



КОНФЕРЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ  
ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ  
ПО ТОРГОВЛЕ И РАЗВИТИЮ

Distr.  
GENERAL

TD/B/COM.3/5  
TD/B/COM.3/EM.1/3  
17 June 1997

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

СОВЕТ ПО ТОРГОВЛЕ И РАЗВИТИЮ

Комиссия по предпринимательству,  
упрощению деловой практики  
и развитию

Вторая сессия

Женева, 1 декабря 1997 года

**ДОКЛАД СОВЕЩАНИЯ ЭКСПЕРТОВ ПО ВОПРОСУ ОБ ИСПОЛЬЗОВАНИИ  
ИНФОРМАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ ДЛЯ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ  
МЕХАНИЗМОВ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК,**

проходившего во Дворце Наций в Женеве  
с 5 по 7 мая 1997 года

**СОДЕРЖАНИЕ**

	<u>Стр.</u>
I. Рекомендации Совещания экспертов . . . . .	2
II. Организационные вопросы . . . . .	4
<u>Приложения</u>	
I. Подготовленное Председателем резюме неофициальных обсуждений, проведенных экспертами . . . . .	6
II. Участники . . . . .	10

## г. РЕКОМЕНДАЦИИ СОВЕЩАНИЯ ЭКСПЕРТОВ 1/

На своем заключительном заседании 7 мая 1997 года Совецание экспертов по вопросу об использовании информационных технологий для повышения эффективности механизмов транзитных перевозок утвердило следующие рекомендации по пункту 3 своей повестки дня:

### **Общие замечания**

1. Участники Совецания экспертов напомнили, что, несмотря на быстрое развитие информационных технологий, режим таможенного транзита по-прежнему в значительной степени основывается на процедурах, связанных с передачей бумажных документов.
2. Участники Совецания подчеркнули важнейшую роль информационной технологии в обеспечении надлежащего функционирования систем таможенного транзита. Они также отметили, что, хотя автоматизацию не следует рассматривать как универсальное средство, позволяющее решить все проблемы, связанные с транзитом, такие системы могут оказать положительное воздействие на улучшение транзитных перевозок. Вместе с тем в обеспечении надлежащего функционирования систем таможенного транзита ключевая роль по-прежнему отводится людям, а не машинам. В свою очередь это требует создания надлежащей правовой базы, процедур и системы гарантий. Таможенные администрации должны иметь в своем распоряжении соответствующие людские и технические ресурсы и активно бороться с мошенничеством, контрабандой и коррупцией во всех их проявлениях. Участники Совецания отметили, что "базовая схема", лежащая в основе информационных систем в области транзитных перевозок, должна включать некоторые функции, предусматривающие, в частности, возможность получения, с одной стороны, конкретной информации об операторах, видах перевозок, таможенных режимах и характере грузов и, с другой стороны, общих основных сведений о партиях товаров.
3. Участники Совецания подчеркнули также необходимость дальнейшего совершенствования транспортных информационных систем, используемых для слежения за транзитными грузами, с целью автоматизации сбора данных. Отсутствие подобных систем во многих странах отрицательно сказывается на эффективности операторов транзитных перевозок, а также на эффективном функционировании систем таможенного транзита.

---

1/ Настоящие рекомендации, утвержденные Совецанием экспертов на заключительном пленарном заседании 7 мая 1997 года, первоначально были распространены в качестве документа TD/B/COM.3/EM.1/L.1.

4. Участники Совещания отметили, что во многих странах, находящихся на различных уровнях развития, используются разработанные ЮНКТАД автоматизированная система обработки таможенных данных (АСОТД) и система предварительного уведомления о передвижении грузов (АКИС). Было высказано общее мнение о том, что компьютеризация транзитных процедур может существенно ускорить их осуществление и снизить связанные с ними издержки в интересах расширения торговли при одновременном повышении эффективности таможенного контроля и системы слежения за грузами. В то же время было отмечено, что максимальные результаты могут быть получены лишь благодаря налаживанию сотрудничества с другими организациями, включая Всемирную таможенную организацию (ВТО), Европейскую комиссию и другие региональные группировки, осуществляющие аналогичные инициативы.

#### **Рекомендации**

5. Участники Совещания высказали мнение о том, что ЮНКТАД следует в сотрудничестве со всеми другими заинтересованными сторонами приступить к разработке транзитного модуля в рамках АСОТД и АКИС, который включал бы структуру систем обмена сообщениями, описанную в документе "Использование информационных технологий для повышения эффективности механизмов транзитных перевозок" (TD/B/COM.3/EM.1/2 и Add.1).

6. По мнению участников Совещания, транзитный модуль мог бы включать все функции, касающиеся таможенного контроля и наблюдения за передвижением транзитных грузов на протяжении всей транзитной перевозки, включая в соответствующих случаях процедуру разблокирования предоставленного обеспечения. Он должен быть открытым для аналогичных автоматизированных систем и – в рамках, установленных национальным законодательством, – предусматривать соответствующий доступ для участников торговли и операторов перевозок. Используемые сообщения должны основываться на существующих международных стандартах, в частности на стандарте ЭДИФАКТ ООН. Для экспериментального тестирования такого автоматизированного транзитного модуля могла бы быть выбрана группа стран, включающая страны транзита и страны, не имеющие выхода к морю, с уделением приоритетного внимания НРС. Кроме того, могли бы быть изучены с точки зрения практического использования возможности, предлагаемые существующими методами установления местонахождения, такими, как глобальные системы определения местонахождения.

7. Участники Совещания высказали также мнение о том, что ЮНКТАД следует осуществлять сотрудничество с организациями, занимающимися разработкой и обслуживанием систем транзитных перевозок, и в частности с Европейской экономической комиссией Организации Объединенных Наций, Европейской комиссией и региональными группировками в развивающихся странах, а также с соответствующими государственными и частными секторами.

8. Участники Совещания подчеркнули важность укрепления технического сотрудничества в интересах развивающихся стран, и в частности наименее развитых из них, с тем чтобы они смогли воспользоваться результатами расширения использования информационных технологий в области таможенного транзита.

9. Участники Совещания признали необходимость создания всеобъемлющих систем таможенного транзита и комплексных систем слежения за грузами, открытых для пользования всеми операторами. Они также признали, что ЮНКТАД следует и впредь оказывать поддержку пользователям АСОТД и АКИС и продолжить их развитие и дальнейшее внедрение, включая усилия по содействию распространению обеих систем и оперативное обслуживание.

## II. ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ВОПРОСЫ

### A. Созыв Совещания экспертов

В соответствии с согласованными выводами, утвержденными Комиссией по предпринимательству, упрощению деловой практики и развитию на заключительном заседании своей первой сессии 24 января 1997 года 2/, с 5 по 7 мая 1997 года во Дворце Наций в Женеве было проведено Совещание экспертов по вопросу об использовании информационных технологий для повышения эффективности механизмов транзитных перевозок. Совещание было открыто 5 мая 1997 года исполняющим обязанности директора Отдела инфраструктуры услуг для развития и эффективности торговли.

### B. Выборы должностных лиц

(Пункт 1 повестки дня)

На своем первом заседании Совещание экспертов избрало в Президиум следующих должностных лиц:

Председатель: Г-н Жан Дюкесн (Франция)

Заместитель Председателя-докладчик: Г-н Эрик Луи (Сингапур)

---

2/ См. доклад Комиссии по предпринимательству, упрощению деловой практики и развитию о работе ее первой сессии (TD/B/44/2-TD/B/COM.3/4), приложение II, пункт 8 i).

**С. Утверждение повестки дня**

На том же заседании Совещание экспертов утвердило предварительную повестку дня, распространенную в документе TD/B/COM.3/EM.1/1. Соответственно, повестка дня Совещания была следующей:

1. Выборы должных лиц
2. Утверждение повестки дня
3. Использование информационных технологий для повышения эффективности механизмов транзитных перевозок
4. Утверждение доклада.

**Д. Документация**

Для рассмотрения основного пункта повестки дня (пункт 3) Совещанию экспертов был представлен документ секретариата ЮНКТАД, озаглавленный "Использование информационных технологий для повышения эффективности механизмов транзитных перевозок" (TD/B/COM.3/EM.1/2 и Add.1).

**Е. Утверждение доклада**

На своем заключительном заседании 7 мая 1997 года Совещание экспертов поручило Докладчику подготовить под руководством Председателя окончательный вариант доклада Совещания и включить в него рекомендации Совещания экспертов (см. раздел I) и подготовленное Председателем резюме неофициальных обсуждений, проведенных экспертами (см. приложение I).

## ПРИЛОЖЕНИЯ

### Приложение 1

#### **ПОДГОТОВЛЕННОЕ ПРЕДСЕДАТЕЛЕМ РЕЗЮМЕ ОБСУЖДЕНИЙ, ПРОВЕДЕННЫХ ЭКСПЕРТАМИ\***

1. Эксперты признали необходимость пересмотра административных процедур транзитного транспорта, с тем чтобы привести их в соответствие с современными методами торговли и перевозок. В частности, следует разрабатывать эффективные системы транзитных перевозок с использованием современной информационной технологии, которые могли бы применяться на глобальной основе в целях упрощения торговли. Некоторые эксперты отмечали, что в транзитных перевозках задействовано много сторон, и в ходе обсуждений следует не замыкаться лишь на таможенных аспектах, а стремиться к разрешению тех проблем, с которыми сталкиваются грузоотправители в развивающихся странах.
2. Важнейшая задача системы транзитных перевозок должна заключаться в ускорении движения грузов благодаря обмену информацией: отсюда вытекает необходимость согласования информационных потребностей всех заинтересованных сторон. Эксперты единодушно согласились с тем, что в основе всех передаваемых сообщений должны лежать стандарты ЭДИФАКТ ООН. По мнению экспертов, важнейшая проблема заключается в обеспечении качества вводимой в систему информации. Использование ЭОД для прямого введения торговых данных и обмена информацией между операторами перевозок и таможенными органами, когда это юридически возможно, может снизить число ошибок и расходы, которые возникают в процессе обработки документов, а также ускорить эту обработку. Кроме того, эксперты признали, что для успешной работы систем транзитных перевозок крайне важны подготовка и мотивация персонала.
3. Эксперт из Турции в общих чертах рассказал о процессе пересмотра Конвенции МДП, который ведется в настоящее время РГ 30 ЕЭК и должен быть завершен в июне 1997 года. По итогам этой работы будут подготовлены руководящие принципы определения критериев, которые должны быть соблюдены для того, чтобы получить статус гарантирующего органа, официально оформлено использование книжек МДП в ЭОД (SAFETIR) и создан международный центральный контрольный орган для расширения сотрудничества между таможенными структурами. Эксперты согласились с тем, что система гарантий, как правило, является одним из важнейших компонентов любой процедуры транзитных перевозок.

---

\* Прилагается к докладу на основании решения, принятого 7 мая 1997 года на заключительном заседании Совещания экспертов.

4. Представитель Всемирной таможенной организации рассказал о ходе работы по пересмотру Организацией Киотской конвенции, одним из направлений которой является внедрение информационной технологии в системы таможенной очистки транзитных перевозок. Всемирная таможенная организация разработала также Руководство по составлению карт таможенных данных, которое могут получить все члены.
5. Совещание экспертов заслушало сообщение представителя Комиссии Европейского союза о ходе компьютеризации процедур транзитных перевозок (НКСТ – Новая компьютеризованная система транзита). Планируется, что эта система, работа над которой началась в 1993 году, будет внедрена на всех таможенных пунктах стран Европейского союза к 2000 году. Единым транзитным режимом будут охвачены 15 членов Европейского союза, три страны – члена ЕАСТ, а также Польша, Венгрия, Чешская Республика и Словацкая Республика, и указанная система будет носить для этих стран закрытый характер. Благодаря использованию информационной технологии вместо документации сильно снизятся масштабы мошенничества. В то же время внедрение НКСТ не устраняет потребности в гарантиях.
6. Некоторые эксперты отмечали, что в ряде стран электронному обмену информацией может препятствовать правовая система, и в результате преимуществами информационной технологии эти страны смогут воспользоваться лишь с некоторым опозданием. В частности, эксперты из развивающихся стран называли различные причины, мешающие выполнению соглашений о транзитных перевозках. Особенно тяжело идет создание систем гарантий. В некоторых странах, и в первую очередь в Западной Африке, транзитным перевозкам товаров мешают и языковые барьеры.
7. Эксперты отмечали большую важность знания точного местонахождения грузов на маршруте перевозки для заблаговременного планирования работы как торговых предприятий, так и операторов перевозок. Эксперт из Южной Африки проинформировал совещание о плане СПОРНЕТ создать региональную систему информации о подвижном составе (СИПС), охватывающую девять национальных железнодорожных сетей и использующую АКИС ЮНКТАД для некоторых из них. Внедрение систем слежения за автомобильной и железнодорожной перевозкой грузов принесет значительные выгоды не только многим развивающимся, но и развитым странам. В настоящее время для контроля за автомобильными перевозками начинают использоваться глобальные локализационные системы (ГЛС).
8. Эксперты активно обсуждали преимущества и недостатки создания централизованного таможенного управления для контроля за транзитными перевозками и пришли к выводу, что каждая страна должна выбирать такую организационную структуру, которая в максимальной степени удовлетворяла бы ее конкретные потребности. В этой связи предложенная секретариатом модель приемлема для различных структур. Важнейшим

требованием этой модели является способность различных таможенных органов и администраций поддерживать взаимную связь и обмениваться информацией при помощи ЭОД.

9. Эксперт из Китая рассказал о работе правительства по созданию железнодорожного транзитного коридора между Китаем и Европой, который открылся в 1994 году. Для рекламы этого сухопутного моста был создан информационный центр.

10. Эксперты из ряда развивающихся стран отмечали, что из-за финансовых трудностей в совещаниях экспертов не смогли принять участие многие эксперты из НРС, сталкивающихся с серьезными проблемами в области транзитных перевозок. Они предложили выделять ресурсы, которые позволили бы экспертам из столиц приезжать на подобные технические совещания.

11. Еще одной проблемой для развивающихся стран являются финансовые и технические препятствия, такие, как слаборазвитость сетей электросвязи, не позволяющие таможенным органам и операторам перевозок в полной мере использовать преимущества информационной технологии. Таможенные органы многих развивающихся стран рассматривают создание систем таможенной очистки транзитных грузопотоков в качестве приоритетной задачи.

12. Эксперт из Соединенных Штатов Америки описал прототипную систему, которая используется на шести пограничных пунктах между Соединенными Штатами, Мексикой и Канадой. Для ускорения обслуживания грузовиков на границе используются многоцветные ответчики, считывающие устройства и обмен данными через Интернет. Эта система позволяет также проверять документы водителей и страховку.

13. Представитель МСАТ выступил с сообщением о пересмотренной системе МДП, известной под названием SAFETIR, благодаря которой обмен бумажной документацией полностью устранен. При старой системе ежегодно выдавалось примерно 3 млн. книжек МДП, и отсутствие эффективного контроля за таким огромным объемом документации порождало серьезные проблемы, связанные с мошенничеством. Для их решения операторы автомобильных перевозок из частного сектора, сотрудничающие в рамках своей ассоциации, МСАТ, создали компьютеризованную систему, использующую сообщения ЭДИФАКТ, которая в настоящее время внедрена примерно в 40 странах. Европейская комиссия активно поощряет эту инициативу.

14. Эксперт из Венгрии рассказал совещанию о создании венгерскими таможенными органами компьютеризованной системы обслуживания транзитных перевозок. Находясь на перекрестке международных торговых путей, венгерская таможня ежегодно обрабатывает порядка 3 млн. транзитных деклараций. Срочно изыскивая возможности для контроля за этими потоками, таможенные органы взяли на вооружение пакет базы данных и программу передачи данных для создания рабочей системы, аналогичной той, которая предлагается



ЮНКТАД. Благодаря созданному ЮНКТАД транзитному модулю другим развивающимся странам и странам с переходной экономикой не придется разрабатывать свои собственные системы, и этот модуль облегчит обмен информацией между таможенными органами разных стран.

15. Эксперты из развивающихся стран, пользующихся АСОТД, рассказали, как эта программа позволила таможенным органам их стран сократить время на обработку таможенных деклараций с семи дней до одного и меньше. В то же время в отдельных случаях АСОТД была установлена только в портах, а не на пограничных пунктах. В подобных случаях необходимо расширять ее использование в интересах обслуживания транзитных грузопотоков.

16. Совещание экспертов признало, что одной информационной технологии недостаточно, для того чтобы положить конец мошенничеству. В то же время наличие у таможенников точной информации и оперативное поступление к ним сигналов о совершаемых нарушениях значительно повышают эффективность контроля и регулирования. Использование информационной технологии позволяет надежно передавать информацию, а также снижает нагрузку на сотрудников таможенных органов, у которых появляется больше времени для выявления случаев мошенничества. Наличие электронной информации об операторах и водителях позволяет компьютерной системе быстро выявлять тех из них, которые пользуются плохой репутацией.

17. Эксперты признали, что для внедрения АСОТД и АКИС НРС нуждаются в помощи со стороны ЮНКТАД, и в частности в помощи в разработке эффективных процедур транзитных перевозок с использованием информационной технологии. Эта деятельность должна вестись в сотрудничестве с другими организациями, работающими в этой области, и при постоянных консультациях с грузоотправителями и операторами перевозок. Кроме того, в транзитный модуль должно вводиться как можно меньше элементов данных, с тем чтобы максимально упростить его и облегчить его использование. Создание и внедрение компьютеризованного транзитного модуля позволит ускорить процедуры и снизить издержки в сфере торговли, в первую очередь в интересах развивающихся стран, не имеющих выхода к морю.

18. Согласованные экспертами рекомендации не влекут за собой никаких финансовых последствий для регулярного бюджета ЮНКТАД. В то же время рекомендации и итоги проведенных экспертами обсуждений окажут большую помощь секретариату в разработке транзитного модуля за счет внебюджетных средств. Таким образом, Совещание внесло очень важный вклад в достижение консенсуса относительно разработки и использования компьютеризованного транзитного модуля, внедрение которого позволит облегчить транзитные перевозки.

**Приложение II**

**УЧАСТНИКИ\***

1. На совещании были представлены следующие государства – члены ЮНКТАД:

Алжир	Литва
Армения	Люксембург
Афганистан	Мадагаскар
Бангладеш	Малави
Бельгия	Марокко
Бразилия	Мексика
Венгрия	Монголия
Гамбия	Мьянма
Гана	Непал
Германия	Нигерия
Дания	Нидерланды
Египет	Новая Зеландия
Замбия	Пакистан
Зимбабве	Перу
Индия	Польша
Иордания	Российская Федерация
Ирак	Румыния
Иран (Исламская Республика)	Сенегал
Ирландия	Сингапур
Испания	Словакия
Италия	Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии
Йемен	Соединенные Штаты Америки
Кабо-Верде	Таиланд
Казахстан	Тринидад и Тобаго
Камерун	Тунис
Кения	Турция
Китай	Филиппины
Колумбия	Финляндия
Конго	Франция
Коста-Рика	Чешская Республика
Кот-д'Ивуар	Швейцария
Куба	Шри-Ланка
Кувейт	Эквадор
Кыргызстан	Эфиопия
Либерия	Южная Африка
Ливан	Япония

---

\* Список участников, см. документ TD/V/COM.3/EM.1/INF.1.

2. На совещании были представлены Европейская экономическая комиссия и Экономическая и социальная комиссия для Западной Азии.
3. На совещании были представлены следующие межправительственные организации:

Агентство по культурному и техническому сотрудничеству  
Совет Картахенского соглашения  
Европейское сообщество  
Организация Африканского единства  
Организация "Исламская конференция"  
Всемирная таможенная организация

4. На совещании были представлены следующие неправительственные организации:

Общая категория

Международная торговая палата  
Международная конфедерация свободных профсоюзов  
Международный союз автомобильного транспорта  
Всемирная федерация ассоциаций содействия Организации Объединенных Наций

Специальная категория

Федерация национальных ассоциаций экспедиторских агентов Латинской Америки и Карибского бассейна  
Международная федерация транспортно-экспедиторских ассоциаций  
Международный союз железных дорог

5. На совещании присутствовали следующие неправительственные организации, специально приглашенные секретариатом:

Общий рынок восточной и южной частей Африки.

-----