



КОНФЕРЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ  
ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ  
ПО ТОРГОВЛЕ И РАЗВИТИЮ

Distr.  
GENERAL

TD/B/COM.3/EM.1/2  
5 March 1997

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

---

СОВЕТ ПО ТОРГОВЛЕ И РАЗВИТИЮ

Комиссия по предпринимательству, упрощению  
деловой практики и развитию

Совещание экспертов по вопросу об использовании  
информационных технологий для повышения эффективности  
механизмов транзитных перевозок

Женева, 5 мая 1997 года

Пункт 3 предварительной повестки дня

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ИНФОРМАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ ДЛЯ ПОВЫШЕНИЯ  
ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕХАНИЗМОВ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК

## Содержание

	<u>Пункты</u>
Введение . . . . .	1 - 4
<u>Глава</u>	
I. Использование информационной технологии в транзитных перевозках . . . . .	5 - 27
1. Политическая основа и общий анализ . . . . .	5 - 7
2. Проблемы транзитных перевозок . . . . .	8 - 11
3. Использование информационной технологии для содействия облегчению таможенного транзита . . . . .	12 - 24
4. Телекоммуникации . . . . .	25 - 27
II. Будущие изменения . . . . .	28 - 58
1. Информационные системы таможенного транзита . . . . .	28 - 46
2. Обмен данными между таможенными и транспортными информационными системами . . . . .	47 - 51
3. Сотрудничество государственного и частного секторов . . . . .	52 - 54
4. Развитие людских ресурсов . . . . .	55 - 58
Выводы и рекомендации . . . . .	59 - 64
<u>Приложения</u>	
I. Программа реформы, модернизации и автоматизации таможенного обслуживания (АСОТД) . . . . .	1 - 5
II. Система предварительного уведомления о передвижении грузов (АКИС) . . . . .	1 - 5

### Введение

1. На своей первой сессии в январе 1997 года Комиссия по предпринимательству, упрощению деловой практики и развитию постановила созвать совещание экспертов по "использованию информационных технологий для повышения эффективности механизмов транзитных перевозок". Она постановила также, что "вопросы упрощения транспортно-транзитных процедур должны быть рассмотрены с технической точки зрения в широком контексте торговли и развития с заострением внимания на конкретных проблемах стран, не имеющих выхода к морю, и стран, предоставляющих доступ".
2. Вопросы транзитных перевозок стали представлять интерес для большой группы стран, поскольку региональная торговля расширяется и в развивающихся странах. В этой связи необходимость совершенствования систем транзитных перевозок становится более актуальной для всех стран. Важнейшей заботой участников торговых операций является быстрое и сохранное прохождение грузов по разумной цене. Что касается таможенных служб, их в первую очередь интересует, чтобы перевозимые транзитом товары покинули страну транзита; в противном случае должны быть взысканы таможенные пошлины.
3. В последние 30 лет в различных исследованиях, докладах и других публикациях подчеркивалось большое значение эффективных систем транзитных перевозок, в первую очередь для стран, не имеющих выхода к морю, хотя и не только для них. Несмотря на достигнутый прогресс в деле облегчения транзитных перевозок, по общему признанию, необходимы дополнительные усилия на национальном и международном уровнях для устранения узких мест физического характера: недостаточной материальной базы портов и инфраструктуры железнодорожного и автомобильного транспорта, несовершенства транспортного оборудования и недостаточной развитости систем связи, а также сохраняющихся иных барьеров на пути беспрепятственной транзитной перевозки грузов.
4. На этом фоне совещание экспертов займется более конкретными проблемами информационных систем и технологий, имеющих решающее значение для повышения эффективности механизмов транзитных перевозок. Использование имеющихся возможностей для внедрения передовых технологий должно повысить надежность систем и, следовательно, возродить доверие к уже существующим механизмам транзитных перевозок и облегчить создание новых. Цель настоящего доклада заключается в том, чтобы помочь экспертам определить условия применения информационных технологий в этих целях. Имеются большие возможности для широкого и быстрого осуществления рекомендаций экспертов, поскольку программы АСОТД и АКИС проводятся более чем в 70 странах.

Глава IИСПОЛЬЗОВАНИЕ ИНФОРМАЦИОННОЙ ТЕХНОЛОГИИ  
В ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ1. Политическая основа и общий анализ

5. Работа ЮНКТАД в области транзитных перевозок основывается на практическом опыте, накопленном во всем мире. Например, ЮНКТАД принимала участие в подготовке международных конвенций, цель которых заключается в выработке всемирных правил или стандартов, таких, как Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров, 1972 года и Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах 1982 года. Однако, поскольку правительства всех стран в целом и развивающихся стран в частности зачастую не спешат с ратификацией или принятием международных конвенций, в своей работе по упрощению транзитных перевозок ЮНКТАД стремится уменьшить количество отдельных международно-правовых актов. Стратегия заключается в определении важнейших параметров транзитных перевозок и консолидации их в комплексных рамочных соглашениях по транзитным перевозкам.

6. Охват и содержание соглашений о транзитных перевозках зависят от торговых потребностей каждого региона или субрегиона, а также от желания заинтересованных стран расширять сотрудничество в области транзита. ЮНКТАД поощряет страны к расширению и углублению такого сотрудничества на базе заключения комплексных соглашений. Элементы типового рамочного соглашения по транзитным перевозкам, разработанного и внедряемого ЮНКТАД, в общих чертах показаны во вставке 1.

7. Для обеспечения оптимального использования имеющейся физической инфраструктуры и устранения нефизических барьеров, препятствующих фактическому движению товаров в направлении региональных и международных рынков и в обратную сторону, необходимы конкретные программы, использующие информационную технологию. В то же время для успешного внедрения информационной технологии в целях совершенствования транзитных перевозок и таможенных операций требуется координация политических мер и действий соседних стран – партнеров по транзитным перевозкам, а также поддержка международного торгового сообщества.

**Вставка 1: Элементы рамочного соглашения о транзитных перевозках**

- А. Свобода транзита**
  - В. Определение маршрутов транзитных перевозок**
    - 1. Определение маршрутов транзитных перевозок
    - 2. Утверждение технических стандартов маршрутов
  - С. Морские порты и пограничные объекты**
    - 1. Морские и пограничные объекты
    - 2. Другие меры, направленные на ускорение очистки перевозимых транзитом грузов
  - Д. Общие условия автомобильных перевозок**
    - 1. Унификация дорожных предписаний
    - 2. Спецификации транспортных средств
    - 3. Обязательная инспекция транспортных средств, взаимное признание водительских прав и страхование ответственности перед третьими лицами
    - 4. Унификация дорожных сборов и других финансовых обязательств
    - 5. Либерализация обслуживания автомобильных транзитных перевозок
  - Е. Общие условия железнодорожных транзитных перевозок**
  - Ф. Общие условия перевозок по внутренним водным путям**
  - Г. Информационная технология**
  - Н. Таможенный контроль**
    - 1. Таможенный режим международных транзитных перевозок
    - 2. Документация и процедуры
    - 3. Сохранность транзитных грузов
    - 4. Временный допуск транспортных средств
  - И. Заключение и исполнение договора перевозки**
    - 1. Минимальные обязательные требования к договору перевозки
    - 2. Особенности транспортной накладной
    - 3. Ответственность перевозчика и компенсация
  - Л. Особые правила перевозки опасных грузов и скоропортящихся продуктов**
  - К. Институциональные механизмы**
-

## 2. Проблемы транзита

8. Расходы на перевозку автомобильным или железнодорожным транспортом намного превышают расходы на морскую перевозку. Транспортные операторы должны обеспечить сведение к минимуму задержек при перевозках, надлежащую эксплуатацию инфраструктуры, а также интенсивное использование техники. Недостаточный контроль и высокий риск злоупотреблений вынуждают таможенные органы стран транзита требовать в качестве гарантии депозит в размере тарифа, что омертвляет капитал и повышает торговые издержки. Кроме того, могут возникать большие задержки в разблокировании гарантии после вывоза груза из страны транзита.

9. Отсутствие договоренности о пересечении грузовиками или вагонами границ стран может требовать от транспортных операторов перегрузки с одного транспортного средства на другое. Таможенные формальности также могут требовать разгрузку транзитных товаров в пограничном пункте для досмотра. Такая двойная перегрузка товаров повышает расходы и сроки транзита.

10. Результат недостаточного контроля за транспортным оборудованием и грузами в ходе транзита – большие таможенные гарантии и высокие страховые премии, невозможность заключения железнодорожными операторами соглашений об обмене подвижным составом, недоиспользование транспортного оборудования и задержки при перевозке. Несвоевременное поступление документации в порты и пограничные пункты вызывает задержки в оформлении, не позволяет продолжить перевозку и, таким образом, удлиняет сроки транзита. Задержки в обработке документации для расчета таможенных и портовых тарифов из-за обработки вручную и отсутствия необходимой информации еще более замедляют перемещение груза и увеличивают издержки. В силу всех этих проблем расходы на транзит не имеющих выхода к морю развивающихся стран весьма высоки (см. вставку 2). Использование информационных технологий дает возможность совершенствования транзитными операторами своих операций, а следовательно и снизить издержки для участников торговли.

**Вставка 2: Африканские страны, не имеющие выхода к морю, страдают от высоких расходов на транзитные перевозки**

Африканские страны, не имеющие выхода к морю, продолжают страдать от непомерно высоких транспортных расходов. При сравнении их положения с положением соседних прибрежных стран видно, что высокие транспортные расходы объясняются главным образом высокой стоимостью транзита. Масштабы этой проблемы анализируются в опубликованном ЮНКТАД Обзоре морского транспорта за 1995 год, согласно которому в 1993 году, последнем году, по которому имеются данные, глобальные транспортные расходы составляли 5,6% стоимости мировой торговли. По сравнению с этим средним показателем, в африканских странах, не имеющих выхода к морю, эта транспортная составляющая гораздо выше. Например, в Буркина-Фасо доля транспортных расходов в стоимости сиф импорта составляет 21,7%, а в Мали – 29,6%. Аналогично этому в Чаде и Руанде транспортная составляющая равняется соответственно 25,5% и 30%. Несколько лучше положение стран южной части Африки, где Замбия и Зимбабве платят за транспорт примерно 15%. Хотя эти цифры выгодно отличаются от размера транспортной составляющей в не имеющих выхода к морю странах других африканских субрегионов, они тем не менее гораздо выше, чем в прибрежных странах транзита.

Общие выводы по уровню сравнительных транспортных расходов подтверждаются данными о фактической стоимости перевозок в торговле с африканскими странами, не имеющими выхода к морю. В приводимой ниже таблице даются примеры стоимости в 1995 году сухопутных и морских перевозок экспортных грузов в контейнерах. Данные таблицы свидетельствуют о высокой стоимости транзитных перевозок внутренним транспортом по сравнению с морскими. Таким образом, повышения конкурентоспособности экспортных товаров на зарубежных рынках путем снижения стоимости перевозок следует в первую очередь добиваться за счет изменения уровня и структуры расходов на транзит.

<b>Сравнение стоимости транзитных и морских перевозок экспортных грузов в Северо-Западную Европу для отдельных африканских стран, не имеющих выхода к морю, в 1995 году</b>					
(ставки в долл. США в расчете на 20-футовый контейнер)					
	Примерные ставки сухопутных транзитных перевозок		Примерные ставки морских перевозок		Коэффициент наземной перевозки
	Вид транспорта	Ставка	Порт	Ставка	
Мали (Бамако)	Железнодорожный	800	Дакар	1 100	0,73
Центральноафриканская Республика (Банги)	Автомобильный	2 560	Дуала	1 500	1,71
Руанда (Кигали)	Автомобильный	2 500	Дар-эс-Салам	1 300	1,92
Бурунди (Бужумбура)	Автомобильный	3 100	Дар-эс-Салам	1 300	2,38
Замбия (Лусака)	Автомобильный	1 900	Дар-эс-Салам	1 300	1,46
Малави (Лилонгве)	Автомобильный	1 600	Дар-эс-Салам	1 300	1,23
Малави (Лилонгве)	Автомобильный	1 600	Дурбан	1 000	1,60
Малави (Лилонгве)	Автомобильный	1 050	Накала	1 100	0,95

Источники: ЮНКТАД, Обзор морского транспорта за 1995 год (UNCTAD/RMT(95)/1); и данные, представленные секретариатом ЮНКТАД.

11. В последние годы ныне существующие международные механизмы содействия международным транзитным грузовым перевозкам стали испытывать трудности в силу возросших масштабов злоупотреблений и контрабанды 1/. Это стало серьезной проблемой таможенного транзита. Ее решению могли бы помочь системы контроля для транспортных операторов, позволяющие отслеживать транзитные грузы, и системы, помогающие таможенным органам оперативно выявлять случаи злоупотреблений. Необходима система информирования таможенных органов о невывозе транзитных товаров в течение нескольких часов после истечения ожидаемого срока их вывоза.

3. Использование информационной технологии для содействия облегчению таможенного транзита

12. В контексте договоренностей о транзите могла бы использоваться информационная технология для оказания помощи таможенным органам в контроле за транзитом и для повышения эффективности транспортных операторов, что было бы полезно для участников торговли. Потоки информации, в основном содержащейся в бумажных документах, быстро замещаются методами телематики. Новая информационная технология может использоваться, во-первых, для компьютеризации обработки данных, осуществляемой отдельными поставщиками транзитных услуг, в том числе транспортными операторами, экспедиторами, банками, страховыми компаниями, складскими операторами, таможенными и структурами, предоставляющими рыночную информацию, и, во-вторых, для компьютеризации обмена информацией между поставщиками транзитных услуг, например, между портами и железными дорогами или национальными таможенными органами.

13. В транспортных операциях таможенного транзита компьютеризация и телекоммуникации:

- упростили бы регистрацию данных для заявителя деклараций и транспортных операторов, а также снизили бы до минимума объем оформляемых документов;
- ускорили бы поток информации и уменьшили бы процедурные препятствия для физического перемещения товаров;
- позволили бы при необходимости локализовывать грузы;

---

1/ Согласно данным Рабочей группы Европейской экономической комиссии по таможенным вопросам, связанным с транспортом, в конце 1996 года процедура арбитражного разбирательства, в котором участвовали Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ) и прежний международный страховой пул, связана с претензиями на сумму 250 млн. швейцарских франков (200 млн. долл. США) (TRANS/WP.30/168, пункт 29).

- позволили бы прослеживать таможенные действия на различных этапах транзитных перевозок и повысили бы эффективность таможенного контроля.

14. В настоящее время в ЮНКТАД предпринимаются различные инициативы, иллюстрирующие возможности и проблемы применения новой информационной технологии для совершенствования транзитных операций. Наиболее важная из них - Программа реформы, модернизации и автоматизации таможенного обслуживания (АСОТД), а также Система предварительного уведомления о передвижении грузов (АКИС) 2/.

#### **Система информации о таможенном транзите**

15. Эффективные системы обработки и передачи информации могут оказаться весьма полезными для упрощения процедур таможенного транзита. Они не заменят меры безопасности и гарантийные системы, а, скорее, будут дополнять их и повысят их эффективность, одновременно уменьшив бремя для транзитных операторов и таможенных работников. В результате сроки простоя грузовиков будут сокращены, объем бумажной документации будет сведен к минимуму, а гарантии будут разблокироваться без задержек.

16. Первая попытка изучения использования современных методов применительно к информации, сопровождающей перемещение товаров, была предпринята в середине 80-х годов в рамках Рабочей группы ЕЭК ООН по таможенным вопросам, связанным с транспортом, - вспомогательным органом Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии. В ее исследованиях рассматривалась возможность внедрения носителя данных в виде микросхемной пластмассовой карточки ("умной карточки").

17. Основная идея заключалась в замене нынешней системы бумажных книжек МДП системой, в которой в качестве средства доступа к специальной системе таможенного транзита применяются "умные карточки" 3/. Эта карточка будет играть роль миниатюрного досье, заменяющего книжку МДП, а также обеспечивающего доступ к международным услугам автомобильного транспорта, таким, как соответствующие базы данных и средство оплаты пошлин, проездной платы, платы за топливо, дорожных расходов и т.п.

---

2/ Они рассматриваются в приложениях I и II.

3/ См. "Введение специальной микросхемной карточки "смарт" для международных автомобильных перевозок грузов" (TRANS/GE.30/R.183), 6 августа 1985 года.

18. По практическим причинам, а также из-за того, что преимущества, которые могут быть получены благодаря использованию микросхемной карточки, для автомобильного таможенного транзита неочевидны, этот проект не был доведен до конца в Рабочей группе ЕЭК ООН. Теперь же развитие компьютеризованных таможенных систем и эффективных линий связи делает с точки зрения таможенного контроля его еще менее перспективным.

19. Компьютеризация может стать большим подспорьем в регулировании таможенного транзита 4/. Для таможен может оказаться полезна компьютеризованная система, нацеленная на регулирование и контроль за процедурой транзита, поскольку она может обеспечить быстрый и надежный обмен информацией. Поскольку, по определению, грузы в таможенном транзите перемещаются, система должна давать возможность контроля за ними в различных точках и охватывать различные места, в которых товары предъявляются таможене. Эта система будет эффективной, если информация немедленно передается из одного таможенного органа другому.

#### **Транзитно-транспортные информационные системы**

20. Параллельно с решением таможенных вопросов перемещения грузов необходимо также контролировать физическое перемещение грузов. Для регистрации перемещения транспортных средств и грузов во всех видах транзитных перевозок и на всех пунктах перегрузки транспортные операторы создали автоматизированные системы. Одна из таких систем – Система предварительного уведомления о передвижении грузов (АКИС) – разработана ЮНКТАД; благодаря применению имеющихся систем связи она обеспечивает информационную сеть, связывающую пункты физического перемещения грузов по различным транспортным маршрутам. Важный момент любой такой системы – наличие базы данных, содержащей транспортную информацию, которая дает зарегистрированным пользователям защищенный доступ к информации о движении любого конкретного груза.

21. Главная цель автоматизированных информационных систем логистики транспорта заключается в содействии снижению операторами транзитных перевозок своих расходов и эффективному использованию ими вложений в системы транзита путем предоставления основной информации, необходимой для выявления проблем и принятия решений по их исправлению. Можно выделить следующие общие положительные моменты такой системы:

- совершенствование информационного обеспечения контроля за деятельностью конкретных транспортных операторов;

---

4/ Следует обратить внимание на проект компьютеризации транзита Комиссии европейских сообществ, предусматривающий создание новой компьютеризованной системы транзита (НКСТ); см. рабочий документ Комиссии европейских сообществ DGXXI/2128/95 Rev.2.

- заблаговременное информирование о перемещении конкретных грузов, позволяющее планировать оптимальное использование транспортных сетей, оборудования и объектов и тем самым ускорять транзит грузов;
- наличие базы данных для рационального внутрифирменного планирования транспортных операторов;
- наличие данных о перевозках за длительный период, дополняющих при необходимости национальные и субрегиональные базы данных, а также позволяющих правительствам и учреждениям анализировать проблемы в целях проработки альтернативных вариантов инвестирования объектов транзитного транспорта.

22. Порты – это комплексы, в которых совмещаются взаимосвязанные, но при этом противоположные или конкурирующие интересы как частных, так и государственных структур: грузоотправителей и судоходных линий, стивидоров и страхователей, операторов наземного транспорта, таможен, центрального банка и государственных ведомств. Компьютеризованная система портовой информации имеет следующие преимущества:

- данные фиксируются только один раз и подтверждаются различными операторами, что позволяет избегать многократного ввода данных и связанных с этим ошибок, уменьшает объем документации и сопутствующий риск подделки и т.п.;
- на каждом этапе обработки данные дополняются и досье груза становится все более полным, обеспечивая на следующем этапе цепи более точное и полное досье;
- соответствующая информация немедленно предоставляется в распоряжение всех имеющих доступ операторов, что снижает административные задержки;
- благодаря встроенной системе электронных сообщений операторы могут связываться друг с другом непосредственно, избегая излишней пересылки физических документов и связанных с этим задержек.

23. Железные дороги, как единые структуры, создали логистические информационные системы для прослеживания движения транспортных средств и грузов по их железнодорожным сетям. Это дает надежную информацию в реальном времени, позволяющую повысить качество предлагаемых клиентам услуг и дает им возможность лучше планировать входящие транзитные потоки. Эти системы могут повысить эффективность использования имеющейся техники, а значит и прибыль. Внедрение информационных систем на железнодорожном транспорте позволяет достичь быстрой отдачи. Так, внедрение АКИС на некоторых африканских железных дорогах позволило повысить пропускную способность на 30–67%, а использование мощностей на – 20–50%.

Достижение такого же роста путем капитальных вложений обошлось бы гораздо дороже разработки и внедрения информационных систем управления. Благодаря системам слежения за грузами, позволяющим своевременно устанавливать местонахождение груза и повышать качество услуг в целом, возрастает надежность перевозок с точки зрения грузоотправителей. Кроме того, системы отслеживания позволяют наладить более четкую работу транспорта на границах и оптимизировать обмен подвижным составом между национальными сетями, участвующими в транзитных операциях. Еще один важный момент – упрощение аренды вагонов и ее оплаты.

24. Значительная часть транзитных грузов обычно перевозится автомобильным транспортом. Для информационных систем это создает особые проблемы в силу характера автотранспортной отрасли в большинстве развивающихся стран. Система контроля за дислокацией на автомобильном транспорте должна иметь по меньшей мере три подсистемы – ввод данных автомобильных накладных, обеспечивающий централизованную регистрацию автомобильных накладных, центральная база данных о коммерческих транспортных средствах и статистика автомобильного транспорта на основе данных автомобильных накладных. Кроме того, для целей транзита модуль прохождения границ мог бы обеспечить контроль за автомобильным транспортом в основных пограничных пунктах. Однако отслеживать грузы, перевозимые автотранспортом, гораздо сложнее, чем на других видах транспорта, из-за наличия многочисленных автотранспортных предприятий различных масштабов, использующих разные маршруты, что обуславливает более низкую разрешающую способность системы отслеживания грузов в автомобильном сообщении.

#### 4. Телекоммуникации

25. В 80-х годах крупные многонациональные компании стали быстро внедрять новые телекоммуникационные технологии для повышения своей конкурентоспособности в плане издержек, инноваций и оказания новых услуг. В тот период эти технологии не были доступны во всех странах и нельзя было наметать общих транзитных решений с использованием информационных технологий. Сегодня спутниковые каналы обеспечивают глобальный охват, а расходы быстро снижаются. Такая новая ситуация явно открывает возможности развития на основе все большей интеграции менее крупных предприятий в это вновь формирующееся глобальное информационное общество (ГИО).

26. Большинство многонациональных и крупных региональных организаций внедряют электронный обмен данными (ЭОД) и вскоре будут требовать его использования в обычной коммерческой практике от всех контрагентов. Есть еще одна веская причина использования ЭОД в международных масштабах. В международной торговле, помимо покупателя и продавца, обычно участвуют перевозчики, экспедиторы, брокеры, банки, страховщики, таможня и другие государственные ведомства. Данные, вводимые иницилирующей стороной, обычно нужны всем другим таким сторонам. ЭОД с применением стандартных сообщений ЭДИФАКТ ООН позволяет всем партнерам обмениваться такими первоначальными данными без их ручного копирования или ввода, что снижает затраты времени и число ошибок.

27. Успешное применение информационной технологии для транзитных перевозок в огромной степени зависит от надежности систем связи. Применительно к развивающимся странам, не располагающим адекватной инфраструктурой связи, использование спутниковой связи могло бы рассматриваться как возможное решение их проблем в этой области. Вес и цена спутниковых телефонов, использующих спутниковые каналы ИНМАРСАТ, значительно уменьшились после появления этих телефонов в 1982 году. Сегодня самые легкие из них весят меньше пяти килограммов. Глобальный телефонный доступ, обеспечивающий каждому возможности голосовой связи, передачи данных и факсимильных сообщений из любого места в любую точку мира, стал реальностью благодаря простым в использовании и дешевых услуг 5/.

---

5/ Для абонентов с ежемесячной продолжительностью переговоров свыше 200 минут ежемесячная абонентная плата составляет 100 долл. США, а каждая минута стоит 2,40 долл. США, "World Ports", специальный выпуск *Baltic Magazine*, February 1997, p. 86.

## Глава II

### БУДУЩИЕ ИЗМЕНЕНИЯ

#### 1. Информационные системы таможенного транзита

28. В случае необходимости, компьютеризация таможен создаст основу для выработки более эффективных соглашений о таможенном транзите. Информационная технология может использоваться для пресечения злоупотреблений и контрабанды. Следует установить приоритет развития системы обмена информацией между таможенной места ввоза и центральным аппаратом, а затем в таможенную места вывоза и из нее, что позволило бы повысить эффективность транзита б/. Для этого нужен единый центр, который мог бы называться центром транзитной очистки (ЦТО). ЦТО получал бы и передавал соответствующим таможенным всю информацию, касающуюся транзитного перемещения грузов и транспортных средств, и занимался бы завершением транзитных операций (разблокирование глобальных гарантий, контакты с системами внешнего контроля за растаможиванием, процедуры ответа на запросы и т.п.). ЦТО также сносился бы с другими таможенными ведомствами.

#### **Информация, необходимая для транзитной операции**

29. Конвенция Киото (примечание 1 к пункту 12 приложения Е.1) указывает те позиции, по которым податель декларации обычно должен предоставлять информацию. Эти элементы данных перечислены во вставке 3. Для разработки правоприменительного модуля таможенной могли бы использовать дополнительные элементы, касающиеся водителя, перевозчика или средств перевозки.

---

б/ В соответствии с конвенцией Киото и конвенцией МДП "таможня места отправления" означает любую таможню, где начинается перевозка в режиме таможенного транзита; "таможня места назначения" означает любую таможню, в которой завершается перевозка в режиме таможенного транзита; "промежуточная таможня" означает любую таможню, через которую в ходе операций таможенного транзита груз ввозится (таможня места ввоза) или вывозится (таможня места вывоза).

---

**Вставка 3: Возможные элементы данных сообщений о таможенном транзите**

Компьютеризованная процедура таможенного транзита потребует обмена информацией между различными таможнями. Первая часть перечня ниже касается элементов данных, указанных в примечании 1 к пункту 12 приложения Е.1 Конвенции Киото, а вторая часть касается дополнительных необходимых элементов.

Наименование и адрес грузоотправителя  
Наименование и адрес декларанта  
Вид транспорта  
Указание транспортного средства  
Наложенные пломбы и т.п.  
Место погрузки  
Таможня места назначения  
Транспортная единица (вид, идентификационный номер)  
Маркировка, числовые обозначения, количество и вид упаковок  
Описание товара a/  
Вес брутто каждой партии в килограммах  
Перечень прилагаемых документов b/  
  
Номер грузовой декларации  
Дата представления грузовой декларации  
Дата получения грузовой декларации  
Вид транзита  
Маршрут  
Таможня места ввоза  
Таможня места вывоза  
Страна первого назначения  
Крайний срок  
Стоимость c/  
Гарантия d/

---

a/ Должно быть принято решение относительно сохраняемой степени детализации описания и кода товара, т.е. четырехразрядного или шестиразрядного уровня. Поскольку в большинстве случаев эти данные фиксируются по транспортным документам лишь с общим описанием, целесообразна четырехразрядная детализация.

b/ Мог бы быть заменен ссылкой на книжку МДП или другой документ международного транзита.

c/ В принципе, объявленная стоимость не имеет отношения к транзитной операции, однако некоторые страны требуют указывать ее, например для начисления пошлин и налогов, которые могут устанавливаться в отношении данного груза, а также суммы соответствующего обеспечения. При необходимости может использоваться задекларированная стоимость всей партии.

d/ Подробные сведения об обеспечении в виде денежной суммы, или закладной, или письменной гарантии, обеспечивающей выполнение обязательства, например о транзитной процедуре.

---

### **Виды и назначение сообщений о транзите**

30. Система должна обеспечивать передачу информационных сообщений между различными местами, связанными с транзитной операцией, а также другими системами, такими, как компьютеризованная система другой таможни, система отслеживания грузов и т.п. Поток информационных сообщений демонстрируется на диаграмме 1. Они нужны для следующих целей:

**ЗСТ - заблаговременное сообщение о транзите** - позволяет передавать таможенным обобщенные данные о транзите для целей начала регистрации и обработки данных о таможенном транзите.

**СТП - сообщение о транзитном перемещении** - позволяет передавать детальные данные о транзите из таможни места ввоза в ЦТО для уведомления о начале таможенной перевозки. ЦТО регистрирует СТП и пересылает его таможене места вывоза/назначения по соответствующей транзитной операции.

**КТП - корректирующее сообщение о транзитном перемещении** - позволяет корректировать СТП, например в случаях необходимости изменения в ходе транзита существенных элементов СТП (например, таможни места вывоза, установленных сроков перевозки).

**КСТ - контрольное сообщение о транзите** - позволяет передавать данные от таможни места вывоза/назначения ЦТО для регистрации надлежащего завершения таможенного транзита.

**УПТ - уведомление о прибытии транзитного груза** - позволяет передавать данные из таможни места вывоза/назначения ЦТО для регистрации прибытия транзитного груза и сообщения о необходимости дополнительного контроля до разблокирования гарантии.

**СТЗ - сообщение о транзитном запросе** - позволяет передавать данные из ЦТО в таможню места вывоза/назначения, когда СТК или УПТ не было получено по истечении разрешенного срока транзитной перевозки. Оно требует направления ответа или начала необходимой проверки.

**ООТ - отрицательный ответ по транзиту** - позволяет передавать данные из таможни места вывоза/назначения или из системы отслеживания в ЦТО в ответ на СТЗ для сообщения о том, что местонахождение груза не могло быть установлено таможней места вывоза/назначения или системой отслеживания грузов.

**ИОМ - информационное сообщение о таможенном оформлении книжки МДП** - позволяет передавать из ЦПО в гарантийный орган данные, касающиеся таможенного оформления транзитных документов, таких, как книжки МДП.

## **Оформление в таможене места отправления/ввоза**

### **Ввод данных**

31. Информация, касающаяся транзитной операции, может поступать в таможену места ввоза из следующих источников: а) таможенные сообщения, направленные другим пользователем таможенной системы заблаговременных сообщений о транзите (ЗСТ); б) заблаговременная информация, поступившая из системы отслеживания на основании ЗСТ; в) ПСТ (прямое сообщение участника торговли) от оператора/декларанта в отношении документа международного транзита (например, книжки МДП) или национальной транзитной декларации; г) данные о транзите, введенные таможей на основании документа международного транзита (например, книжки МДП) или национальной транзитной декларации.

### **Подтверждение данных**

32. Система предусматривает контроль ввода данных и при необходимости назначает физический досмотр груза как в таможенных местах отправления, так и в таможенных местах назначения. Это делается автоматически с применением системы выборки (случайный выбор и критерии анализа рисков).

### **Подтверждение гарантии**

33. Гарантия обеспечивается в рамках международной системы гарантий (например, книжки МДП) в соответствии с двусторонними или многосторонними соглашениями или национальными регламентациями. Должна быть установлена форма и сумма гарантии, зависящая от характера груза (например, облагается ли он высокой пошлиной, или нет) и статуса оператора/декларанта (например, денежный депозит для разовой операции или общая гарантия, охватывающая все операции за данный период времени). Система обеспечивает контроль за тем, чтобы форма и сумма гарантии были надлежащими для данной транзитной операции. В случае общей гарантии она призвана обеспечить ее достаточность.

### **Подтверждение транзитной декларации**

34. Информация о транзите, полученная благодаря ЗСТ от таможенной системы соседней страны или от национальной системы отслеживания, неполна, поскольку некоторые сведения становятся известны лишь по прибытии груза в таможену места ввоза. Поэтому ЗСТ должно быть дополнено декларантом/транспортным оператором или таможей. Если имеется вся необходимая информация, система подтверждает транзитную декларацию и присваивает операции номер, который будет обозначать ее для всех последующих целей.

#### Печатание транзитного документа

35. Когда не имеется документа международного транзита (например, книжки МДП), охватывающего данную операцию, с помощью системы на данный груз печатается сопроводительный транзитный документ. В таком документе может содержаться полная информация, как вариант он может быть простой заверенной распечаткой, указывающей лишь справочный номер и основные данные. При использовании книжки МДП или других документов международного транзита в графе "для служебных помет" ваучера, используемого соответствующей страной, указывается номер операции.

#### Оформление манифеста

36. Позиция или позиции накладной, соответствующие транзитному грузу, списывается или списываются с транзитной декларации.

#### Физический досмотр: меры обеспечения сохранности

37. По усмотрению таможи может производиться физический досмотр груза, и в этом случае принимаются меры обеспечения его сохранности (например, опломбирование). В транзитном документе указываются результаты досмотра и принятые меры обеспечения сохранности (например, число и расположение пломб).

#### Заблаговременное сообщение о транзите

38. Если транзитная операция производится в двух соседних странах, ЦТО страны А может направлять ЗСТ ЦТО в стране В.

#### Сообщение о транзитном перемещении

39. Сообщение о транзитном перемещении (СТП) отправляется ЦТО, который регистрирует его и пересылает его таможене места вывоза/назначения. Если установлен крайний срок завершения транзита, исходя из этого ведется отсчет времени (при этом может быть добавлен надлежащий льготный период). При этом имеются в виду те случаи, когда ЦТО не получает в установленный срок плюс льготный период уведомления о прибытии транзитного груза (УПГ) или контрольного сообщения о транзите (КСТ) от таможи места вывоза или назначения с указанием завершения транзитной операции. В таких случаях автоматически начинается процедура проверки.

#### Промежуточные формальности

40. Промежуточные формальности будут ограничиваться экстренными случаями, например, когда дорожные или погодные условия делают невозможным следование установленному маршруту или соблюдение установленных сроков, в случае поломки транспортного средства или дорожно-транспортного происшествия или в случае выявления полицией или таможней

нарушения правил транзита. В любых таких случаях компетентный орган (полиция или таможня) информирует таможенное место ввоза (например, по телефону с указанием справочного номера операции, фигурирующего на транзитном документе).

41. Таможенное место ввоза отправляет ЦТО корректирующее сообщение о транзитном перемещении (КТП), сообщая ему, например, новые сроки; в свою очередь ЦТО вносит изменения в данные об операции и передает это сообщение таможенному месту вывоза/назначения. Та же процедура применяется в тех случаях, когда по тем или иным причинам необходимо изменить маршрут и направить транзитный груз в таможенное место вывоза/назначения, чем то, которое было первоначально указано.

42. Транспортный оператор должен запросить разрешение таможенного места ввоза, которая пошлет КТП в ЦТО. ЦТО перешлет это сообщение первоначальному таможенному месту вывоза/назначения для завершения процедуры, в том что касается этой таможни, и направит (СТП) таможенному новому месту вывоза/назначения для начала процедур контроля. Новое СТП будет иметь тот же справочный номер операции, что и первоначальное сообщение.

#### Оформление в таможенном месте вывоза/назначения

43. По получении СТП может быть проведена обычная процедура предварительного анализа риска для определения грузов, которые могли бы быть назначены к физическому досмотру. По прибытии транзитного груза таможенное место вывоза/назначения выводит соответствующую информацию СТП, занося справочный номер транзитного документа или книжки МДП.

44. При необходимости проводится физический досмотр и проверка пломб. Если транзитная операция завершена без нареканий со стороны таможни, ЦТО направляется КСТ. Если таможенное место не удовлетворено результатами проверки и требует дополнительного расследования, ЦТО направляется ЦПТ, в котором указывается, что груз прибыл, но гарантия не может быть разблокирована до завершения процедуры контроля. Если гарантии декларанта/транспортного оператора не выполнены надлежащим образом, таможенное место представляет претензию местному гаранту или гарантийному объединению.

45. Если гарантия предоставлена в виде денежного депозита, а транзитная процедура завершена без нареканий, таможенное место вывоза/назначения возвращает депозит декларанту/транспортному оператору. Факт возврата упоминается в КСТ. В противном случае таможенное место вывоза/назначения указывает в КСТ, что депозит не был возмещен и должен быть возвращен таможенному месту ввоза. В случае операции МДП таможенное место вывоза/назначения осуществляет обычную процедуру оформления "вручную". Если перевозка МДП завершена без нареканий со стороны таможни, производится таможенное оформление книжки МДП, о чем должно быть соответствующим образом уведомлено гарантийное объединение. Для этого в КСТ будет указываться произведенное таможенное оформление книжки МДП. На основании этого ЦТО отправит соответствующей международной организации информационное сообщение о таможенном оформлении книжки МДП (ЦОМ).

**РИС. 1: Потоки информации о таможенном транзите**

**ТАМОЖЕННАЯ  
СИСТЕМА**

**СИСТЕМА  
СЛЕЖЕНИЯ**

**ИТД**

**ФИКСАЦИЯ  
ДАННЫХ**

**ЗСТ**

**ТАМОЖНЯ МЕСТА  
ВЫВОЗА/ВВОЗА**

**ДОКУМЕНТ  
ТРАНЗИТА**

**СТП**

**КТП**

**ГАРАНТИЙНАЯ  
СИСТЕМА**

**ИОМ**

**ЦЕНТР ТРАНЗИТНОЙ ОЧИСТКИ**

**СТЗ**

**ЗСТ**

**ООТ**

**СИСТЕМА  
СЛЕЖЕНИЯ**

**СТП**

**КТП**

**СТЗ**

**КСТ**

**ООТ**

**УПТ**

**ТАМОЖНЯ МЕСТА ВЫВОЗА/НАЗНАЧЕНИЯ СИСТЕМА**

## Процедура ответа на запросы

46. Ответы на запросы и осуществление последующих процедур в отношении транзитных операций являются функцией ЦТО. При неполучении ЦТО КСТ или ЦПТ по истечении установленного срока перевозки таможен места вывоза/назначения автоматически направляется сообщение о транзитном запросе (СТЗ). Таможня места вывоза/назначения проводит необходимую проверку. В ответ на СТЗ оно направляет либо КСТ, либо сообщение о том, что местонахождение данного груза не установлено, сообщение с отрицательным ответом по транзиту (ООТ). Получив ООТ, ЦТО направит СТЗ местной системе отслеживания грузов. Эта система даст информацию о последнем известном месте нахождения груза или сообщит, был ли фактически зарегистрирован его вывоз. Ответ системы отслеживания будет направлен в виде ЗСТ, однако, если местонахождение груза не установлено, будет направлено сообщение ООТ.

## 2. Обмен данными между таможенными и транспортными информационными системами

47. Таможенные и транспортные информационные системы обычно создаются независимо друг от друга, ввиду различий в требованиях таможенных органов и транспортных операторов. Однако в случае транзитных перевозок таможня и транспортные операторы действуют сообща, что требует обмена данными.

48. В этой связи особое значение имеет наличие портовых информационных систем. Для ввода соответствующих данных для таможенного транзита в подсистему таможенных манифестов могут использоваться подсистемы манифестов и проходных пунктов. Они также могли бы использоваться для проверки того, что транзитные грузы фактически покинули территорию страны. Это может делаться автоматически для каждой транзитной операции, подтверждая фактический вывоз. При несовместимости таможенных и транспортных информационных систем, вероятно, было бы более реалистичным ограничить связь теми случаями, когда таможенная система будет направлять запросы о состоянии транзитных грузов, оформление которых не было своевременно завершено в этой системе, с тем чтобы выяснить, были ли они фактически вывезены из страны.

49. Обращение к железнодорожной информационной системе возможно для установления местонахождения транзитного груза, не прибывшего в установленные сроки в таможенную места вывоза или внутреннюю таможню для завершения транзитной операции. База данных железнодорожного транспорта будет содержать информацию о последнем известном месте нахождения соответствующих грузов или железнодорожных транспортных средств, а также полную информацию о перевозке каждой партии груза.

50. Информационная система транспортного оператора будет таким образом функционировать как один из каналов доступа к таможенной информационной системе, в случае транзитных операций, начатых или законченных в порту, и в качестве процедуры проверки по запросам в случаях, когда таможенный транзит не был завершён, как

предписано. Такой взаимодополняемости обеих систем способствовало бы то, если бы они разрабатывались для работы с сообщениями в формате ЭДИФАКТ ООН применительно к судовым грузовым манифестам.

51. В силу самого характера автомобильных перевозок отслеживание следующих автомобильным транспортом грузов – не простая задача. Помимо установления обязательных для дорожных транспортных средств маршрутов, это требовало бы создания пунктов сбора данных (например, в пунктах оплаты за проезд или полицейских пропускных пунктах, или оборудования специальных пунктов на магистралях) с использованием устанавливаемых на транспортных средствах ответчиков или устройств, позволяющих регистрировать прохождение транспортного средства, устройств, считывающих микросхемные карточки, или дистанционного зондирования со спутников и геопозиционных систем. Расходы на такие средства контроля могут оказаться неоправданными с точки зрения его цели. Реалистичный подход заключался бы в создании стимулов для использования систем слежения перевозчиками. Так, только те компании, которые имеют необходимые устройства слежения, получили бы право на упрощенные процедуры таможенного контроля, например освобождение от внесения таможенного залога.

### 3. Сотрудничество государственного и частного сектора

52. Сотрудничество между частным и государственным сектором в области транзитных перевозок имеет первостепенное значение для успеха программ транзитных перевозок, включая внедрение информационных технологий. Даже в тех многочисленных случаях, когда государство сворачивает свою деятельность в области коммерческих перевозок, оно все же сохраняет за собой ключевую роль в финансировании физической инфраструктуры транспорта, эксплуатации такой инфраструктуры, а также в выработке и обеспечении соблюдения законов и регламентации. В свою очередь частный сектор, будучи главным поставщиком транспортных услуг, обладает реальной информацией об узких местах и препятствиях, возникающих в практической деятельности, и поэтому имеет все возможности для того, чтобы предложить практически осуществимые решения, призванные улучшить системы транзита. Частный сектор крайне заинтересован в обеспечении того, чтобы меры облегчения транзитных перевозок и использования информационных технологий дали должную отдачу, поскольку он прямо заинтересован в успехе мер, призванных увязать межгосударственные предписания и упростить административные и таможенные процедуры. Участие частного сектора в разработке политики не только будет способствовать принятию необходимых мер, но и обеспечит его содействие осуществлению новых мер.

53. Для того чтобы консультации между государственным и частным сектором были эффективными, они должны быть регулярными и организационно оформленными в виде комитетов содействия. В работе таких комитетов участвуют представители всех государственных и частных структур, занимающихся содействием международной торговле и транспорту в данной стране: государственные ведомства, перевозчики и их клиенты. Сотрудничество между государственным и частным сектором должно выходить за рамки разработки политики и внедрения новых систем. Должны быть созданы формы

обеспечения устойчивости технических и инвестиционных программ. Частный сектор мог бы предпринять некоторые инициативы для обеспечения того, чтобы деятельность и инвестиции в конкретных транзитных коридорах отвечали в своей совокупности потребностям пользователей и финансировались и обслуживались на местном уровне.

54. Важным примером подобной инициативы является создание "Группы бейрского коридора" ("ГБК"). "ГБК" – это компания с ограниченной ответственностью, созданная в 1986 году 240 акционерами региона юга Африки (в основном зимбабвийскими компаниями) для того, чтобы бейрский коридор оставался открытым для них. Реконструкция этого коридора была поручена Управлению бейрского коридора (УБК), которое осуществило разработанные в рамках Сообщества по развитию юга Африки (СРЮА) планы развития инфраструктуры в этом коридоре. "ГБК" выступает в качестве связующего звена между УБК и клиентами, предоставляя УБК информацию о положительных и отрицательных моментах коридора, необходимую для надлежащего развития и обслуживания, а ГБК предоставляет надежную информацию, благодаря которой клиенты могут решать вопрос о том, какой коридор подходит им для отправки своих грузов. "ГБК" таким образом действует в качестве "лобби" клиентов, а также учреждения, предоставляющего информацию о рынке в данном коридоре.

#### 4. Развитие людских ресурсов

55. Внедрение информационных технологий как решение многих проблем развивающихся стран в области транзитных перевозок требует повышения квалификации и опыта руководящих и оперативных работников. Поэтому в любой программе развития транспортных перевозок крайне важно предусмотреть развитие людских ресурсов.

56. Внедрение, адаптация, реализация и эксплуатация систем зависят от наличия знающего и способного персонала. Во всех тех случаях, когда имеется явная необходимость совершенствования механизмов транзита, необходимо проводить учебные занятия для обсуждения на них имеющихся проблем. Параллельно с разработкой новой системы следует готовить учебные материалы, которые могли бы использоваться в ходе ее внедрения. Кроме того, необходимо подготовить стратегию расширения местных возможностей обучения персонала, с тем чтобы обучение могло вестись, при необходимости, на местных языках, с учетом местных условий и с использованием положительных результатов регионального сотрудничества, а при необходимости проводилось вновь ввиду изменения обстоятельств, включая текучесть кадров.

57. Органы развивающихся стран уделяли бы больше внимания проблемам транспорта и с большей вероятностью установили и применяли бы соответствующие регламентации, если бы в их распоряжение были предоставлены данные и информация, четко излагающие характер проблем и выгоды программ, использующих информационные технологии. Такого рода информация могла бы распространяться в виде информационных пакетов и на специальных семинарах и конференциях.

58. Обучение специалистов управленческого и оперативного звена могло бы основываться на модулях, адаптированных для использования новых и постоянно меняющихся технологий. Ввиду связей между информационными технологиями в областях таможенного дела, оформления и экспедирования, банковского и страхового дела, а также систем грузовой информации продуманная программа обучения обеспечила бы увязку содержания подготовки по отдельным областям.

### Выводы и рекомендации

59. Хотя совершенствование транзитных систем в некоторых коридорах потребует значительных новых инвестиций, следует повысить внимание к максимальному использованию уже имеющейся инфраструктуры. Более эффективное использование любой инфраструктуры, объектов и технических средств позволило бы перевозить больше грузов с меньшими затратами. Применение информационных систем и технологий дает возможность облегчения транзитных перевозок, усиления контроля за таможенным транзитом и упрощения порядка таможенного транзита. Однако их успешное применение в развивающихся странах требует координации политики и действий соседей по транзиту и поддержки международного сообщества. В своих усилиях по сведению к минимуму числа международно-правовых актов в области содействия транзитным перевозкам ЮНКТАД разработала и пропагандирует многогранные рамочные соглашения о транзитных перевозках, в которых рассматриваются главные вопросы транзита.

60. Информационная технология даст все более важные средства совершенствования транзитных перевозок. Это требует создания систем в каждом коридоре. При всей важности учета местных условий, в особенности в том, что касается наличия и качества телекоммуникаций, для функционирования систем крайне важно, чтобы они были компьютеризованы и давали возможность обмена данными не только между транспортными операторами, но и с государственными органами, участвующими в транзитных операциях, прежде всего таможнями. Рекомендуется, чтобы системы имели следующие характеристики и отвечали минимальным требованиям, касающимся их охвата:

- они должны отслеживать продвижение грузов в транзитных коридорах по максимально широкому кругу видов транспорта и пунктов перегрузки, а также давать заблаговременную информацию о прибытии грузов;
- они должны предоставлять первичную информацию для информационных систем управления, с тем чтобы более эффективно использовать имеющуюся инфраструктуру и технику. Для этого они должны обеспечивать эффективную реализацию договоренностей об обмене транспортными единицами, а также более эффективное управление транспортным оборудованием и операциями;
- они должны давать базу для установления показателей по видам транспорта и местам перегрузки и коридорам в целом. Использование таких показателей вместе с утвержденными нормативами позволило бы оценивать эффективность деятельности коридоров.

61. Эффективное внедрение систем транспортной информации в транзитных коридорах требует тесного сотрудничества между транспортными операторами частного сектора и государственными структурами, занимающимися управлением транзитными перевозками. В принципе такое сотрудничество должно обеспечивать устойчивость информационных систем, создавать стимулы для использования этих систем операторами, а также

обеспечивать на повседневной основе необходимый обмен данными о перевозках и грузах для осуществления транзитных соглашений. Следует уделять внимание стратегии развития людских ресурсов параллельно со всеми техническими мерами, принимаемыми для разработки и реализации информационных систем в транзитно-транспортных коридорах.

62. Следует разработать системы таможенной информации, включая транзитные модули, позволяющие осуществлять обработку и контроль транзитных процедур и немедленную передачу информации. Конкретно, они должны быть компьютеризованы и должны предусматривать правовые рамки регулирования международных соглашений о транзите. Для этого они также должны предусматривать следующее:

- общие гарантии, т.е. глобальные гарантии, охватывающие все транзитные перевозки и используемые во всех странах – партнерах по соглашению о транзите;
- единые транзитные документы, действительные во всех странах экономического региона (соглашение о транзите);
- взаимное признание документов и мер контроля таможенными органами соседних стран;
- унификация процедур и передаваемых сообщений;
- стандарты на оборудование (т.е. сертификация грузовых автомобилей органами технического контроля; контейнеры).

63. ЮНКТАД играет важную роль в содействии внедрению развивающимися странами передовых технологий для совершенствования управления транзитными перевозками и таможенных систем, и ей следует делать это и впредь. Разработанные ею системы – АСОТД и АКИС, – которые уже используются или внедряются во многих странах, помогают повысить оперативность и эффективность таможенной очистки и контроля, а также повысить эффективность транзитных перевозок на основе отслеживания перемещения подвижного состава и грузов по всей транспортной цепи. Предлагается, чтобы дальнейшая деятельность ЮНКТАД в этой области была нацелена на развитие комплексного транзитного модуля для АСОТД. Для системы АКИС следует предусмотреть технические средства направления сообщений о движении транзитных грузов в дополнение к транзитному модулю АСОТД. На этапе разработки следует провести консультации с частным сектором и международными организациями, занимающимися вопросами транзитных перевозок и операций. Разработанные системы должны учитывать особые условия наименее развитых и неприбрежных стран.

64. Тесное сотрудничество между частным и государственным секторами положительно скажется на возможностях выбора и успешной реализации программ с использованием информационных технологий. Частный сектор лучше всего знает об узких местах и

препятствиях и обычно имеет все возможности, чтобы предложить эффективные и практические решения, в то время как правительства сохраняют за собой главную роль в финансировании физической инфраструктуры, а также в разработке и обеспечении соблюдения регламентаций о торговле и перевозках. Для содействия межминистерским консультациям и обеспечения участия частного сектора в реализации важных решений на национальном и региональном уровне следует создать органы по содействию в составе представителей всех государственных и частных структур, занимающихся вопросами содействия транзитной торговле и перевозкам.

## Приложение I

### Программа реформы, модернизации и автоматизации таможенного обслуживания (АСОТД)

1. Программа АСОТД нацелена на проведение реформы и модернизации таможенного обслуживания. Она позволяет ускорить процесс таможенной очистки благодаря упрощению его порядка и компьютеризации, что позволяет уменьшить административные издержки для фирм и экономики страны в целом. Одна из целей АСОТД – увеличение таможенных доходов, составляющих во многих странах важнейшую статью бюджетных поступлений. Это достигается обеспечением декларирования всех грузов, правильности расчетов пошлин и налогов и надлежащего оформления освобожденных от них грузов. Система дает надежную и своевременную внешнеторговую и финансовую статистику, необходимую для процесса экономического планирования.
2. Главная цель заключается в эффективной реализации системы при полной передаче национальным таможенным органам всего технологического и функционального ноу-хау при минимальных возможных затратах. АСОТД также позволяет вводить международные стандарты и налаживать активное сотрудничество между растущим числом использующих ее стран к их взаимной выгоде. Это – компьютеризованная система таможенного управления, которая охватывает большинство внешнеторговых процедур. Система позволяет обрабатывать манифесты, таможенные декларации, бухгалтерские операции, выборочные проверки и статистику.
3. АСОТД – открытая система: программное обеспечение подходит для всех видов аппаратного обеспечения в архитектуре клиент/сервер. Операционные и контрольные данные фиксируются в реляционной системе управления базами данных. Она учитывает все международные коды и стандарты, касающиеся таможенной обработки, принятые Международной организацией по стандартизации, Всемирной таможенной организацией и Организацией Объединенных Наций. Может быть избрана различная конфигурация АСОТД, учитывающая особенности данной страны, такие, как конкретный таможенный режим, национальные тарифно-таможенные регламентации и законодательство. Гибкость системы позволяет оперативно учитывать любые изменения в таможенных регламентациях. Она также дает возможности электронного обмена данными между участниками торговли и таможенными органами с использованием протокола ЭДИФАКТ через специальный модуль, так называемый вентиль А++.
4. Результаты внедрения АСОТД наглядно иллюстрируются несколькими примерами. Гана и Маврикий снизили средний срок растаможивания с недели до полудня. В первые три месяца внедрения АСОТД таможенные поступления Шри-Ланки выросли на 25 млн. долл. США. В Колумбии совершенствование деятельности таможен на основе АСОТД позволило снизить объем запасов компании "Петрокимика Колумбия", что дало

ежегодный экономический эффект в размере 4 млн. долл. США. В других странах результаты были менее впечатляющими, главным образом из-за сопротивления глубоким реформам таможенной системы, требуемым для реализации этой программы.

5. Программа АСОТД принята в общей сложности 70 странами, 60 из которых используют ее на регулярной основе. Даже осторожная оценка показывает, что в 1996 году система АСОТД использовалась для управления международной торговлей, объем которой превысил 200 млрд. долл. США. В 1996 году это позволило увеличить доходы в общей сложности не менее чем на 1 млрд. долл. США и уменьшить суммарный срок растаможивания по всем операциям более чем на 50 000 дней.

## Приложение II

### Система предварительного уведомления о передвижении грузов (АКИС)

1. АКИС представляет собой логистическую информационную систему, призванную повысить эффективность перевозок путем слежения за транспортным оборудованием и грузами на различных видах транспорта (железнодорожном, автомобильном и водном) и в пунктах их стыковки (порты, внутренние таможенные склады (ВТС)) и обеспечение предварительного уведомления о прибытии грузов. АКИС позволяет государственным и частным операторам перевозок и вспомогательным службам получать в реальном времени надежную информацию о транспортных операциях, такую, как местонахождение грузов и транспортного оборудования, и тем самым способствует повышению эффективности повседневной практики управления и принятия решений. АКИС также позволяет регулярно рассчитывать показатели, благодаря которым администрация может устранять недостатки и полностью использовать имеющуюся инфраструктуру и материальную базу.
2. На национальном и субрегиональном уровнях АКИС могла бы предоставлять данные для макроэкономического планирования с целью оптимизации структур распределения перевозок между отдельными видами транспорта. АКИС будет играть важную роль в развитии торговых связей и укреплении субрегиональной интеграции, позволяя операторам перевозок наладить пересекающий границы стран и охватывающий различные виды транспорта и пункты стыковки поток важнейшей информации, необходимой для повышения их эффективности, что способствует снижению стоимости и ускорению перевозок по транспортным коридорам.
3. АКИС во многом строится на информационной технологии и разрабатывалась для работы в различных условиях. Для всех, кто имеет информационные сети, она дает готовую для использования микрокомпьютерную технологию, основанную на уже имеющемся коммуникационном программном обеспечении. Каждый модуль АКИС разрабатывался в качестве автономной подсистемы, состоящей из микрокомпьютерного аппаратного обеспечения и пакетов программ, и в зависимости от масштабов и потребностей оператора может работать либо на одном микрокомпьютере или местной сети микрокомпьютеров.
4. Проект был начат в 1988 году, и в настоящее время система АКИС функционирует или устанавливается в 14 странах: Бангладеш, Буркина-Фасо, Гане, Заире, Зимбабве, Кении, Кот-д'Ивуаре, Малави, Мали, Объединенной Республике Танзания, Сенегале, Судане и Уганде. Модуль "Рейлтрекер", предназначенный для слежения за передвижением грузов по железным дорогам, уже приносит конкретные результаты: грузоотправители и частные или государственные экспедиторы грузов уже сейчас имеют прямой доступ к базам данных нескольких железных дорог, причем в некоторых случаях осуществляется передача данных в реальном времени по обычным телефонным линиям или через "Интернет" для быстрого получения информации о перемещении и состоянии грузов и контейнеров. Для 15 железных дорог, использующих в настоящее время модуль "Рейлтрекер", положительные результаты заключаются в более эффективном использовании транспортного

оборудования (благодаря его локализации, ускорению сроков обрачиваемости, позволяющему увеличивать выручку от имеющегося парка вагонов, и упрощению контроля за техническим обслуживанием), ускорении транзита грузов (в результате облегчения потока грузов на пограничных переходах и обмена подвижным составом между сетями железных дорог, упрощения расчетов за аренду вагонов), а также в повышении качества оказываемых клиентам транспортных услуг с предоставлением данных о местонахождении груза, что облегчает приемку и доставку грузов и позволяет снижать страховые расходы.

5. Будет продолжена работа по содействию более широкому распространению программы, ее совершенствованию, улучшению контроля качества и обслуживанию системы, и в зависимости от новых запросов будут предприниматься усилия с целью изыскания финансирования. Обычно для установки этой системы на железной дороге средних размеров требуется 18 месяцев и 1 млн. долл. США. До настоящего времени финансирование поступало от многосторонних источников (Европейский союз и Всемирный банк) и из двусторонних источников, Франции и Германии.

-----