необходимых процедур до поступления грузов в порт назначения становится все более трудным. В этой связи могут возникать задержки и, как следствие, финансовые санкции.

Руководящий принцип:

Консульские фактуры, требования о проставлении консульской визы и консульские сборы следует отменить.

15.5 Декларации о происхождении

15.5.1 Декларации или подтверждение происхождения товаров на коммерческих счетах-фактурах или на специальных бланках должны требоваться только в том случае, когда это необходимо для надлежащего соблюдения мер в области торговой политики или в целях предупреждения обманных действий. Когда такие декларации или сертификаты считаются необходимыми, компетентный орган должен принимать простые меры, предусматривающие минимальный контроль, который, по их мнению, является достаточным в данном конкретном случае. В этой связи целесообразно ограничиться признанием декларации о происхождении на коммерческом счете-фактуре. Если сертификат о происхождении должен заполняться на отдельном бланке, то он должен быть основан на определенных критериях и соответствовать образцу, содержащемуся в приложении D.2 к Киотской конвенции. Следует разрешать использование сертификатов, выполненных на обычной бумаге, с использованием простой системы на базе фотокопировальной машины; требовать бланки, отпечатанные на специальной бумаге в целях затруднения подделки, не следует.

Руководящий принцип:

Там, где это считается необходимым, контроль происхождения товара должен осуществляться на основе соответствующих коммерческих документов.

15.6 Осмотр до отгрузки

15.6.1 Экспортерам зачастую приходится сталкиваться с целым рядом операций по осмотру товара до отгрузки, в ходе которых проверяется качество, количество и иногда стоимость товаров. Это может производиться в таких целях, как акцизный контроль, таможенный досмотр, межштатный и национальный пограничный контроль, государственная проверка качества (возможно, связанная со стимулированием экспорта) и выполнение требований иностранных государств. Если эти виды осмотра не сокращены там, где это возможно, не упрощены и согласованы, возникают значительные задержки, в результате чего экспортерам трудно совместить график производства и поставок и указывать конкурентоспособные даты отправок своей клиентуре.

Руководящий принцип:

Практика осмотра до отгрузки, осуществляемого от имени страны-импортера, должна применяться как можно реже. В тех случаях, когда она применяется, правительства должны стремиться к ее упрощению. В этой связи следует использовать методы выборочной и периодической проверки постоянных и хорошо себя зарекомендовавших экспортеров.

15.7 Опасные грузы

- 15.7.1 Порядок перевозок опасных грузов, само собой разумеется, более строгий, нежели порядок перевозки обычных грузов. Практически во всех случаях перевозчики требуют от экспортера или другого перевозчика направить им предварительное уведомление, прежде чем они согласятся на перевозку опасных грузов некоторых классов.
- 15.7.2 Когда опасные грузы поступают в распоряжение транспортных компаний, они их проверяют и получают необходимое разрешение на приемку груза (например, портовыми властями) и на их погрузку (например, другой транспортной компанией). После этого экспортеру или его представителю сообщается время и место поставки грузов.
- 15.7.3 Одна из проблем, связанных с опасными грузами, зачастую заключается в проверке документации на сгруппированные грузы, перевозимые на прицепах или в контейнерах, с целью удостовериться с том, что все опасные грузы и их содержимое были задекларированы.
- 15.7.4 Другая проблема заключается в том, что правила перевозки опасных грузов в разных странах разрабатывались на разной основе с использованием различных систем нумерации и декларирования. К этому надо добавить, что во многих случаях каждая сторона, принимающая участие в перевозке грузов, требует заполнения декларации только на свои опасные грузы, и в этой связи можно видеть, что экспортеру иногда трудно разработать правильный порядок выписки документов на эти грузы и их обработки.
- 15.7.5 Следует обратить внимание на рекомендацию № 11 РГ.4/ЕЭК/ООН, в которой излагаются методы документации и представления срочной информации о перевозке опасных грузов.

Руководящий принцип:

Национальные правила должны соответствовать международным стандартам в этой области. Там, где это возможно, декларация об опасных грузах должна быть включена в существующий коммерческий документ или объединена с таким коммерческим документом, который должен являться частью национальной унифицированной системы документации.

15.8 Таможенные и другие официальные процедуры

- 15.8.1 Государственные правила, а также обусловленные ими документы и процедуры преследуют различные цели, поэтому облегчение торговли, скорее всего, не является их основной целью. В этой связи все государственные документы и процедуры должны быть предметом постоянного обзора. Это ни в коей мере не ставит под сомнение действенность налогового, защитного, торгового или санитарного контроля, который нужен правительству для осуществления стоящих перед ним задач.
- 15.8.2 Таможенные администрации, как правило, несут ответственность за осуществление целого ряда мер по поручению других правительственных ведомств. Помимо взимания пошлин и сборов, они могут обеспечивать

соблюдение правил валютного контроля и запретов на импорт или экспорт, применять соответствующие правила к импортируемым товарам, обеспечивать соблюдение некоторых правил в области здравоохранения, собирать и обрабатывать внешнеторговую статистику и взимать некоторые сборы с сельскохозяйственной продукции.

- 15.8.3 Понимание таможенными органами необходимости в упрощении торговых процедур ни в коей мере не снимает с участников торговых операций обязательства правильно декларировать свои товары. Им в любом случае необходимо выполнять все требуемые подробные таможенные предписания, касающиеся предоставления информации и документов. В настоящее время во многих странах таможенные органы готовы признавать информацию, переданную по электронной почте, по телексу или факсу, и соответствующим образом пропускать ввезенные товары. Тем не менее постоянные ошибки со стороны импортеров не позволяют быстро производить таможенную очистку грузов. К этим ошибкам относятся пропуск нужных данных, неправильная статистическая классификация и отсутствие подтверждающей документации. Использование согласованных систем и ЭОД должно привести к снижению удельного количества ошибок.
- 15.8.4 Таможенный контроль должен все шире производиться - в случае таможенной очистки как экспортных, так и импортных грузов - в помещениях участника торговой операции при условии осуществления перевозки и с учетом "утвержденного" статуса участника торговой операции. Существующие или упрощенные таможенные документы, связанные с проведением контроля, основанного на ревизии, дают возможность для их глубокого анализа на предмет внесения изменений в официальные процедуры.
- 15.8.5 Согласованная система была создана в целях удовлетворения исключительно важной и актуальной потребности в единой системе классификации, которая отвечала бы основным требованиям, предъявляемым всем международным торговым сообществом в целом к описанию товаров и их кодированию. В настоящее время 60 стран и один таможенный или экономический союз используют Согласованную систему в целях официального таможенного контроля; на эту систему приходится более 85% мировой торговли. Однако основная задача Согласованной системы, которая имеет многоцелевое назначение, заключается в использовании кодов классификации вне таможенного пространства и в обеспечении ее более широкого применения не только среди таможенных или статистических служб, но и среди коммерческих кругов, в частности среди торговцев, перевозчиков и производителей.

Руководящий принцип:

Таможенным органам следует упрощать правила, регламентирующие процедуры экспорта, транзита и импорта, в соответствии с Международной конвенцией по упрощению и согласованию таможенных процедур (Киотская конвенция Совета таможенного сотрудничества). Это должно производиться вместе с представителями национальных торговых и транспортных организаций, с тем чтобы обеспечить полное согласование транспортного, портового и таможенного контроля.

Таможенные органы должны обеспечить:

- унификацию используемых ими бланков с любой национальной системой унифицированных экспортных документов;
- сведение до необходимого минимума, по сравнению с существующими требованиями, содержания данных;
- сокращение числа различных форм транспортных накладных до допустимого минимума;
- признание копий коммерческих документов в качестве подтверждения экспортного и других видов контроля, производимого до отгрузки (особенно в тех случаях, когда их основная функция состоит в сборе торговой статистики), сбор статистических данных после погрузки грузов на основании таможенных деклараций либо периодически представляемых документов или таможенных списков, составленных с помощью компьютера или системы ЭОД;
- признание администрациями портов или аэропортов копий коммерческих документов или сообщений ЭОД со стороны транспортных или авиационных компаний вместо обязательного представления информации на их собственных бланках (например, в соответствии с конвенциями об упрощении процедур ИМО и ИКАО).

15.9 Статистика

- 15.9.1 Как сейчас признается, государственный и частный секторы должны представлять определенный объем статистических данных. Однако в слишком многих случаях требования о представлении статистических данных чрезмерно детализированы, повторяют друг друга и предъявляются в неподходящее время. Иногда создается впечатление, что статистические данные являются более важными, чем сама торговая сделка.
- 15.9.2 Требования, предъявляемые к участникам торговых операций и к обслуживающим их партнерам на предмет заполнения отдельных детализированных статистических форм, и сроки выполнения этих требований могут привести к задержкам при перевозке грузов. В тех случаях, когда требуются документы на сделку, следует использовать либо коммерческие документы, либо таможенную декларацию. Некоторые страны применяют порядок, особенно в случае экспорта, когда статистические данные собираются после отправки.
- 15.9.3 Использование периодически представляемых списков применительно к признанным участникам торговых операций, которые составляются либо на обычной бумаге, либо, предпочтительно, с помощью ЭОД, ускоряет обработку данных как в торговых конторах, так и в таможенных и статистических управлениях. Опыт также показывает, что использование таких списков приводит к значительному снижению количества ошибок - с 30% до приблизительно 2%.

Руководящий принцип:

Требования о представлении статистических данных о международной торговле должны периодически пересматриваться в целях сокращения требуемой информации до минимума и обеспечения ее сбора в то время, когда это меньше всего сдерживает перевозку грузов. В тех случаях, когда это возможно, следует использовать, желательно с помощью ЭОД, периодически рассылаемые списки.

Правительствам следует установить более простую связь с участниками торговых операций, следя за тем, чтобы требования о представлении статистических данных не дублировались различными подразделениями или ведомствами.

16. ПРАВИТЕЛЬСТВО В КАЧЕСТВЕ ТОРГОВОГО СУБЪЕКТА

- 16.1 В тех случаях, когда правительство выступает в качестве торгового субъекта, занимаясь приобретением или продажей товаров или услуг, оно должно действовать как коммерческое предприятие. Его цель должна состоять в предоставлении товаров и оказании услуг на условиях, удовлетворяющих его "клиентуру", и производить эффективные закупки с минимальными общими затратами.
- 16.2 При предоставлении товаров и услуг следует разрабатывать меры, направленные на удовлетворение потребностей потребителей с точки зрения их качества, оперативности и цены.
- 16.3 В случае закупок необходимо ограничиваться минимальными товарно-материальными запасами.
- 16.4 В обоих случаях следует использовать обычные коммерческие процедуры и документы на продажу и приобретение товаров и услуг. В то же время следует более широко применять ЭОД и менять сложившуюся практику, когда представляется такая возможность. (Например, один из крупнейших магазинов в Соединенном Королевстве и иностранное предприятие - изготовитель одежды пересмотрели используемые процедуры, внедрили ЭОД и сократили период времени, который требуется на производство данного товара с момента получения заказа до его поставки, с 20 до 10 дней, сократив, таким образом, товарно-материальные запасы, что обеспечило значительную экономию. Большинство правительств являются крупными покупателями).

Руководящий принцип:

При приобретении или продаже товаров и услуг правительственные ведомства должны использовать наиболее совершенные виды коммерческой практики в целях максимального повышения их эффективности. В тех случаях, когда это возможно, необходимо использовать стандартные коммерческие документы, сообщения ЭОД и процедуры.

**ЧАСТЬ D: НАИБОЛЕЕ ЭФФЕКТИВНЫЕ МЕТОДЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СЕКТОРОВ,
ОБСЛУЖИВАЮЩИХ МЕЖДУНАРОДНУЮ ТОРГОВЛЮ**

17. **РОЛЬ СЕКТОРОВ, ОБСЛУЖИВАЮЩИХ МЕЖДУНАРОДНУЮ ТОРГОВЛЮ**
- 17.1 Основная функция секторов, обслуживающих международную торговлю, заключается в оказании услуг их клиентам, главным образом экспортерам и импортерам, а иногда и друг другу. Предоставляемые услуги должны быть эффективными, рентабельными и экономичными.
- 17.2 Если предприятия, как об этом говорится в разделе 2, хотят успешно конкурировать на мировом рынке, они должны, в частности, укрепить отношения со своими торговыми партнерами. Секторы по обслуживанию международной торговли являются тем связующим звеном, которое позволяет обеспечить более тесные связи между продавцами и покупателями. Это особенно справедливо в тех случаях, когда на международный рынок выходят новые компании или менее развитые страны.
- 17.3 В этих случаях значительный опыт и знания могут передать авторитетные организации по обслуживанию; при их отсутствии такие организации необходимо будет создать и управлять их работой с учетом к тому же необходимости в подготовке соответствующего персонала.
- 17.4 В реальных условиях международной торговли большинство участников торговых операций используют несколько портов, аэропортов, банков, судоходных линий или авиакомпаний, операторов автомобильного и железнодорожного транспорта. В некоторых случаях решения о том, услугами какого предприятия воспользоваться, могут приниматься самими клиентами.
- 17.5 Поэтому одна из основных задач секторов, обслуживающих международную торговлю, заключается в соблюдении международных или национальных стандартов, в особенности на документацию, с тем чтобы участникам торговых операций необходимо было лишь подготовить соответствующий персонал для использования единого набора общих процедур. Это не лишает представителей сектора услуг возможности конкурировать друг с другом по таким параметрам, как качество, оперативность, надежность и цена таких услуг. (Эта концепция полностью признается авиакомпаниями уже в течение многих лет.)

Руководящий принцип:

Все компании, обслуживающие международную торговлю, должны, по возможности, упростить услуги и использовать международные унифицированные процедуры и стандарты в области информации, такие, как формуляр-образец ООН для внешнеторговых документов и стандарты ООН/ЭДИФАКТ в области ЭОД. В соответствующих случаях необходимо также использовать национальные стандарты, с тем чтобы документы, подготовленные на их основе, можно было включить в национальные унифицированные системы. (Пример набора документов, используемых в одной из национальных систем, см. в добавлении 1 к приложению 2.)

17.6 Исчерпывающий список услуг, оказываемых секторами по обслуживанию международной торговли, составить невозможно. Вместе с тем их можно подразделить на три широкие категории: консультативные услуги, транспортные услуги и финансовые услуги. Но даже и в этом случае есть определенные накладки, поскольку, например, одна из главных задач банка заключается в консультировании по вопросам финансирования и платежей, связанных с международной торговлей.

17.7 В качестве других примеров консультативных служб можно указать государственные ведомства, как, например, те, которые занимаются содействием экспорту или торговой статистикой, торговые палаты, экспортные группы, учебные институты, торговые ассоциации и органы по упрощению процедур.

Руководящий принцип:

Консультативные услуги, оказываемые участникам торговых операций, следует координировать в целях предотвращения дублирования в работе и повышения эффективности.

17.8 Транспортное обслуживание охватывает огромную область и включает автотранспортные предприятия, операторов контейнерных терминалов, администрацию и службы аэропортов и портов, а также операторов международных перевозок всеми видами транспорта. Они также включают официальные операции, которые производятся при перевозке грузов, например, таможенными администрациями и органами здравоохранения. Здесь основная задача, связанная с повышением эффективности торгового процесса, заключается, помимо использования международных стандартов, в обеспечении должной координации транспортных услуг в таких ключевых торговых "узлах", как порты, аэропорты, контейнерные терминалы и пограничные станции.

Руководящий принцип:

Координация всей работы по оказанию транспортных услуг в соответствии с положениями раздела 6.3.

17.9 К третьей группе относятся финансовые услуги. Сюда входят, с одной стороны, компании, предоставляющие информацию о положении с кредитами, банки и другие финансовые учреждения и, с другой - учреждения, предоставляющие экспортные кредиты, и страховые компании, специализирующиеся на морских и воздушных перевозках.

17.10 Помимо использования международных стандартов при подготовке документов, которые являются своего рода связующим звеном с их клиентами, учреждения, обеспечивающие финансовое обслуживание, должны убедиться в том, что оказываемые ими услуги продолжают удовлетворять постоянно меняющимся условиям международной торговли. Сделать это не так легко, особенно в тех случаях, когда используется давно устоявшаяся торговая практика, однако банки, равно как и таможенные администрации, имеют возможность разрабатывать новые стандарты и в тех случаях, когда это возможно, должны это делать.

Руководящие принципы:

Финансовые услуги должны периодически пересматриваться в целях использования наиболее эффективных существующих видов практики.

- 17.11 Последний момент, который следует отметить в этом общем контексте, заключается в предоставлении тех внешнеторговых услуг государственными службами, которые обычно связаны с работой частного сектора и к которым, в частности, относится работа портов, транспортное обслуживание и страхование.
- 17.12 Вполне возможно, что в государственном секторе, защищенном от международной конкуренции, создаются такие своего рода эмбриональные службы. Опыт в отдельных случаях показывает, что такие защищенные от конкуренции службы не очень эффективны в том плане, что они либо оказывают ограниченные услуги, либо устанавливают более высокие цены.
- 17.13 Что касается политики в области торговли и транспорта, то правительствам зачастую приходится решать, что более важно для страны: разработать открытые и эффективные торговые процедуры, способствующие местным предприятиям успешно конкурировать на общемировом рынке, или сохранить защищенные от конкуренции службы.

Руководящий принцип:

Обслуживание международной торговли со стороны государственного сектора должно предусматривать предоставление клиентуре конкурентоспособных услуг и быть эффективным, рентабельным и экономичным.

- 17.14 В двух последних разделах этого документа более подробно рассматриваются вопросы транспортного и финансового обслуживания международной торговли.

18. ТРАСПОРТНЫЕ УСЛУГИ

Двумя основными "транспортными" документами, которые используются в начале той или иной внешнеторговой сделки, является транспортная (или грузовая) инструкция и погрузочный ордер. Первый документ кладет начало процессу как перевозки грузов, так и разработки соответствующей документации, информируя получателя (экспедитора или перевозчика груза), что необходимо делать с грузом, какие процедуры должны быть выполнены и какая документация подготовлена. В последнем документе содержится полная информация о грузах, их обработке и маршруте при доставке грузов на внутренний склад, в порт или аэропорт.

- 18.2 Оба эти документа должны быть многоцелевыми и подходить для всех видов транспорта. Это дает возможность экспортеру предъявлять только эти два стандартных внешнеторговых документа, если он поручает подготовить другие транспортные и официальные документы экспедитору или перевозчику груза. Использование стандартных документов также повышает эффективность и качество обслуживания в портах и аэропортах и других связанных с этим услуг.

18.3 Транспортные инструкции должны соответствовать рекомендации № 22 РГ.4/ЕЭК/ООН "Формуляр-образец для стандартных транспортных инструкций" и охватывать следующие операции:

- передвижение и обработка грузов
- таможенная очистка и уплата таможенных пошлин
- распределение документов
- распределение фрахта и других сборов
- специальные инструкции, например страхование, опасные грузы и т.п.

18.4 Погрузочный ордер (и его эквивалент в случае перевозки опасных грузов) может использоваться в качестве документа, который заполняется по мере получения, складирования и отгрузки грузов на экспорт. Таким образом, он выполняет функции, которые нужны:

- автотранспортным операторам
- портовым властям
- операторам складских объектов/контейнерных терминалов (с указанием состояния груза на момент получения и отправки и соответствующих сборов)
- международному перевозчику

Руководящий принцип:

Многоцелевые погрузочные ордера и транспортные инструкции должны разрабатываться в качестве части национальных унифицированных систем.

18.5 Одним из наиболее важных и эффективных видов практики, разработанной в последние двадцать лет в области морских перевозок, является возможность использования участниками торговых операций необоротной транспортной накладной в качестве альтернативы оборотному коносаменту. Этот порядок начал применяться, когда европейские/скандинавские перевозчики обнаружили, с появлением контейнеровозов, что контейнеры прибывали чуть ли не за неделю до получения коносамента, оригинал которого должен был передаваться обратно перевозчику в порту разгрузки до выпуска грузов. Замена одного порядка другим является не совсем оптимальной, поскольку исторически оригинал коносамента использовался в качестве контрольного документа вместе с аккредитивом. Однако в соответствии с последними правилами МТП сейчас допускается использование необоротных морских документов (при этом в любом случае большая часть международной торговли производится без использования аккредитива).

Руководящий принцип:

Судоходным линиям следует предлагать участникам торговых операций необоротные документы (в качестве альтернативы оборотному коносаменту), основанные на рекомендации № 13 ЕЭК ООН: морские транспортные документы.

- 18.6 Совершенно очевидно, что для максимально широкого использования новейших транспортных технологий и наиболее эффективных видов практики, все соответствующие процедуры и документы должны анализироваться и пересматриваться. Зачастую участники торговых операций требуют изменить официальный контроль, с тем чтобы таможенную очистку опломбированных контейнеров и прицепов можно было производить внутри страны. Услуги, предоставляемые транспортными предприятиями, также должны соответствующим образом изменяться.
- 18.7 Необходимо развивать и предлагать услуги в области комбинированных (смешанных) перевозок; необходимо, чтобы этими услугами можно было пользоваться с применением технологии комбинированных перевозок, при этом следует обновить государственные процедуры, регулирующие транзит по национальной территории и временный ввоз транспортного оборудования и транспортных средств. Прежняя структура транспортной промышленности, состоящая из многих отраслей, из которых все предоставляли участнику транспортных операций лишь какую-то одну услугу, также должна быть изменена в такой же степени, как и официальная процедура.

Руководящий принцип:

Страны должны пересматривать коммерческие и официальные процедуры по мере развития контейнерных и контрейлерных перевозок.

19. ФИНАНСОВЫЕ УСЛУГИ

- 19.1 Роль банков в упрощении торговых процедур можно подразделить по меньшей мере на четыре различные категории:

- обеспечение договорной основы - разработка Международной торговой палатой общих правил, касающихся аккредитивов и документов на инкассо,
- предоставление кредитной информации о потенциальных клиентах и регулярное обновление информации о постоянных торговых партнерах,
- предоставление финансовых средств на рентабельной и гибкой основе, зачастую увязанных со страховым покрытием экспортных кредитов,
- предоставление услуг, связанных с международным обращением денежной наличности, в целях ускорения перевода выручки от реализации на нужный счет в оговоренной валюте.

- 19.2 Услуги, связанные с международным обращением денежной наличности, включают:
- планируемое размещение счетов для производства международных денежных переводов и заказов на валюту,
 - выбор эффективных методов международных денежных переводов в зависимости от суммы, валюты и связанных с этим расходов,
 - использование счетов на инкассо для регулярного получения выручки от ряда клиентов в любой стране,
 - непосредственное инкассирование по коммерческим документам
 - способы снижения риска, связанного с производимыми экспортером операциями с иностранной валютой.
- 19.3 Выбор методов, которые необходимо использовать, зависит отчасти от скорости обращения денег в банковской системе, позволяющей экспортеру быстро получить выручку от реализации экспорта.
- 19.4 Методы платежей зачастую неэффективны, поскольку правительства вводят в действие правила валютного контроля, поскольку участники торговых операций стремятся обеспечить чрезмерную гарантию платежей или поскольку они не полностью осведомлены о последствиях применения каждого метода.
- 19.5 Это особенно справедливо в случае аккредитивов. Проведенное недавно в Соединенном Королевстве обследование "проблем, с которыми сталкиваются экспортеры, использующие товарные аккредитивы" свидетельствует о том, что практически половина изученных в этом обследовании случаев кредита связана с серьезными недостатками или ошибками.
- 19.6 Согласно выводам этого обследования, порядок использования аккредитива является сложным и потенциально дорогостоящим - прежде всего в случае партий товаров с низкой стоимостью, в особенности тогда, когда планирование, управление и осуществление этих операций сторонами в сделке оставляет желать лучшего. По мнению авторов обследования, это неудивительно, поскольку все стороны широко используют методы ручной обработки и поскольку в этой связи необходимо неоднократно копировать или вводить в компьютер соответствующие данные на различных этапах сделки.
- 19.7 Один из выводов этого исследования стоит процитировать:
- "Судя по всему, банки-эмитенты (банк покупателя) не только изменяют или включают дополнительные условия предоставления кредита, обычно без уведомления заявителя, но и в некоторых случаях, особенно в наименее развитых странах, упорно применяют устаревшие ограничения на документы и процедуры, которые в течение какого-то времени обычно применялись в других странах. Это в некоторых случаях сочетается с использованием плохо разработанных форм и неприменением международных стандартов; поэтому неудивительно, что в результате данного обследования выявилось, что масса недоработок и ошибок допускалась на этапе обработки заявки на получение кредита и выдачи самого кредитного документа".

Руководящий принцип:

Порядок осуществления коммерческих платежей с использованием аккредитивов и приема документов на инкассо следует пересмотреть с целью обеспечить их соответствие существующим условиям торговли и транспорта и наиболее эффективной практики. Цель здесь должна заключаться в том, чтобы этот порядок не нарушал эффективное перемещение товаров и обращение платежей.

Следует внедрять и поощрять использование оперативных систем денежных переводов, которые позволяют свести до минимума "время прохождения" платежей.

- 19.8 Страхование товаров, находящихся в международном обращении, обычно предполагает уведомление страхователя об отправке груза и его страховой стоимости и выдачу страхового свидетельства и/или страхового полиса. Договор страхования может быть заключен либо на основе грузовой партии, либо на определенный период времени на условиях "открытого полиса".
- 19.9 Обеспечиваемое страхование может изменяться в пределах от "минимального страхования" до "страхования от всех рисков". Наиболее известными примерами страхования являются оговорки о страховании грузов, объединения лондонских страховщиков. Оговорка А касается страхования "всех рисков" и оговорки В и С - более ограниченного страхования.
- 19.10 По данным МТП, в 1991 году продавцы или покупатели в более чем 40 странах могли принуждаться к заключению страхового договора в своей собственной стране в целях сведения до минимума расходов в иностранной валюте и/или поддержки внутренней системы страхования.
- 19.11 Страховые документы должны включаться в национальные согласованные системы.
- 19.12 Поскольку морское страхование является весьма сложным делом, участники торговых операций должны обращаться за помощью к профессиональным консультантам, с тем чтобы обеспечить надлежащее страховое покрытие своих товаров по умеренным ценам.

Руководящий принцип:

Порядок страхования груза следует упростить. Там, где это возможно, следует использовать концепцию "открытого полиса". Страховые свидетельства и полисы (когда они выдаются на отдельные грузовые партии) и страховые объявления на условиях "открытого полиса" должны являться частью национальной унифицированной системы документации.

20. УСЛУГИ В ОБЛАСТИ СВЯЗИ

- 20.1 В настоящее время имеется широкий набор средств связи, включая обычную почтовую службу, воздушную почтово-посылочную службу, курьерскую связь, телесвязь, факсимильную связь и телексную связь.

20.2 Услуги сетей обработки данных с добавленной стоимостью (СДС) на базе ЭОД предоставляются частными сетями связи. К другим вариантам относятся специализированные системы телесвязи (идеальный случай, если необходимо обработать большие объемы ЭОД с одним торговым партнером) и частные сети.

20.3 СДС обеспечивают:

- электронную почтовую службу, работающую по принципу хранения и передачи данных (случай ЭОД и электронной почты)
- услуги в области защиты данных и проверки
- поддержку основных протоколов связи
- круглосуточное обслуживание
- группы пользователей ЭОД
- национальный и международный охват

20.4 Учитывая количество участников международной торговли и ее международный характер, участники будут, несомненно, пользоваться различными СДС. В целях обеспечения полной коммерческой связи с клиентами и поставщиками пользователям СДС нужна будет взаимная связь друг с другом. Они будут требовать, чтобы поставщики услуг обеспечивали требуемый уровень защиты данных и возможность их проверки по всей цепочке передачи.

Руководящий принцип:

СДС должны иметь возможность подключаться друг к другу, с тем чтобы участники торговых операций могли связаться со всеми своими клиентами/поставщиками. В целях удовлетворения коммерческих потребностей следует обеспечивать соответствующие уровни защиты данных и возможность их проверки по всей цепочке передачи.

Добавление 1

Национальная унифицированная серия внешнеторговых документов

Введение

Настоящее добавление имеет целью разъяснить преимущества использования унифицированных систем подготовки экспортных документов. Унифицированные формы представляют собой своего рода серию форм, разработанных таким образом, что элементы данных, общие для всех форм, расположены друг относительно друга в одном и том же месте в каждой системе.

Под унифицированными системами понимаются национальные серии коммерческих, транспортных, финансовых и официальных экспортных документов, разработанных таким образом, чтобы их можно было составить на основании единого базового документа. В основе этой системы лежит формуляр-образец ООН для внешнеторговых документов.

Принципы работы системы

Индивидуальные группы форм могут быть подготовлены на печатном устройстве в один прием по методу НСР (без использования копирки). В этой связи перед отправкой груза требуется проверить лишь один отпечатанный вариант. Весь набор документов может быть подготовлен с помощью базового документа (в котором конкретно указывается позиция каждого отдельного элемента данных на каждой унифицированной форме). В каждый базовый документ можно в дополнение внести по каждой грузовой партии - и тщательно проверить - столько информации, сколько необходимо. См. пример Соединенного Королевства в приложении 1.

Затем эта информация и формы могут быть подготовлены механическим способом с использованием фотокопировальной машины и трафаретов или массива компьютерных данных с выходом на лазерный принтер в виде сообщения ЭОД. Большое преимущество этого метода заключается в том, что во всех системах от простого бланка, содержащего несколько рубрик, до сложных лазерных и электронных распечаток используются одни и те же стандартные составляющие или элементы данных. В этой связи данная система может использоваться малыми и крупными торговыми организациями в индивидуальном режиме работы или подключаться к их внутренним сетям обработки заказов, контроля за состоянием товарно-материальных запасов и бухгалтерского учета.

В случае использования системы трафаретов каждый трафарет представляет собой конкретный экспортный документ, который может быть подготовлен с его помощью. Он выполнен в виде прозрачного пластикового конверта с нанесенным на него печатным способом пакетом отдельного экспортного документа с непрозрачными маскировочными элементами белого цвета в соответствующих местах.

Заполненный базовый документ вставляется в трафарет. Теперь с помощью обычной копировальной машины можно получить полный документ. Используя различные трафареты, экспортер может подготовить все нужные ему экспортные бланки. Список документов, используемых в системе Великобритании, содержится в приложении 2.

Еще один метод заключается в использовании соответствующей компьютерной программы для обработки информации, связанной с отправкой груза на экспорт. В этом случае документы могут распечатываться на непрерывной бумажной ленте, на отдельных листах или блоках листов или с помощью соответствующего лазерного принтера. В идеальном случае такие программы обеспечивают связь с другими прикладными программами, обеспечивающую обмен данными о грузе. Кроме того, необходимо, чтобы данные можно было использовать в виде выходных сигналов, поступающих на вход модуля ЭОД, позволяющего получить стандартное сообщение ООН/ЭДИФАКТ.

Преимущества унифицированной системы

Основные преимущества заключаются в:

- сокращения расходов
- повышения точности
- повышения эффективности

Проведенный в Соединенном Королевстве анализ расходов показывает, что использование системы трафаретов позволяет участникам торговых операций сэкономить около 50% средств, необходимых на подготовку документов (экономия порядка 40 фунтов стерлингов на грузовую партию). Небезынтересно отметить, что у более мелких фирм (до 200 служащих) экономия больше, чем у более крупных фирм. Компьютерные системы позволяют сократить расходы еще больше.

Унифицированная система позволяет снизить число ошибок, поскольку готовится только один документ, причем за один прием, и отпадает необходимость в проверке многих форм. Более высокая точность означает, что во всех документах содержатся одинаковые данные о грузе, что в большей степени устраняет неясность и позволяет сократить задержки.

Повышение эффективности обеспечивается за счет того, что такие системы экономят время, позволяют упростить подготовку персонала и дают возможность подготовить качественные документы, соответствующие согласованным международным принципам.

• СИТПРО, 1992 год

БАЗОВЫЙ ДОКУМЕНТ

Приложение 1

Экспортёр НДС №		Фактура №		Справочный номер таможи/статус		
		Фактура (дата)	Заказ перевоз. №	Справочный номер экспортёра		
		Справочный номер покупателя		Справочный номер грузоотправителя		
Грузополучатель НДС №		Покупатель НДС №				
Грузоотправитель НДС №		Страна отправки	Перевозчик	Код страны назначения		
		Страна происхождения		Страна конечного назначения		
Другие транспортные данные С.К.		Условия поставки и платежей				
№ и дата рейса судна/самолета	Порт/аэропорт загрузки					
Порт/аэропорт разгрузки	Место доставки	Страховая стоимость		Отметка EUR 1 или серт. о происхождении		
Отгрузочная маркировка: номер контейнера		Количество и род грузовых мест: описание товара	Товар. №	Код товара		
				Количество 2	Вес брутто (кг)	Объем (м ³)
				Процедура	Вес нетто (кг)	Стоимость (ф.ст.)
		Краткая декларация/предыдущий документ				
		Код товара				
				Количество 2	Вес брутто (кг)	Объем (м ³)
				Процедура	Вес нетто (кг)	Стоимость (ф.ст.)
		Краткая декларация/предыдущий документ				
		Код товара				
				Количество 2	Вес брутто (кг)	Объем (м ³)
				Процедура	Вес нетто (кг)	Стоимость (ф.ст.)
		Краткая декларация/предыдущий документ				
		Код товара				
Данные о складе		СВОБОДНОЕ ПОЛЕ			Всего по фактуре (валюта государства)	
					Общий вес брутто (кг)	Общий объем (м ³)
		Фрахт подлежит уплате в		Название компании и номер телефона подписавшего		
		Число копий: Оригиналов Копий		Фамилия подписавшего		
				Место и дата		
				Подпись		

Указать соответствующие правила: МПОГ, ДОПОГ, МАГА, МСХ или С.К. и уточнить правильное отправительское наименование, класс опасности, номер ООН, температура хранения в градусах Цельсия

ML
2131

U
N
I
C

УНИФИЦИРОВАННАЯ СИСТЕМА ДОКУМЕНТАЦИИ СОЕДИНЕННОГО КОРОЛЕВСТВА

3. ДОКУМЕНТЫ

ПОРЯДОК И УСЛОВИЯ ИХ ЗАПОЛНЕНИЯ

Перечень документов

Название документа	Автор разработки	Унификация	Обычная бумага или бланк	Номер страницы
Базовый документ	СИТПРО	Униф.	Обычная	37
Предварительная фактура	СИТПРО	Униф.	Обычная	39
Счет-фактура V5	СИТПРО	Униф.	Обычная	41
Счет-фактура V5 (полный вариант)	-	Униф.	Обычная	42
Счет-фактура V5 (продолжение)	СИТПРО	Униф.	Обычная	43
Счет-фактура V5L	СИТПРО	Униф.	Обычная	45
Счет-фактура грузоотправителя	СИТПРО	Рек.	Обычная	47
Общий счет-фактура и свидетельство о стоимости и происхождении	Текст: Нац. пр-во	Рек.	Обычная*	49
Заверенная фактура Замбии	Пр-во Замбии	Униф.	Обычная	51
Кредитовое авизо	СИТПРО	Униф.	Обычная	53
Извещение о сумме расходов	СИТПРО	Рек.	Обычная	55
Заказ на выполнение	СИТПРО	Униф.	Обычная	57
Извещение о получении заказа	СИТПРО	Униф.	Обычная	59
Упаковочный лист V5	СИТПРО	Униф.	Обычная	61
Упаковочный лист (продолжение)	СИТПРО	Олиг.	Обычная	63
Упаковочный лист V5L	СИТПРО	Униф.	Обычная	65
Распоряжение на инкассо/поставку	СИТПРО	Униф.	Обычная	67
Инструкции по отправке экспортных грузов (ECSI)	СИТПРО	Униф.	Обычная	69
Инструкции по отправке экспортных грузов (продолжение)	СИТПРО	Униф.	Обычная	71
Стандартный ордер на погрузку	СИТПРО	Униф.	Бланк*	73
Стандартный ордер на погрузку (полный вариант)	-	-	-	74
Накладная на опасные грузы	СИТПРО	Униф.	Бланк*	75
Заказ на перевозку опасных грузов с колесной перегрузкой	СИТПРО	Униф.	Бланк*	77
Грузовая декларация на опасные грузы ИАТА	ИАТА	Униф.	Бланк*	79
Инструкции по погрузке и дополнительный лист	СИТПРО	Униф.	Обычная	81
Свидетельство об отгрузке	СИТПРО	Униф.	Обычная	83
Уведомление об отправке	СИТПРО	Униф.	Обычная	85
Внутренний коносамент	СИТПРО	Униф.	Обычная	87
Накладная на комбинированную перевозку ПиО	ПиО/МПС	Униф.	Бланк*	89
Обычная упрощенная накладная	Палата по судоходству	Униф.	Обычная	91
Необоротный морской коносамент	Палата по судоходству	Униф.	Обычная	93

Унификация :

- Униф. - Унифицированный вариант СИТПРО без изменений
- Доп. - Допускаемая к использованию форма СИТПРО вместо обычной формы.
- Рек. - Форма, рекомендуемая СИТПРО
- Обычная - Может быть выполнено с помощью копировальной машины или лазерного принтера на обычной бумаге с одной стороны
- Бланк - Необходимо использовать канцелярский бланк

* Применяются специальные условия (см. раздел 3).

** Воспроизведено с разрешения Управления по изданию официальных документов.

Перечень документов

Название документа	Автор разработки	Унификация	Обычная бумага или бланк	Номер страницы
Внутренняя накладная на авиагруз	ИАТА	Униф.	Обычная	95
Транспортная накладная ФИАТА	ФИАТА	Униф.	Бланк	97
Свидетельство грузоотправителя о получении ФИАТА	ФИАТА	Униф.	Бланк	99
Накладная ВА на авиагруз	ВА	Рек.	Бланк	101
Железнодорожный коносамент МГК	Перевозчик	Рек.	Бланк	103
Автомобильная накладная КДПГ	СИТПРО/ФТА/РХА	Униф.	Обычная	105
Свидетельство о происхождения А-ВСС DA 59 (Южная Африка)	А-ВСС Пр-во Южной Африки	Униф. Доп.	Бланк Обычная	107 109
Свидетельство о происхождении ЕС	ЕС	Униф.	Бланк	111
Свидетельство о перемещении EUR 1	ЕС	Униф.	Бланк*	113
Свидетельство о перемещении ATR 1	С.К.	Униф.	Бланк*	115
C88-SAD	ЕС/С.К.	Униф.	Обычная**	117
C88-SAD (полный вариант)	-	-	-	118
C88-SAD (продолжение)	ЕС/С.К.	Униф.	Обычная**	119
T5	ЕС/С.К.	Униф.	Бланк**	121
T5-BIS	ЕС/С.К.	Униф.	Бланк**	123
C44B	С.К.	Униф.	Бланк**	125
C88 CAP/SAD	ЕС/С.К.	Униф.	Бланк**	127
C88 CAP (продолжение)	ЕС/С.К.	Униф.	Бланк**	129
Формуляр внешнеторговой статистики ЕС INTRA	ЕС/С.К.	Униф.	Бланк**	131
Иностранный вексель и/или документы на инкассо	ВВА/СИТПРО	Доп.	Обычная	133
Дополнительный экземпляр документа на инкассо с траттой	ВВА/СИТПРО	Доп.	Обычная	135
Вексель и/или документы на инкассо в жиро-банк	ВВА/СИТПРО	Униф.	Бланк	137
Инкассо/форма А для прямой отправки в "Мидленд"	Мидленд/СИТПРО	Униф.	Обычная	139
Инкассо/форма В для прямой отправки в "Барклейз"	Барклейз/СИТПРО	Униф.	Обычная	141
Инкассо/форма С для прямой отправки в "Ллойдз"	Ллойдз/СИТПРО	Униф.	Обычная	143
Инкассо/форма D для прямой отправки в "Нэшл Уэст"	Нэшл Уэст/ СИТПРО	Униф.	Обычная	145
Форма представления аккредитива	ВВА/СИТПРО	Униф.	Обычная	147
Страховое свидетельство ("Цюрих Интернэшл")	Цюрих Инт.	Рек.	Бланк	149
Страховое свидетельство ("Ллойдз")	Ллойдз	Рек.	Бланк	151

Унификация:

- Униф. - Унифицированный вариант СИТПРО без изменений
- Доп. - Допускаемая к использованию форма СИТПРО вместо обычной формы
- Рек. - Форма, рекомендуемая СИТПРО
- Обычная - Может быть выполнено с помощью копировальной машины или лазерного принтера на обычной бумаге с одной стороны
- Бланк - Необходимо использовать канцелярский бланк

* Применяются специальные условия (см. раздел 3).

** Воспроизведено с разрешения Управления по изданию официальных документов.

Добавление 2

ЭОД - В ЧЕМ ЗАКЛЮЧАЕТСЯ ИНТЕРЕС ДЛЯ МОЕЙ ОРГАНИЗАЦИИ

Введение

Цель этого раздела - разъяснить преимущества, которые могут получить компании в случае использования системы электронного обмена данными (ЭОД) вместо бумажных документов.

Прежде чем это будет сделано и прежде чем будут разъяснены принципы работы ЭОД и описаны средства, которые вам понадобятся для использования этой системы, в разделе разъясняется роль органов по упрощению торговых процедур, таких, как СИТПРО в Соединенном Королевстве, а также общие преимущества, которые могут получить от этой работы участники торговых операций и администрации.

Упрощение торговых процедур

Цель упрощения торговых процедур - устранить барьеры на пути эффективной торговли с целью повышения конкурентоспособности и уровня обслуживания клиентов.

Основным моментом в деле упрощения торговых процедур является, в случае обращения бумажных документов, применение стандартов в области информационной технологии на базе использования компьютеров и электронных сообщений.

В условиях исключительно интенсивной глобализации системы поставок с использованием сегодняшнего огромного количества бумажных документов поставщик не может быть уверен в том, что он эффективно обслуживает своего клиента.

В чем здесь причина? В настоящее время в большинстве случаев торговля производится с использованием таких бумажных документов, как заказы на покупку, векселя, договоры о перевозке, аккредитивы и платежные поручения. Эти бумажные документы дорогостоящи и неэффективны. Общие расходы на обработку всех бумажных документов, связанных с международными перевозками товаров с момента получения заказа и до поставки товара и поступления за них платежа, составляют, по оценкам, 10% от стоимости поступивших товаров. Это - значительные расходы, которые зачастую неполностью отражаются в смете при заключении сделки. При этом существует большая вероятность изменения этих расходов, обусловленного возможными ошибками и вызванными ими задержками.

Вместе с тем упрощение различных компонентов торговых процедур, например приобретения, изготовления, материально-технического обеспечения, включая товарно-материальные запасы, и осуществления платежей, само по себе не является достаточным. Для этого необходимо, чтобы весь этот процесс представлял собой единую управляемую операцию. В этой связи цели органов по упрощению торговых процедур, таких, как СИТПРО, заключаются:

- в упрощении различных элементов торгового цикла и
- в объединении процедур обработки заказов, распределения, осуществления платежей и выполнения официальных формальностей. Это

можно сделать путем разработки стандартов в области информационной технологии, согласования более простых процедур и использования решений на базе современной технологии. Одним из таких решений является ЭОД.

Торговля с помощью электронных средств

Сейчас компании и администрации все в большей степени используют компьютеры для осуществления таких операций, как приобретение, контроль за товарно-материальными запасами, подготовка экспортной документации и т.д. Однако эти внутренние системы до сих пор производят бумажные документы, которые необходимо отправлять в следующие компании в торговой цепочке. Когда эти документы поступают в следующую компанию, содержащиеся в них данные следует снова ввести в компьютерную систему данной компании, что влечет за собой соответствующие расходы и вероятность ошибок.

В то же время использование ЭОД позволяет производить прямую передачу данных между компьютерами, используемыми во внутренних системах, в результате чего отпадает необходимость в их повторном введении в компьютер, исключается вероятность новых ошибок и обеспечиваются другие преимущества. Именно поэтому ЭОД является ключевым элементом эффективного управления системой поставок торговли и платежей.

Что такое ЭОД?

ЭОД – это электронная передача пригодных для обработки на компьютере данных о коммерческих или административных сделках с использованием согласованного стандарта на структуру данных.

Кто может успешно пользоваться этой системой?

Любой участник торговой операции, организация, занимающаяся обслуживанием, или администрация, у которых есть "производственная" необходимость в своевременном получении и отправлении точных данных в целях ускорения соответствующих коммерческих сделок.

Преимущества использования ЭОД для пользователей включают:

- повышение эффективности/снижение расходов
- точная и быстрая передача информации
- повышение уровня обслуживания клиентуры
- повышение эффективности коммерческих процедур
- повышение эффективности торговли

Прежде чем более пристально взглянуть на эти преимущества и рассмотреть некоторые примеры, следует кратко остановиться на том, какое оборудование вам необходимо для ЭОД.

Оборудование ЭОД

Для работы с прикладными программами вам прежде всего нужен компьютер, персональный компьютер, мини-ЭВМ или универсальная ЭВМ. Затем вам понадобятся стандартные сообщения, программа перевода и соответствующие виды средств связи.

Стандарты на сообщение включают два региональных стандарта: североамериканский ANSI X 12 и европейский TDI, кроме того, некоторые крупные компании используют свои собственные стандарты. Международным стандартом является ООН/ЭДИФАКТ (ЭОД Организации Объединенных Наций для управления, торговли и транспорта). Он быстро вытесняет стандарты, использовавшиеся ранее.

Деятельность по разработке стандартов ЭДИФАКТ началась в Организации Объединенных Наций в 1986 году. К марту 1993 года было разработано 52 сообщения, которые были утверждены в порядке либо окончательного, либо экспериментального применения, 111 сообщений находилось на первом этапе утверждения и еще большее количество - в стадии разработки. Они охватывают торговлю, транспорт, валютно-финансовые вопросы, страхование и таможенные вопросы (см. приложение).

Практическое использование ООН/ЭДИФАКТ на уровне регионов получило распространение в:

- Западной Европе,
- Восточной Европе,
- Северной и Южной Америке,
- Азии и бассейне Тихого океана,
- Австралии и Новой Зеландии.

Новый докладчик по африканскому региону также работает над созданием совета ЭДИФАКТ по применению ООН/ЭДИФАКТ в регионе Африки.

Задачи в области программ перевода заключаются в обеспечении:

- независимости от вида применения, средств передачи и марки компьютера,
- максимальной гибкости,
- минимального несоответствия с прикладными программами внутренней компьютерной сети.

И наконец, вам понадобятся определенные средства связи. В этом плане ЭОД может также работать с любыми средствами связи. Вы можете использовать магнитную ленту, диски, прямые связи или услуги со стороны сети обработки данных с добавленной стоимостью. Пользователи все шире обращаются к услугам сетей, которые могут также оказать другие услуги в области электронного обмена данными, такие, как электронная почта и доступ к базам данных. В условиях, когда все торговые операции осуществляются с использованием электронных средств, компания может использовать электронную почту для сообщений между отдельными лицами, ЭОД - для структурных коммерческих данных (электронные

формы) и базы данных – для работы с информационными системами на предмет поиска данных о рыночной конъюнктуре и производстве, валютных курсах, состоянии товарно-материальных запасов, потребности в материально-техническом обеспечении и т.п.

Преимущества ЭОД

Преимущества ЭОД заключаются в:

- сокращения расходов, связанных с торговлей,
- повышения уровня обслуживания клиентов,
- обеспечения возможности использования новых коммерческих стратегий.

Сокращение расходов, связанных с торговлей

- исключение необходимости повторного введения данных вручную,
- снижение вероятности ошибок,
- сокращение объема рабочего капитала,
- образование потока наличных средств.

Повышение уровня обслуживания клиентов

- обеспечение доступа к данным о товарно-материальных запасах/производстве,
- более быстрое реагирование,
- своевременная доставка,
- удовлетворение потребностей клиента.

Новые коммерческие стратегии

- доставка "точно в срок",
- изменение установленной практики
 - отсутствие фактур,
 - способы платежей,
 - представление данных.

Способы внедрения ЭОД

Ознакомьтесь с информацией об ЭОД у специализированных организаций, поставщиков услуг в области ЭОД, на конференциях, брифингах, из брошюр, книг, журналов и т.д.

Проанализируйте вашу собственную коммерческую практику; определите, кто из ваших клиентов и поставщиков товаров и услуг (например, банки, перевозчики и т.д.) могут или хотят использовать ЭОД в деловых связях с вами; определите приоритеты.

Разработайте план использования ЭОД на экспериментальной основе с одним или несколькими основными коммерческими партнерами. Определите одно-два сообщения для вашего эксперимента; разработайте план на более дальнюю перспективу с использованием дополнительных сообщений и коммерческих партнеров.

Анализируйте результаты экспериментального использования ЭОД и его дальнейшее применение и удостоверьтесь, что ваши коммерческие потребности удовлетворяются. Внедрение ЭОД состоит на 80% из организационной работы и на 20% - из технической.

Выводы

ЭОД - реальная вещь, обеспечивающая существенные преимущества.

ЭОД находит все более широкое применение (более 7 000 пользователей в Соединенном Королевстве и гораздо больше в остальных странах Европы, Северной Америки, Азии и бассейна Тихого океана, Австралии и Новой Зеландии).

Использование ЭОД радикально меняет национальную и международную коммерческую практику.

Есть универсальные стандарты ООН/ЭДИФАКТ.

При рассмотрении вопроса о затратах на ЭОД обратите внимание на три момента:

- не пытайтесь изобрести велосипед,
- не обращайтесь на потребности со стороны, которые могут возникнуть в будущем,
- используйте международные стандарты, которые являются для вас лучшей гарантией того, что вложенные вами средства дадут отдачу.
