



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

TRADE/2002/23
14 March 2002

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО РАЗВИТИЮ ТОРГОВЛИ, ПРОМЫШЛЕННОСТИ
И ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА

Шестая сессия, 28-31 мая 2002 года

Пункт 20 предварительной повестки дня

**СТРАНЫ, НЕ ИМЕЮЩИЕ ВЫХОДА К МОРЮ:
ВОЗМОЖНОСТИ, ПРОБЛЕМЫ, РЕКОМЕНДАЦИИ**

Настоящий документ выпущен в качестве справочного материала к
Международному форуму по упрощению процедур торговли (29-30 мая 2002 года) и
к "руглому столу" Комитета по внедрению мер по упрощению торговли в странах с
переходной экономикой (31 мая 2002 года) и предназначен **только для информации.**

СОДЕРЖАНИЕ

	<u>Стр.</u>
ВВЕДЕНИЕ	4
СТРАНЫ, НЕ ИМЕЮЩИЕ ВЫХОДА К МОРЮ, - ПРОБЛЕМЫ, СВЯЗАННЫЕ С ГЕОГРАФИЧЕСКИМ ПОЛОЖЕНИЕМ	5
ТРАНСПОРТНЫЕ ИЗДЕРЖКИ - ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ	6
Недостатки инфраструктуры	6
Последствия наличия границ	8
Близость к рынкам	9
Воздействие на экономический рост	9
ТРАНЗИТ	10
Правовой аспект: введение	11
Соглашения о транзите	14
Безопасность	15
Перспективы стран транзита	16
Транзит - упор на коридоры, интеграцию	16
Транзит - анализ альтернативных вариантов	21
Упрощение транзита - прочие меры	23
ОСНОВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ	26
Правовые реформы - открытие рынков	27
Институциональные реформы	28
Региональный подход - согласование законодательства	29
РОЛЬ ПРАВИТЕЛЬСТВ	30
ПРИМЕРЫ ОТДЕЛЬНЫХ СТРАН	31
Введение	31
ОТСУТСТВИЕ ВЫХОДА К МОРЮ В ЦЕНТРЕ ЕВРОПЫ: пример Венгрии	33
Введение	33
Выход к морю - железные и автомобильные дороги	34

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Стр.</u>
Транзит.....	36
Дунай - естественная связь Венгрии с морем	37
Резюме.....	40
 ЦЕНТРАЛЬНОАЗИАТСКИЕ СТРАНЫ, НЕ ИМЕЮЩИЕ ВЫХОДА К МОРЮ.....	42
Введение и общая информация	42
Текущие изменения	42
Резюме.....	45
 ОТСУТСТВИЕ ВЫХОДА К МОРЮ В ЗАПАДНОЙ ЕВРОПЕ: пример	
Швейцарии	45
Введение.....	45
Швейцария - реакция на отсутствие выхода к морю с точки зрения экономики и торговли.....	46
Торговля в центре Европы	47
Швейцария - страна транзита, не имеющая выхода к морю.....	49
Резюме.....	50
 ЧТО ОСТАЕТСЯ СДЕЛАТЬ - ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ	51
Торговая и экономическая политика.....	52
Снижение издержек	54
Правовые меры.....	54
Развитие инфраструктуры	55
Региональная/субрегиональная координация	56
Институциональная основа и создание потенциала	57
Сотрудничество и партнерство между государственным и частным секторами	58
Международные организации	58
 БИБЛИОГРАФИЯ	60

ВВЕДЕНИЕ

1. Страны, не имеющие выхода к морю, т.е. страны, у которых нет прямого доступа к морскому побережью и которые соответственно не могут участвовать в морской торговле, испытывают весьма специфические проблемы. В отличие от своих соседних прибрежных стран они с самого начала сталкиваются в своей торговой "карьере" с многочисленными трудностями. Такое положение почти всегда еще больше ухудшается, если отсутствие выхода к морю усугубляется другими факторами, такими, как удаленность от основных рынков, тропический климат, большое расстояние от побережья, слаборазвитая инфраструктура или отсутствие надлежащих политических, правовых или институциональных условий. В сегодняшнем мире конкуренции страны, не имеющие выхода к морю, как правило, оказываются в трудном положении.

2. Хотя международное сообщество, в том числе международные организации, банки, учреждения, оказывающие помощь на двусторонней основе, фонды и НПО, прилагают большие усилия для содействия процессу развития, разница в доходах между богатыми и бедными странами не уменьшается, а наоборот, увеличивается. Если не считать несколько не имеющих выхода к морю стран, расположенных в Европе, большинство таких стран не являются богатыми. Многие из самых бедных стран в мире, включая большое число африканских стран, не имеют выхода к морю, и их положение требует самого пристального внимания.

3. Адам Смит в своей работе "Богатство народов"¹ отмечал, что помимо наличия свободной рыночной экономики важное значение для показателей экономической деятельности страны имеют географическое положение и выход к морю и соответственно к торговым путям. С течением времени железнодорожный, наземный и воздушный транспорт, а также телекоммуникационные и информационные технологии сократили преимущества прибрежных стран по сравнению со странами, не имеющими выхода к морю. Однако морские перевозки по-прежнему играют центральную роль в мировой торговле, и географическое положение также имеет большое значение.

4. Хотя отсутствие выхода к морю и создает определенные проблемы, они не являются неразрешенными. У многих проблем, с которыми сталкиваются страны, не имеющие выхода к морю, есть практические решения, в том числе комплексные подходы к созданию транзитных коридоров, общая деятельность по развитию региональной

¹ Smith, Adam. *An inquiry into the Nature and the causes of the Wealth of Nations*, Chicago, University Press, 1776 (1976).

интеграции, реформы нормативно-правовой базы, коренные институциональные и административные преобразования, специальные механизмы международной защиты, а также углубленный анализ структуры внешней торговли каждой страны, не имеющей выхода к морю, и ее адекватности с точки зрения транспортных трудностей.

5. Географические факторы являются лишь одним аспектом проблемы. Сегодня широкие многосторонние и региональные торговые соглашения (в экономических регионах, таможенных зонах, зонах свободной торговли или развивающихся торговых регионах) предусматривают неуклонное снижение тарифов. Международный обмен товарами и услугами и интеграция производственных и распределительных систем стимулируются все активнее, и, следовательно, совершенствование процесса физического перемещения товаров, т.е. фактическая транспортировка в пределах суверенных территорий стран, по ним и через них, играет все более важную роль. Сейчас проблемой является уже не столько доступ к мировым рынкам, сколько фактическая доставка туда товаров без серьезных задержек и роста издержек из-за правовых, административных, таможенных или технических барьеров. Это и есть подлинная проблема для всех стран, но особенно остро она ощущается странами, не имеющими выхода к морю, и в частности развивающимися или удаленными странами, не имеющими выхода к морю.

6. В настоящем обзорном документе будет сделана попытка кратко изложить наиболее общие и серьезные проблемы, с которыми сталкиваются страны, не имеющие выхода к морю. В первых главах будут рассмотрены вопросы транзита и правовая и институциональная основа и будет изложена роль правительств. Будут также приведены конкретные примеры, показывающие, как отдельным странам или организациям удалось преодолеть некоторые трудности. Особое внимание было уделено восточной и центральной Европе и более конкретно - Венгрии, центральноазиатским странам с переходной экономикой и Швейцарии - стране, не имеющей выхода к морю и добившейся наибольших успехов. Хотелось бы верить, что этот документ будет не просто описательным, а послужит основой для обсуждения. Для этого в заключительной главе приводится ряд рекомендаций.

СТРАНЫ, НЕ ИМЕЮЩИЕ ВЫХОДА К МОРЮ, ПРОБЛЕМЫ, СВЯЗАННЫЕ С ГЕОГРАФИЧЕСКИМ ПОЛОЖЕНИЕМ

7. Одной из наиболее характерных черт стран, не имеющих выхода к морю, является их двойная уязвимость, т.е. они уязвимы сами по себе и уязвимы вследствие зависимости от одной или нескольких стран транзита. Они не только лишены выхода к морю, зачастую их соседи не очень заинтересованы в том, чтобы пропускать через свои границы поток товаров для них. На практике у соседних стран могут быть дополнительные

экономические или военные стимулы для того, чтобы заблокировать выход к морю или транзит через свою территорию.

8. Кроме того, координация функционирования инфраструктуры в одной стране уже является очень непростой задачей, а делать это через границы еще сложнее. Поэтому неудивительно, что высокие транспортные издержки, вызванные недостатками инфраструктуры, задержками, сборами или процедурами в стране транзита, делают наземную часть перевозки товаров в страны, не имеющие выхода к морю, очень дорогостоящей и вынуждают эти страны хранить большой объем запасов. Для большинства стран, не имеющих выхода к морю, высокие транспортные издержки остаются самым серьезным препятствием для доступа на справедливых условиях к мировым рынкам и конкуренции с другими странами.

ТРАНСПОРТНЫЕ ИЗДЕРЖКИ - ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ

9. То, как географическое положение страны определяет транспортные издержки, можно проиллюстрировать следующими примерами. Стоимость морской перевозки стандартного контейнера из Балтимора (Соединенные Штаты) до Берега Слоновой Кости составляет примерно 3 000 долл. США. Стоимость отправки этого же контейнера в Центральноафриканскую Республику, не имеющую выхода к морю, составит 13 000 долл. США². Еще более показательным является пример доставки стандартного контейнера из Роттердама в Нидерландах в Дар-эс-Салам в Танзании, куда расстояние по воздуху составляет 7 300 км, за 1 400 долл. США, а затем перевозки в Кигали в Руанде автомобильным транспортом на расстояние 1 280 км, что стоит в два раза дороже³.

Недостатки инфраструктуры

10. Таким образом, чем ближе расположена страна, не имеющая выхода к побережью, тем больше она может выиграть от сравнительно небольших расходов на перевозку морским транспортом. Однако если страну, не имеющую выхода к морю, связывают с побережьем судоходные внутренние водные пути, то изоляция становится еще более простой проблемой. А если к тому же имеется и необходимая инфраструктура, т.е.

² Источник: Hausmann, Ricardo, *Prisoners of Geography in "Foreign Policy"*, January 2001.

³ Источник: Sachs Jeffrey D., Mellinger Andrew D., Gallup John L., *The Geography of Poverty and Wealth*, Center for International Development at Harvard University, in Scientific American Magazine, March 2001.

автомобильные и железные дороги, порты, то острота проблемы, связанной с географической удаленностью, еще больше снижается. Однако, с другой стороны, это требует сотрудничества со страной транзита. Так, например, для того чтобы увеличить поток товаров в Руанду и Уганду и из них пришлось модернизировать систему железных дорог в Кении. Необходим также скоординированный подход к развитию инфраструктуры. Примером недостаточно скоординированного развития инфраструктуры на протяжении длительного времени был бассейн реки Парана в Парагвае. Только после того, как в 90-е годы было подписано соглашение с МЕРКОСУР, которое облегчило использование внутренних водных путей для перевозки товаров баржами, появилась возможность задействовать часть сельскохозяйственного потенциала Парагвая, не имеющего выхода к морю.

11. Часто расходы стран, не имеющих выхода к морю, возрастают не только из-за отсутствия надлежащей инфраструктуры, но и из-за проблем, связанных с мощностями, начиная от отсутствия контейнеризации и слабого развития средств для обработки грузов и кончая дряхлостью железнодорожного подвижного состава или судов и барж. В результате этого страны, не имеющие выхода к морю, могут упустить имеющиеся возможности, поскольку они и их партнеры по транзиту зачастую не проявляют достаточной гибкости при реагировании на рост спроса на товары вследствие, например, неурожая в другой части мира. Такие проблемы с мощностями зачастую недооцениваются, и нередко для приобретения новых локомотивов средства найти труднее, чем для строительства новых улиц.

12. Многие из вышеупомянутых проблем обуславливают слабый экономический рост в не имеющих выхода к морю африканских странах, которые находятся далеко от рынков и морских торговых путей и которые, как правило, недоступны для океанских судов, поскольку их речные системы изобилуют непроходимыми порогами. Так, в Западноафриканском экономическом и валютном союзе (ЮЕМОА) некоторые из наиболее важных железнодорожных линий построены еще в колониальные времена - в 20-е или 50-е годы XX века. Для того чтобы страны, не имеющие выхода к морю, могли доставлять свои товары в порты, решающее значение имеет реконструкция. По утверждению Организации восточноафриканского сотрудничества - межправительственной организации, созданной Кенией, Угандой и Танзанией, - из объединенной дорожной сети этих трех стран 84% требуют немедленного принятия мер, т.е. только 16% дорог время от времени обновляются или обслуживаются каким-либо иным образом⁴ Однако весьма воодушевляет то, что в Африке имеется три страны, не

⁴ East African Co-operation, Strategy for the Development of East African Infrastructures.

имеющие выхода к морю (Ботсвана, Лесото и Свазиленд), в которых наблюдаются одни из самых устойчивых темпов роста⁵.

Последствия наличия границ

13. Один только тот факт, что приходится пересекать границы, уже существенно увеличивает общий объем расходов и формальностей, которые приходится выполнять участникам торговли. В ходе проведенного недавно исследования выяснилось, что просто пересечение границы между Соединенными Штатами и Канадой эквивалентно транспортным издержкам при перевозке груза на расстояние от 4 000 до 16 000 километров⁶. Если наличие границы приводит к возникновению таких значительных издержек в торговле между высокоразвитыми странами, то вполне очевидно, что страны со слаборазвитой торговой и таможенной инфраструктурой сталкиваются с еще более дорогостоящими препятствиями, включая даже пограничные конфликты. Поэтому крайне необходимо найти решения в этой области: упростить таможенные процедуры, согласовать документацию; внедрить и осуществлять на практике электронную обработку документации и создать благоприятные институциональные условия для прогресса в этой области. Даже в зонах с высоким уровнем экономической интеграции и наличием твердых политических обязательств, таких, как Европейский союз, на согласование таможенных процедур и отмену в конечном итоге внутренних границ ушло определенное время. Следующие кандидаты на вступление в ЕС, такие, как Венгрия, в настоящее время проводят необходимые реформы, которые включают принятие законодательных мер, укрепление административного и оперативного потенциала, разработку систем в области информационных технологий и соответствующую подготовку кадров, координацию деятельности правоохранительных и таможенных органов и разработку соглашений на международном уровне в целях расширения сотрудничества в таможенной области. Этот короткий перечень служит всего лишь примером того, что необходимо сделать стране для упрощения перемещения товаров через национальные и международные границы, даже если эта страна, согласно регулярному докладу за 2001 год о прогрессе, достигнутом Венгрией на пути к присоединению, "уже достигла больших успехов в этой области [таможенный союз]"⁷.

⁵ Economic Commission for Africa, *Economic Report on Africa 2000: Transforming Africa's Economies*, Addis Ababa, 2001.

⁶ Источник: Hausmann, Ricardo, *Prisoners of Geography* in Foreign Policy January 2001.

⁷ Источник: Commission of the European Communities, *2001 Regular Report on Hungary's Progress towards Accession*, Brussels, 13 November 2001.

Близость к рынкам

14. Последствия отсутствия выхода к морю определяются также такими факторами, как близость к рынкам и структура экспорта. Существует четкая взаимосвязь между наличием основных рынков "сразу же за границей", как это имеет место в случае европейских стран, не имеющих выхода к морю, и способностью уменьшить последствия отсутствия выхода к морю, т.е. необходимость нести большие транспортные расходы. Существует также взаимозависимость между отсутствием выхода к морю и выбором в пользу экспорта товаров с высокой стоимостью, особенно товаров с высокой добавленной стоимостью. В этом случае на транспортные издержки приходится гораздо меньшая часть конечной стоимости, и факт отсутствия выхода к морю становится несущественным. Так на протяжении веков обстоит дело со Швейцарией. В дополнение к таким другим факторам, как благоприятные торговые соглашения и близость к крупным рынкам, экспорт товаров с высокой добавленной стоимостью являлся важной причиной того, что отсутствие выхода к морю не играло для этой страны особой роли.

Воздействие на экономический рост

15. Важными элементами многих стратегий экономического роста развивающихся стран являются трудоемкое экспортное производство или сборка. Однако зачастую значительную долю в них составляет импортная продукция, а это связано с определенными транспортными издержками и приводит к снижению прибыли стран, не имеющих выхода к морю. В данном случае транспортные издержки выступают в качестве косвенного налога на экспортные поступления. Чем выше транспортные издержки, тем сильнее удар по осуществляемой правительством стратегии, основанной на развитии экспорта. Поэтому вполне реально предположить, что такие географически изолированные страны, как Монголия, Руанда, Бурунди или Боливия, столкнутся с серьезными трудностями, пытаясь воспроизвести модель быстрого экономического роста, основанную на развитии трудоемких экспортных производств. В некоторых производствах, например в электронике, производстве одежды или в других сборочных операциях, которые требуют высокой доли импорта и дают небольшую прибыль в расчете на единицу продукции, высокие транспортные издержки могут даже привести к выходу отдаленных стран, не имеющих выхода к морю, из международной конкуренции. Если не брать те не имеющие выхода к морю страны, которые расположены близко к своим рынкам и доступ к которым облегчается благодаря наличию тесно взаимосвязанных транспортных сетей, как, например, в случае расположенной в Европе Венгрии, то развитие сравнительных преимуществ в современных высокотехнологичных отраслях представляется сложным. Однако информационные технологии дают странам, не

имеющим выхода к морю, огромные возможности в плане экспорта таких основанных на ИТ услуг, как разработка программного обеспечения, расшифровка данных или телемаркетинг. Для этого необходимы определенные технические предпосылки, но тем не менее для стран все равно открываются новые возможности для преодоления неудобств, связанных с удаленностью.

16. Доступ стран, не имеющих выхода к морю, к рынкам и их способность торговать, т.е. эффективно и экономично перемещать экспорт и импорт, являются ключевыми элементами поддержания уровней потребления и содействия экономическому росту. Торговля имеет также важное значение с точки зрения экономической перестройки не имеющих выхода к морю развивающихся стран, которые зачастую ищут средства для компенсации последствий ухудшения условий торговли, гражданских беспорядков или стихийных бедствий. Дорогостоящая и ненадежная перевозка затрудняет торговлю и в дополнение к вышеперечисленному часто осложняются проблемой транзита.

ТРАНЗИТ

17. Помимо этих проблем еще одно препятствие, с которым сталкиваются страны, не имеющие выхода к морю, заключается в том, что им приходится прибегать к транзиту через территорию другой страны, т.е. суверенного субъекта международного права со своими собственными экономическими, политическими, военными и транспортными задачами. Конкуренетоспособность стран, не имеющих выхода к морю, в торговле еще больше снижается из-за "транзитных сборов", которые они не могут непосредственно контролировать, как, например, портовые сборы, дорожные сборы, комиссия за экспедиторские услуги, таможенные пошлины или ограничения в виде транспортных квот на перевозки из не имеющих выхода к морю стран в соседние прибрежные государства, которые могут устанавливаться в двусторонних или многосторонних соглашениях со страной или странами транзита.

Транзит - краткое определение

Транзит представляет собой определенную систему уступок, преследующих цель упростить торговлю в рамках данной таможенной территории или между отдельными таможенными территориями. В принципе он позволяет временно приостановить взимание таможенных пошлин или других налогов, причитающихся с товаров, произведенных в третьей стране и/или предназначенных для третьей страны, когда они транспортируются через территорию определенной таможенной зоны. Такая приостановка взимания пошлин и налогов действует до тех пор, пока товары не покинут

соответствующую таможенную территорию, не будут перемещены в зону действия альтернативного таможенного режима или не будут уплачены пошлины и налоги и товары не поступят в свободное обращение.

Примеры:

Товары, импортируемые розничной торговой фирмой в Вене и произведенные в Японии, могут, например, поступить на территорию ЕС в Гамбурге. В Гамбурге они грузятся на грузовой автомобиль для транспортировки по шоссе в Вену. Если на них распространяется действие транзитного режима, то пошлины и налоги уплачиваются не в Гамбурге, а в Вене, где товары поступают на рынок. Поэтому в пути между двумя городами товары не облагаются пошлинами и не могут поступить в свободное обращение.

Возможен также такой вариант, когда товары из Соединенных Штатов поступают в Роттердам для дальнейшей транспортировки в Северную Африку. В этом случае на товары распространяется действие транзитного режима во время транспортировки автомобильным транспортом, например, в Марсель, откуда они морским транспортом будут доставлены в Северную Африку. В этом случае при условии подтверждения реэкспорта товаров в Европейском союзе налоги или пошлины также не взимаются.

В транзитных режимах необходимо, чтобы определенные лица несли ответственность во время транзита за невзимаемые налоги, пошлины и акцизные сборы. Такое лицо существует во всех режимах и часто должно представить в таможенную гарантию для подкрепления соответствующего финансового обязательства. На практике существует ряд различных систем, которые позволяют осуществлять подобные транзитные операции. Они могут различаться в зависимости от территорий, по которым осуществляется транспортировка товаров.

(Выдержка из доклада Комитета по исследованиям Европейского парламента, занимающегося вопросами, связанными с транзитной системой Сообщества, Страсбург, 20 февраля 1997 года)

Правовой аспект: введение

18. В публичном и частном международном праве существует множество документов, которые гарантируют государствам, не имеющим выхода к морю, право доступа. В число

таких документов входит Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 года, которая вступила в силу в 1994 году и в части X которой гарантируется право доступа стран, не имеющих выхода к морю, к морю и от него и свобода транзита. Существует также Конвенция Организации Объединенных Наций о транзитной торговле внутриконтинентальных государств 1965 года; Генеральное соглашение по тарифам и торговле (статья V); Международная конвенция по упрощению и согласованию таможенных процедур (Киото, 1973 год); Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП 1975 года (Конвенция МДП); Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов 1956 года; или Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границе 1982 года. Права на транзит были также закреплены в таких гораздо более старых документах, как Конвенция и Статут о свободе транзита Лиги Наций 1921 года; Конвенция и Статут о международном режиме морских портов Лиги Наций 1923 года; Декларация Лиги Наций о признании права на флаг за государствами, не имеющими морского побережья 1921 года; или же один из старейших документов, касающихся транзита, а именно Пересмотренная конвенция о судоходстве по Рейну 1868 года.

Конвенция МДП

Конвенция МДП, которая в настоящее время используется более чем 32 000 транспортных компаний в более чем 50 странах Европы, центральной Азии и Ближнего Востока, дает возможность операторам автомобильного транспорта пересекать границы при международных и транзитных перевозках без выполнения сложных процедур и соответствующих расходов. Система МДП может использоваться в настоящее время для транспортировки товаров из Норвегии в Исламскую Республику Иран (направление север - юг) и из Казахстана в Португалию (направление восток - запад). На тысячах грузовых автомобилей в Европе установлены знакомые бело-голубые таблички с буквами "TIR", которые свидетельствуют о том, что они используют таможенную транзитную процедуру МДП (в год осуществляется более 2,3 млн. операций МДП).

Обычно, когда товары находятся в транзите или транспортируются из одной страны в другую, таможенные власти применяют национальный контроль и процедуры обеспечения связи с рисковыми пошлинами и налогами, с тем чтобы избежать реализации товаров на черном рынке без уплаты таможенных пошлин, налогов с продажи и/или налога на добавленную стоимость при их импорте или транзите. Такие меры в разных странах неодинаковы, однако обычно предусматривают, что в каждом пункте пересечения границы грузовое отделение грузового автомобиля открывается,

груз проверяется, берется обеспечение (гарантия, ручательство и т.д.), заполняются и обрабатываются национальные таможенные и транспортные документы и т.д.

Конвенция МДП позволяет ограничивать применение международно признанного и принятого таможенного транзитного режима с использованием международного стандартного и обеспеченного таможенного документа (книжка МДП), международной гарантии на случай нарушений, а также согласованных таможенных процедур в большинстве случаев обычным внешним осмотром опечатанного грузового отделения грузового автомобиля и заполнением книжки МДП. Благодаря этому таможенные органы могут сократить численность своего персонала до нескольких человек, осуществляющих административный контроль, а транспортные операторы и участники торговли могут использовать недорогие, ускоренные и надежные процедуры пересечения границы, часто через специальные коридоры, предназначенные только для операций МДП.

Контроль за таможенной транзитной системой МДП осуществляет межправительственный механизм - Исполнительный совет МДП (ИСМДП) и его секретариат МДП, расположенный в штаб-квартире ЕЭК ООН в Женеве (Отдел транспорта). В настоящее время в ИСМДП и его секретариате МДП, который также обеспечивает регулярный обмен информацией и данными между участвующими таможенными органами, с тем чтобы избежать использования системы МДП контрабандистами и организованной преступностью, зарегистрировано свыше 32 000 уполномоченных транспортных компаний..

(Источник: Отдел транспорта ЕЭК ООН)

19. Региональные организации также разработали многосторонние инструменты, в том числе АСЕАН - Ассоциация государств Юго-Восточной Азии (Рамочное соглашение о транзитных товарах 1998 года), МЕРКОСУР - Общий рынок Южного конуса (Договор МЕРКОСУР, а также, например, заключенные впоследствии Соглашение о международных автомобильных перевозках в странах - членах МЕРКОСУР, Соглашение об основах единообразного регулирования транзитных перевозок; или Соглашение о содействии развитию смешанных перевозок в рамках МЕРКОСУР). В Западной Африке в 1982 году была ратифицирована Конвенция о межгосударственных транзитных перевозках грузов автомобильным транспортом, но она пока не начала действовать. ЭКОВАС - Экономическое сообщество западноафриканских государств - приняло Конвенцию о межгосударственных транзитных перевозках товаров автомобильным транспортом, САДК - Сообщество по вопросам развития стран юга Африки - приняло

Протокол по транспорту, связи и метеорологии (1996 год) и Соглашение о проезде пограничных пунктов с одной остановкой. КОМЕСА - Общий рынок для стран Восточной и Южной Африки - поставил весьма амбициозные задачи в области интеграции, которые помимо прочего включают создание региональной таможенной транзитной системы, и у него уже разработано и действует лицензия перевозчика КОМЕСА. По-прежнему остаются нерешенными многие проблемы, связанные с использованием таможенного документа КОМЕСА/САДК, а также с созданием региональной системы гарантий уплаты таможенных пошлин в восточной и южной частях Африки. В этом же регионе принято соглашение о согласованных ограничениях нагрузки на ось. А Европейский союз (за исключением Австрии) добился успехов в создании полностью либерализованного рынка автомобильных перевозок.

Соглашения о транзите

20. Переговоры по многим соглашениям о транзите ведутся на двусторонней основе (как, например, соглашения Непала с Бангладеш или Индией), и в большинстве случаев они действуют в течение ограниченного периода времени. Многие из них носят специальный характер, а в ряде нескольких соответствующих пунктов вносятся в более общий договор, касающийся, как правило, всех вопросов торговли. Это может создать неопределенность, что особенно пагубно для интересов деловых кругов. Потребители могут настороженно относиться к подписанию долгосрочных экспортных контрактов, а иностранные компании могут пересмотреть вопрос о размещении своих объектов в стране, не имеющей выхода к морю, если вопрос транзита остается неясным. Хотя в конечном итоге решение вопроса об использовании наиболее целесообразного транзитного маршрута определяется экономическими соображениями, официально подписанные соглашения о транзите создают меньше проблем с транзитом для стран, у которых есть такие соглашения, по сравнению с теми, у которых таких соглашений нет. Однако заключение любых официальных или неофициальных соглашений о транзите будет зависеть от политической воли стран-участниц.

21. Страны, не имеющие выхода к морю, могут зависеть от одной или нескольких стран транзита или могут иметь несколько вариантов выхода к портам с использованием автомобильных дорог, внутренних водных путей или железных дорог. Зачастую транзитные коридоры описываются очень подробно, особенно в двусторонних соглашениях о транзите. В результате этого у стран, не имеющих выхода к морю, практически не остается выбора. Такое подробное описание может касаться следующего: пункты въезда, пункты выезда, наземные маршруты, плата за обслуживание стране транзита, беспошлинные зоны, склады или свободные зоны (открытое или закрытое пространство) в портах в пунктах перевалки, а зачастую даже конкретное указание

соглашений об аренде или арендной платы, а также представительства в таможенных органах в свободной зоне для контроля и проверки торговых потоков и решения административных вопросов в стране транзита. Обычно включаются также положения о перевозке опасных грузов и правила, которые должны соблюдаться в таких случаях, процедурах импорта/экспорта с подробным указанием необходимых таможенных документов, необходимых страховых полисов или банковских гарантий. В некоторых соглашениях могут быть также указаны квоты на выдачу разрешений, экологические ограничения и налоги или дорожные сборы. Даже в Европе услуги автомобильного транспорта традиционно регулировались двусторонними межправительственными соглашениями, на основе которых правительства ежегодно согласовывали квоты на выдачу разрешений для транзитных перевозок как грузовым, так и пассажирским автомобильным транспортом. В 80-е годы с введением квот Сообщества началась постепенная либерализация, которая привела к почти полной отмене ограничений.

22. Может также существовать ряд особых таможенных режимов, которые предусматривают беспрошленную перевозку товаров под залог. В качестве примеров можно привести режимы в случае переработки ввозимых/вывозимых грузов, когда товары могут импортироваться для переработки и реэкспорта, или режимы складирования, когда товары могут находиться в залоге на таможенном складе до принятия решения об их окончательном пункте назначения.

23. Этот перечень юридических вопросов отнюдь не является исчерпывающим, однако дает четкое представление о том, в какой трудной ситуации могут оказаться страны, не имеющие выхода к морю. В большинстве случаев ситуацию еще больше осложняют недостатки инфраструктуры, проблемы с содержанием объектов, длительные таможенные процедуры, плохая обработка грузов в терминалах и отсутствие взаимодействия между различными учреждениями, участвующими в осуществлении транзита. Плохая организация работы в портах может привести к задержкам в портах, превышающим фактическое время морской перевозки товаров. Однако следует отметить, что во многих случаях страны транзита, как и страны, не имеющие выхода к морю, сами являются развивающимися и сталкиваются с теми же самыми проблемами в том, что касается инфраструктуры, институциональной, административной и нормативно-правовой основы.

Безопасность

24. Помимо недостатков в транспортной системе и инфраструктуре серьезной проблемой по-прежнему является безопасность. Транзитные маршруты могут быть закрыты (такие оговорки, между прочим, довольно часто встречаются в соглашениях о транзите) по причинам безопасности или политических разногласий, в результате чего у

страны, не имеющей выхода к морю, практически не остается иного выбора, кроме как разрабатывать альтернативные маршруты. Так, из-за пограничных конфликтов между не имеющей выхода к морю Эфиопией и Эритреей доступ Эфиопии к морю был перекрыт, и в своей внешней торговле ей пришлось использовать альтернативный порт. Кроме того, это часто ведет к слишком активным перевозкам по одной дороге и недостаточному использованию других маршрутов, за которые также заплатила страна транзита и которые могут стать эффективной альтернативой.

Перспективы стран транзита

25. Таким образом, по счетам платит не только страна, не имеющая выхода к морю. Страны транзита должны также осуществлять работы по содержанию и ремонту объектов. Им приходится инвестировать средства в создание новой инфраструктуры, решать экологические проблемы и, как предполагается, иметь эффективные таможенные механизмы и материально-техническую базу. Поэтому транзит является дорогостоящим предприятием как для стран, не имеющих выхода к морю, так и для стран транзита.

Транзит - упор на коридоры, интеграцию

26. Транзит осуществлять гораздо легче и дешевле и странам, не имеющим выхода к морю, и странам транзита в условиях интеграции. Если товары перемещаются свободно и беспрепятственно, без каких-либо административных или таможенных задержек, если решения об инвестициях принимаются с учетом общей перспективы, возрастает благосостояние как стран, не имеющих выхода к морю, так и стран транзита и снижаются издержки. Совершенствование транспортной и транзитной инфраструктуры и увеличение объема перевозок в конечном итоге принесут выгоду как прибрежным странам, так и странам, не имеющим выхода к морю. Если этот факт получает признание, то это вполне может способствовать стимулированию и развитию сотрудничества между двумя партнерами.

27. Сегодня многие страны и регионы находятся в процессе создания или планирования транзитных коридоров или коридоров доступа. Такие инициативы с большим или меньшим успехом предпринимались странами, не имеющими выхода к морю, и странами транзита на всех континентах, начиная от паневропейских или связывающих побережья двух океанов в Южной Америке коридоров и кончая восстановлением древнего Шелкового пути в Центральной Азии. Страны планируют создание "сквозных" коридоров, как, например, Боливия, которая намеревается создать четыре крупных коридора, для того чтобы превратиться в перевалочный пункт после формирования маршрутов, связывающих побережья двух океанов. В последние годы во многих странах

разрабатывается все больше комплексных проектов, и в основе большинства из них лежит два самостоятельных, но связанных между собой подхода. В одном случае они разрабатываются или создаются в рамках проекта региональной интеграции (как это имело место в Европе с ЕС и его трансъевропейским транспортным коридором). В другом же случае это связано с созданием коридора развития, который помимо упрощения перевозок способствует социально-экономическому развитию и уменьшению масштабов нищеты в сельской местности, по которой он проходит.

28. Общее у двух этих подходов то, что они позволяют объединить людские, технические и финансовые ресурсы для достижения экономии, обусловленной эффектом масштаба, и развития регионального или субрегионального сотрудничества. Это играет важную роль в обеспечении устойчивости.

Коридоры развития

Создание коридора может открыть большие возможности как перед странами, не имеющими выхода к морю, так и перед странами транзита. Это может стать проявлением намерения расширять торговлю в регионе или в субрегионе и улучшать доступ на мировые рынки товарам всего региона. Процветающий регион или субрегион станет гарантией увеличения потенциала для экономического роста всех входящих в него стран.

29. Довольно характерным примером стратегии по созданию коридоров развития является подход, которого придерживаются в рамках Инициатив в области территориально-пространственного развития (ИТПР) - программы, которая начала осуществляться в 90-е годы правительствами Мозамбика и Южной Африки, и более конкретно - коридор Мапуту. Коридор Мапуту связывает южноафриканский промышленный центр Гаутенг и мозамбикский порт Мапуту. Стержнем этой инициативы в области развития является платная автомобильная дорога и вспомогательные дороги, она помогает создать рабочие места, и от нее выигрывает население по обеим сторонам границы. Создание этого коридора развития рассматривается как проверка региональной интеграции, и инициатива была встречена со скептицизмом, однако проявлялся и значительный оптимизм. Этот коридор, создание которого должно принести выгоду всем сторонам, является совместным использованием экономических ресурсов африканскими государствами. Он подтверждает тенденцию к региональной интеграции, при этом реальная задача заключается в трансграничной физической интеграции. Кроме того, коридор Мапуту является также примером инициативы по налаживанию партнерских отношений между государственным и частным секторами (строительство - эксплуатация - передача (СЭП)), которая позволила мобилизовать большой потенциал региональной экономики и частный капитал в отличие от привлечения финансовых средств для узких

проектов по развитию инфраструктуры, осуществляемых лишь в национальных масштабах.

Региональные подходы

30. Транспортные коридоры позволяют максимально расширить выгодное межрегиональное сотрудничество, и еще одним примером является транспортный коридор Европа - Кавказ - Азия (ТРАСЕКА). Осуществление этой организованной Европейским союзом программы началось в 1993 году с создания транспортного коридора по оси запад-восток из Европы через Черное море, Кавказ и Каспийское море в Центральную Азию. Весьма интересным подходом к созданию этого коридора стала попытка на первом этапе создать общую законодательную базу в транспортном и транзитном секторе. Логическим обоснованием для такого подхода явилось отсутствие единой законодательной основы в структурах государств-участников, что затрудняло, а то и вообще делало невозможным осуществление скоординированного подхода к концепции международных грузовых перевозок. Было решено систематически согласовывать законы и вносить в них изменения, с тем чтобы они отвечали международным принципам, а также принимать новые законы в целях регулирования международных грузовых перевозок. Еще одним интересным аспектом проекта ТРАСЕКА является то, что он начинает охватывать и другие страны. Фактически он стимулировал подписание двусторонних договоров, например с Румынией - страной, расположенной в бассейне реки Дунай, - и вызвал интерес в Республике Корея, Китае, Италии, Польше и Эстонии к изучению возможности создания железнодорожных коридоров.

Маркетинг транзитного коридора

31. Каждый транзитный коридор требует разработки и осуществления всесторонней маркетинговой стратегии для привлечения капитала и транзитных перевозок. Странам, не имеющим выхода к морю, необходимо понять, что они могут играть определенную роль в субрегионе и использовать свое стратегическое положение. В случае Замбии, например, страна только после провозглашения независимости поняла, что она может извлечь выгоду из своего стратегического положения в субрегионе, и она учла эти соображения в процессе планирования и ведения переговоров о создании коридоров. Страны, не имеющие выхода к морю, могут играть активную роль в выдвижении предложений и осуществлении работы по планированию транзитных коридоров. С другой стороны, страна транзита или прибрежная страна может использовать свои возможности для привлечения инвестиций и потребителей и увеличить свой собственный потенциал и потенциал региона в плане экономического роста. Создание коридора, как правило,

всегда сопровождается сопутствующими эффектами, благодаря чему возникают новые возможности для всего региона.

Финансирование - поиск доноров

32 Создание коридора как коммерческое предприятие требует не только маркетинговой стратегии. Это требует, с одной стороны, значительных средств, а с другой - приверженности со стороны соответствующих учреждений или органов власти. Эти два аспекта имеют самые различные последствия. Поиск средств представляет собой нелегкую задачу. Традиционно на развитие инфраструктуры направлялись средства, поступавшие от Всемирного банка, ЕБРР, двусторонних или других многосторонних учреждений и доноров. По различным причинам не все финансирувавшиеся проекты оказались успешными или основывались на правильном подходе. Это наряду с другими факторами привело в последние годы к тому, что на проекты в области инфраструктуры выделялось все меньше ресурсов. За некоторыми исключениями развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, пришлось вновь обратиться с призывом о выделении средств и поставить вопрос о своем положении перед международными организациями. Так, в июле-августе 2001 года на своем пятом совещании правительственные эксперты Организации Объединенных Наций из развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита и представители стран-доноров и учреждений, занимающихся вопросами финансирования и развития, вновь обратились с призывом об оказании финансовой и технической помощи⁸.

Финансирование - сотрудничество государственного и частного секторов

33. Тот факт, что средства можно также мобилизовать в частном секторе, можно проиллюстрировать уже упоминавшимся выше проектом по созданию коридора Мапуту или созданием намибийского коридора Уолфиш-Бей. Независимая Намибия в 90-е годы была экономически слабой, имела ограниченный рыночный потенциал, была изолирована от своих соседей и не имела необходимых связей на востоке и на севере. Однако у страны был большой потенциал для того, чтобы служить своего рода воротами для своих соседей, не имеющих выхода к морю. В рамках развития партнерства между государственным и частным секторами и во исполнение Протокола САДК по транспорту, связи и метеорологии, где рекомендовалось создать коридор и учреждения для его эксплуатации, было решено создать коридор Уолфиш-Бей, широкую сеть комплексных услуг в области транспорта и упрощения условий торговли. Объединение частных ресурсов и опыта при

⁸ TD/B/48/10, 23 августа 2001 года.

осуществлении проекта, т.е. транспортных операторов в сотрудничестве с государственными органами и правительственными учреждениями (выполняющими регулируемую функцию в области транспорта) позволило наладить партнерство, от которого выигрывает и Намибия и соседние не имеющие выхода к морю страны. В этом особого внимания заслуживает одновременное развитие инфраструктуры, проведение институциональной и нормативно-правовой реформы, организация управления в частном секторе и маркетинг. При этом преследовалась цель изучить и преодолеть такие недостатки и проблемы, как отсутствие смешанных перевозок, пограничные таможенные процедуры и регулирование в области транспорта.

34. Для частных операторов основной проблемой являются не только общие издержки, но также время транзита и надежность обслуживания. Успешно функционирующие транзитные коридоры являются плодом совместных усилий государственных и частных операторов, а также всех других правительственных учреждений. Транзит можно представить в виде цепочки, которая включает все физические, организационные и административные операции, необходимые для перемещения товаров от места производства к их конечному пункту назначения. В эту цепочку входит фактическая транспортировка и вся документация, таможенные, страховые и все другие процедуры, связанные с обработкой грузов. Поэтому особого внимания заслуживают следующие аспекты: тесное сотрудничество и координация между государственным и частным секторами, готовность осуществить необходимые реформы для снижения задержек и административных барьеров, строительство автомобильных дорог, железнодорожных линий и портовых объектов, эффективное управление ими, маркетинг, долгосрочное содержание и обслуживание и переход стран транзита и стран, не имеющих выхода к морю, к более коммерческому и деловому подходу к проблемам в области транспорта, торговли и инфраструктуры. Естественно, открытие границ, развитие порта или создание транзитного коридора должно что-то приносить.

Преимущества для прибрежной страны - пример Того

Стержнем тоголезской экономики является главный порт в Ломе. Большая часть внешнеторгового оборота Того проходит через этот порт, который также служит пунктом транзита для товаров из таких не имеющих выхода к морю стран Сахеля, как Буркина-Фасо, Мали и Нигер. Использование такого положения привело к созданию коммуникационных сетей, связывающих порт с не имеющими выхода к морю странами, и в то же время открыло Того для внешнего мира. Структура пошлин на импорт благодаря стимулированию транзита и импорта ряда товаров, на которые в субрегионе существует большой спрос, помогла также обеспечить преимущественное развитие в

тоголезской экономике сектора услуг. Социальный и политический кризис, который Того пережила в начале 90-х годов, подорвал динамичное развитие этого сектора, которое правительство пытается в настоящее время восстановить. Однако государство по-прежнему сохраняет активное присутствие в этом секторе с помощью предприятий, целиком находящихся в его собственности.

В докладе правительства Того, представленном при проведении обзора торговой политики страны в рамках ВТО, также подчеркивалось, что в число основных задач торговой политики Того входит "...активизация и совершенствование транзитной торговли", и отмечалось, что намечается дальнейшая либерализация морского транспорта; отменена система распределения грузов, с тем чтобы дать возможность экономично работающим операторам свободно выбирать свои средства транспорта, и была значительно упрощена система портовых сборов; [предусматривалось] расширить, усовершенствовать и облегчить транзитную торговлю по тоголезскому коридору в целях повышения конкурентоспособности Того на внешних рынках. Для этого правительство планирует создать в Блитте сухой порт, с тем чтобы облегчить перевозку товаров во внутренние районы страны и в страны, расположенные вдали от побережья.

(Выдержки из WTO Trade Policy Reviews: First press release, "Secretariat and Government summaries: Togo", January 1999)

35. В Европе также порты, особенно среднего размера, переживают существенный рост и стремятся удовлетворить спрос со стороны как прибрежных, так и не имеющих выхода к морю стран и регионов. Эта тенденция свидетельствует о том, что размеры еще не являются решающим фактором. Хорошо функционирующие и эффективно работающие портовые объекты обеспечивают экономию, обусловленную увеличением масштабов деятельности, во всех секторах, включая сектор услуг, с которым большим портам трудно конкурировать.

Транзит - анализ альтернативных вариантов

36. В любом соглашении о транзите между странами, не имеющими выхода к морю, и странами транзита коридоры требуют тщательного анализа. Они определяют не только сумму общих или неофициальных расходов, но и время, затрачиваемое на транзит. Когда ведутся переговоры по соглашению о транзите, позиции не имеющей выхода к морю страны и страны транзита не обязательно должны быть противоположными. С одной

стороны, в транзитных перевозках используется инфраструктура страны транзита, и для нее представляется вполне нормальным включить понесенные издержки в сборы с пользователей дорог, портовые тарифы и т.д. С другой стороны, у страны, не имеющей выхода к морю, также есть определенные возможности отстаивать свои интересы. Потоки ее товаров служат источником поступлений для страны транзита и очень нужны для того, чтобы сделать имеющиеся мощности рентабельными. Поэтому зачастую страны транзита весьма заинтересованы в заключении разумных соглашений в целях привлечения товаропотоков. Большинство правительств понимают, что для того, чтобы не оказаться "загнанными в угол", необходимо предусмотреть по крайней мере два маршрута выхода к морю; однако следует отметить, что частные операторы всегда будут использовать самые дешевые и наиболее прибыльные маршруты и будут игнорировать возможные альтернативы.

37. Поэтому каковы же базовые критерии, которые позволяют сравнивать, оценивать и выбирать транзитные коридоры? Здесь важную роль играют несколько факторов. Они заслуживают пристального внимания и в некоторые случаи даже упоминаются в официальных соглашениях о транзите, особенно когда сопоставляются транзитные маршруты через различные страны. В число таких факторов входят средства упрощения процедур торговли, т.е. процедуры и документы, необходимые для импорта/экспорта и таможенной очистки (Согласованы ли эти процедуры? Отвечают ли они торговым соглашениям? Имеются ли и используются ли информационные технологии? Применяются ли международные конвенции, такие, как Конвенция МТП?); наличие и состояние инфраструктуры (в каком состоянии находятся автомобильные и железные дороги, водные пути, складские объекты, терминалы, порты; какие мощности имеются; осуществляется ли надлежащий уход и обслуживание), оперативные трудности и трудности, связанные с организацией перевозок (время погрузки; время ожидания; задержки в портах или в таможенных пунктах на пересечении границ; движение по коридорам; кто эксплуатирует коридор; ограничения в отношении транспортных операторов), сборы и издержки (включая прямые и официальные расходы; страхование или возможные неофициальные сборы и т.д.), институциональные механизмы (Осуществляются ли регулирующие и организационные меры в транспортном секторе? Участвуют ли в перевозках частный и государственный сектор? Имеются ли соглашения о совместных перевозках; унифицированы ли нормативные положения в области транспорта, например в отношении нагрузки на ось, габаритов или страхования?).

38. Полезно также предусмотреть механизм контроля, который даст возможность как стране транзита, так и стране, не имеющей выхода к морю, контролировать соблюдение предусмотренных в соглашении пунктов.

Упрощение транзита - прочие меры

39. Создание транспортных коридоров или коридоров развития - это эффективные, но в то же время и всеобъемлющие долгосрочные проекты, и в данном случае на решение вопроса транзита уходит больше времени. Согласование, упрощение и стандартизация транзитных процедур и документации - другие необходимые и сопутствующие меры, которым необходимо уделить надлежащее внимание, для того чтобы улучшить транзитные перевозки. Упрощению таможенных транзитных процедур способствует эффективная система обработки и передачи информации. Необходимо принять здесь соответствующие меры, а если они уже предусмотрены, то необходимо претворять их в жизнь. Они намного упрощают жизнь как стран, не имеющих выхода к морю, так и стран транзита и облегчают задачу государственных и частных операторов. Кроме того, устаревшие и неэффективные процедуры транзита создают возможности для мошенничества и злоупотреблений в процессе транзита.

Согласование документов и процедур

40. Процедуры упрощения торговли разработаны на национальном, региональном и международном уровнях. Они варьируются от общих документов, связанных с таможенным декларированием товаров, до электронной передачи данных еще до прибытия груза в пункт перевалки и современных компьютерных программ. Важный вклад в совершенствование транзитных товарных потоков и снижение транспортных издержек для стран, не имеющих выхода к морю, могут внести информационные технологии, смешанный транспорт или другие новые тенденции. Ключевым элементом снижения времени и расходов на транспортировку является создание упрощенных систем, которые способствуют развитию сотрудничества таможенных и других органов в странах транзита и странах, не имеющих выхода к морю, или в рамках одного региона.

41. Можно привести множество примеров таких упрощенных систем, как, например, Единый административный документ ЕС. Неудивительно, что в большинстве программ технической помощи содержится ссылка на внедрение таких упрощенных процедур. Другим примером является балтийская процедура общего транзита, которая пока действует только в отношении автомобильного транспорта и вступила в силу в январе 2001 года. Она упрощает транзит через три балтийских государства благодаря внедрению единой таможенной декларации и гарантии. Балтийские страны рассматривают это соглашение как шаг на пути к присоединению к Конвенции об общем транзите, которая действует в отношении транзита товаров из стран - членов ЕС, ЕССТ (Европейское соглашение о свободной торговле) и Вышеградской группы или через их территорию. Конвенция об общем транзите и особенно реформы, проведенные в июле 2001 года,

являются отличным примером законодательных изменений, тесно связанных с оперативными реформами. Цель такого подхода заключается в улучшении юридических условий для транзитных операций, с одной стороны, особенно в том что касается недопущения незаконных операций, и, с другой стороны, в установлении более тесных связей между 22 таможенными органами стран - участниц Конвенции. В Африке тоже признается необходимость разработки общих таможенных документов, например, в рамках КОМЕСА (Общий рынок для стран Восточной и Южной Африки). Первые шаги на пути к признанию упрощенных процедур были также сделаны Субрегиональным транспортным форумом субрегиона Большого Меконга.

42. Важное значение в обеспечении успеха мер по упрощению процедур торговли имеет сотрудничество между государственным и частным секторами. Деловые круги обладают практическим опытом и соответственно могут внести конкретный вклад. Поэтому их сотрудничество (в основе которого может лежать совместное участие в прибылях, как это имеет место в случае Сингапура и Маврикия) является не только полезным, но и необходимым условием для достижения дальнейшего прогресса в этой области.

Информационные технологии

43. Еще одним важным элементом в свете вышесказанного является использование информационных технологий (ИТ). Хотя подобные инвестиции обходятся недешево, они окупаются и необходимы как для стран транзита, так и для стран, не имеющих выхода к морю. В системах транзита, в которых используются документы в бумажной форме, возникают неизбежные задержки. ЕС в течение длительного времени использовал такую процедуру и только недавно внедрил обмен документацией на основе ИТ в области транзита. Следует признать, что режим, в котором используются документы в бумажной форме и который, помимо прочего, рассчитан на небольшое число государств-членов, просто не в состоянии обеспечить сегодняшний объем транзитных грузопотоков. Количество документов, появляющихся каждый день, намного превышает возможности таможенных служб, все это приводит к длительным задержкам в осуществлении транзитных операций, административным ошибкам и серьезным финансовым последствиям.

44. В этой связи следует отметить, что ряд национальных и международных организаций оказывают странам помощь в их усилиях по упрощению процедур торговли и автоматизации процедур. Одним из примеров таких инициатив служит проект по упрощению процедур торговли и облегчению перевозок для юго-восточной Европы (УПТПЮВЕ) Всемирного банка, ИСЮВЕ (Инициатива по сотрудничеству в юго-восточной Европе) и США (в сотрудничестве с ЕС). Этот проект преследует цель снизить

издержки в торговле и на транспорте и одновременно сократить контрабанду и коррупцию в пунктах пересечения границ в регионе. Он предусматривает: осуществление модернизации объектов в пунктах пересечения границ, оказание технической помощи в укреплении таможенных органов, компьютеризацию операций в пунктах пересечения границ, расширение обмена информацией между органами пограничного контроля и представителями деловых кругов с использованием таких средств, как семинары, подготовка кадров и вебсайты в сети Интернет. В программе УПТПЮВЕ участвуют получатели средств на цели таможенной реформы в виде займов Всемирного банка или кредитов АМР (Агентство международного развития) Всемирного банка, подписавшие совместный меморандум о договоренности (МОД). Подписывая МОД, участники обязуются вступить в Региональный руководящий комитет УПТПЮВЕ и сотрудничать в решении общих проблем, сдерживающих развитие торговли в регионе. В МОД включается прямая ссылка на необходимость решения проблем транзита и пересечения границ.

45. Другими примерами являются системы АСОТД и АТИС ЮНКТАД. В рамках КОМЕСА и САДК (Сообщество развития южной части Африки) новые программы преследуют цель обеспечить более широкое применение компьютеризированных таможенных процедур и систем информации по транспорту и создать совместные пограничные пункты.

АСОТД - Автоматизированная система обработки таможенных данных

АСОТД представляет собой компьютеризированную таможенную управленческую систему, которая используется в осуществлении большей части внешнеторговых операций. Эта система предназначена для обработки грузовых манифестов и таможенных деклараций, ведения отчетности, обслуживания транзита, а также организации учета при временной приостановке взимания пошлин и сборов. С помощью АСОТД создаются базы данных по торговле, которые могут быть использованы в статистическом и экономическом анализе. Программное обеспечение АСОТД разрабатывается ЮНКТАД в Женеве. В системе используются микрокомпьютеры, работающие в режиме клиент-сервер в системах UNIX и DOS и программное обеспечение СУРБД. В АСОТД учитываются международные коды и стандарты, разработанные МОС (Международной организацией по стандартизации), ВТО (Всемирной таможенной организацией) и Организацией Объединенных Наций. Конфигурация АСОТД может быть разработана таким образом, чтобы отвечать национальным характеристикам таможенных режимов отдельных стран, а также национальным системам тарифов законодательству и т.д. АСОТД позволяет осуществлять электронный обмен данными (ЭОД) между участниками торговли и

таможенными органами с использованием правил ЭДИФАКТ ООН (Правила Организации Объединенных Наций для электронного обмена данными в сфере управления, торговли и на транспорте).

АКИС - Система предварительного уведомления о передвижении грузов

АКИС представляет собой логистическую информационную систему, призванную повысить эффективность перевозок благодаря слежению за передвижением транспортных средств и грузов на всех видах транспорта (железнодорожный, автомобильный, озерный, речной) и в местах перевалки (порты, внутренние таможенные склады (ВТС)) и заблаговременному представлению информации о прибытии груза. АКИС дает государственным и частным транспортным операторам и их филиалам достоверную информацию в реальном масштабе времени о транспортных операциях, такую, как, например, сведения о местонахождении грузов и транспортных средств, и тем самым повышает эффективность текущего процесса управления и принятия решений. АКИС также позволяет регулярно получать показатели работы, которые помогают руководству устранять недостатки и в полной мере использовать существующую инфраструктуру и потенциал оборудования.

Источник: ЮНКТАД.

ОСНОВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ

46. Основой для любых сделок между деловыми кругами, частными и государственными предприятиями в странах, не имеющих выхода к морю, и государствах транзита являются стабильные правовые условия. Мы уже упоминали конкретные вопросы, связанные с соглашениями о транзите; однако во многих случаях свободному перемещению товаров препятствует не столько отсутствие соглашений, сколько их невыполнение и несоблюдение. Поэтому, хотя во многих двусторонних и многосторонних соглашениях закреплены соответствующие положения и обязательства, касающиеся решения вопросов транзита, упрощения таможенных процедур или нормативно-правовых проблем, для решения подобных проблем на практике зачастую просто не хватает ресурсов.

47. Тем не менее во многих странах самой базовой нормативно-правовой основы либо нет, либо она недостаточно развита. Так, во многих случаях необходимо принять, пересмотреть и/или увязать с международно согласованными стандартами железнодорожные кодексы, законы о перевозках воздушным или внутренним водным

транспортом, законы о морских или торговых перевозках, законы о перевозках автомобильным транспортом, транспортные кодексы, таможенное законодательство, законы об экспедировании грузов, законодательство, регулирующее перевозки опасных грузов. Как уже упоминалось выше, ЕС в рамках создания транспортных коридоров с центральноазиатским и кавказским регионом уделяет много внимания реформе нормативно-правовой базы. Прежняя транспортная система, унаследованная от бывшего Советского Союза, являлась весьма уникальной, и ее невозможно было адаптировать к принципам свободной рыночной экономики и международным транспортным операциям. Поэтому государствам-участникам были предложены законопроекты, жестко привязанные к потребностям конкретных стран, и их ознакомили с проектами многосторонних соглашений.

Правовые реформы - открытие рынков

48. Развитие инфраструктуры и формирование мощного частного сектора, который является конкурентоспособным и соответственно содействует снижению транспортных издержек в странах, не имеющих выхода к морю, в значительной степени зависит от деловой среды. Политика и законодательство, которые способствуют развитию транспортного или экспедиторского сектора или участию частного сектора в развитии инфраструктуры, связаны с базовым законодательством, закрепленным в гражданских кодексах или законах. Реформы в этой области, начиная от вопросов ответственности и кончая отменой государственного регулирования, имеют далеко идущие последствия и требуют твердой приверженности со стороны соответствующих правительств. Поскольку во многих странах, не имеющих выхода к морю, и странах транзита слабое развитие инфраструктуры и услуг давно препятствует расширению торговли, правовая реформа, призванная создать действенную и открытую основу для предпринимательской деятельности, является хорошим началом и может послужить катализатором для мелких и крупных инвестиций.

49. Зачастую необходимы весьма радикальные перемены, и правительствам приходится проявлять смелость, для того чтобы осуществить их. Примерами таких шагов являются ликвидация монополий, приватизация национальных железных дорог, разрешение частным компаниям осуществлять портовые операции, принятие и применение на практике законов о концессиях и открытие национальных рынков перевозок для иностранных компаний. Поэтому странам иногда нужны гарантии. Венгрия, например, просила сделать такие исключения в связи с необходимым принятием "Достижений Сообщества" при вступлении в ЕС. Допуская грузовых операторов на свой внутренний рынок перевозок, правительство опасается причинить потенциальный вред мелким операторам, уже действующим на этом рынке. Еще одной областью, которую можно

было бы выгодно использовать, является создание правовой основы, которая позволяла бы налаживать партнерские отношения между государственным и частным секторами.

Институциональные реформы

50. Еще одной проблемой, которая требует дополнительного внимания, является отсутствие надлежащих учреждений. Без таких учреждений в правительстве и соответствующих министерствах решение конкретных юридических вопросов, связанных с транспортом и транзитом, может затянуться, не будет осуществляться необходимое лоббирование, даже в случае принятия решений они не будут выполняться и соблюдаться. Это относится и к осуществлению и обеспечению соблюдения международных конвенций и соглашений, которые гораздо лучше контролируются, если обязанности четко определены, и их осуществление и кодификация в национальном законодательстве на основании соответствующих нормативных актов осуществляется специально назначенным учреждением. Кроме того, инвестиции в инфраструктуру могут и не привести к снижению транспортных издержек, если не будут подкрепляться соответствующей политикой и институциональными реформами. Между торговлей и учреждениями существует двойная связь в том смысле, что эффективно функционирующие учреждения способствуют развитию торговли, а большая открытость в торговле приводит к созданию более качественной институциональной основы.

51. В проведенном недавно исследовании⁹ на примере Ботсваны была проанализирована весьма интересная связь между наличием эффективно функционирующих учреждений и преодолением неблагоприятных условий, обусловленных отсутствием выхода к морю. В период с 1965 по 1998 год средний доход на душу населения в стране возрос на 7,7% в год, несмотря на отсутствие у нее выхода к морю, и в докладе об экономическом положении в Африке за 1999 год¹⁰ Экономической комиссии для Африки Ботсвана была отнесена к числу стран, которые отвечают минимальным требованиям для обеспечения устойчивого роста. В тот же самый период поддерживался порядок, администрация функционировала хорошо, были сделаны крупные государственные капиталовложения в такие сектора, как образование, здравоохранение и инфраструктура, а институциональные

⁹ Rodrik Dani, *Institutions, integration and Geography: in Search of the Deep Determinants of Economic Growth*, John F. Kennedy School of Government, Harvard University, August 2001.

¹⁰ Экономическая комиссия для Африки, *Economic Report on Africa 2000: Transforming Africa's Economies*, Addis Ababa, 2001.

механизмы защищали права собственности инвесторов. Существует много причин для эффективного функционирования учреждений в Ботсване; они заключаются в традициях, колониальном наследии и крепком руководстве, которое хорошо видит перспективу. Воспроизводить такие условия необязательно. Однако они свидетельствуют о том, что такие неортодоксальные элементы, ориентация в политике на запад и местные подходы являются хорошим сочетанием для успешного создания институциональной инфраструктуры и устойчивого развития даже в странах, не имеющих выхода к морю.

52. Зачастую необходимо организовать не только межправительственные комиссии, но и целые сектора перевозок/экспедирования грузов. Когда дело доходит до осуществления соглашений и правил, а также когда необходимо развивать сотрудничество с соседними странами, полезными партнерами являются федерации и ассоциации. Во многих странах транспортные компании и компании по переработке грузов полностью или частично принадлежат государству и требуют перестройки и более широкого привлечения частного сектора. В других странах в области транспорта сформировались неофициальные или полуофициальные сектора, и перевозка грузов нередко осуществляется без надлежащего страхования или транспортными средствами, которые не отвечают требованиям безопасности. В регионе Западноафриканского экономического и валютного союза игнорирование ограничений на вес груза при перевозках грузовыми автомобилями считается одним из основных факторов, способствующих быстрому ухудшению состояния дорожной сети.

53. Во всех этих областях, конечно, необходимо вмешательство правительства для обеспечения более строгого контроля и регулирования, однако при этом следует прилагать усилия к тому, чтобы не отпугнуть предоставляющие услуги компании, которые работают наиболее эффективно.

Региональный подход - согласование законодательства

54. Наиболее целесообразным подходом к вопросу транзита является, естественно, комплексный региональный подход, который охватывает все соответствующие вопросы, ориентирован на поиск возможных решений и поддержку позитивных реформ во всех странах, через которые перемещаются товары, в том числе из стран, не имеющих выхода к морю. Поэтому важным предварительным условием являются соглашения между странами, поскольку они регулируют доступ к транзитным коридорам и их использование и потенциально способствуют упорядочению и согласованию нормативных актов. Эффективным средством осуществления и обеспечения соблюдения согласованных положений является трансграничное сотрудничество между учреждениями, например между таможенными органами одного региона или субрегиона. В таком сотрудничестве

могут даже участвовать транспортные операторы, благодаря чему процедуры транзита будут более тщательно соблюдаться и контролироваться, о чем свидетельствует пример контактной группы по вопросам транзита, созданной под эгидой Европейской конвенции об общем транзите. Однако здесь не следует забывать об одном важном факторе: даже самые лучшие соглашения о транзите будут действовать только в том случае, если они подкрепляются политической волей и способностью правительства действительно контролировать деятельность своих учреждений.

55. Еще один достаточно мощный стимул для региональной координации связан с важным юридическим вопросом. Товары, которые пересекают границы в случае экспорта или просто транзита, перемещаются также из одной правовой системы в другую. Во многих пограничных районах центры распределения и транзита были построены не потому, что они имеют особое экономическое значение в логистическом процессе, а просто потому, что они обозначают самую дальнюю точку, до которой грузовой автомобиль может двигаться на законных основаниях и за которой начинают действовать новые юридические условия. Границы являются естественным пределом для действия таких юридических документов, как транспортные накладные или страховые полисы. Правовые системы по обе стороны границы могут настолько отличаться друг от друга, что возникает "правовая стена". Все это может затруднять бесперебойный транзит товаров. Если правовые традиции и историческое или социально-экономическое наследие имеют различные корни и развиваются в различных направлениях, то тогда природа таких правовых систем может быть особенно несовместимой. Поэтому единственным логичным путем для решения таких проблем является выработка региональных подходов.

РОЛЬ ПРАВИТЕЛЬСТВ

56. Правительства должны играть роль координатора и вмешиваться лишь в случае необходимости. Однако заключение соглашений о транзите между правительствами все-таки необходимо, поскольку они обеспечивают столь необходимую стабильность и предусматривают более одного или двух маршрутов, обеспечивающих выход к морю, а это условие, несмотря на коммерческие соображения, может в какой-то момент приобрести особое значение. Правительства должны создавать благоприятные условия, которые дают частным операторам возможность выбирать самый дешевый и наиболее удобный с экономической точки зрения маршрут транзита. Выполняя свою роль по оказанию содействия и созданию условий для торговли и транзита, правительства должны анализировать свои собственные действия и помогать преодолевать трудности, связанные с процедурными, нормативными и таможенными вопросами. Правительства являются движущей силой, когда заходит речь о приватизации, либерализации и создании благоприятных и конкурентных условий. Они также несут ответственность за принятие

необходимых вспомогательных мер для смягчения возможных непредвиденных последствий и подготовки почвы для новых достижений.

57. Поэтому детали в соглашениях о транзите, например, можно оставить на усмотрение частных операторов, и во многих случаях правительства могли бы рассмотреть вопрос о том, чтобы отказаться от участия в коммерческих операциях. Это сузит их роль в некоторых областях, однако в то же время расширит их участие в других, например поиск ресурсов для проектов в области инфраструктуры, разработка, осуществление и обеспечение соблюдения нормативных положений в области транспорта, международных, региональных, субрегиональных или двусторонних соглашений, ведение переговоров по упрощению и согласованию процедур, реформирование своих учреждений.

58. В следующих далее главах приводятся конкретные примеры того, как страны восточной и центральной Европы, центральной Азии и западной Европы решают проблемы, связанные с отсутствием выхода к морю, как их правительства решали этот вопрос на протяжении ряда лет, в том числе в ходе процесса их экономических и политических преобразований, и какая политика и конкретные шаги были приняты для облегчения транзита и обеспечения выхода их стран к морю.

ПРИМЕРЫ ОТДЕЛЬНЫХ СТРАН

59. Какое воздействие оказывает отсутствие выхода к морю на переходный процесс в странах восточной и центральной Европы и центральной Азии? Какие другие факторы необходимо учитывать и что можно сделать, если отсутствие выхода к морю представляет собой проблему для переходного процесса?

Введение

60. Географическое положение 25 стран с переходной экономикой существенно различается; однако 13 (Азербайджан, Армения, Беларусь, Венгрия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Словакия, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан, Чешская Республика и бывшая югославская Республика Македония) из 25 стран с переходной экономикой не имеют выхода к морю. Интересно также отметить, что в то время как 15 стран с переходной экономикой находятся на расстоянии более 1 000 км от крупных рынков западной Европы, Венгрия, Словакия и Чешская Республика находятся в самом центре Европы и, соответственно, удобно расположены для торговли товарами и услугами.

61. Географическое положение стран с переходной экономикой будет, конечно, также влиять на торговлю и инвестиции и принятие соответствующих решений. Годы, прошедшие с начала переходного процесса, показали, что некоторые страны добились больших успехов как в осуществлении экономической и институциональной реформы, так и в привлечении инвестиций и торговых потоков. Здесь можно выделить два фактора: те страны, которые добились больших успехов, являются прибрежными либо/и расположены недалеко от своих основных рынков. Поэтому отсутствие выхода к морю, похоже, является проблемой лишь в том случае, если страна к тому же расположена далеко или оторвана от своих основных рынков. В противном случае можно сделать вывод о том, что чем ближе находится страна - не имеющая выхода к морю или прибрежная - к Западной Европе, тем раньше начался процесс реформ и тем быстрее они осуществляются.

62. Одна из основных стратегий обеспечения экономического роста, принятых по тем или иным причинам в восточной Европе, заключается в обеспечении роста на основе экспорта с большой долей сборочных операций или поставок продукции для переработки за границей. При этом транспортные издержки играют важную роль для потенциальных инвесторов, и, поскольку промежуточная продукция импортируется, а готовая продукция экспортируется в западную Европу, при выборе места расположения производства предпочтение будет отдаваться таким странам, как Польша, Венгрия, Словакия и Чешская Республика, поскольку географически они находятся ближе к основным рынкам и проводят более открытую торговую политику. Производство также будет чаще располагаться ближе к тому месту, где будет происходить окончательное потребление продукции, если трудовые затраты или транспортные издержки различаются не очень сильно.

63. Наличие местных ресурсов также будет играть важную роль при замене дорогостоящего импорта и снижении высоких транспортных издержек. Так, например, базирующийся в Сингапуре гигант электронного машиностроения использует до 50% местных материалов на своем сборочном заводе в Венгрии¹¹. Вопрос о том, что принесет вероятное вступление стран центральной Европы в Европейский союз, выходит за рамки настоящего документа. Однако можно предположить, что как только затраты на рабочую силу будут скорректированы и разница в этих затратах станет играть более важную роль по сравнению с преимуществами географической близости (т.е. транспортные издержки), производство двинется дальше на Восток. Уже сейчас крупные транснациональные

¹¹ Источник: Wilson, Drew, *In depth: Eye on Hungary*, in EBN, 30 January, 2001.

компании в электронной промышленности рассматривают вопрос о создании объектов в Румынии и на Украине¹².

64. Эти примеры показывают, что отсутствие выхода к морю может стать бременем и для потенциальных инвесторов, однако проблемы, связанные с отсутствием такого выхода, можно преодолеть. В Венгрии, Словакии и Чешской Республике отсутствие выхода к морю не имеет особого значения, поскольку эти страны граничат с западной Европой, связаны с ней и морем сетью хороших автомобильных и железных дорог и судоходных водных путей и расположены сравнительно близко от них. С началом переходного процесса их стали учитывать при планировании перевозок по основным общеевропейским артериям. Кроме того, предстоящее вступление этих стран в ЕС вынуждает их не только инвестировать крупные суммы в модернизацию своей инфраструктуры и потенциала, но и коренным образом пересматривать свою политику в области транспорта, институциональную основу и структуру таможенных органов. Близость к ЕС, естественно, активизирует процесс реформ и служит важным стимулом для его ускорения.

ОТСУТСТВИЕ ВЫХОДА К МОРЮ В СЕРДЦЕ ЕВРОПЫ: Пример Венгрии

Введение

65. Венгрия - страна, не имеющая выхода к морю, - расположена посреди богатых рынков и рядом со своими основными и наиболее важными торговыми партнерами. Эта страна, несомненно, является одним из характерных примеров того, почему отсутствие выхода к морю не является реальным препятствием ни для переходного процесса, ни для расширения торговли или обеспечения экономического благосостояния. Ключевые условия, которые необходимы для преодоления трудностей, связанных с отсутствием выхода к морю, были созданы ей природой, т.е. географическая близость к западной Европе, ее расположение посреди основных сухопутных путей между западной Европой и Балканами, а также Украиной и Средиземноморским бассейном, отсутствие топографических барьеров, судоходные водные пути, а именно реки Дунай и Тиса, а также достигнуты в ходе переговоров, а именно торговые соглашения или двусторонние и многосторонние конвенции о транзите.

¹² Источник: там же.

66. Однако статус страны, не имеющей выхода к морю, и одновременно страны транзита создает также определенные трудности, начиная от экологических проблем, повышенных требований к инфраструктуре и кончая иной логистической системой, чем в прибрежных странах, т.е. наличие большего числа складов, распределительных центров и т.д. Один из основных выводов из приводимого ниже краткого общего обзора заключается в том, что эти задачи действительно могут оказывать позитивное действие и способствовать появлению новых возможностей для развития предпринимательства и торговли.

Статистический обзор

Данные за 2000 год показывают, что основные торговые партнеры Венгрии расположены в Европе (90,2% экспорта и 77,4% импорта), причем наибольшая доля приходится на ЕС (75,2% экспорта во внешней торговле Венгрии и 58,5% импорта), а самым важным торговым партнером является Германия. Существенными источниками импорта, особенно в качестве поставщиков энергии, по-прежнему являются Россия и СНГ. Торговля с далеко расположенными странами сравнительно невелика и ведется с Африкой (0,4% от общего объема экспорта и импорта), Австралией и Океанией (0,1% экспорта и импорта) и Северной и Южной Америкой (6,0% венгерского экспорта и 5,4% импорта). Активные торговые отношения сложились со странами Азии, на которые приходится 16,75% импорта и 3,4% экспорта¹³.

Выход к морю - железные и автомобильные дороги

67. У Венгрии есть выход к морю по внутренним водным путям, железным и автомобильным дорогам, причем автомобильные дороги являются наиболее важным маршрутом, за ними, немного отставая, следуют железные дороги, а перевозки по внутренним водным путям являются гораздо менее значительными¹⁴. В последние годы железнодорожная система Венгрии была усовершенствована. Сегодня регулярные составы с контейнерами ходят к морским портам, например, в Гамбург, Бремерхафен,

¹³ Источники: Министерство экономики и министерство иностранных дел, Венгрия, 2001 год.

¹⁴ Источник: Commission of the European Communities, *Energy and Transport in Figures: Goods Transport, other European Countries, Performance by Mode in 1998*, Brussels, 2001.

Роттердам, в Хорватию, Турцию и Грецию. Для того чтобы достичь два немецких порта, которые стали очень важными в контейнерной торговле Венгрии с заморскими странами (включая Соединенное Королевство и Ирландию), у составов, отправляющихся из Будапешта, занимает не более полутора суток. Открытие в мае 2001 году новой железнодорожной линии между Словенией и Венгрией сделало возможным регулярное движение составов с контейнерами между Будапештом и портом Копер на побережье Адриатического моря. Согласно исследованию, проведенному в ноябре 2001 года, железнодорожная сеть Венгрии занимала пятое место среди 16 европейских стран¹⁵. Однако ни подвижной состав, ни базовая инфраструктура не отвечают самым последним техническим и экономическим требованиям. Эксплуатация существующих сетей требует принятия срочных мер и проведения административных реформ, особенно перестройки венгерской железнодорожной компании MAV.

68. Строительство новых дорог и дальнейшие усилия по содержанию уже существующей сети автомобильных дорог на территории Венгрии позволят дополнительно расширить ее выход к морским портам. Законодательной основой, которая регулирует транзит через территорию Венгрии и выход к морю, являются двусторонние межправительственные соглашения, которые также зачастую с помощью системы разрешений устанавливают квоты на автомобильные перевозки. Конечно, отдельные и неизбежные сбои в работе такой системы возможны, и на деле довольно часто реально ощущается нехватка разрешений и соответственно возникают ограничения на транзитные перевозки по территории отдельных стран. Поэтому в июле 2000 года Венгрия и ЕЭС подписали двустороннее соглашение о транзитных грузовых автомобильных перевозках, которое преследует цель облегчить транзит через территорию участников соглашения, в частности благодаря взаимному обмену разрешениями на транзитные автомобильные перевозки. Эти разрешения дополняют те, обмен которыми уже производится в рамках двусторонних соглашений между государствами - членами ЕС и Венгрией. Вопрос о выдаче разрешений на транзит открывает весьма деликатную главу в транспортной политике Венгрии и государств - членов ЕС, поскольку только реальная взаимная либерализация может на деле привести к серьезным переменам. С вступлением в ЕС появятся новые правила, которые потребуют усиления конкуренции и существенной перестройки сектора автомобильного транспорта и расширения доступа к нему.

69. Кроме того, Венгрия является также участником ряда многосторонних соглашений, включая Конвенцию МДП. Таможенные транзитные процедуры регулируются Конвенцией об общем транзите (ЕС) 1987 года (с поправками, внесенными в июле

¹⁵ Источник: Healey and Baker, *European Distribution Report 2001*.

2001 года), участником которой является Венгрия и которая в целом отвечает положениям о транзите через территорию Сообщества (ЕС). В ней предусмотрены аналогичные правила, те же самые документы и процедуры и аналогичные механизмы гарантий. Режим общего транзита не является обязательным, и в качестве альтернативы можно использовать систему МДП. У Венгрии также имеются двусторонние соглашения о транзите и соответствующие договоренности с другими странами, в том числе и с теми, которые имеют важное значение для выхода страны к морю. В соглашения о свободной торговле, заключенные в рамках ЦЕССТ (Болгария, Польша, Румыния, Словакия, Словения и Чешская Республика), а также с Хорватией и другими странами включены также положения о таможенном сотрудничестве.

Транзит

70. Венгрия является также важной страной транзита; четыре из десяти коридоров трансъевропейской сети проходят через ее территорию, и в силу этого страна играет важную роль в европейской, а также в субрегиональной интеграции. Однако в последние годы слишком интенсивное использование автомобильных дорог для перевозки товаров и изъятия в железнодорожной системе привели к резкому увеличению заторов на основных артериях и в пунктах пересечения границ. И страны транзита, и страны, осуществляющие транзит, заинтересованы в наличии хорошей инфраструктуры, установлении баланса между объемом и видами перевозок и в снижении экологического ущерба.

71. Однако Венгрия сталкивается не только с негативными аспектами транзита. Венгрия фактически уже начала использовать преимущества, которые связаны с транзитом и с ее уникальным положением между Востоком и Западом. Эти преимущества дают широкие возможности для развития сектора услуг, т.е. предоставления услуг и решений, особенно в логистическом секторе. Они варьируются от оказания соответствующих услуг транспортным операторам или экспедиторам до увеличения складских, распределительных мощностей, мощностей для обслуживания складского хозяйства и обработки контейнеров. Гибкое и высококачественное обслуживание привлечет деловые круги, инвестиции, опытных работников и поможет создать рабочие места. Базовой концепцией здесь является достаточно перспективная стратегия в том смысле, что она основывается на динамичном расширении рынков и в восточном направлении, и в связи с географическим положением Венгрии между восточной и западной Европой. Фактически Венгрия обладает необходимыми условиями, опытом и историческими предпосылками, которые могут в конечном итоге превратить страну в крупный торгово-распределительный центр несмотря на отсутствие у нее выхода к морю.

Дунай - естественная связь Венгрии с морем

Юридические предпосылки

72. С 1992 года Венгрия связана как с Черным, так и с Северным морями. Именно тогда был торжественно открыт 170-километровый канал Рейн-Майн-Дунай, который связал реки Рейн и Дунай и создал судоходный водный путь по территории Европы длиной 3 500 км. Дунай всегда был очень важным звеном в обеспечении доступа Венгрии к мировым рынкам и торговле. В Парижском мирном договоре 1856 года, который положил конец Крымской войне, признавался принцип свободного судоходства по реке Дунай. Парижская конвенция 1921 года регулировала судоходство по Дунаю от Ульма до устья Дуная и предусматривала создание международной комиссии (сегодня она насчитывает 11 государств-членов¹⁶), наделенной полномочиями решать вопросы на участке Дуная от Ульма до Брэила. С 1948 года действует Белградская конвенция о режиме судоходства на Дунае. В статьях 1 и 25 Белградской конвенции говорится, что "навигация на Дунае должна быть свободной и открытой для граждан, торговых судов и товаров всех государств на основе равенства в отношении портовых и навигационных сборов и условий торгового судоходства за исключением перевозок между портами одного и того же прибрежного государства". Конвенцией также детально определяются обязательства по обеспечению судоходства и созданию судоходных путей, а также порядок покрытия соответствующих расходов.

73. Помимо этой многосторонней Конвенции Венгрия также подписала два двусторонних соглашения - одно с Германией (1989 год) и другое с Нидерландами (1991 год) как раз накануне открытия в 1992 году канала Рейн-Майн-Дунай. Они регулируют взаимное использование внутренних водных путей судами для перевозки товаров и пассажиров и для транзита, а также равное участие этих стран в их соответствующей двусторонней торговле. Судам этих стран гарантируется одинаковый режим, пока они находятся на территории другой договаривающейся страны.

74. В 1955 году дунайские пароходства подписали "Братиславские соглашения" о международной перевозке товаров по внутренним водным путям. Эти правила,

¹⁶ Сегодня членами Комиссии по Дунаю являются 11 стран (Болгария, Германия, Югославия, Хорватия, Молдова, Австрия, Румыния, Российская Федерация, Словакия, Украина и Венгрия). Решения Комиссии являются всего лишь рекомендациями и не имеют для государств-членов обязательной юридической силы.

разработанные самими транспортными компаниями, представляют собой документ частного права, в котором определены общие условия международной перевозки товаров по Дунаю и включены пункты, касающиеся тарификации и чрезвычайных мер. В 1984 году было принято еще одно соглашение о перевозке крупнотоннажных контейнеров. Особенность Братиславских соглашений, а также Соглашения о единых международных тарифах заключается в том, что, согласно им, двусторонние перевозки резервируются за национальными пароходствами двух соответствующих стран. Это привело к возникновению прочной традиции заключения соглашений о совместной перевозке грузов. После открытия канала Рейн-Майн-Дунай и открытия восточной Европы возникла необходимость в координации положений, регулирующих перевозку товаров по внутренним водным путям Европы. В июне 2001 года была подписана и в ближайшее время вступит в силу Будапештская конвенция (разработанная в сотрудничестве с ЕЭК ООН) о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (КПГВ). Этот документ не только позволит согласовать различные правовые положения, но и сделает внутренний водный транспорт более конкурентоспособным.

Перевозки по Дунаю - прошлые и текущие события

Венгрия в своих перевозках по Дунаю прошла много этапов. Так, в годы существования СЭВ Дунай являлся важным связующим звеном в торговле между Венгрией и ее восточными соседями, причем наиболее важная часть этого водного пути приходилась на его восточный отрезок, т.е. в сторону Черного моря. В 1984 году был открыт 64-километровый канал Дунай - Черное море, который сократил расстояние до моря на 370 км, и это означало появление более прямого и судоходного, хотя отнюдь не более дешевого, маршрута. Выход к Черному морю открывал также торговый маршрут в страны Дальнего Востока - Вьетнам, Китай и Индию. Роль Дуная возрастала в свете характера торговли Венгрии с существовавшим в то время Советским Союзом (например, руда и уголь) и того факта, что средства транспорта и тарифы заранее обсуждались на уровне министров.

С прекращением существования СЭВ в 1992 году активизировались торговые отношения со странами ЕС, торговля переключилась на Запад, и важными пунктами выхода к морю стали Амстердам, Роттердам (с регулярным линейным сообщением с Соединенным Королевством и с перевозкой без задержек даже небольших объемов), Антверпен и морские порты Германии. Есть автомобильное и отчасти железнодорожное сообщение с Триестом (Италия), Копером (Словения) и Риекой (Хорватия). В 90-е годы перевозки в направлении черноморских портов сократились, и еще больший удар по ним нанесли последствия войны в бывшей Югославии.

Перевозки по Дунаю - возможности и реальность

75. Водные пути, как правило, заключают в себе большой потенциал, который пока используется не в полной мере. Сегодня большая часть грузов из-за моря прибывает в контейнерах, однако, к сожалению, контейнерные перевозки по Дунаю составляют лишь очень небольшую часть от таких перевозок по Рейну. Хотя канал Рейн-Майн-Дунай открывает Венгрии новый выход к морю по дешевым и экологически чистым водным путям, судну по-прежнему приходится проходить на своем пути 65 шлюзов. Это не проблема при перевозке массовых грузов, однако тем не менее препятствует налаживанию регулярных линейных перевозок между Венгрией и портами Северного моря. Канал Рейн-Майн-Дунай, как и любой другой канал, устанавливает ограничения в отношении габаритов судна и допускает только ограниченные перевозки, в то время как операторы на Рейне с такой проблемой не сталкиваются. Кроме того, перевозчики на водном пути Рейн-Майн-Дунай переходят из одного нормативно-правового режима в другой и сталкиваются с рядом юридических, технических и административных проблем. Только недавно Комиссия по Дунаю и Комиссия по Рейну официально договорились более тесно сотрудничать в целях согласования своих соответствующих правил. К тому же существует еще ряд более специфических "венгерских" проблем, которые также требуют внимания. Это проблемы, связанные с мощностями, т.е. контейнеровозы и суда не всегда отвечают последним техническим стандартам; отсутствие портов на Дунае; плохо развитая портовая инфраструктура; маленькая глубина на Дунае выше Будапешта; и проблемы логистического характера в целом.

Морские порты - выход к морю

76. В свете возросших морских контейнерных перевозок и, возможно, будущего расширения ЕС на Восток вновь выдвигаются аргументы в пользу освоения водного пути Будапешт-Констанца (Румыния) в направлении Черного моря. Новый свободный порт Констанца развивается, и в какой-то момент может появиться возможность связать Порт-Саид на Суэцком канале с Констанцей и Будапештом (с использованием океанских, а затем речных судов). Еще одной параллельной линией мог бы стать маршрут Порт-Саид - Джоа-Тауро (Италия) - Копер (Словения) - Будапешт с использованием океанских судов, фидерных судов и железнодорожных составов.

77. Порты на Адриатическом море уже сегодня имеют важное значение для Венгрии, и благодаря их близости это значение в будущем может еще больше возрасти. Сегодня хорошие условия транзита и относительно свободный доступ к портам Хорватии и Словении на Адриатическом море обеспечиваются благодаря правительственным соглашениям и механизмам ЦЕССТ. Венгерские экспортные компании и один только

венгерский экспорт уже превратили такие порты в северной части Хорватии, как Риека или порт Копер в Словении (крупнейший терминал для обработки венгерских грузов на побережье Адриатического моря), в огромные экспортные терминалы. Фактически в Азию груз можно доставить из порта Копер на 7-10 дней быстрее, чем из любого крупного порта на Атлантическом побережье. Для стран центральной Европы, не имеющих выхода к морю, в том числе и для Венгрии, порт Копер находится примерно на 500 км ближе, чем любой из портов Северного моря. В Риеке венгры играют ведущую роль в стимулировании и активизации работы порта, мощности которого требуют срочной модернизации. Планируемое вступление Словении в ЕС одновременно с Венгрией еще больше расширит доступ Венгрии, не имеющей выхода к морю, к крупным морским портам и устранит все сохраняющиеся таможенные или технические барьеры.

Вопросы управления и политики

78. Как и во многих других странах с переходной экономикой, необходимо решить вопрос приватизации транспортных, экспедиционных и обрабатывающих компаний, паромств и портовых органов. Во многих этих компаниях государство является единственным или самым крупным владельцем акций. У этих принадлежащих государству компаний зачастую устаревший флот и раздутые административные структуры. Главный управляющий делами венгерского национального паромства МАХАРТ Рт., которое по-прежнему целиком принадлежит государству и приватизация которого откладывается уже много лет, подсчитал в мае 2001 года, что для того, чтобы стать рентабельным, эффективным и конкурентоспособным на международных рынках, количество речных судов необходимо сократить с 35 в настоящее время примерно до 5; а административный персонал необходимо будет сократить с более чем 200 человек до не более чем 3 или 4 человек¹⁷. Морской торговый флот МАХАРТ, который плавал под венгерским флагом, в октябре 2000 года прекратил свою деятельность.

Резюме

79. Вступление Венгрии в ЕС и связанное с этим необходимое принятие "Достижений Сообщества" оказывают решающее воздействие на будущее положение страны среди европейских участников торговли. Это затрагивает такие области, как транспортная политика и организации таможенных операций. Так, транспортный сектор фактически уже реорганизован, начались работы по созданию инфраструктуры, и во многих случаях

¹⁷ Источник: Balazs Edith, *Mahart: Taking on Water*, in *Business Hungary*, May 2001.

принято законодательство об осуществлении надлежащих мер. Значительный прогресс достигнут также в деле принятия упрощенных и основанных на информационных технологиях таможенных процедур и совершенствовании административного и оперативного потенциала, что значительно упрощает импорт, экспорт и транзит товаров.

80. Вступление в ЕС означает для Венгрии, что она станет восточной границей Союза. Как таковая она будет также играть заметную роль в качестве важной страны транзита, и, таким образом, у нее есть большой потенциал для развития современного сектора услуг, который повысит роль Венгрии как связующего звена между Востоком и Западом. Интеграция страны, имеющей порт на Адриатическом море (Словения), одновременно с Венгрией еще больше облегчит выход Венгрии к морю. Поэтому эти динамичные условия с возможностями развития торговли на восточных и западных границах вновь изменят реакцию страны на отсутствие выхода к морю.

81. Что касается водных путей Венгрии, то первоочередной задачей остается расширение речных перевозок по Дунаю и создание необходимой и отвечающей современным требованиям инфраструктуры и сети обслуживания для поддержки транспортных потоков на этом водном пути. Еще одним заслуживающим упоминания стратегическим достижением является расширение возможностей для судоходства на реке Тиса. Интересно также отметить, что Дунай является стержнем планируемых новых транспортных коридоров. Хотя каналы, как правило, редко бывают экономически рентабельными и проблемой здесь по-прежнему заключается в ограниченности перевозок, они дают Венгрии, не имеющей выхода к морю, определенные преимущества. Одним из таких примеров является планируемый маршрут Дунай - Адриатическое море, который явится продолжением канала от порта Монфальконе (Италия) до Любляны (Словения) в сторону Дьёра (Венгрия) или Братиславы (Словакия).

82. Подводя итог, следует отметить, что отсутствие выхода к морю не имеет особого значения для Венгрии. Фактически Венгрия пытается воспользоваться этой данной ситуацией для того, чтобы сделать упор на развитие сектора услуг, используя преимущества, вытекающие из ее роли как страны транзита. Недавно Венгрии удалось привлечь инвестиции для развития современных технологий из Ирландии, которая до сих пор считалась одним из лучших мест для размещения производства в Европе. Это тем более интересно, если учесть, что одна из причин таких перемещений заключалась также в географическом положении Ирландии, которой приходится использовать водный транспорт для доставки грузов в ЕС. Инвесторов привлекло именно положение Венгрии, не имеющей выхода к морю, а также тот факт, что она граничит с семью странами и имеет связи с формирующейся экономикой стран на востоке. В качестве еще одного интересного примера можно привести иностранную компанию по производству

электроники, начавшую производить в Венгрии консоли для игр, которые фактически предназначены для продажи в Японии.

ЦЕНТРАЛЬНОАЗИАТСКИЕ СТРАНЫ, НЕ ИМЕЮЩИЕ ВЫХОДА К МОРЮ

Введение и общая информация

83. В отличие от центральноевропейских стран центральная Азия не имеет выхода к морю и расположена далеко от рынков, и это весьма серьезный фактор в ее экономической деятельности, особенно после начала экономических преобразований. У этого региона также весьма своеобразное историческое наследие. До начала XX века темпы урбанизации были очень низкими, равно как и участие региона в международной торговле. В XX веке его геополитическое положение привело к сокращению обмена товарами и услугами в рамках региона, с тем чтобы строго следовать централизованной советской политике ориентации торговли на страны СЭВ. С другой стороны, не имеющие выхода к морю страны центральной Азии торгуют с древних времен, причем торговля бурно развивалась с 3000 года до нашей эры. Находясь вдоль древнего Шелкового пути, они активно участвовали в торговле как с Востоком, так и с Западом.

84. Сегодня транзитные маршруты в регионе неустойчивы; серьезной проблемой по-прежнему является безопасность, а поиск альтернативных сухопутных и морских торговых маршрутов весьма непросто. В своем выступлении перед Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций в октябре 2000 года постоянный представитель Казахстана отмечала тот факт, что чрезмерно высокие транспортные расходы во многих случаях достигают 60% стоимости импортных товаров¹⁸.

Текущие изменения

85. Тем не менее за последние 10 лет Центральной Азии удалось создать и обсудить ряд транзитных маршрутов, включая столь важные трубопроводы для экспорта энергоносителей через территорию Российской Федерации. Кроме того, для транзитных перевозок по железной дороге и автомобильным транспортом можно использовать территорию Китая и Исламской Республики Иран; паромные переправы через Каспийское море позволяют осуществлять транзит железнодорожным и автомобильным

¹⁸ Источник: Выступление Ее Превосходительства г-жи Мадины Б. Джарбусыновой, посла, Постоянного представителя Республики Казахстан при Организации Объединенных Наций, Нью-Йорк, 26 октября 2000 года.

транспортом и на юг через Китай в Пакистан и Индию автомобильным транспортом. Эти основные транспортные коридоры уже создали для центральноазиатских стран, не имеющих выхода к морю, хорошие возможности для развития торговли, хотя многое еще предстоит сделать, особенно в плане содержания, модернизации и восстановления инфраструктуры, что является первоочередной задачей многочисленных проектов по оказанию помощи в развитии транспорта, осуществляемых при поддержке международных учреждений (например, Специальная программа ЕЭК ООН и ЭСКАТО для стран Центральной Азии (СПЕКА); Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР); Азиатский банк развития; Программа развития Организации Объединенных Наций (ПРООН), Всемирный банк; Исламский банк развития; и проект ТРАСЕКА Европейского союза). Кроме того, важное место среди задач многих из вышеупомянутых международных учреждений в области развития инфраструктуры занимают усилия по восстановлению бывшего Шелкового пути. В июне 2001 года Всемирный банк вместе с ЕБРР, ЕС, Исламским банком развития и другими утвердил большой кредит для дальнейшего планирования путей, связывающих не имеющую выхода к морю Центральную Азию с Китаем и в конечном итоге с другими рынками. Интересным элементом инвестиций Всемирного банка является то, что он включил в разработанный в рамках проекта план строительства автомагистрали в Азербайджане компонент по укреплению институциональной инфраструктуры. Предполагается, что ключом к обеспечению успеха и эффективности проекта является реорганизованное и обновленное Азербайджанское дорожное управление, которому принадлежат дороги и которое их содержит, а также несет ответственность за осуществление проекта по строительству автомагистрали.

***Специальная программа Организации Объединенных Наций для
стран Центральной Азии - СПЕКА***

С 1997 года Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) и Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) совместно с Казахстаном, Кыргызстаном, Таджикистаном, Туркменистаном и Узбекистаном осуществляют программу, в центре которой находятся конкретные экономические вопросы, представляющие интерес для центральноазиатских республик. Одной из приоритетных областей деятельности является развитие транспортной инфраструктуры и упрощение операций в пунктах пересечения границ в сотрудничестве с другими учреждениями. Ожидается, что в результате страны - участницы СПЕКА расширят свои возможности в области транзита и торговли в центральной Азии и укрепят связи в Европе и Азии.

86. Страны Центральной Азии прилагают большие усилия для принятия основных международных конвенций по перевозкам и транзиту, включая Конвенцию МДП. Однако еще недостаточно просто подписать и ратифицировать конвенции - гораздо важнее выполнять их. Так, для того чтобы работал режим МДП, необходимо выполнить определенные институциональные требования, а соблюдение требований в отношении конструкции транспортных средств или использования тахографов является непростой задачей, и, для того чтобы эти конвенции начали работать, необходимо время, потенциал и финансовые средства. Еще одной областью, которая настоятельно требует внимания, является общерегиональная деятельность по согласованию существующих норм и правил. Как уже отмечалось выше, проект ТРАСЕКА включает такой компонент. Вполне очевидно, что согласованные правила в отношении нагрузки на ось, транзитных сборов, таможенного регулирования, страхования и внедрения ИТ намного снизят расходы и время на перевозку и транзит.

87. Что касается регионального/субрегионального сотрудничества или интеграции, то Центральная Азия пока не добилась здесь таких успехов, которые возможны теоретически. На самом деле развитию хороших пограничных отношений и соответственно потокам и транзиту товаров в рамках региона и в направлении других рынков препятствуют многочисленные трудности, включая вопросы безопасности, политические конфликты, неофициальные сборы в пунктах пересечения границ, налоги на транзит или требования в отношении веса. Фактически правительства стран региона подписали много соглашений (двусторонних и многосторонних) с многочисленными

учреждениями или международными организациями, предоставляющими кредиты или являющимися донорами. В Центральной Азии и на Кавказе в дополнение ко многим международным конвенциям действует более пяти соглашений, которые все преследуют цель упрощения процедур торговли и транзита. К сожалению, нередко в этих соглашениях закреплены различные или противоречащие друг другу своды правил, процедуры, мандаты и институциональные механизмы для различных проектов или транзитных коридоров.

Резюме

88. Географическое положение, т.е. отсутствие выхода к морю, отнюдь не может полностью объяснить текущую экономическую ситуацию, в которой находится Центральная Азия. Немалое, а то и еще более серьезное воздействие оказывают и другие факторы, и в частности политический климат и стабильность. Пример этого региона также четко свидетельствует о необходимости более согласованных подходов и осуществления более тесной координации между правительствами, учреждениями-донорами и международными организациями. Соглашения будут лишь тогда служить цели упрощения процедур транзита и торговли, когда они согласованы, выполняются и обеспечивается их соблюдение. Естественно, отсутствие выхода к морю ложится дополнительным бременем на центральноазиатские республики, однако многие сегодняшние проблемы можно было бы уменьшить, если бы первоочередное внимание уделялось активизации вялых реформ и укреплению регионального сотрудничества в целях решения наиболее насущных проблем транзита, снижения транспортных издержек и ускорения выхода на мировые рынки.

ОТСУТСТВИЕ ВЫХОДА К МОРЮ В ЗАПАДНОЙ ЕВРОПЕ - пример Швейцарии

Введение

89. Швейцария, несомненно, является страной, которая добилась наибольших успехов среди всех стран, не имеющих выхода к морю, и которая, как свидетельствует успех швейцарской экономики и особенно швейцарских экспортных отраслей, не страдает от отсутствия выхода к морю и не испытывает никаких последствий этого. Составные элементы такого успеха являются конкретно "швейцарскими" и не всегда могут быть воспроизведены в других регионах или других странах мира. Однако они заслуживают более пристального взгляда, поскольку, несомненно, могут подсказать полезные идеи другим странам, не имеющим выхода к морю. Поразительный результат анализа, проведенного в рамках данного исследования, заключается в том, что ни в опубликованных материалах, ни самими швейцарскими властями эта страна не считается

жертвой отсутствия выхода к морю. На самом деле географическое положение Швейцарии расценивается как позитивное испытание и стимул для поиска творческих решений в рамках транспортной, экономической и торговой политики. Следует также отметить, что расположенная в Альпах Швейцария не только не имеет выхода к морю, но и является одной из наиболее важных стран транзита в Европе.

Швейцария - реакция на отсутствие выхода к морю с точки зрения экономики и торговли

90. Швейцария является одной из ведущих стран-экспортеров с очень высокими экспортными квотами, достигающими 90% в часовой промышленности, 85% - в химической и фармацевтической и 76% - в машиностроении и производстве транспортных средств¹⁹. Еще в XIX веке часовое производство и производство шелковых лент начали ориентироваться на экспортную торговлю. В то время как к концу XIX века текстильная промышленность утратила свое значение, производство часов продолжало расширяться, а кроме того, важное место в швейцарском промышленном производстве заняли весьма прибыльные химическая и машиностроительная отрасли. В течение короткого периода времени Швейцарии удалось развить экспортные отрасли, имеющие большое международное значение, несмотря на отсутствие выхода к морю, а также запасов полезных ископаемых, угля или другого сырья, необходимого для химической промышленности. Благодаря активному строительству железных дорог и открытию в 1882 году Сен-Готардского туннеля, а также свободному судоходству по Рейну Швейцария очень рано получила выход к морю и стала важной страной транзита через Альпы в направлении север-юг. В ходе двух мировых войн начался переход к экономике, основанной на обслуживании, и сегодня Швейцария является одним из крупнейших экспортеров коммерческих услуг, на которые в 2000 году приходилось 32,9% от общего экспорта товаров и услуг²⁰.

91. Сегодня Швейцария является ведущим поставщиком не только часов, шоколада и сыра, но также машин, лифтов, эскалаторов, сложной современной техники, фармацевтических и биотехнологических товаров и упаковочного оборудования (причем сегодня многие компоненты производятся за границей). Общим для этих экспортируемых товаров и услуг является то, что они имеют высокую стоимость и высокую добавленную стоимость. Поэтому транспортные издержки имеют гораздо меньшее значение как для

¹⁹ Источник: Osec, *Business Network Switzerland: Swiss Foreign Trade 2001/2002*.

²⁰ Там же.

необходимого импорта, так и последующего экспорта. Таким образом, Швейцарии удалось создать экономические сектора, которые, несмотря на отсутствие выхода к морю, функционируют очень эффективно.

Торговля в центре Европы

92. Однако развитие промышленности и торговли еще не все объясняет. В Швейцарии весьма стабильный политический климат, и, несмотря на отсутствие выхода к морю, Швейцария находится в центре Европы и среди своих наиболее важных торговых партнеров - государств - членов ЕС, экспортная доля которых в 2000 году составила 62% от всех поставок за рубеж. Другими важными торговыми партнерами являются Америка и Азия, на которые приходится по 15%, остальная часть Европы, т.е. за вычетом стран - членов ЕС, - 5%, Африка - 2% и Океания - 1%²¹. Импорт поступает главным образом из стран ЕС (74,47% от всего импорта из промышленно развитых стран) и в меньшей степени (10,82%) из крупных заморских промышленно развитых стран (США, Канада, Япония, Австралия и Новая Зеландия). Другие важные поставщики находятся в Азии²². Таким образом, большая часть швейцарской торговли осуществляется в рамках региона, однако Швейцария торгует и с самыми различными партнерами во всем мире.

93. Основными торговыми потребителями и поставщиками сегодня являются Германия, США, Япония и Китай. Швейцария является членом Европейской ассоциации свободной торговли (ЕАСТ) и пользуется преференциальным торговым режимом в ЕС, включая отмену существенных таможенных пошлин и интеграцию в общие таможенные процедуры, которые также преследуют цель упростить и процедуры транзита. С 1987 года Швейцария является участницей Конвенции (ЕС) об общем транзите, в которую в 2001 году были внесены изменения, с тем чтобы предусмотреть более широкое использование новой компьютеризированной транзитной системы (НКТС), которая на экспериментальной основе уже начала действовать в Швейцарии в 2000 году. Значительный объем торговли между Швейцарией и ЕС делает возможным заключение соглашений о предоставлении преференциального торгового, таможенного и транзитного режимов. В пользу этого свидетельствуют двусторонние договоры, заключенные между Швейцарией и ЕС.

²¹ Там же.

²² Там же.

94. Швейцария связана со своими основными рынками отличной инфраструктурой, а с морем - сетью железных и автомобильных дорог и отличным судоходным водным путем. В 2000 году 60,8% веса швейцарского экспорта и импорта перевозилось автомобильным транспортом, 29,3% - железнодорожным и 5,0% - по водным путям. Швейцария также является активным сторонником смешанных видов перевозок и активно развивает как перевозки водным-железнодорожным-автомобильным транспортом, так и перевозки автомобильным-железнодорожным транспортом (*Комбирейл*). Эти средства используются как для перевозок из Швейцарии за границу, особенно к морским портам, так и для транзита через территорию Швейцарии. Таким образом, Швейцария отнюдь не является экономически и географически изолированной, и неудивительно, что в период с 1965 по 1990 год разница между ценами сиф и фоб, которая дает представление о транспортных расходах, составила всего лишь 1,8 и была одной из самых низких в мире²³.

95. У Швейцарии есть и морской торговый флот, насчитывающий 20 судов с общим дедвейтом примерно 800 000 тонн, благодаря чему Швейцария занимает 60 место среди стран мира, имеющих коммерческий флот. Право стран, не имеющих выхода к морю, иметь коммерческий морской флот было закреплено Декларацией Лиги Наций о признании права на флаг за государствами, не имеющими морского побережья 1921 года, затем в Конвенции Организации Объединенных Наций об открытом море 1958 года и впоследствии в Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 года. В свете потребностей, которые возникали во время двух мировых войн, торговый флот сохранялся для того, чтобы у швейцарских транспортных компаний были возможности для развития. Торговый флот, который первоначально принадлежал правительству, был продан частным инвесторам и судоходным компаниям и продолжает успешно функционировать.

Рейн - естественный выход Швейцарии к морю

Швейцария расположена на самом важном внутреннем водном пути Европы - Рейне. В 1815 году в заключительном документе Венского конгресса был закреплён принцип свободы судоходства на международных водных путях и была создана Центральная комиссия судоходства по Рейну. В 1868 году Мангеймская конвенция обновила основные правила, регулировавшие судоходство по Рейну с 1831 года, и учла самые последние технические, экономические и политические изменения. В 1963 году в

²³ Источник: IMF, IFS Yearbook 1995.

Мангеймскую конвенцию вновь были внесены изменения и она стала называться Пересмотренная конвенция о судоходстве по Рейну. Основные принципы, которые содержались в Мангеймской конвенции и которые никогда не отменялись последующими поправками, являются свобода судоходства, равный режим всех флотов, освобождение от сборов за судоходство, свобода транзита для всех товаров, обязательство государств-членов содержать водные пути, единые правила безопасности для судов и судоходства, единая юрисдикция в вопросах судоходства и в судах, занимающихся вопросами судоходства по Рейну, а также создание Центральной комиссии судоходства по Рейну. Центральная комиссия (государства-члены: Швейцария, Германия, Франция, Бельгия и Нидерланды) является одной из самых старых действующих правительственных организаций и продолжает обеспечивать свободу судоходства по Рейну и единый правовой режим, который действует на всем протяжении реки.

В отличие от Дуная Рейн имеет гораздо большее экономическое значение, и по нему осуществляется гораздо больший объем перевозок. Кроме того, технические стандарты и возможности перевозки по Рейну выше, особенно в том что касается контейнерных перевозок. Государства, расположенные вдоль Рейна, используют этот потенциал гораздо лучше, чем страны, расположенные вдоль Дуная. Большим преимуществом, конечно, является тот факт, что Рейн судоходен для океанских судов вплоть до территории Германии и на значительной ее части, а для речных барж - до Базеля в Швейцарии. Контейнерные перевозки в сочетании с автомобильными и железнодорожными перевозками послужили толчком к строительству вдоль Рейна примерно 30 контейнерных терминалов, а также терминалов для обслуживания смешанных перевозок. В Швейцарии порт в Базеле является одним из наиболее важных портов на Рейне с контейнерными терминалами для обработки грузов, перевозимых водным-железнодорожным транспортом и водным-автомобильным транспортом, а также с оказанием других услуг, включая хранение и обработку. В 1998 году в рамках Центральной комиссии Швейцарии было также предоставлено право судоходства по другим водным путям.

Швейцария - страна транзита, не имеющая выхода к морю

96. Географическое положение сделало Швейцарию не только страной, не имеющей выхода к морю, но и крупной страной транзита через Альпы. Действительно, у экспедиторов не так много возможностей для пересечения Альп с севера на юг и обратно. Поэтому Швейцария совместно с Францией, Италией и Австрией играют весьма специфическую роль как страны транзита, и их позиции на переговорах относительно выдачи разрешений на транзит и веса грузовых автомобилей достаточно крепкие. Сен-Готардский железнодорожный тоннель, который открылся в конце XIX века,

ознаменовал превращение Швейцарии в страну транзита. На протяжении последнего столетия совершенствовалась инфраструктура и заключались соглашения о транзите, такие, как соглашение о транзите 1992 года с существовавшими тогда Европейскими экономическими сообществами, в котором Швейцария обязалась наладить производство осей, выдерживающих повышенную нагрузку, для грузовых железнодорожных перевозок, а ЕЭС согласились с установлением максимального веса для следующих транзитом грузовых автомобилей в 28 тонн.

97. В 1998 году в рамках двусторонних договоров между ЕС и Швейцарией было подписано новое соглашение о транзите. Для ЕС Швейцария занимает стратегическое положение в плане перевозок через Альпы и уменьшения объема перевозок в Австрии и Италии, являющихся государствами - членами ЕС. Это новое соглашение предусматривает постепенное разрешение на допуск в Швейцарию автомобилей весом до 40 тонн; установление системы годовых квот на выдачу разрешений на транзит и установление единых ставок для пустых или не полностью загруженных грузовых автомобилей весом 28 тонн. В то же время Швейцария обязалась сделать крупные капиталовложения в совершенствование своей инфраструктуры и особенно в сеть железных дорог и тоннелей, с тем чтобы разгрузить автомобильный транспорт за счет железнодорожного и создать больше коридоров для смешанных перевозок. Это новое двустороннее соглашение имеет не только политические, но и экономические последствия для швейцарских экспедиторов и экспортеров. С появлением информационных технологий, электронной торговли, систем управления цепочкой поставок и новых логистических методов возникла необходимость в надежной и стабильной правовой основе, которая позволяла бы всем участникам оптимально использовать имеющиеся мощности. С другой стороны, финансовые поступления позволят обеспечить финансирование, развитие и содержание инфраструктуры. Все это, как ожидается, позволит снизить издержки, связанные с логистическим процессом, и повысить конкурентоспособность швейцарских компаний. Это соглашение о транзите является также очень хорошим примером того, как правительство пытается увязать экологические, транспортные и экономические проблемы, где добиться сбалансированности не так просто.

Резюме

98. Пример Швейцарии позволяет сделать важный вывод: отсутствие выхода к морю не обязательно должно считаться проблемой и не всегда к этому следует подходить как к проблеме. Швейцария нашла решения для устранения препятствий в деле перевозок, уделив больше внимания транспортной политике и альтернативным перевозкам. Стране удалось снизить воздействие возможных высоких транспортных издержек, которые

зачастую связаны с отсутствием выхода к морю, с помощью индустриальной и торговой политики, благоприятствующей экспорту изделий с высокой стоимостью и высокой добавленной стоимостью, а также услуг. Швейцария искала альтернативы и ответы в региональном контексте, не присоединяясь при этом к основным региональным группировкам. И что весьма важно, транспортные маршруты прокладывались, и соглашения о перевозках заключались с учетом экономических, а не политических соображений.

ЧТО ОСТАЕТСЯ СДЕЛАТЬ – ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ

99. Настоящий краткий обзор четко показывает, что проблемы, связанные с географическим положением, поддаются решению. Географическое положение или в данном случае, если быть более точным, отсутствие выхода к морю, естественно, влияет на решения в сфере экономики, инфраструктуры и политики. Однако нельзя списывать на него все проблемы экономического, социального и политического развития, с которыми сталкивается страна, и это не может служить оправданием для инерции и медленного осуществления реформ. Существуют примеры того, как даже удаленные страны (например, Австралия и Новая Зеландия) стали успешно торговать, и есть примеры стран, не имеющих выхода к морю, которые нашли свой собственный путь из своего географического "тупика".

100. Проблемы стран, не имеющих выхода к морю, в долгосрочной перспективе можно преодолеть с помощью правильного сочетания многих зачастую привязанных к конкретной стране или региону мер. Одним из важных средств является надлежащая политика "компенсации" и соответствующие инвестиции, снижающие психологические барьеры, которые зачастую, похоже, препятствуют выявлению и использованию некоторых мер. Поэтому странам, не имеющим выхода к морю, тем более важно разработать правильную базовую макроэкономическую и торговую политику, сократить формальности, связанные с грузовыми перевозками, и ускорить процедуры таможенной очистки. Правительствам необходимо понять, что в конечном итоге им необходимо стать подлинными "стимуляторами торговли" и именно так и действовать, с тем чтобы содействовать грузопотокам. Очень важно также добиваться понимания и шире распространять информацию как среди стран, не имеющих выхода к морю, и стран транзита, так и среди частных операторов.

101. Поскольку не имеющие выхода к морю страны зачастую являются также для своих соседей и странами транзита, первостепенное значение для них имеет также вопрос установления четкого баланса между природоохранными задачами и требованиями в отношении организации движения и перевозки. С другой стороны, статус страны

транзита создает для стран, не имеющих выхода к морю, новые потенциальные возможности. Развитие современной, отвечающей последним требованиям инфраструктуры обслуживания для транзитных легковых и грузовых автомобилей, железнодорожных составов, авиалайнеров или судов делает процесс транзита дороже, приводит к созданию рабочих мест и формирует абсолютно новый логистический сектор с центрами распределения, складскими мощностями, техническими и обрабатывающими объектами.

102. При всем этом последствия отсутствия выхода к морю у стран, находящихся в центре Европы, естественно, отличаются от ситуации стран, не имеющих выхода к морю и расположенных в центре Африки, в Центральной Азии или Южной Америке. Отсутствие выхода к морю очень тесно переплетено и взаимосвязано с рядом сложных задач и проблем, и поэтому данная задача не может решаться изолированно. Правительства не имеющих выхода к морю и прибрежных стран, а также международное сообщество и учреждения-доноры должны придавать больше значения этому многогранному сочетанию задач и пытаться решать их с учетом самых различных аспектов. Естественно, существуют приоритетные меры, которые необходимо принять, и существуют весьма конкретные общерегиональные меры, которые следует рассмотреть. Однако имеется достаточно возможностей и для более общих решений, которые в равной мере применимы ко всем странам, не имеющим выхода к морю. Особенно полезной будет работа по упрощению торговых и таможенных процедур, развитию инфраструктуры в пограничных районах или координации и осуществлению региональных или субрегиональных подходов. Международное сообщество также должно обеспечивать условия для контроля, особенно в том что касается выполнения соглашений, гарантирующих улучшение условий транзита и выход к морю.

103. Ниже приводится резюме некоторых основных моментов, которые мы определили в настоящем документе. Этот краткий перечень рекомендаций отнюдь не является исчерпывающим, а преследует цель стимулировать дальнейшее обсуждение и, как мы надеемся, принятие мер.

РЕКОМЕНДАЦИИ

Торговая и экономическая политика

104. Если допустить, что существует взаимосвязь или даже взаимозависимость между отсутствием выхода к морю и соответствующей экономической политикой или реформой, то стране, не имеющей выхода к морю, важно пересмотреть структуру и направления своей внешней торговли, ее основных поставщиков и потребителей. Развитие

сравнительных преимуществ или привлечение капитала для развития экспортных секторов возможно только при определенных условиях, которые могут не всегда иметься в наличии в не имеющей выхода к морю стране, расположенной далеко от основных рынков и не имеющей реального доступа к надежным транзитным маршрутам к морю. Копирование основанной на развитии экспорта политики экономического роста, которая была успешной в одной части мира, не всегда означает, что она даст необходимые результаты в удаленной не имеющей выхода к морю стране, расположенной в другой части мира. Надежность, оперативность и быстрая реакция - вот необходимые условия экономического роста, основанного на развитии экспорта. Если инвесторы не видят этих основных условий, то инвестиции, что вполне логично, будут направлены в другие страны. Поэтому экономическая и торговая политика в странах, не имеющих выхода к морю, должна развиваться только в этом направлении, если основные условия действительно существуют.

105. Экономический рост, основанный на развитии экспорта, является лишь одним фактором экономического успеха. Существуют возможности для развития секторов, производящих продукцию с высокой стоимостью или с высокой добавленной стоимостью, которая в меньшей степени зависит от многочисленного "дорогого" импорта или которая больше не требует физического перемещения, например телекоммуникации или ИТ, научно-исследовательские центры. Кроме того, для легких или малогабаритных изделий расходы на перевозку являются гораздо менее важной проблемой, и здесь альтернативой может даже быть использование воздушного транспорта. Развитие современной логистической отрасли, которая могла бы обслуживать транзитных операторов, возможно, также поможет повысить стоимость транзитных операций и будет содействовать успешному развитию новых секторов. Правительствам следует рассмотреть такие варианты и определить наиболее подходящие направления торговой и экономической политики для своих стран, не имеющих выхода к морю, по возможности с учетом рынков и условий в своих регионах. Экономический рост должен быть справедливым и иметь широкую базу, и, если развитие экспорта осуществляется параллельно с развитием инфраструктуры, препятствия на пути роста можно легко устранить.

106. По-прежнему важное место среди задач правительств будет занимать разработка последовательной и всеобъемлющей политики в области торговых перевозок с учетом растущего значения транспортных вопросов, инфраструктуры и транзитных коридоров. В условиях, когда тарифные барьеры в конечном итоге не будут больше препятствовать товаропотокам, правительствам необходимо обеспечить, чтобы со временем исчезли и другие барьеры, а также чтобы товары достигали региональных и мировых рынков. Когда наземные пункты, морские порты и аэропорты станут воротами в начале и в конце

подлинных торговых коридоров, отсутствие выхода к морю перестанет быть серьезной проблемой.

Снижение издержек

107. Многие издержки, связанные с перевозкой и обработкой грузов, транзитом или таможенной очисткой, являются вполне устранимыми последствиями, например, сложных и затяжных процедур таможенной очистки, плохо скоординированного контроля, высоких сборов, слишком большого объема формальностей, слаборазвитых мощностей, плохой инфраструктуры и неразвитых методов упаковки и погрузочно-разгрузочных работ. В любой стране, не имеющей выхода к морю, такие издержки в значительной степени находятся под контролем директивных органов. Другими областями, в которых необходимо принять срочные меры в целях снижения издержек и одновременного создания атмосферы доверия, стабильности и безопасности, являются коррупция и мошенничество. Поэтому правительства сами или совместно со своими соседями могут принять конкретные меры для снижения высокого бремени транспортных издержек у местных компаний. Например, целесообразно пересмотреть правила и процедуры стран, не имеющих выхода к морю, и по мере возможности согласовать их с региональной/международной практикой.

108. Наблюдается общая тенденция к снижению со временем транспортных издержек, по мере того как появляются более качественные технологии, а изложенные выше меры приводят к снижению задержек в портах и на таможнях и в конечном итоге ускоряют также морские перевозки. Контейнеризация и обусловленное этим более легкое перемещение грузов с судов на грузовые автомобили или железнодорожные составы уже привели к снижению портовых расходов и уменьшению необходимого времени в странах, располагающих такими мощностями. Несомненно, когда-нибудь транспортные издержки, которые зависят от решения уже упоминавшихся вопросов, а также от таких других факторов, как развитие инфраструктуры и ИТ, будут уже не таким серьезным барьером, каким они являются сегодня.

Правовые меры

109. Необходимым условием экономического роста и развития в странах, не имеющих выхода к морю, является создание благоприятных условий, которые обеспечат операторам и инвесторам стабильность и поддержку, будут способствовать развитию справедливой конкуренции и препятствовать злоупотреблениям. Необходимо принять соответствующие законы о концессиях, с тем чтобы разрешить участие частного сектора, или пересмотреть законы о перевозках с целью их согласования по мере возможности с

региональной и международной практикой. Следует поощрять приватизацию, либерализацию и отказ от государственного регулирования в целях развития конкуренции, повышения эффективности и снижения издержек.

110. Однако во многих случаях нормативная деятельность, т.е. принятие новых законов, может даже оказаться необязательной. Вместо этого больше внимания следует уделять выполнению уже существующих законов и нормативных актов, созданию благоприятной институциональной основы, укреплению потенциала судебной системы, непрерывному просвещению специалистов в правовых вопросах и обеспечению соблюдения действующих законов, а также двусторонних и многосторонних соглашений.

111. Для решения проблемы осуществления законов, соглашений и институциональной реформы очень важно мобилизовать политическую волю. Подписание соглашений не изменит ни экономическую, ни правовую ситуацию в стране, не имеющей выхода к морю. Поэтому необходимо контролировать подчиненные учреждения, на которые возложена ответственность за фактический надзор или обеспечение соблюдения юридических правил или соглашений, и принимать меры для уменьшения масштабов мошенничества, коррупции и распространения неформального сектора.

Развитие инфраструктуры

112. Развитие инфраструктуры по-прежнему является вопросом первоочередной важности как для стран, не имеющих выхода к морю, так и для стран транзита. Однако это означает не только строительство новых автомобильных дорог или железнодорожных линий, это означает регулярную работу по их содержанию, расширение возможностей в плане предложения транспортных услуг, укрепление систем управления объектами, в том числе с помощью информационных технологий, в портах или на железных дорогах и проведение последовательной транспортной политики. Необходимо уделять внимание мощностям. т.е. замене устаревшего оборудования, включая подвижной состав, суда, грузовые автомобили или портовые объекты и мощности для обработки грузов.

113. Все это требует средств, которые зачастую должны поступать из-за границы и направляться через двусторонние или многосторонние учреждения-доноры. Такие финансовые ресурсы ограничены, привязаны к определенным срокам и недостаточны для финансирования развития инфраструктуры в долгосрочной перспективе. Поэтому весьма важное значение имеет замена или дополнение их в целях создания устойчивой системы финансирования инфраструктуры или работ по ее содержанию. Естественно, существуют различные варианты в виде сборов с транспортных средств, дорожных налогов, налогов на топливо, дорожных сборов и т.д. В любом случае поступления от этих сборов должны

направляться по мере возможности непосредственно на строительство и содержание автомобильных дорог, с тем чтобы избегать любых дополнительных административных накладных расходов. В этой связи особого внимания также заслуживают участие и инвестиции частного сектора, а также объединение региональных средств, поступивших из государственных и частных источников. В ближайшие годы задача заключается в создании настоящих "торговых коридоров", которые свяжут страны, не имеющие выхода к морю, с мировыми рынками, и в первую очередь с региональными рынками. Правительства должны быть готовы включить такие концепции в свою политику в области перевозок.

Региональная/субрегиональная координация

114. Центральную роль в любой реформе и любой деятельности по улучшению положения страны, не имеющей выхода к морю, играют двусторонние и многосторонние соглашения, заключенные между соседними странами. В этой связи сотрудничество между соседними странами является наиболее важным элементом и позволяет осуществлять координацию в решении вопросов, затрагивающих разные страны. Естественным объектом для улучшения положения в этой связи является не страна, а регион или, например, конкретно рассматриваемый транспортный коридор(ы). Комплексные и целенаправленные региональные и международные подходы, которые расширяют сферу охвата проектов в области инфраструктуры и транспорта и которые могут, например, быть организованы региональными межправительственными группировками, играющими ведущую роль, будут способствовать координации и сотрудничеству на таком уровне, который обеспечивает действительное улучшение положения страны, не имеющей выхода к морю. В этом плане важным аспектом является оказание более широкой региональной поддержки таким соглашениям, включая механизмы контроля и регулярного обзора, например в случае соглашений о транзите. Трансграничные соглашения должны сделать границы не столь серьезным препятствием на пути движения товаров. Они должны способствовать развитию более "международной" транспортной инфраструктуры.

115. Консультации или союзы с соседними странами, не имеющими выхода к морю, или странами транзита могут помочь в обмене опытом, снижении расходов и укреплении позиций на переговорах. Весьма успешными в упрощении процедур транзита в регионе ЕЭК ООН и за его пределами оказались такие международные соглашения в области инфраструктуры или перевозок, как режим МДП. Создание таких режимов может оказаться полезным и в других регионах.

Институциональная основа и создание потенциала

116. Самая лучшая компьютерная система в таможенных органах ничего не улучшит, если сотрудники не знают, как с ней работать. Точно так же судоходство по реке, особенно крупномасштабное судоходство, будет безопасным и надежным лишь в том случае, если экипажи хорошо подготовлены к использованию новых навигационных систем и действующих правил. Администрации портов и правительственные учреждения также должны адаптироваться к самым последним достижениям. Поэтому создание институционального и кадрового потенциала является важным аспектом улучшения положения страны, не имеющей выхода к морю. Следует серьезно рассмотреть вопрос о реформе государственного управления в целях совершенствования деятельности всех участвующих учреждений, развития концепции единого окна и создания систем обработки импорта и экспорта с одной остановкой, а также укрепления всей институциональной структуры. Среди конкретных инициатив можно назвать разработку таких общерегиональных согласованных процедур транзита, как Конвенция (ЕС) об общем транзите или меры по упрощению процедур торговли. Последние имеют основополагающее значение для любой не имеющей выхода к морю страны и варьируются от общего анализа и классификации основных трудностей, определения возможных и надлежащих решений и кончая внедрением компьютеризированных процедур транзита или таможенной очистки или электронных документов (например, ЭДИФАКТ ООН). Упрощение процедур торговли в общем плане требует следующего: создания институционального потенциала, принятия мер по подготовке кадров, распространения информации по техническим и общим аспектам и укрепления органов, занимающихся упрощением процедур торговли, а также обеспечения участия деловых кругов на национальном уровне.

117. Другие весьма важные инициативы направлены на повышение уровня обслуживания всех участвующих учреждений и включают такие практические меры, как таможенная очистка в месте расположения компании и в грузовых железнодорожных составах с целью избежания продолжительных задержек и высоких транспортных издержек. Так, например, проект УПТПЮВЕ, осуществляемый по линии программы ИЮСВЕ Всемирного банка, включает элемент подготовки кадров и заочного обучения и для транспортных операторов. Все эти конкретные и практические шаги, если они будут неукоснительно осуществляться и пользоваться поддержкой на высшем политическом уровне, несомненно, будут способствовать упрощению процедур, сокращению задержек и улучшению условий транзита.

118. Кроме того, для осуществления нормативных актов, соглашений и конвенций необходимо создать определенные институциональные и организационные структуры.

Транспортный сектор в странах, не имеющих выхода к морю, и государственные учреждения должны быть такими, чтобы обеспечивать ровное осуществление процедур выдачи разрешений и обработки документов.

Сотрудничество и партнерство между государственным и частным секторами

119. Участие частного сектора в развитии инфраструктуры, консультациях, переговорах о транзите, финансовых операциях или управлении объектами является не только полезным, но и весьма рекомендуемым решением для стран, не имеющих выхода к морю. Плодотворный диалог между представителями частного сектора и законодательных и директивных органов поможет точнее определить подлинные нужды рынка и будет стимулировать поиск надежных и долговременных решений. Это будет содействовать осуществлению реформ и поможет выявить маршруты, которые определяются не столько политическими, сколько экономическими критериями. Частные операторы могут быть также лучше оснащены для эксплуатации некоторых объектов, которые во многих случаях по-прежнему находятся в собственности государства. Частные компании могут также играть важную роль в финансировании некоторых проектов или в заключении соглашений о концессиях, которые могут оказаться полезными для правительств стран, не имеющих выхода к морю, в самых различных отношениях. Вклад предпринимательского сектора имеет также основополагающее значение при определении и осуществлении процедур упрощения торговли.

120. Государственный сектор всегда должен будет играть ведущую роль как регулятор и инициатор развития инфраструктуры. Государственный сектор является единственным возможным контролирующим органом. Кроме того, государственный сектор должен разрабатывать надлежащую и последовательную рамочную политику, направленную на совершенствование профессиональных навыков представителей частного сектора во многих странах, не имеющих выхода к морю, и странах транзита. Нехватка квалифицированных кадров может создать трудности, которые будут сдерживать потенциальных инвесторов. С другой стороны, частный сектор обладает многими навыками, которые позволяют работать лучше, быстрее и эффективнее, и в свете его возможностей в плане инвестиций и знаний он должен использоваться для содействия модернизации национальной инфраструктуры.

Международные организации

121. Положение стран, не имеющих выхода к морю, не является больше тайной, и многие международные учреждения в рамках системы Организации Объединенных Наций и за ее пределами занимаются сегодня проблемами этих стран. Генеральная Ассамблея

Организации Объединенных Наций проводит регулярный обзор хода работы, а у ведущего учреждения - Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД) имеется специализированное подразделение, которое занимается странами, не имеющими выхода к морю. Региональные комиссии (например, ЭКА, ЭКЗА, ЭСКАТО, ЕЭК ООН) также уделяют все больше внимания транзиту, развитию, таможенной реформе и упрощению процедур торговли в странах, не имеющих выхода к морю. Многосторонние учреждения-доноры, в том числе Всемирный банк и ЕБРР, финансируют проекты, призванные улучшить положение стран, не имеющих выхода к морю.

122. Остается лишь лучше согласовывать политику, практику и рекомендации всех участвующих международных учреждений и учреждений-доноров, работающих на двусторонней основе. Кроме того, необходимо выделять больше средств; проекты по оказанию помощи в странах, не имеющих выхода к морю, и в странах транзита следует лучше координировать, и во многих случаях необходимо расширять сферу охвата проектов (в определении и осуществлении которых могут оказать помощь международные организации) и делать их более целенаправленными и основанными на региональном или субрегиональном, а не страновом подходе.

123. Необходимо уделять больше внимания некоторым более конкретным проблемам стран, не имеющих выхода к морю, например их уязвимости, отсутствию безопасности и зависимости от стран транзита. Как это лучше делать - с помощью конвенции, посвященной этим вопросам, или же с помощью других более подходящих средств - по-прежнему следует решать в каждом отдельном случае.

REFERENCES

- ADDIO, Bibliographies, *Accès à la Mer des Etats sans littoral*, June 2001
- ASEAN, *Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit*, 1998 (see www.aseansec.org)
- Balazs Edith, *Mahart: Taking on Water*, in *Business Hungary*, May 2001
- COMESA, selected documents and background information (see www.comesa.int)
- Commission of the European Communities, *2001 Regular Report on Hungary's Progress towards Accession*, Brussels 13 November 2001
- Commission of the European Communities, *Energy and Transport in Figures: Goods Transport, other European Countries, Performance by Mode in 1998*, Brussels 2001
- Commission of the European Communities, External Relations Directorate General, *Information on TRACECA* (see www.traceca.org)
- Commission of the European Communities, Phare, *Multi-Country Transport Programme, Inventory and Achievements – August 2000*, Brussels 2000
- Commission of the European Communities, TACIS, *TRACECA Project: Legal and Regulatory Framework: Completion Report*, February 1998
- Davis Os, *Crossing Fingers and Borders*, in *Business Hungary*, June 1999
- Didier Timo, *Entstehungsgeschichte der Revidierten Rheinschiffahrtsakte* (see www.transportrecht.de)
- East African Co-operation, *Strategy for the Development of East African Infrastructures*
- EBRD, *Investment Profile 2001 Hungary*, London April 2001
- Economic Commission for Africa ECA, *Economic Report on Africa 2000: Transforming Africa's Economies*, Addis Ababa, 2001
- Economic Commission for Africa ECA, *Economic Report on Africa 1999: the Challenges of Poverty Reduction and Sustainability*, Addis Ababa, 2000
- ECOWAS, *Convention Relating to Inter-State Road Transit of Goods* (see www.ecowas.int)

European Conference of Ministers of Transport ECMT, Seminar on new trade patterns: *New Transport Demands in the Black Sea Region*, Antalya Turkey, 21-22 October 1998, selected papers

European Parliament, Committee of Inquiry into the Community Transit System, *Report on the Community Transit System*, Strasbourg 20 February 1997

European Parliament, ACP-EU Joint Assembly, Working Group on Regional Cooperation in the ACP countries, *Report on Regional Cooperation in ACP Countries*, Part B, 30 March 1999 (ACP-EU 2484/B/99/fin)

Gallup John Luke, Sachs Jeffrey, *Geography and Development*, Briefing Note for Consulting Assistance on Economic Reform II, CAER Discussion Paper No.39, March 1999

Gavin Michael, Haussmann Ricardo, *Nature, Development and Distribution in Latin America*, Working Paper No. 378, Inter-American Development Bank, August 1998

Glassner Martin Ira, *Bibliography on Land-locked States, Economic Development and International Law*, M.E. Sharpe, November 2000

Gleason Gregory, *Trade Policy Compatibility among Central Asian States: The Tajikistan Eastern Passage*, prepared for the Central Asian Trade Conference, Asian Development Bank, December 1999

Government of the Republic of Namibia, Ministry of Works, Transport and Communication, *The Namibian Road Sector Reform*, May 2000

Hausmann, Ricardo, *Prisoners of Geography*, in Foreign Policy, January 2001

Healey and Baker, *European Distribution Report 2001*

Hoeffler Anke, *Challenges of Infrastructure Rehabilitation and Reconstruction in War-affected Economies*, Background Paper for the African Development Bank Report 1999, Centre for the Study of African Economies and Balliol College, University of Oxford

International Monetary Fund, IMF, *IFS Yearbook 1995*

Kaminski Bartlomiej, Riboud Michelle, *Foreign Investment and Restructuring, The Evidence from Hungary*, World Bank Technical Paper No. 453, March 2000

Limao Nuno, Venables Anthony J., *Infrastructure, Geographical Disadvantages and Transport Costs*, Columbia University and World Bank

Mackellar Landis, Wörgötter Andreas, Wörz Julia, *Economic Problems of Landlocked Countries*, Institut für Höhere Studien (HIS), Wien, Reihe Transformationsökonomie No.14, January 2000

- Ministry of Foreign Affairs, Hungary, selected material and statistics on external trade (see www.mfa.gov.hu)
- Osec, *Business Network Switzerland: Swiss Foreign Trade 2001/2002*
- Penzes Ildiko, *Duna-tenger Hajozas a Magyar Kulkereskedelem Tukreiben*, GATE Kereskedelmi es Vallalkozasi Akademia, Budapest 1997
- Radelet Steven, Sachs Jeffrey, *Shipping Costs, Manufactured Exports and Economic Growth*, John F. Kennedy School of Government, Harvard University, January 1998
- Rodrik Dani, *Institutions, Integration and Geography: In Search of the Deep Determinants of Economic Growth*, John F. Kennedy School of Government, Harvard University, August 2001
- SAARC, selected documents (see www.saarcnet.org)
- Sachs Jeffrey D., Mellinger Andrew D., Gallup John L., *The Geography of Poverty and Wealth*, Center for International Development at Harvard University, in Scientific American Magazine, March 2001
- Smith, Adam. *An Inquiry into the Nature and the Causes of the Wealth of Nations*, Chicago, University Press, 1776 (1976).
- Somlóvári László, *A Duna mint Potenciális Konténerszállítási Pálya*, Mahart Szabadkikötő, 2001
- Spatial Development Initiative SDI, (see www.sdi.org.za)
- Statement by H.E. Mrs. Madilna B. Jarbussynova Ambassador, Permanent Representative of the Republic of Kazakhstan to the United Nations, New York, 26 October 2000
- UN, selected documents, treaties and conventions (see www.un.org)
- UNCTAD, selected papers and reports (Trade Development Board - TB documents)
- UNECE, selected papers, background material, reports (see www.unece.org)
- UNECE, *White Paper on Trends in and Development of Inland Navigation and its Infrastructure*, New York and Geneva 1996
- Vilaggazdasag, *Vonzo lett a Térségi Logisztikai Piac*, 27 November 2001
- Walvis Bay Corridor Group, (see www.wbcg.com.na)
- World Bank: selected documents and reports (see www.worldbank.org)

Wilson Drew, *In depth: Eye on Hungary*, in EBN, 30 January 2001

WTO, Trade Policy Reviews: First press release, *Secretariat and Government summaries: Togo*, January 1999

Further sources used:

<http://europe.eu.int/transport> (European Commission: information on transport issues, statistics, policies, agreements, e.g. Transeuropean Networks, Eurovignette, Transit agreement with Switzerland)

www.kff.hu (information on and from the General Inspectorate of Transport of Hungary)

www.admin.ch (information about and from the Swiss Federal Authorities)

www.eda.admin.ch (information from the Swiss Federal Department for Foreign Affairs)

www.uvi.si (Public Relations and Media Office, Government of Slovenia)

www.transit.lv (on Latvian transit/customs regulations)

www.hic.hr (Croatia Information Centre)

www.mahart.hu (Hungarian national shipping company)

www.dunacom.org (information on the Danube clearance project)

www.gesetze.ch (international and Swiss law collection)

www.adb.org (information on Greater Mekong subregion)

* * * * *