



**КОНФЕРЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ
ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ
ПО ТОРГОВЛЕ И РАЗВИТИЮ**

Distr.
GENERAL

TD/B/COM.3/EM.20/2
16 July 2003

RUSSIAN
Original: ENGLISH

СОВЕТ ПО ТОРГОВЛЕ И РАЗВИТИЮ

Комиссия по предпринимательству, упрощению
деловой практики и развитию

Совещание экспертов по развитию смешанных
перевозок и логистических услуг

Женева, 24-26 сентября 2003 года

Пункт 3 предварительной повестки дня

РАЗВИТИЕ СМЕШАННЫХ ПЕРЕВОЗОК И ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ

Доклад секретариата ЮНКТАД

Резюме

Стоимость и качество смешанных перевозок и логистических услуг имеют все более важное значение для участия развивающихся стран в глобализированной экономике. Подсчитано, что удвоение транспортных издержек ведет к снижению темпов экономического роста более чем на половину процента и что на долю переменных составляющих, связанных с транспортными издержками, приходится свыше двух третей величины статистического отклонения показателя дохода на душу населения между странами.

В современных условиях традиционные транспортные услуги во многих случаях являются недостаточными. Сегодня необходимы более комплексные логистические услуги, включающие применение ИКТ и операции смешанной перевозки, при которых поставщик услуг берет на себя ответственность за прохождение груза по всей транспортной цепочке. Услуги такого рода в развивающихся странах зачастую

не обеспечиваются и практически полностью отсутствуют в НРС, странах, не имеющих выхода к морю, и в большинстве малых островных развивающихся стран (МОРС). Для этих стран существует опасность дальнейшей маргинализации, причем отсутствие смешанных перевозок и логистических услуг становится серьезным препятствием для торговли. В свою очередь малый объем торговли снижает вероятность обеспечения требуемых услуг транспортными операторами. Возникает порочный круг, который необходимо разорвать.

Факторы, определяющие обеспечение недорогостоящих и высококачественных транспортных и логистических услуг, включают такие внешние компоненты, как расстояния перевозок и общие объемы торговли. Вместе с тем к их числу относятся также те области, где важную роль может сыграть государственный сектор. Эти области, в которых существуют препятствия для развития смешанных перевозок и логистических услуг, можно свести в следующие группы: а) инфраструктура и технологии, б) безопасность и обеспечение сохранности, с) упрощение процедур, d) правовые аспекты и е) доступ к рынкам. Хотя во многих случаях необходимые меры следует принимать на национальном уровне, в ряде важных областей международное сообщество должно оказывать помощь посредством координации, технического содействия, заключения многосторонних соглашений и обеспечения общей правовой основы.

СОДЕРЖАНИЕ

	Стр.
I. ВВЕДЕНИЕ	4
II. ЗНАЧЕНИЕ СМЕШАННЫХ ПЕРЕВОЗОК И ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ ДЛЯ РАЗВИТИЯ	6
A. Логистические услуги и торговля	6
B. Торговля, логистические услуги и развитие	8
C. Факторы, определяющие качество и стоимость логистических услуг	9
III. НЕОБХОДИМЫЕ МЕРЫ ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ СМЕШАННЫХ ПЕРЕВОЗОК И ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ ...	14
A. Инфраструктура и технологии	14
B. Безопасность и обеспечение сохранности	16
C. Упрощение процедур	19
D. Правовые аспекты	21
E. Доступ к рынкам	25
IV. ВЫВОДЫ	30

I. ВВЕДЕНИЕ

1. На седьмой сессии Комиссии по предпринимательству, упрощению деловой практики и развитию, которая проходила в Женеве 24-27 февраля 2003 года, было согласовано, что одной из тем для изучения на совещании экспертов будет развитие смешанных перевозок и логистических услуг. Смешанные перевозки и логистические услуги имеют исключительно важное значение для развития международной торговли. Вместе с тем эти услуги не являются широко доступными в развивающихся странах, поскольку местные поставщики, как правило, ограничены в возможностях выхода на зарубежные рынки и поскольку существующие средства инфраструктуры, технологии и институциональные и правовые основы зачастую не позволяют наладить эффективные связи с глобальными операторами. В настоящем документе содержится исходная информация для Совещания экспертов, которое рассмотрит и проанализирует последствия последних изменений в области смешанных перевозок и логистики, а также те задачи и возможности, которые возникают в результате таких изменений для развивающихся стран, включая малые островные государства, страны, не имеющие выхода к морю, и наименее развитые страны.

2. Логистические услуги включают управление деятельностью в сфере упаковки, складского хранения, информационных и транспортных услуг в рамках цепочки поставок, а зачастую и обеспечение такого обслуживания. Международные логистические услуги относятся к числу факторов, определяющих конкурентоспособность страны, поскольку они имеют решающее значение для производства и экспортных поставок. В частности, рост международной торговли неготовыми изделиями, т.е. движение промежуточных изделий в рамках производственных процессов, обуславливает необходимость логистических услуг все более высокого качества в том, что касается надежности обеспечения, сохранности, безопасности и периодичности поставок.

3. Основным элементом логистических услуг являются, как правило, транспортные операции, доля которых в общих логистических расходах в последние годы увеличивается. В частности, развитие контейнерных перевозок наряду с технологическими достижениями, ведущими к совершенствованию систем перевалки грузов между различными видами транспорта, существенно повлияло на современные методы и практику транспортных операций. Все шире грузы, особенно готовые изделия,

перевозятся во все страны мира посредством смешанных перевозок¹. Эта тенденция оказала также воздействие на условия контрактов, которые все чаще отражают растущий спрос на более комплексные транспортные услуги. Грузоотправители и грузополучатели нередко предпочитают иметь дело с одной стороной (оператором смешанной перевозки), которая организует доставку груза "от двери до двери" и берет на себя ответственность за все транспортные операции независимо от того, является ли она также стороной, которая фактически осуществляет перевозку на различных этапах.

4. Что касается участия развивающихся стран в использовании и предоставлении услуг по смешанным перевозкам и логистическим услуг, то здесь наблюдаются значительные различия между странами, причем малые островные государства, страны, не имеющие выхода к морю, и наименее развитые страны фактически не принимают никакого участия в этой деятельности. Последние, как правило, не располагают компаниями, обеспечивающими такие услуги, а международные поставщики обычно не предлагают таких услуг в этих странах. В результате создания глобальных транспортных сетей, контейнеризации и расширения практики перевалки грузов через узловые аэропорты и морские порты возникла ситуация, при которой практически все городские центры располагают теми или иными транспортными связями с глобальными рынками. Вместе с тем во многих развивающихся странах эти транспортные услуги обычно не относятся к смешанным перевозкам и равным образом не могут считаться частью предоставляемых логистических услуг.

5. Причины такого общего отсутствия этих услуг можно отнести к следующим пяти областям: технологии и физическая инфраструктура; безопасность и обеспечение сохранности; упрощение процедур; правовые аспекты; доступ к рынкам. В каждой из этих областей перед развивающимися странами стоят различные препятствия, которые в совокупности и являются ответом на вопрос, почему многие из импортеров, производителей и экспортеров из этих стран имеют лишь ограниченный доступ к смешанным перевозкам и логистическим услугам.

¹ Международная смешанная перевозка определяется как "перевозка грузов по меньшей мере двумя разными видами транспорта на основании договора смешанной перевозки из места в одной стране, где грузы поступают в ведение оператора смешанной перевозки, до обусловленного места доставки в другой стране". Источник: статья 1 Конвенции Организации Объединенных Наций о международных смешанных перевозках грузов. Дополнительную информацию см. в "Multimodal Transport Handbook", UNCTAD, 1996; а также в A. Zuidwijk, "A Multimodal Transport Perspective", Buenos Aires, 2003.

II. ЗНАЧЕНИЕ СМЕШАННЫХ ПЕРЕВОЗОК И ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ ДЛЯ РАЗВИТИЯ

A. Логистические услуги и торговля

6. Международные фрахтовые издержки оказывают на торговлю не меньшее влияние, чем таможенные тарифы или обменные курсы. Сокращение транспортных издержек оказывает прямое стимулирующее воздействие на экспорт и импорт, подобно тому, как повышение обменного курса увеличивает конкурентоспособность экспорта, а сокращение национальных таможенных тарифов снижает стоимость импортных товаров. Под влиянием либерализации торговли таможенные тарифы снизились до таких уровней, когда во многих случаях любое дополнительное их сокращение уже не может оказать сколь-либо значительного воздействия. Так, например, в случае экспорта из латиноамериканских и карибских стран в Соединенные Штаты Америки таможенные пошлины достигают в среднем 1,86% от стоимости товаров, в то время как международные транспортные издержки составляют 4,45%². Что касается Африки, то, как показано в таблице 1, страны, не имеющие выхода к морю, в среднем платят за международный этап перевозки их импортных грузов в четыре раза больше по сравнению с развитыми странами с рыночной экономикой.

7. Для развивающихся стран цены на подавляющее большинство товаров, поступающих в каналы внешней торговли, определяются внешними факторами. Удорожание морской перевозки импортных товаров ведет к росту инфляции вследствие увеличения стоимости импорта; в случае же промежуточных изделий и средств производства оно также ведет к росту издержек местного производства. Повышение фрахтовых расходов при экспорте чревато для страны-экспортера уменьшением экспортной выручки или просто потерей рынка в зависимости от эластичности спроса и наличия альтернативных товаров. Эконометрические оценки свидетельствуют о том, что удвоение транспортных издержек той или иной страны ведет к сокращению ее торговли на 80 или даже больше процентов³.

² A. Micco and N. Pérez, Maritime Transport Costs and Port Efficiency, International Development Bank, Washington, 2001. Данные за 1999 год.

³ N. Limao and A.J. Venables, Infrastructure, Geographical Disadvantage, and Transport Costs; *World Bank Economic Review* 15, 2001; D. Hummels, Toward a Geography of Trade Costs, University of Chicago, 1999.

8. Расходы на перевозки возрастают также в связи с повышением качества обслуживания, особенно в связи с повышением надежности и практикой поставок "с колес". В результате происходит сокращение товарно-материального компонента в общих издержках на логистическое обслуживание за счет роста транспортной составляющей. Так, например, для Соединенных Штатов Америки за два десятилетия, предшествовавших 2002 году расходы на перевозки возросли, согласно оценкам, на 160%, а расходы по статье товарно-материальных запасов увеличились за тот же период лишь на 27%. В то время как в 1982 году расходы в связи с товарно-материальными запасами превышали расходы на перевозку, в настоящее время транспортные расходы почти вдвое превышают затраты на товарно-материальные запасы⁴.

Таблица 1

Оценки совокупных расходов на перевозку импортных товаров
(млн. долл. США, 2001 год)

Группа стран	Оценка расходов на перевозку импортных товаров	Стоимость импорта (СИФ)	Расходы на перевозку в процентах от стоимости импорта
Все страны мира	364 008	5 960 595	6,11
Развитые страны с рыночной экономикой	221 248	4 320 511	5,12
Развивающиеся страны, всего	142 760	1 640 084	8,70
в том числе Африка ^a	13 806	109 125	12,65
в том числе			
Северная Африка	5 512	49 183	11,21
южная часть Африки	1 346	8 197	16,42
Западная Африка	5 057	36 394	13,90
Восточная Африка	1 389	11 244	12,35
страны Индийского океана ^b	502	4 107	12,23
Африканские страны к югу от Сахары	8 294	59 942	13,84
Страны, не имеющие выхода к морю	1 900	9 180	20,69

Источник: Секретариат ЮНКТАД на основе данных, представленных МВФ.

^a За исключением Южно-Африканской Республики.

^b По Реюньону данных не имеется.

⁴ Prologus and CIS, 14th Annual State of Logistics Report, Washington, June 2003. Данные включают расходы на перевозки и обеспечение товарно-материальных запасов внутри страны.

9. Растет доля торговли промежуточными изделиями, которые используются в международных производственных процессах и для которых требуются поставки "с колес". В свою очередь практика поставок "с колес" требует наличия весьма совершенной и эффективной транспортной системы, которой в развивающихся странах, как правило, не имеется. В условиях, когда руководство предприятия не знает, будут ли поставлены в срок требуемые сырьевые материалы или промежуточные изделия, либо возрастают расходы на содержание товарно-материальных запасов, либо производитель становится неконкурентоспособным, поскольку он сам не в состоянии осуществлять для своих клиентов поставки "с колес"⁵.

10. В области международных перевозок существует также тенденция к росту расходов на перевозку и страхование грузов в процентах от валового внутреннего продукта (ВВП). Это объясняется тем, что торговля растет быстрее, чем ВВП. В 90-х годах темпы роста мирового экспорта более чем вдвое превышали темпы роста ВВП, и хотя транспортные издержки в процентах от стоимостного объема торговли снизились, сама торговля возросла и одновременно с этим увеличивалась доля расходов на международные перевозки грузов в ВВП. Даже в процентах от стоимости одних только внешнеторговых грузов показатель расходов на международные перевозки, как правило, увеличивается. В условиях расширения торговли промежуточными изделиями цена на большинство экспортных товаров, в том числе из развивающихся стран, в настоящее время включает растущий компонент издержек, связанных с перевозкой потребляемых факторов, которые в свою очередь импортируются и доставляются из-за границы. Таким образом, растет взаимосвязь между торговлей, логистическими услугами и развитием; этот вопрос более подробно освещается в нижеследующих пунктах.

В. Торговля, логистические услуги и развитие

11. В настоящее время географическое положение стран имеет для торговых партнеров менее важное значение, чем транспортные и логистические услуги. Торговля между странами определяется главным образом характером их производства, доходами и принадлежностью к экономическим группировкам, хотя расстояние между ними также имеет определенное значение. Этот последний фактор дает преимущество тем странам, которые расположены в "центре притяжения". Существует презумпция тесной связи между расстоянием перевозки и величиной транспортных издержек, и этим объясняется тот факт, что страны, ближе расположенные друг к другу, торгуют между собой более активно, чем со странами, расположенными на более значительном расстоянии. Вместе с

⁵ L. Alcorta, New Technologies, Scale and Scope, and Location of Production in Developing Countries, United Nations University, INTEC Discussion Papers Series No. 9502, March 1995, www.intech.unu.edu/publications/discussion-papers/9502.pdf.

тем на практике расстояние также, как правило, оказывает влияние на другие характерные черты стран, что побуждает их расширять торговлю. Помимо всего прочего, географическая близость обеспечивает возможность использования альтернативных способов перевозки, что способствует усилению конкуренции и снижению цен на обслуживание, а это в свою очередь ведет к дальнейшему росту торговли. Как показано в разделе II.C ниже, расширение объемов торговли ведет к уменьшению удельных транспортных издержек. Кроме того это обеспечивает более значительную дифференциацию различных услуг с точки зрения их оперативности, периодичности, надежности и безопасности. Таким образом, улучшение транспортных и логистических услуг может привести к возникновению позитивного цикла, в рамках которого улучшение обслуживания ведет к росту торговли, который в свою очередь способствует вложению средств в совершенствование транспортных и других логистических услуг. Задачей директивных органов является стимулирование подобного цикла, избегая западни порочного круга, при котором недостаточный объем торговли тормозит предоставление транспортных услуг, что в свою очередь сдерживает торговлю.

12. Выводы эмпирических исследований свидетельствуют о том, что при всех прочих равных условиях рост транспортных издержек ведет к сокращению иностранных инвестиций, снижению нормы сбережений, сокращению экспорта услуг, ограничению доступа к технологии и информации, а также снижению занятости. Согласно оценкам, увеличение транспортных издержек в два раза ведет к сокращению темпов экономического роста более чем на полпроцента⁶. Такое воздействие может показаться незначительным, однако следует учесть, что снижение темпов роста на протяжении длительного времени ведет к ощутимым колебаниям дохода на душу населения. Таким образом, нет ничего удивительного в том, что статистические различия в доходах на душу населения между странами можно на 70% отнести на счет переменных, относящихся к транспортным издержкам⁷. В связи с этим в разделе II.C вкратце будет рассмотрен вопрос о том, каковы же эти переменные, которые, судя по эмпирическим данным, определяют транспортные издержки.

C. Факторы, определяющие качество и стоимость логистических услуг

13. При анализе возможных путей улучшения международных логистических услуг экспертам необходимо знать различные действующие факторы, а также понимать, какие

⁶ S. Radelet and J. Sachs, *Shipping Costs, Manufactured Exports, and Economic Growth*, Harvard, 1998.

⁷ S. Radding and A.J. Venables, *Economic Geography and International Inequality*, London, 2001.

из них поддаются влиянию инструментов государственной политики. Эмпирические данные свидетельствуют о том, то на стоимость и качество международных логистических услуг влияет большое число различных факторов, многие из которых находятся вне зоны контроля государственного сектора. Многие из числа факторов, особо пагубных для международных логистических услуг, наличествуют и во многих развивающихся странах, в частности в наименее развитых странах и малых островных развивающихся государствах. В частности, в экономике этих стран зачастую возникают ситуации, когда их географическое положение, малый объем торговли и торговые диспропорции становятся причиной неблагоприятных исходных условий для развития сети качественных и недорогостоящих международных логистических услуг.

14. Благодаря появлению новых информационно-коммуникационных технологий, улучшению инфраструктуры и росту контейнеризации сегодня на большинстве торговых путей за ту же цену на тонну груза можно купить более оперативные и более надежные транспортные услуги, чем 10 лет тому назад. Помимо этого целесообразно отметить, что растущие коммерческие требования в отношении оперативности оказания услуг привели в то же время к росту глобальной доли воздушных перевозок по сравнению с морским транспортом и могут даже вызвать рост средних транспортных издержек⁸.

15. Даже если проводить сравнение транспортных услуг с использованием только одного способа перевозки, можно выявить значительные различия в транспортных издержках. Стоимость перевозки 40-футового контейнера из Дуалы (Камерун) в Банги (Центральноафриканская Республика) на расстояние в 1 600 км в три раза превышает стоимость транспортировки такого же контейнера на расстояние в 1 885 км из Уолфиш-Бей (Намибия) в Йоханнесбург (Южная Африка) (таблица 2). В таблице 2 показаны коэффициенты корреляции между расстоянием и общей стоимостью перевозки в размере +0,39 между расстоянием и стоимостью одного километра перевозки в размере -0,15; оба эти показателя свидетельствуют о том, что расстояние перевозки явно не является достаточным объяснением существующих различий в уровне транспортных издержек и что расходы на один километр, как правило, снижаются по мере увеличения расстояния перевозки в связи с существующим фиксированным компонентом издержек.

⁸ Средняя мировая стоимость перевозок и страхования в 90-х годах возрастала. Вместе с тем это следует рассматривать не как ухудшение международной транспортной системы, а скорее как результат более широкого использования воздушных перевозок и совершенствования сферы других транспортных услуг. Глобальные транспортные издержки в процентах от стоимости импорта возросли с 5,52% в 1990 году до 6,21% в 2000 году (ЮНКТАД, *Обзор морского транспорта, 2002 год*, стр. 70. www.unctad.org/en/docs/rmt2002_en.pdf).

Таблица 2

**Оценка удельных транспортных издержек при перевозке контейнеров
автомобильным транспортом по африканским маршрутам**

Максимальный груз - 28 тонн в 40-фунтовых контейнерах, 2001 год или последний год, за который имеются данные	Расстояние (км)	Общие издержки в долл. США	Издержки в долл. США в расчете на 1 км
Дуала (Камерун) – Банги (Центральноафриканская Республика)	1 600	7 900	4,94
Дуала (Камерун) – Нджамена (Чад)	1 900	8 000	4,21
Дар-эс-Салам (Объединенная Республика Танзания) – Кигали (Руанда)	1 650	4 980	3,02
Дар-эс-Салам (Объединенная Республика Танзания) – Бужумбура (Бурунди)	1 750	5 180	2,96
Дакар (Сенегал) – Бамако (Мали)	1 200	3 400	2,83
Ломе (Того) – Ниамей (Нигер)	1 234	3 160	2,56
Ломе (Того) – Уагадугу (Буркина-Фасо)	1 000	2 550	2,55
Момбаса (Кения) – Кампала (Уганда)	1 440	3 250	2,26
Дар-эс-Салам (Объединенная Республика Танзания) – Лусака (Замбия)	2 000	4 230	2,11
Котону (Бенин) – Ниамей (Нигер)	1 056	2 200	2,08
Дар-эс-Салам - Блантайр (Малави) (через Лилонгве)	2 030	3 573	1,76
Дар-эс-Салам (Объединенная Республика Танзания) – Хараре (Зимбабве) (через Лусаку)	2 490	4 013	1,61
Бейра (Мозамбик) – Лубумбаши (Демократическая Республика Конго) (через Хараре и Лусаку)	1 581	2 554	1,61
Накала (Мозамбик) – Лусака (Замбия) (через Лилонгве)	1 774	2 735	1,54
Дурбан (Южная Африка) – Лусака (Замбия) (через Платтри)	2 524	3 873	1,53
Уолфиш-Бей (Намибия) – Хараре (Зимбабве) (через Маун)	2 409	3 585	1,49
Мапуту (Мозамбик) – Йоханнесбург (Южная Африка)	561	775	1,38
Уолфиш-Бей (Намибия) – Йоханнесбург (Южная Африка)	1 885	2 593	1,38
Средний показатель для континентальной части Соединенных Штатов Америки			1,10
Средний показатель для Европейского союза			1,65

Источник: секретариат ЮНКТАД на основе данных сравнительного анализа транзитных транспортных издержек транспортной сети южной части Африки, сентябрь 2001 года - ЮСАИД; и Mediterranean Shipping Company, presentation to UNCTAD, Geneva, February 2003.

16. При морских перевозках, которые до настоящего времени остаются главным способом международных перевозок, особое значение, как представляется, имеют такие факторы, как экономия за счет масштабов и торговое сальдо, хотя влияние государственного сектора на эти факторы невелико. Вместе с тем директивные органы могут оказывать влияние на уровни конкуренции и масштабы участия частного сектора в

портах, а эти факторы также влияют на стоимость перевозок и страхования в международной торговле (вставка 1).

Вставка 1

Факторы, определяющие международные транспортные и страховые издержки, на примере контейнерных морских перевозок внутри латиноамериканского региона

Для сектора морских перевозок между латиноамериканскими и карибскими странами была произведена оценка следующих статистических взаимосвязей между транспортными и страховыми издержками и различными возможными факторами, влияющими на величину этих издержек. При этом анализируется разница между ценами сиф и фоб на тонну импортного груза при перевозке морским транспортом для товаров, которые, как правило, перевозятся в контейнерах (2001 год).

Увеличение расстояния перевозки, несомненно, ведет к росту расходов, однако прямой зависимости между этими показателями отнюдь нет. Так, например, увеличение расстояния перевозки в два раза в среднем ведет к росту транспортных и страховых издержек всего лишь на 16,5%.

Чем выше стоимость товара (долл. США за тонну), тем выше стоимость его перевозки в расчете на тонну. Это объясняется тем, что при высокой стоимости товара необходимо обеспечивать более высокое страховое покрытие, и грузоотправитель готов платить больше за более качественную упаковку или за ускорение доставки груза. С увеличением стоимости товара на 1% транспортные и страховые издержки на тонну груза увеличиваются примерно на 0,36%, при этом в процентах от стоимости груза транспортные издержки будут снижаться.

Фактор экономии за счет масштаба ведет к сокращению транспортных издержек на тонну груза. При морской перевозке 10 000 т груза вместо 100 т в рамках одной операции транспортные издержки на тонну уменьшаются, согласно оценкам, на 43%. Кроме того, фактор экономии за счет масштаба связан с общим показателем годового объема двусторонней торговли. Если, например, объем двусторонней торговли при перевозках грузов в контейнерах увеличивается от 1 млн. до 10 млн. т, экономия на международных транспортных издержках (на тонну груза) составляет, согласно оценкам, примерно 6%.

Наличие большего числа судовых линий между двумя странами тесно связано с общим объемом двусторонней торговли. При этом вступают в действие дополнительные

факторы экономии за счет масштаба, а конкуренция между поставщиками транспортных услуг растет. Так, например, при увеличении числа рейсов в месяц от 5 до 20 фрахтовые и страховые издержки снижаются, согласно оценкам, на 12%.

Когда морской транспорт испытывает конкуренцию со стороны наземного транспорта, средние издержки при перевозке морем также, как правило, снижаются. Объяснение, по-видимому, кроется в росте влияния конкуренции; кроме того, в случае, когда необходимо сократить время перевозки товаров, выше вероятность того, что предпочтение будет отдано наземному транспорту. Согласно оценкам, наличие наземной транспортной связи ведет к снижению фрахтовых ставок на перевозку тонны груза морем приблизительно на 9-16%. В целом улучшение качества обслуживания в виде ускорения линейных перевозок связано с несколько более высокими издержками.

Несбалансированность торговли также оказывает влияние на транспортные издержки. Для тех, кто импортирует больше товаров, чем экспортирует, импортные транспортные издержки сравнительно выше, и напротив, они ниже для тех, чей экспорт превышает импорт. В целом общие транспортные расходы выше на тех маршрутах, где показатели объема экспорта и импорта не сбалансированы, по сравнению с маршрутами, где эти показатели являются сбалансированными.

Опыт показывает, что частные капиталовложения в порты общего пользования ведут также к экономии в сфере международных перевозок. Это объясняется возможностью уменьшения портовых сборов для перевозчиков, однако более важным является то, что, как правило, для операторов судов издержки снижаются в результате ускорения портового обслуживания, улучшения безопасности и повышения уверенности в соблюдении графика. Согласно оценкам, международные транспортные издержки, связанные с экспортом из Сальвадора, были бы на 25% ниже, если бы эта страна достигла столь же значительного прогресса, что и Панама в концессионировании своих портов общего пользования в 90-х годах.

Источник: United Nations Economic Commission for Latin America and the Caribbean, "The cost of international transport, and integration and competitiveness in Latin America and the Caribbean", FAL Bulletin 191, July 2002, www.eclac.cl/transporte/noticias/bolfall/2/11072/FAL19e.htm.

III. НЕОБХОДИМЫЕ МЕРЫ ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ СМЕШАННЫХ ПЕРЕВОЗОК И ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ

A. Инфраструктура и технологии

17. Главным фактором, приведшим к внедрению смешанных перевозок и логистических услуг в развитых регионах, является контейнеризация генеральных грузов. Многие развивающиеся страны медлили с контейнеризацией, полагая, что это является капиталоемкой деятельностью, не приемлемой для стран с низким уровнем заработной платы и высокими капитальными издержками. В настоящее время общепризнано, что контейнеризация является необходимым условием для увеличения доли торговли готовыми и промежуточными изделиями и в развивающихся странах. Особенно в сфере смешанных перевозок транспортные цепочки обычно контейнеризованы. Используемые для перевозки контейнеры не следует рассматривать в качестве внешнеторговых грузов, и собственно их использование не должно караться временными импортными пошлинами, как это все еще делается в некоторых странах. Обработка контейнерных грузов требует также наличия в портах менее многочисленного, но более квалифицированного персонала, а во многих развивающихся странах реформы портового хозяйства пока еще не осуществлены. Необходима также портовая, железнодорожная и автодорожная инфраструктура, равно как и соответствующее регулирование, в том числе в области трудовых отношений. Во многих развивающихся странах, особенно в наименее развитых странах, эти внутренние звенья зачастую недостаточно развиты и поддерживаются неудовлетворительным образом. Это представляет собой одно из основных практических препятствий, с которыми сталкиваются транспортные компании, предлагающие услуги в области смешанных перевозок.

18. Подобно контейнеризации в предыдущих десятилетиях, в настоящее время информационно-коммуникационные технологии (ИКТ) радикальным образом изменяют практику международной торговли и международных перевозок. Электронные средства связи используются для обмена информацией, заключения контрактов и отслеживания грузов в ходе транзита. Потребители и поставщики транспортных услуг пользуются ими внутри своих компаний, а также для обмена информацией между собой. Следует вновь отметить, что, как и прежде в случае контейнеризации, существует опасность того, что развивающиеся страны запаздывают с внедрением этих новых технологий, которые требуют вложений в оборудование, а также принятия соответствующего законодательства и норм и создания. Примером успешного использования ИКТ в развивающихся странах является Система предварительного уведомления о передвижении грузов (вставка 2).

19. Рост конкуренции и расширение участия частного сектора на практике ведет к стимулированию инвестиций в инфраструктуру и к внедрению новых технологий. Государственный сектор сохраняет свою важную роль в отношении инвестирования в государственную инфраструктуру, например в национальные телекоммуникационные системы или в обеспечение доступа к портам. В этой области правительства могут сами инвестировать средства или же выдать концессии на строительство и эксплуатацию инфраструктурных объектов, и в этом последнем случае возникает необходимость в новых регулирующих функциях государственного сектора⁹.

Вставка 2

Логистические информационные системы на примере Системы предварительного уведомления о передвижении грузов

Система предварительного уведомления о передвижении грузов (АКИС) является логистической информационной системой, предназначенной для повышения эффективности перевозок за счет отслеживания оборудования и грузов на различных видах транспорта (железнодорожном, автомобильном, внутреннем водном) и в узловых пунктах (портах, внутренних таможенных складах) и за счет заблаговременного представления информации о прибытии груза. АКИС обеспечивает для государственных и частных транспортных операторов и вспомогательных фирм надежную, полезную и своевременную информацию о транспортных операциях, например о местонахождении груза и транспортного оборудования, и тем самым способствует улучшению повседневной работы в области управления и принятия решений. Она также обеспечивает регулярное представление статистических данных и показателей эффективности, что дает руководству компаний возможность устранять недостатки и обеспечивать оптимальное использование имеющейся инфраструктуры и оборудования. АКИС была спроектирована, разработана и создана Отделом инфраструктуры услуг для развития и эффективности торговли ЮНКТАД (ОУЭТ).

Система "Рейлтрэкер" является железнодорожным компонентом системы АКИС. Она обеспечивает контроль за передвижением как локомотивов, так и вагонов по железнодорожной сети; она оказалась весьма полезным средством улучшения управления, обеспечивая контроль за передвижением грузов клиентов по железным дорогам. Это дает возможность зарегистрированным клиентам из любой части мира получить доступ к интересующей их сети, выяснить, где находится их груз и что

⁹ A. Estache and G. de Rus (ed.); Privatization and Regulation of Transport Infrastructure, World Bank, 2000, http://publications.worldbank.org/ecommerce/catalog/product?item_id=213333.

случилось с ним в период его нахождения в ведении железной дороги. Благодаря системе "Рейлтрекер" можно также получить информацию о происхождении груза, причем некоторые из железных дорог, оборудованных этой системой, уже обеспечивают доступ к ней через Интернет. К настоящему времени система "Рейлтрекер" внедрена на следующих сетях: Железные дороги Бангладеш, Железные дороги Камеруна, Железнодорожная корпорация Кении, Малавийские железные дороги, Национальное управление железных дорог Мали, Национальная железнодорожная компания Конго, Национальная железнодорожная компания Сенегала, Государственные железные дороги Таиланда, Железные дороги Судана, Корпорация железных дорог Танзании, Железные дороги Танзании - Замбии, Корпорация железных дорог Уганды и Компания железных дорог Замбии.

Система "Рейлтрекер" позволила повысить надежность обслуживания и уменьшить связанные с безопасностью риски, поскольку процедуры стали более транспарентными и уменьшились возможности для хищений или коррупции. Для установки этой системы необходимо надлежащее планирование и капиталовложения. Для этого может также потребоваться преодолеть сопротивление тех кругов, которые до настоящего времени извлекали выгоды из сохранения низкоэффективных методов работы.

Источник: www.railtracker.com.

В. Безопасность и обеспечение сохранности

20. В области перевозок и международной логистики коррупция, хищения и аварии не только связаны с прямыми издержками, но и ведут к снижению конкурентоспособности экспорта. Связанные с безопасностью риски особенно высоки в портах и других узловых пунктах, где осуществляется перевалка грузов с одного вида транспорта на другой. Таким образом, неопределенность, а к тому же и слабость правовых систем представляют собой особо серьезное препятствие для смешанных перевозок, при которых во многих случаях первоначальный перевозчик, базирующийся в каком-либо иностранном государстве, должен нести все риски на любом этапе транспортной цепочки.

21. В связи с угрозой терроризма принимаются новые постановления и законы, налагающие дополнительные обязательства на грузоотправителей и транспортных операторов, особенно в случае экспорта товаров в Соединенные Штаты Америки (вставка 3). Эти обязательства предполагают дополнительные риски для тех, кто должен предоставлять более подробную и своевременную информацию. Грузоотправители должны гарантировать перевозчику, что предоставленная ему информация является достоверной и что перевозчик может пользоваться этой информацией, не опасаясь каких-

либо штрафов или задержек. Эти обязательства предполагают также дополнительные издержки, поскольку они требуют тщательной проверки используемого оборудования и персонала. Распределение расходов и обязанностей в связи с этими недавними изменениями оценить сложно. Ясно то, что развивающимся странам труднее соблюдать новые требования, чем промышленно развитым странам.

Вставка 3

Меры безопасности на примере инициатив в области безопасности, предпринятых Соединенными Штатами Америки

Введение в феврале 2003 года требования о заблаговременном декларировании контейнерных грузов, направляемых в Соединенные Штаты и следующих транзитом по их территории, оказало значительное воздействие на грузоотправителей и перевозчиков. Целью этого требования является выявление подозрительных грузов до их погрузки на суда, заходящие в порты Соединенных Штатов. Судоходная линия или не оперирующий судами общий перевозчик должны представить такую информацию самое позднее за 24 часа до погрузки груза в иностранном порту. Это предполагает использование комплексной информационно-коммуникационной технологии во всех звеньях цепочки поставок таким образом, чтобы перевозчик мог получить данную информацию для представления таможенной службе США.

С этим связано соглашение о таможенном сотрудничестве, известное как Инициатива по обеспечению безопасности контейнерных перевозок, в рамках которой заключены двусторонние соглашения о прикомандировании сотрудников таможенной службы США к иностранным портам, через которые осуществляются крупные контейнерные перевозки в Соединенные Штаты Америки. Эта инициатива охватывает в настоящее время 18 портов и сейчас распространяется на дополнительные порты. Контейнеры, вызывающие подозрения, либо контейнеры, по которым не удастся получить полную информацию после изучения таможенной декларации, должны проверяться сотрудниками таможни до их погрузки на судно.

Еще одной инициативой является Таможенно-торговое партнерство по борьбе с терроризмом (С-ТРАТ), которое охватывает различных партнеров из частного сектора, участвующих в цепочке поставок. К их числу относятся импортеры, перевозчики, брокеры, складские операторы и изготовители. Система С-ТРАТ направлена на обеспечение безопасности цепочки поставок из пункта загрузки грузов в контейнер до конечного пункта выгрузки. По состоянию на май 2003 года в этом партнерстве принимали участие примерно 3 000 компаний. Перевозчики, присоединяющиеся к

инициативе С-ТРАТ, должны поощрять эффективные меры безопасности во всех звеньях цепочки поставок даже в том случае, если перевозчики не могут "контролировать" опломбирование контейнеров. Эта работа должна включать принятие перевозчиком всех возможных мер для обеспечения того, чтобы все загружаемые контейнеры были опломбированы, и может требовать от перевозчика проведения переговоров с грузоотправителями, экспедиторами или другими фирмами об организации опломбирования контейнеров. Конкретно, перевозчик, участвующий в инициативе С-ТРАТ, должен проанализировать степень опасности, связанной с тем или иным неопломбированным, неправильно промаркированным или поврежденным контейнером, и принять надлежащие меры безопасности до его загрузки на судно. Эти меры могут включать наложение высоконадежной пломбы, предъявление к грузоотправителю требования о проверке содержимого контейнера и наложении пломбы или же отказ в принятии контейнера к погрузке на судно.

Несомненно, поставщики услуг, несущие ответственность за груз во всех звеньях транспортной цепочки, например операторы смешанных перевозок, будут иметь возможность получить эту информацию на раннем этапе, и им будет легче выполнять установленные требования. Эти поставщики также смогут лучше осуществлять контроль и наблюдение за загрузкой грузов в контейнер и транспортировкой контейнера в порт погрузки. Данные требования безопасности будут способствовать тому, чтобы предпочтение отдавалось поставщикам услуг, способным обеспечивать обслуживание "от двери до двери" при ввозе товаров в Соединенные Штаты Америки. Это потребует от правительств принятия мер, стимулирующих развитие транспортных фирм, способных совместно с международными перевозчиками обеспечивать услуги в области смешанных перевозок.

Источник: UNCTAD Transport Newsletter 2003, www.unctad.org/en/docs/webtlog20031_en.pdf.

22. Возможная необходимость проведения предварительной тщательной проверки груза до его отправления в Соединенные Штаты Америки может привести к тому, что аэропорты и морские порты будут разделены на те, которые в состоянии оказывать такие услуги, и те, которые не располагают такими возможностями. Для торговли, ориентированной на Соединенные Штаты Америки, это может означать рост концентрации грузов в перевалочных пунктах, способных обеспечивать требуемые меры контроля. Поскольку большинство стран вряд ли будут способны обеспечивать работу таких узловых портов, для них возрастет необходимость перегрузки их экспортных товаров в портах других стран. То же самое касается большинства малых островных

развивающихся государств, хотя некоторые из них фактически могут изыскать возможности для укрепления своих позиций в качестве узловых портов.

С. Упрощение процедур

23. Для развития международных логистических услуг и смешанных перевозок необходимы согласованные меры по упрощению торговых и транспортных процедур. Международное движение грузов и судов связано с потенциально большим числом проверок и инспекций (в отношении соображений безопасности см. также раздел III.В выше), и в той мере, в какой такие проверки требуют слишком длительного времени или их продолжительность в различных случаях может определяться произвольно, это становится препятствием для планирования и предоставления услуг. Как подчеркивалось на последних совещаниях экспертов и международных форумах, улучшение существующего положения зависит от инвестиций и реформ на национальном уровне, а также от согласованных усилий международных организаций, таких, как Всемирная торговая организация и Всемирная таможенная организация¹⁰. Что касается таможенных аспектов, то успешным примером упрощения процедур торговли является внедрение Автоматизированной системы таможенных данных (вставка 4).

Вставка 4

Системы таможенного управления на примере Автоматизированной системы обработки таможенных данных

Программа Автоматизированной системы обработки таможенных данных (АСОТД) была создана 20 лет назад в целях автоматизации работы таможенных органов малых развивающихся стран. Она явилась главной программой таможенной реформы и считается одной из наиболее крупных систем автоматизации работы таможенных органов. АСОТД охватывает все действия в рамках таможенного процесса, начиная от выявления сопряженных с высоким риском партий грузов, подлежащих проверке, и кончая обработкой платежей. По оценкам ЮНКТАД, в настоящее время эта система

¹⁰ См., например, документы, подготовленные для Совещания экспертов ЮНКТАД по эффективному транспортному сектору и упрощению процедур торговли в целях расширения участия развивающихся стран в международной торговле, 25-27 ноября 2002 года, на вебсайте www.unctad.org/en/docs/c3em17d3_en.pdf и документы второго Международного форума по упрощению процедур торговли, который был организован Европейской экономической комиссией, на вебсайте www.unece.org/trade/forums/forum03/index.htm.

используется для обработки в среднем 15 млн таможенных деклараций ежегодно почти в половине развивающихся стран и стран с переходной экономикой, позволяя экономить таможенным органам и торговым компаниям этих стран примерно 50 млн. человеко-часов в год. Нередко после осуществления проекта АСОТД таможенные поступления возрастали на 20-30%, что объясняется отчасти тем, что работникам таможенных органов становится легче следить за часто изменяющимися таможенными тарифами и правилами и таким образом обеспечивать их соблюдение. Экономия также возникает за счет сокращения объема средств, необходимых для разработки автоматизированной системы таможенного управления: как правило, стоимость АСОТД не превышает 2 млн. долл. США.

В настоящее время ЮНКТАД реализует новую электронную версию своей системы таможенного управления, которая даст возможность работникам таможенных органов и торговым компаниям проводить большую часть своих операций - от подачи таможенных деклараций до представления грузовых манифестов и транзитных документов - через Интернет. Эта новая компьютерная система таможенной информации, получившая название "Asycuda World", будет особенно полезной для развивающихся стран, где одной из главных проблем применения ЭВМ для целей управления является недостаточное развитие телекоммуникаций с выделенными каналами связи.

Источник: www.asycuda.org.

24. На двустороннем и региональном уровне имеются примеры успешной работы в области обмена информацией. Так, например, создание общих таможенных постов или обмен информацией, касающейся контроля, осуществляемого за морскими судами государством порта, уменьшают необходимость выделения персонала и способствуют повышению качества контроля.

25. Существует мнение, что работа международных организаций, занимающихся вопросами упрощения процедур торговли, координируется недостаточно. Значительная предварительная базовая работа была проделана предпринимательскими кругами во всем мире по вопросам стандартов, сертификации и управления рисками. В ходе второго Международного форума по упрощению процедур торговли, который был организован Европейской экономической комиссией в 2003 году, высказывалось мнение о том, что без создания системы, базирующейся на нормах, имеющих глобальное применение, потенциал этих инициатив невозможно будет реализовать в полной мере. В ходе Совещания экспертов ЮНКТАД по эффективному транспортному сектору и упрощению процедур торговли, проходившего в 2002 году, подчеркивалось, что многим

развивающимся странам понадобится помощь в выявлении их потребностей и приоритетов, а также в осуществлении любых новых правил, и что развернулась широкая дискуссия по вопросу о формате любого возможного соглашения об упрощении процедур торговли. Единодушное понимание встретила идея о необходимости оказания помощи развивающимся странам в расширении их участия в международной торговле путем применения существующих уже согласованных стандартов как обязательного, так и необязательного характера¹¹.

D. Правовые аспекты

Правовая основа для смешанных перевозок

26. В то время как по большей части международные перевозки в настоящее время ведутся на условиях поставки "от двери до двери" на базе одного контракта, по которому договорные обязательства ложатся на одну сторону, существующая правовая основа, регулирующая смешанные перевозки, неадекватно отражает эти новые реалии. Нет какого-либо единообразного международного правового режима, который регулировал бы ответственность за утрату, повреждение груза или задержку доставки в связи со смешанной перевозкой. Напротив, нынешняя правовая основа, регулирующая смешанные перевозки, складывается из целого ряда различных международных конвенций, регулирующих перевозки одним видом транспорта, различных региональных/субрегиональных соглашений, национальных законов и типовых контрактов. Вследствие этого нет ясности ни в отношении применимых норм, регулирующих ответственность, ни в отношении степени и масштабов ответственности перевозчика, которые могут существенно варьироваться в каждом отдельном случае¹².

¹¹ Более подробно по данному вопросу см. также Компендиум рекомендаций Организации Объединенных Наций по упрощению процедур торговли, Женева, 2001 год, на вебсайте www.unece.org/cefact/docum/download/01cf17.pdf, а также World Bank Trade and Transport Facilitation Toolkit for Audit Analysis and Remedial Action, Washington, 2001 на вебсайте [http://wbln0018.worldbank.org/twu/gfp.nsf/files/twu-46.pdf/\\$FILE/twu-46.pdf](http://wbln0018.worldbank.org/twu/gfp.nsf/files/twu-46.pdf/$FILE/twu-46.pdf).

¹² Более подробные данные в отношении комплексной международной основы, регулирующей ответственность, изложены в докладе ЮНКТАД по вопросу об осуществлении правил, регулирующих смешанные перевозки, и в прилагаемой к нему сравнительной таблице, где дается обзор содержания существующих региональных, субрегиональных и национальных режимов ответственности в сфере смешанных перевозок, UNCTAD/SDTE/TLB/2 и Add.1; см. также *Multimodal Transport: The Feasibility of an International Legal Instrument*, UNCTAD/SDTE/TLB.2003/1. Все документы ЮНКТАД, на которые делаются ссылки в данной части, размещены на вебсайте www.unctad.org. Все документы ЮНСИТРАЛ, на которые делаются ссылки в настоящей части, размещены на вебсайте www.uncitral.org.

27. На протяжении ряда лет неоднократно предпринимались попытки составить свод норм, регулирующих ответственность, возникающую в связи с международными смешанными перевозками, однако ни одна из них не привела к установлению единообразных международных правил. В 1980 году была принята Конвенция Организации Объединенных Наций о международных смешанных перевозках грузов (ниже именуемая Конвенцией о смешанных перевозках 1980 года), однако она так и не вступила в силу, поскольку не была ратифицирована необходимым числом государств. В начале 1990-х годов был подготовлен свод типовых условий для включения в коммерческие контракты (*Правила ЮНКТАД/МТП в отношении документов на смешанные перевозки 1992 года, ниже именуемые Правилами ЮНКТАД/МТП*). Вместе с тем, поскольку по своей природе эти правила носят договорный характер, они по определению подпадают под любое применимое императивное право и в связи с этим не являются эффективным средством достижения единообразия на международном уровне.

28. Ввиду отсутствия единообразного режима, регулирующего ответственность, растет число различных национальных, региональных и субрегиональных законов и правил в отношении смешанных перевозок. Отсутствие единообразного глобального режима вынудило развивающиеся страны искать решение данной проблемы на региональном и/или субрегиональном уровне, в частности соответствующие законы и правила были подготовлены Андским сообществом, Латиноамериканской ассоциацией интеграции (ЛАИ), Общим рынком южного конуса (МЕРКОСУР) и Ассоциацией государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН). Хотя во многих случаях эти законы и правила основаны на Конвенции о смешанных перевозках 1980 года и правилах ЮНКТАД/МТП, между различными сводами норм имеются существенные различия в ключевых вопросах, в связи с чем возникает тенденция к дальнейшему "ослаблению единообразия" на международном уровне¹³. В связи с отсутствием единообразия и сложным характером правовой основы возникает неопределенность, которая в свою очередь ведет к росту операционных издержек, порождая проведение правовых разбирательств, расследований в поисках доказательств и дорогостоящих судебных тяжб, а также рост расходов на страхование. Для развивающихся стран, в частности для мелких и средних фирм, пользующихся транспортными услугами, эта проблема является серьезной. Без надежной правовой основы мелким и средним фирмам гораздо труднее обеспечить равноправный доступ к рынкам и участвовать в международной торговле.

¹³ См. доклад ЮНКТАД, озаглавленный *Implementation of Multimodal Transport Rules*, и прилагаемую к нему сравнительную таблицу, UNCTAD/SDTE/TLB/2 и Add.1.

29. На этом фоне, в частности ввиду продолжающегося роста международных смешанных перевозок, секретариат ЮНКТАД созвал в ноябре 2001 года Специальное совещание экспертов для рассмотрения существующей ситуации. В соответствии с рекомендациями этого совещания секретариат провел исследование по вопросу о возможности принятия нового международного документа, регулирующего ответственность, возникающую в связи со смешанными перевозками. Был подготовлен вопросник, который был направлен всем правительствам, деловым кругам, а также заинтересованным международным и неправительственным организациям и ряду экспертов по данному вопросу¹⁴.

30. Результаты обследования показывают, что значительное большинство всех респондентов (83%) из числа как правительств, так и представителей неправительственных и отраслевых организаций, сочли, что нынешняя правовая база является неудовлетворительной. Большинство ответивших (76%) придерживаются мнения о том, что нынешняя система не является эффективной с точки зрения затрат. Огромное большинство респондентов (92%) сочли, что международный документ, регулирующий вопросы ответственности, возникающей в связи со смешанными перевозками, был бы желательным, и почти все ответившие (98%) указали, что они поддержали бы любые согласованные усилия в этом направлении¹⁵.

31. Результаты данного обследования представляют особый интерес в настоящее время, поскольку Рабочая группа ЮНСИТРАЛ недавно приступила к рассмотрению *Проекта документа по транспортному праву*¹⁶ (ниже именуемого "Проект документа"). Хотя первоначально предполагалось, что данный проект будет охватывать контракты на перевозку грузов морем, он имеет более широкую сферу применения и в нынешней формулировке будет охватывать все контракты на международные смешанные перевозки,

¹⁴ Ответы на данный вопросник ЮНКТАД отражены в докладе секретариата ЮНКТАД, озаглавленном *Multimodal Transport: The Feasibility of an International Legal Instrument*, UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1.

¹⁵ Подробную информацию об ответах на вопросник см. в документе UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1. Резюме этого доклада было переведено и распространено секретариатом ЮНСИТРАЛ на всех языках Организации Объединенных Наций в качестве документа A/CN.9/WG.III/WR.30.

¹⁶ Документ ЮНСИТРАЛ A/CN.9/WG.III/WR.21. На всех языках Организации Объединенных Наций выпущен также в качестве документа ЮНСИТРАЛ A/CN.9/WG.III/WR.21/Add.1 комментарий ЮНКТАД UNCTAD/SDTE/TLB/4 совместно с некоторыми замечаниями секретариата ЕЭК ООН.

включающие морской этап. На своем последнем совещании, проходившем в марте 2003 года, Рабочая группа рассмотрела, в частности, противоречивый вопрос о сфере применения Проекта документа и приняла предварительное решение, согласно которому она будет исходить из того, что проект документа будет применяться к контрактам на смешанные перевозки, включающие морской этап. Таким образом, учитывая предполагаемое применение Проекта документа в отношении смешанных перевозок, его принятие может серьезно затронуть способность развивающихся стран, особенно не имеющих выхода к морю, пользоваться потенциальными преимуществами контейнеризации и смешанных перевозок. С учетом этих озабоченностей представляется, что для развивающихся стран весьма важно активно участвовать в процессе переговоров и получить необходимую для этого помощь для обеспечения того, чтобы их интересы были приняты во внимание при подготовке любой возможной будущей конвенции.

Правовая основа, регулирующая вопросы информационно-коммуникационных технологий

32. Информационная технология кардинальным образом меняет практику ведения международной торговли и международных перевозок. Электронные средства сообщения используются для обмена информацией, заключения контрактов, отслеживания грузов в ходе транзита и т.д. Для извлечения максимальных выгод от использования современной технологии необходима вспомогательная правовая основа, признающая юридическую силу и действительность электронных сообщений данных и таким образом обеспечивающая надлежащее содействие их использованию¹⁷.

33. Важными мерами в направлении устранения правовых барьеров для использования электронных средств сообщения в международной торговле явились принятые ЮНСИТРАЛ *Типовой закон об электронной торговле* (1996 год) и *Типовой закон об электронных подписях* (2001 год). Эти типовые законы обеспечивают для правительств международно приемлемые нормы и принципы в целях корректировки национальных законов и правил и создания благоприятного правового режима для развития электронной торговли. Вместе с тем важной проблемой остается вопрос о замене оборотных транспортных документов (например, коносаментов и документов смешанной перевозки) электронными альтернативами. В отсутствие надлежащей правовой основы были

¹⁷ См. доклад о работе Совещания экспертов по укреплению потенциала в области электронной торговли: правовые и нормативные аспекты, TD/B/COM.3/EM.8/3, пункты 3-5.

разработаны варианты контрактных положений для дублирования функций оборотного коносамента электронными сообщениями¹⁸.

34. Проект документа, находящийся сейчас на рассмотрении в ЮНСИТРАЛ, нацелен на дальнейшее устранение правовых барьеров за счет обеспечения возможности использования как "электронных записей", так и "бумажных транспортных документов" и предоставления им равного юридического статуса. Вместе с тем обсуждение данного проекта документа по-прежнему находится на первоначальном этапе. Если текущая работа в свое время приведет к принятию новой транспортной конвенции, эффективно регулирующей вопросы, связанные с использованием электронных альтернатив традиционным транспортным документам, тем самым будет сделан важный шаг в направлении упрощения международной торговли и международных перевозок.

Е. Доступ к рынкам

Национальные, двусторонние и региональные аспекты

35. Как показано выше (в разделе II.C), особо сильное влияние на величину транспортных издержек оказывают такие факторы, как торговое сальдо, наличие альтернативных видов транспорта и экономия за счет масштабов. Чем больше грузов и чем больше альтернативных видов транспорта имеется в распоряжении поставщика услуг, тем большими возможностями он располагает в плане оптимального выбора логистики, маршрутов, пунктов перевалки груза, периодичности, скорости, объемов перевозки и видов транспорта. Любые ненужные ограничения, сужающие его выбор, будут предполагать также рост издержек и снижение качества обслуживания пользователя транспортных услуг.

36. На многих границах поставщики транспортных услуг по-прежнему обязаны перегружать груз с одного автомобиля на другой; аналогично этому, разная ширина железнодорожной колеи серьезно ограничивает возможности международных железнодорожных перевозок в развивающихся странах. В целях защиты национального автодорожного хозяйства часто вводятся нормы, запрещающие иностранным грузовым автомобилям, доставляющим импортные грузы, брать при возвращении обратный груз; это влечет особо высокие издержки для стран, не имеющих выхода к морю, которые зависят от иностранных портов. В области морских перевозок установленные режимы резервирования грузов, как правило, делают невозможным эффективное использование

¹⁸ Более подробно об обсуждении соответствующих проблем и потенциальных решений см. документ "Электронная торговля и международные транспортные услуги", TD/B/COM.3/EM.12/2, часть II.

имеющихся мощностей, поскольку при таких режимах запрещено объединять национальные, региональные и межконтинентальные линейные перевозки таким образом, чтобы они были частью единой глобальной сети. В области воздушного транспорта альтернативные возможности, имеющиеся в распоряжении международных авиалиний, также зачастую являются ограниченными, что объясняется необходимостью защиты национальных перевозчиков, хотя зачастую это делается в ущерб пользователям авиатранспортных услуг.

37. Для грузоотправителя или международного оператора выбор местных поставщиков транспортных и логистических услуг или сотрудничество с ними может иметь ряд преимуществ. К их числу относится лучшее знание местных традиций и условий, сложившиеся связи с официальными органами и торгово-транспортными организациями, большая гибкость и способность корректировать свою деятельность, наличие существующего транспортного флота и знание местных языков. С тем чтобы сохранить эти потенциальные выгоды, правительствам следует принимать меры по укреплению имеющихся национальных поставщиков услуг или содействовать появлению таких фирм, равно как и соответствующих профессиональных ассоциаций (вставка 5).

Переговоры в рамках ВТО

38. Как совокупный результат переговоров Уругвайского раунда, а именно переговоров, проведенных в рамках переговорной группы по услугам в секторе морских перевозок, и переговоров о присоединении, к настоящему времени 47 стран - членов ВТО включили в свои перечни ГАТС обязательства в отношении морских перевозок, охват и степень которых существенно варьируются. В рамках "встроенной" повестки дня ГАТС в январе 2000 года были возобновлены переговоры по вопросам морских перевозок. Что касается охвата по существу вопросов, относящихся к морским перевозкам, то существует целый ряд тем, которые выходят за рамки трех первоначальных блоков проблем, относящихся к услугам, предоставляемым в открытом море, вспомогательным услугам и доступу к портовым услугам и использованию этих услуг, и которые представляют особый интерес и имеют особое значение для развивающихся стран.

39. Особые трудности возникают в связи с вопросом о доступе к рынкам в области смешанных перевозок. Учитывая, что линейные перевозки развиваются в направлении расширения практики поставок "от двери до двери" при использовании логистических услуг, операторы, несомненно, заинтересованы в сокращении или устранении ограничений доступа к рынкам и, таким образом, считают необходимым распространить процесс либерализации на смешанные перевозки. Возможные варианты перечней обязательств варьируются от принятия *дополнительного обязательства* и соответственно

вопроса о *доступе к услугам и использовании услуг* до проблематики вспомогательных услуг в контексте обязательств, относящихся ко *второму блоку*, или даже до введения нового *четвертого блока*. Вместе с тем сложности, возникающие в отношении данного вопроса в контексте переговоров ГАТС, вызывают сомнения относительно того, смогут ли многонациональные поставщики услуг воспользоваться в ближайшем будущем преимуществами более открытого рыночного режима. Могут возобладать настроения, препятствующие постепенной либерализации предоставления услуг в области смешанных перевозок, в связи с бытующими опасениями о том, что такая либерализация может привести к распространению ГАТС на сектор внутреннего транспорта. Соответственно страны, все же включившие обусловленные обязательства в отношении смешанных перевозок в свои проекты перечней, предпочли представить их в виде *дополнительного обязательства*. Что же касается крупных операторов линейных перевозок, в особенности тех, которые пошли по пути вложения средств в перевозку контейнеров внутренним транспортом, а не заключать субподряды на подвоз внутри страны, то данный вариант, разумеется, отнюдь не отвечает их конкретным требованиям. Этот вопрос имеет также важное значение для операторов терминалов, поскольку затрагивает функционирование внутренних контейнерных складов.

Вставка 5

Развитие связей между различными видами транспорта и поставщиками услуг: три примера сотрудничества и координации в Азии

"Нью-Дели: 1 июня начнет действовать совместное предприятие компании "Ди-Эйч-Эл Данзас Эйр энд Оушен" и индийской группы "Лемуир", которое будет предоставлять комплексные логистические услуги широкому кругу клиентов. По словам сотрудников этого нового предприятия, оно будет удовлетворять потребности клиентов, включая мелкие и средние компании, в таких областях, как информационная технология, автомобильный транспорт, здравоохранение, электроника и производство потребительских товаров. "Совместное предприятие "Ди-Эйч-Эл Данзас Лемуир" будет предлагать комплексные услуги по доставке грузов "от двери до двери" с использованием широкого круга партнеров по совместному предприятию", - заявил г-н Снехлал Парих, директор-распорядитель группы "Лемуир". По словам г-на Ренато Чиави, операционного директора компании "Ди-Эйч-Эл Данзас Эйр энд Оушен", новое предприятие будет способствовать укреплению позиций глобальной сети "Ди-Эйч-Эл" на этом весьма важном новом рынке. Компании "Ди-Эйч-Эл Данзас Эйр энд Оушен", являющейся логистическим подразделением компании "Дойче Пост", принадлежит 49% акций в компании "Ди-Эйч-Эл Данзас Лемуир Пвт. лимитед", а базирующейся в Мумбаи группе "Лемуир" - 51% акций. Штаб-квартира новой компании будет располагаться в Мумбаи,

а общая численность ее персонала, работающего в 15 отделениях и складских предприятиях, расположенных в крупных городах Индии, будет составлять 367 человек. Данное предприятие, созданное компанией "Данзас", подразделением всемирной сети "Дойче Пост", является частью ее стратегии по расширению присутствия в индийском субрегионе. В прошлом году эта компания выбрала Шри-Ланку в качестве своего нового межнационального перевалочного пункта в Южной Азии".

"Организация грузоотправителей принимает меры по упрощению комплектования грузов: Филиппинское бюро грузоотправителей учредило сеть компаний по комплектованию грузов "Карконет" в помощь провинциальным грузоотправителям, с тем чтобы повысить эффективность доставки их грузов и избежать необходимости перевалки грузов в Маниле. Директор Бюро Педро Мендоса сообщил делегатам Филиппинской ассоциации управления распределением в ходе семинара, который проводился в субботу и воскресенье на борту парома "Сан-Паулу", принадлежащего компании "Негрос Навигейшн", что "Карконет" в настоящее время действует в Себу, Давао, Кагаян-де-Оро, Жeneral Сантос, Замбоанге, Субике и Багио. Малые и средние предприятия грузоотправителей из регионов испытывают трудности при вывозе мелких партий грузов, поскольку многие провинциальные порты прямо не обслуживаются международными линейными компаниями, а большинство судоходных линейных компаний, суда которых заходят в эти порты, не принимают мелкопартионные грузы. По словам г-на Мендосы, сеть "Карконет" упрощает процесс отправки грузов за счет выдачи единого транспортного документа в отличие от того, что имеет место при отправке отдельных мелких партий грузов с использованием большого числа поставщиков услуг. Бюро грузоотправителей, которое оказало помощь в создании этой сети и осуществляет контроль за работой ее участников, аккредитует экспедиторов грузов и судоходные линии для целей комплектации грузов".

"Малайзийский морской порт обретает статус аэродрома назначения. Как утверждается, впервые в мире малайзийскому порту Танджунг Пелепас был присвоен собственный код аэропорта Международной ассоциацией воздушного транспорта в рамках мер, направленных на развитие сферы смешанных перевозок морским/воздушным транспортом и перевалки грузов. Код ИАТА, "ZJT", дает возможность операторам аэропортов рассматривать Пелепас в качестве аэродрома назначения, как и любой иной аэропорт. Этот маршрут, совместно обеспечиваемый фирмой "Маскарго", являющейся подразделением компании "Малэйзия Эйрлайнз Систем Бхд.", и указанным морским портом, сулит грузоотправителям и экспедиторам снижение стоимости и ускорение поставок грузов в Северную Америку, Европу, Австралазию и Восточную Азию через базу "Маскарго" в международном аэропорту Куала-Лумпур. "Грузоотправители, пользующиеся этой услугой, могут рассчитывать на то, что их экономия составит

до 40%", - заявил старший генеральный управляющий по вопросам грузовых операций компании "Малэйзия Эйрлайнз" г-н Дж. Дж. Онг. "Компаниям необходимо будет просто направлять грузы морем в Пелепас, который является одним из наиболее быстро растущих морских портов в Юго-Восточной Азии, откуда они грузовыми автомобилями будут доставляться в грузовой центр "Маскарго" в международном аэропорту Куала-Лумпур, а затем по воздуху - в пункт назначения", - добавил он. По его словам, в порту грузы будут обрабатываться в специальном авиасекторе с использованием упрощенных таможенных документов, при этом будет обеспечиваться быстрый грузооборот".

Источники: The Journal of Commerce on-line, www.joc.com, 9 May 2003. Lloyd's Register Fairplay Daily News, <http://www.lrfairplay.com>, 20 May 2003. The Journal of Commerce on-line, www.joc.com, 29 May 2003.

40. При обсуждении вопросов существа повестки дня будущих переговоров необходимо будет учитывать решения, принятые в 1996 году переговорной группой по услугам в секторе морских перевозок относительно будущего мандата переговоров, а также коммерческие и организационные изменения, произошедшие в сфере транспорта. Отсюда явно следует, что в ходе будущих переговоров необходимо будет принять во внимание новые подходы в области перевозок "от двери до двери" и логистики. Учитывая степень либерализации в секторе морского транспорта, основные проблемы, которые необходимо будет урегулировать, будут относиться к внутренним этапам перевозок транспортной цепочки, т.е. к вопросам смешанных перевозок и логистики. По мнению сторонников включения смешанных перевозок в число тем для обсуждения, рассмотрение одних только проблем доставки из порта в порт не является более достаточным. Смешанные перевозки все в большей мере становятся неотъемлемым элементом индивидуализированного логистического обслуживания клиентов, которое объединяет местные и глобальные производственные и сбытовые центры благодаря установлению взаимосвязей между различными видами транспорта.

41. Некоторые предложения не ограничиваются смешанными перевозками, предусматривая расширение предлагаемого процесса либерализации на логистические и дополнительные услуги. Предложение Гонконга (Китай) от марта 2001 года¹⁹ является, вероятно, наиболее продвинутым в плане комплексного подхода, касаясь "либерализации логистических и смежных услуг, включая услуги в области морских перевозок". В этом предложении Гонконга (Китай) указывается, что для упрощения реализации коммерчески

¹⁹ См. Предложение от 28 марта 2001 года, документ ВТО S/CSS/W/68.

значимых мер по либерализации сектора логистических услуг целесообразно составить сводный перечень логистических и смежных услуг, включая услуги в области перевозки грузов, услуги по обработке грузов, услуги по хранению и складированию, услуги по таможенной очистке, транспортно-экспедиторские услуги, услуги контейнерных станций и складов, услуги по управлению товарно-материальными запасами, услуги по обработке заказов, услуги по планированию производства и услуги по контролю за производством. В этом предложении также подчеркивается необходимость увязывать соображения, относящиеся к логистике/морским перевозкам, с интересами воздушного транспорта и сектора экспресс-доставки, отрасли, которая играет все более важную роль в логистике. В настоящее время переговоры ведутся в соответствии с установленным графиком подачи запросов и предложений в сфере услуг.

IV. ВЫВОДЫ

42. Доступ к логистическим услугам и услугам в области смешанных перевозок грузов все в большей степени становится важным необходимым условием обеспечения конкурентоспособности в глобализированной экономике, а многие развивающиеся страны, в особенности малые островные государства, страны, не имеющие выхода к морю, и наименее развитые страны лишены такого доступа. В то же время растет необходимость предоставления операторами надлежащих логистических услуг и услуг в области смешанных перевозок, равно как и возрастают требования, касающиеся обеспечения более быстрых, регулярных, надежных и безопасных поставок. Эти требования относятся к следующим областям: а) инфраструктура и технология, б) безопасность и сохранность, с) упрощение процедур торговли, d) правовая основа и е) доступ к рынкам. В каждой из перечисленных пяти взаимосвязанных областей развивающиеся страны, как правило, сталкиваются с более значительными трудностями при выполнении этих требований по сравнению с развитыми странами. С тем чтобы не допустить сохранения такого положения, при котором эти страны, особенно наименее развитые, не имеющие выхода к морю и малые островные государства, лишены возможности участия в глобальных производственных процессах, представляется необходимым, чтобы правительства стран и международные организации предприняли согласованные усилия, направленные на преодоление этих трудностей.

43. На национальном уровне необходимо будет принять важные решения и осуществить крупные капиталовложения. Вместе с тем важную вспомогательную и координирующую роль должны играть международное сотрудничество и координация. К их числу относятся координационные мероприятия, меры по техническому сотрудничеству, а также международные соглашения и конвенции.

44. Что касается инфраструктуры и технологии, особенно на двустороннем и региональном уровнях, необходимо координировать капиталовложения в порты, железные дороги и другие объекты транспортной инфраструктуры. Это особенно актуально для стран, не имеющих выхода к морю, и государств транзита. В связи с выдачей концессий и последующей деятельностью по регулированию работы портов и других объектов государственной инфраструктуры может возникнуть необходимость в техническом сотрудничестве. Разработка и внедрение соответствующих информационно-коммуникационных и транспортных технологий также должны дополняться техническим сотрудничеством, а для осуществления капиталовложений может потребоваться донорская помощь или финансирование со стороны международных финансовых учреждений в целях создания или развития потенциала местных поставщиков услуг.

45. Что касается вопросов безопасности и сохранности, то проведение мониторинга и анализа с использованием контрольных показателей может помочь развивающимся странам определять фактические издержки, обусловливаемые рисками, связанными, например, с коррупцией, хищениями или отсутствием надлежащей безопасности дорожного движения. По-видимому, необходимо расширять техническое сотрудничество в области соблюдения международных конвенций и других обязательств, в частности в связи с недавно введенными США мерами безопасности. До введения новых международных требований, касающихся безопасности или сохранности, которые могут иметь последствия для государственной финансовой сферы, необходимо учитывать интересы развивающихся стран.

46. Мониторинг и анализ мер по упрощению процедур с использованием контрольных показателей могут помочь развивающимся странам определять результаты собственной деятельности с точки зрения ускорения и повышения надежности связанных с торговлей мер контроля и проверки. Техническое сотрудничество и наращивание потенциала имеют особое значение для внедрения и применения надлежащих технологий. В международных организациях любые инициативы по содействию упрощению торговых процедур должны благоприятствовать всем странам, включая развивающиеся. Вместе с тем развивающиеся страны могут сталкиваться с растущими трудностями при осуществлении процедур, которые, возможно, будут носить обязательный характер.

47. Что касается правовой основы, то может возникнуть необходимость в развитии технического сотрудничества в целях осуществления международных конвенций. На многостороннем уровне разработка глобального международного документа, регулирующего ответственность, возникающую в связи со смешанными перевозками, была бы особенно полезной для мелких фирм, пользующихся транспортными услугами в развивающихся странах, поскольку вряд ли можно ожидать, что эти фирмы будут иметь

возможность согласовывать особые условия применительно к своим отдельным сделкам. Вместе с тем предлагаемый сейчас новый проект такого документа предполагает сдвиг в балансе распределения рисков в пользу перевозчиков в ущерб позиции пользователей транспортных услуг, особенно в развивающихся странах. Задача развивающихся стран заключается в определении своих позиций на переговорах с учетом потенциальных преимуществ, связанных с достижением соглашения относительно международного документа, а также с учетом имеющихся недостатков предлагаемого в настоящее время конкретного проекта.

48. Что касается доступа к рынкам, то, в частности, региональные организации потенциально могут играть важную координирующую роль в дополнение к региональным инвестициям в физическую инфраструктуру. На многостороннем уровне проходящие в рамках ВТО переговоры по морским перевозкам, несомненно, будут распространены на другие аспекты транспортных операций в рамках поставок "от двери до двери". Развивающимся странам необходимо будет активизировать свое участие в процессе переговоров, а международное сообщество следует призвать оказывать им помощь, в частности в оценке последствий различных обсуждаемых вариантов. Деятельность по техническому сотрудничеству и наращиванию потенциала имеет особо важное значение в плане укрепления местных поставщиков услуг и ассоциаций грузоотправителей. Следует также поощрять совместные предприятия и сотрудничество между национальными и глобальными операторами.
