



КОНФЕРЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ  
ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ  
ПО ТОРГОВЛЕ И РАЗВИТИЮ

Distr.  
GENERAL

TD/B/COM.3/60  
3 October 2003

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

СОВЕТ ПО ТОРГОВЛЕ И РАЗВИТИЮ

Комиссия по предпринимательству,  
упрощению деловой практики и развитию

Восьмая сессия

Женева, 8-12 декабря 2003 года

Пункт 4 предварительной повестки дня

**ЭФФЕКТИВНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ СЕКТОР И УПРОЩЕНИЕ  
ПРОЦЕДУР ТОРГОВЛИ В ЦЕЛЯХ РАСШИРЕНИЯ УЧАСТИЯ  
РАЗВИВАЮЩИХСЯ СТРАН В МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛЕ**

Записка секретариата ЮНКТАД

**Резюме**

В настоящей записке рассматривается значение транспорта для стимулирования торговли и экономического развития. В ней перечисляются факторы, влияющие на транспортные расходы, а также утверждается, что недорогие и высококачественные услуги играют все более важную роль в торговле и на производстве. В ней отмечается, что небольшой физический объем торговли может делать оказание транспортных услуг неэкономичным, что в свою очередь ведет к спиралеобразному снижению спроса, а соответственно, и предложения. Задача директивных органов заключается в том, чтобы разорвать этот порочный круг и стимулировать торговлю за счет повышения качества и снижения стоимости транспортных услуг. В записке рассматриваются также влияние последних тенденций на международные перевозки и упрощение процедур торговли, включая развитие мультимодальных перевозок и логистических услуг; принятые на региональном и субрегиональном уровнях законодательные и подзаконные акты, регулирующие мультимодальные перевозки, а также продолжающееся законодотворчество на международном уровне; меры безопасности, принимаемые Соединенными Штатами, Кодекс ОСПС (охрана судов и портовых средств) Международной морской организации, Конвенция Международной организации труда об удостоверениях личности моряков и предложение Европейской комиссии; и информационные и коммуникационные технологии. В записке делается вывод о том, что, хотя эти тенденции и открывают значительные торговые возможности и доступ на глобальные рынки, для большинства развивающихся стран адаптация к ним сопряжена с серьезными трудностями. Вот почему правительствам развивающихся стран необходимо разрабатывать адекватную политику и стратегию развития эффективных транспортных услуг.

## СОДЕРЖАНИЕ

	<i>Стр.</i>
Введение .....	3
I. Влияние транспорта на процесс развития .....	6
II. Тенденции, влияющие на международные перевозки и упрощение процедур торговли .....	10
A. Мультимодальный транспорт и логистические услуги .....	10
B. Законодательные инициативы .....	13
C. Безопасность .....	16
i. Инициативы Соединенных Штатов в области безопасности .....	17
ii. Международный кодекс по охране судов и портовых средств (Кодекс ОСПС) .....	17
iii. Конвенция об удостоверениях личности моряков .....	18
iv. Предложение Европейской комиссии .....	19
D. Информационно-коммуникационные технологии .....	19
E. Предстоящие события: Последствия для упрощения процедур торговли .....	21
Резюме и выводы .....	23

## Введение

1. Наличие эффективных транспортных услуг является одной из важнейших предпосылок развития, поскольку эти услуги помогают добраться до мировых рынков, укрепить глобальную интеграцию и привлечь иностранные инвестиции. На проходившей в Йоханнесбурге Конференции по устойчивому развитию делегаты призвали следовать комплексному подходу к выработке политики развития транспортных услуг на местном, национальном и региональном уровнях, с тем чтобы обеспечить безопасные и эффективные перевозки. На Конференции было признано, что развивающимся странам, для того чтобы извлечь выгоду из либерализации торговли, необходимо совершенствовать свою инфраструктуру транспорта и связи, а также мультимодальные транспортные услуги. Должны существовать инфраструктура, суперструктура и оборудование, необходимые для доставки контейнерных грузов "от двери до двери", в том числе морским, автомобильным, железнодорожным и авиационным транспортом, а также в порты и терминалы. Частный сектор продолжает участвовать в эксплуатации и долевом финансировании портовых объектов, принимая эстафету от государственного сектора.

2. В последние десятилетия глобализация и технический прогресс изменили подход к производству, торговле и перевозкам как в развитых, так и в развивающихся странах. Благодаря этой тенденции производство постоянно переносится в те страны, у которых имеются сравнительные преимущества. О последствиях такого переноса производства для работы транспорта свидетельствует опыт Китая, который за первые шесть месяцев по сравнению с 2002 годом увеличил свой импорт на 50%, а экспорт на 33%. Таким образом, в глобальном процессе производства и сбыта товаров логистика становится важной услугой, создающей добавленную стоимость. Транспорт стал составной частью процесса производства и распределения, создающей конкурентные преимущества для производимой продукции. Важнейшими поставщиками международных транспортных и логистических услуг являются сравнительно небольшое число перевозчиков ("Маерсксиленд", "Медитеррениан шиппинг компани", "P&O Недллойд" и т.д.), операторы терминалов ("Хатчинсон порт холдинг", "Порт оф Сингапур корпорейшн", "P&O портс" и т.д.) и поставщики логистических услуг ("Кюн энд Нейджл", "Паральпина" и т.д.). Следовательно, поскольку возможности новичков на этом глобальном рынке являются довольно ограниченными, они должны сделать акцент на местных и специализированных услугах.

3. Развитие контейнеризации облегчило сквозные перевозки товаров с использованием различных видов транспорта, объем которых в будущем десятилетии, как ожидается, удвоится. Для удовлетворения такого спроса крупнейшие перевозчики инвестируют средства в строительство судов-контейнеровозов большей грузоподъемности, и, по

оценкам за июль 2003 года, компания "Оверсиз ориент контейнер лайн" разместила заказы на строительство свыше 60 судов класса 8 000 ТЭФ, и первые три судна ей уже поставлены<sup>1</sup>. Кроме того, компания "Маерксиленд" эксплуатирует 19 судов грузоподъемностью около 8 000 ТЭФ (хотя эти суда и заявлены в классе 6 600 ТЭФ)<sup>2</sup>. Международные перевозки грузов все чаще осуществляются "от двери до двери" с использованием двух и более видов транспорта. Грузоотправители и грузополучатели зачастую заинтересованы иметь дело с одной стороной, организующей перевозку "от двери до двери" и несущей договорную ответственность на протяжении всего маршрута. Местные поставщики транспортных услуг могут играть важную роль субподрядчиков операторов мультимодальных перевозок.

4. Доступ к современным транспортным услугам является одним из ключевых факторов, определяющих конкурентоспособность отдельных фирм и стран. Развивающимся странам необходимо усовершенствовать материальную, институциональную и правовую инфраструктуру, с тем чтобы создать такие условия для оказания транспортных услуг, которые стимулировали бы как инвестиции, так и торговлю. Хотя значительная часть перевозок в международной торговле осуществляется "от двери до двери" на основе единого контракта с одной страной, несущей ответственность за его исполнение, современная правовая основа не отражает этой практики. Таким образом, перед международным сообществом стоит задача выработать единый правовой режим, который стимулировал бы дальнейшее развитие мультимодальных перевозок.

5. Дополнительное влияние на торговлю и транспорт оказывает развитие информационно-коммуникационных технологий. Передовые управленческие и операционные системы обеспечивают эффективный контроль за расходами, оптимальное использование оборудования и поднимают качество отношений с клиентурой на новый уровень. Для того чтобы получать отдачу от использования информационно-коммуникационных технологий, развивающимся странам необходимо создать соответствующую материальную и правовую инфраструктуру. Для повышения своей конкурентоспособности поставщикам транспортных услуг требуется также создавать информационные системы. Существующая правовая инфраструктура должна быть приведена в соответствие с требованиями электронных операций.

---

<sup>1</sup> Список Ллойда, 25 июля 2003 года. Длина судна "Лонг бич", принадлежащего компании ООКЛ, составляет 323 м, ширина 42,8 м, а грузоподъемность - 8 063 ТЭФ (см. [www.oocl.com](http://www.oocl.com)).

<sup>2</sup> См. <http://www.brs-paris.com/annual/container/container-a/container-a.html>.

6. Практические меры по упрощению процедур торговли и транспорта в последнее время занимали видное место в международных дискуссиях и решающим образом повлияли на международную повестку дня по торговой проблематике. Конкуренетоспособность многих развивающихся стран страдает от административных проволочек в пограничных пунктах, вызванных несогласованностью и громоздкостью действующих процедур. Координация мер по упрощению процедур международной торговли стала для развивающихся стран важным инструментом снижения транзакционных расходов. В то же время для их практического осуществления требуется кадровая и финансовая помощь. После террористических актов 11 сентября 2001 года торговая практика претерпела сильные изменения по соображениям безопасности. В законодательство Соединенных Штатов, регулирующее морские перевозки и безопасность портов, были включены требования, обязательные для соблюдения всеми поставщиками товаров и услуг, предназначенных для продажи в стране или сквозного провоза, которые сопряжены с серьезными расходами и дополнительной ответственностью. Принятие Международной морской организацией в декабре 2002 года Международного кодекса по охране судов и портовых средств (Кодекс ОСПС) стало реакцией международного сообщества на эту опасность.

7. Все эти меры чреватые серьезными последствиями для торговой практики, а следовательно, и для транзакционных расходов. Принимаемые отдельными правительствами и региональными органами односторонние меры глобального характера лишь повышают транзакционные расходы и причиняют вред торговым предприятиям, особенно в развивающихся странах. Для этих стран разработка необходимых процедур и оборудования для выполнения подобных требований является очень сложной задачей. В то же время ожидается, что выполнение норм безопасности ускорит очистку товаров и повысит надежность поставки продукции, продаваемой на международных рынках.

## Глава I

### Влияние транспорта на процесс развития

8. Роль транспорта в развитии стран постоянно возрастает. Он оказывает сильное влияние на характер производства и торговли и, следовательно, на экономическую интеграцию. В некоторых странах этот сектор может вносить вклад в формирование дохода благодаря оказанию транспортных услуг. Участие в мировой торговле все больше зависит от вида, качества и стоимости транспортных услуг. В настоящее время внутрифирменная торговля и торговля полуфабрикатами растет быстрее, чем торговля готовой продукцией. Эта тенденция тесно связана с совершенствованием транспортных и логистических услуг.

9. Отличительной особенностью международной экономики является глобализация производственных процессов. По мере снижения стоимости и продолжительности перевозок и повышения их надежности география производства все более расширяется. Транснациональные корпорации могут по-прежнему проектировать свою продукцию в штаб-квартирах, однако ее сборка скорее всего будет осуществляться в различных странах, а импортные материалы и компоненты приобретаться там, где они являются наиболее дешевыми и высококачественными.

10. Подобная специализация тесно связана с тенденциями в области транспорта и логистики. Для развивающихся стран это создает как новые возможности, так и опасности. Наименее развитые страны, большинство развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и многие малые островные развивающиеся страны могут не воспользоваться открывающимися возможностями, поскольку предлагаемые ими транспортные услуги являются неадекватными с точки зрения сегодняшних требований к логистике и мультимодальным перевозкам.

11. Стоимость международных перевозок, как правило, втрое выше импортных таможенных пошлин. Традиционные "гравитационные" модели, исходящие из того, что взаимной торговлей больше всего занимаются те страны, которые расположены ближе друг к другу, уже не могут объяснить динамичный характер сегодняшних торговых процессов. Вот почему транспортные услуги и инфраструктура должны учитываться в современных моделях торговли, а следовательно, и в торговой политике.

12. Для того чтобы объяснить, кто чем торгует, кто с кем торгует и какими видами транспорта при этом пользуется, недостаточно анализа лишь транспортных расходов. В расчет должны приниматься и другие количественные аспекты, такие, как

состыковываемость, защищенность, безопасность, надежность, оперативность обслуживания, наличие портовых мощностей и услуг внутренней перевозки. Кроме того, не только предложение транспортных услуг влияет на торговлю, но и наоборот: различные физические объемы и виды торговых потоков стимулируют развитие различных видов транспортных услуг. Из внешнего фактора транспорт превратился в одну из составляющих глобальной системы производства и распределения.

13. В недавних исследованиях анализ торговли проводится не только под углом зрения транспортных расходов, но и при помощи регрессионного анализа факторов, влияющих на стоимость перевозок. Используемые при подобном анализе пояснительные переменные главным образом касаются расстояния и состыковываемости, а также характеристик страны. Включение показателей инфраструктуры значительно улучшает результаты оценок, что подтверждает значение инфраструктуры как фактора, определяющего транспортные расходы. Фактор расстояния сам по себе не является хорошим индикатором транспортных расходов и играет сравнительно маловажную роль. В свою очередь портовые реформы, уровень конкуренции и, что самое важное, экономия за счет масштабов оказывают сильное влияние на стоимость перевозок, а следовательно, и на структуру торговли и распределение доходов. Экономия за счет масштабов, достигаемая при высоких физических объемах торговли, оказывает очень сильное влияние на транспортные расходы. Таким образом, сильная отрицательная корреляция между торговлей и транспортными расходами не только свидетельствует об эластичности торговли по транспортным расходам, но и о существовании эффекта экономии за счет масштабов, благодаря которому увеличение физического объема поставок сопровождается снижением стоимости перевозок.

14. Важно понимать эту взаимосвязь, поскольку она может сопровождаться как положительными, так и отрицательными последствиями. Успешная политика поощряет развитие адекватных транспортных услуг, что в свою очередь стимулирует торговлю и ведет к дальнейшему совершенствованию перевозок. С другой стороны, находящейся в неблагоприятном положении стране, физический объем торговли которой невелик, будет трудно выбраться из порочного круга, когда отсутствие адекватных транспортных услуг является препятствием для торговли. В свою очередь это будет удерживать поставщиков высококачественных мультимодальных и логистических услуг от того, чтобы предлагать свои услуги импортерам и экспортерам из находящейся в неблагоприятном положении страны, что будет лишь повышать транспортные расходы.

15. Несмотря на снижение стоимости международных перевозок, отмечается, что региональная торговля растет (даже) быстрее межрегиональной. Например, внутриазиатские контейнерные перевозки растут быстрее общемировых, а в последние

несколько десятилетий темпы роста поставок внутри Европы или в рамках МЕРКОСУР опережали темпы роста торговли между этими двумя региональными блоками.

16. Внутрорегиональный рост торговли, безусловно, в большей степени связан не с транспортом, а с региональными торговыми соглашениями, а также с такими факторами, как общность языка, исторические тенденции, упрощение процедур при пересечении границы и снижение внутрорегиональных тарифов. Однако некоторые источники роста связаны и с транспортными расходами и вариантами: как объяснялось выше, с увеличением физических объемов снижаются удельные транспортные расходы (экономия за счет масштабов), повышается частотность и скорость перевозок, а также обостряется конкуренция. Кроме того, на региональном уровне существует больше различных возможностей для перевозок (автомобильные, железнодорожные). Это в свою очередь снижает продолжительность и повышает своевременность поставок и тем самым расширяет спрос на товары и компоненты. Иными словами, увеличение объема торговли ведет к повышению качества и снижению стоимости транспортных услуг, что в свою очередь способствует росту внутрорегиональной торговли.

17. Влияние более высококачественных и менее дорогостоящих транспортных услуг на торговлю аналогично последствиям снижения тарифов, и сравнительно более быстрый рост внутрорегиональной торговли не противоречит общепризнанному выводу о том, что товары и компоненты все чаще приобретаются на глобальном рынке. Рост внутрорегиональной торговли во многом происходит за счет сокращения "национальной торговли", т.е. торговли между департаментами или штатами одной и той же страны, причем эта тенденция ни в коей мере не означает переориентации импорта или экспорта, который в противном случае поступал бы из расположенных за пределами региона стран или продавался в этих странах. Большинство специалистов, изучающих соглашения о свободной торговле, в том числе в рамках Европейского союза, приходят к выводу, что эффект формирования новой торговли преобладает над эффектом ее переориентации. По аналогии с этим снижение транспортных расходов и совершенствование транспортных услуг на региональном рынке можно рассматривать как результат и компонент процесса глобализации в целом.

18. Так же как связь между глобализацией и международными перевозками, связь между региональной интеграцией и региональным транспортом является двойкой: менее дорогостоящие и более качественные внутрорегиональные транспортные услуги способствуют углублению региональной интеграции, которая в свою очередь также влияет на рынки транспортных услуг. В рамках Европейского союза услуги морского каботажа либерализованы для всех зарегистрированных в Европе судов, грузовики из стран-членов могут свободно перевозить национальные грузы в другие страны, а единые

стандарты помогают созданию не только общего рынка товаров, но и общего рынка транспортных услуг. Налицо благотворное взаимное влияние транспорта и региональной интеграции.

19. Бóльшая часть международных перевозок по-прежнему включает в себя морское плечо, и исторически сложилось так, что наиболее промышленно развитые страны одновременно имели крупный национальный флот, укомплектованный национальными экипажами и оснащенный построенными на национальных верфях судами, ходящими под флагом своей страны. Процесс глобализации привел к обострению конкуренции на рынке морских перевозок. Сегодня судно может быть зарегистрировано в одной стране, принадлежать владельцу из другой страны и эксплуатироваться субъектом из третьей страны, а такие "компоненты" услуг морских перевозок, как страхование, оборудование, экипаж, заправка топливом, ремонт судов или сертификаты классификационных обществ, вполне могут приобретаться в разных странах. Фактически это открывает новые возможности для развивающихся стран, в то время как страны, традиционно являющиеся промышленно развитыми, теряют свою долю на рынках нескольких таких "компонентов".

20. В прошлом развивающиеся страны стремились увеличить свою долю на рынке морских перевозок с целью получения дохода. Их усилия пользовались поддержкой Организации Объединенных Наций, выступившей с целым рядом инициатив, таких, как принятая в 1974 году под эгидой ЮНКТАД Конвенция о кодексе поведения линейных конференций. Сегодня для большинства развивающихся стран доступ к адекватным и недорогостоящим услугам международной перевозки важнее, чем доходы от оказания подобных услуг. В то же время многие развивающиеся страны добились сравнительных преимуществ в некоторых подсекторах морских перевозок, и дальнейшая либерализация морского транспорта в ходе переговоров в ВТО может даже отвечать их интересам.

## Глава II

### Тенденции, влияющие на международные перевозки и упрощение процедур торговли

#### А. Мультимодальный транспорт и логистические услуги

21. Согласно недавно проведенному секретариатом ЮНКТАД исследованию<sup>3</sup> "в последние несколько десятилетий в мировых перевозках произошли серьезные изменения. Международная перевозка товаров все чаще осуществляется "от двери до двери" с использованием нескольких видов транспорта. Несмотря на то, что информация об общей доле грузов, перевозимых несколькими видами транспорта, практически отсутствует, данные о развитии контейнерных перевозок являются весьма наглядными, поскольку контейнеры как раз и предназначаются для перевозки различными видами транспорта.

22. После появления контейнеров в середине 60-х годов объем контейнерных перевозок рос экспоненциально, и прогнозируется, что такая тенденция сохранится и в будущем:

- **Мировой портовый контейнерооборот**, под которым понимается число контейнеров, прошедших через порты, возрос с 0 в 1965 году до 225,3 млн. контейнеров в 2000 году. Прогнозируется, что к 2010 году контейнерооборот удвоится и достигнет почти 500 млн. операций; таким образом, в среднегодовом выражении темпы роста составят 9%. Хотя на мировом уровне основной объем контейнерных перевозок осуществляется между Азией, Европой и Северной Америкой, во всех регионах существуют и крупные внутрирегиональные потоки.
- **Мировые морские контейнерные перевозки**, по оценкам, за период с 1997 по 2006 год более чем удвоятся и достигнут 1 млрд. тонн<sup>4</sup>. Большая часть контейнерных грузов до прибытия в конечный пункт назначения перевозится несколькими видами транспорта. В частности, первый и последний этапы любой перевозки "от двери до двери" как правило предполагают использование

---

<sup>3</sup> Multimodal transport: The feasibility of an international legal instrument, UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1, 13 January 2003, p. 4.

<sup>4</sup> UNCTAD, Review of Maritime Transport, 1997, p. 13.

другого вида транспорта, например автомобильного, и в меньшей степени железнодорожного.

- Под влиянием процесса глобализации объем торговли продукцией обрабатывающей промышленности сильно возрос, что послужило стимулом для прямых иностранных инвестиций в производственные и сборочные предприятия в регионах с более дешевой рабочей силой и хорошим доступом к транспортным маршрутам. В 2000 году **стоимость мирового экспорта промышленной продукции** (в ценах фоб) достигла 75% от совокупной стоимости товарного экспорта (примерно 4,7 трлн. долл. США из 6,2 трлн. долл. США<sup>5</sup>). Большая часть промышленной продукции, перевозимой морем, будет транспортироваться в контейнерах".

23. Мультимодальные перевозки (МП) становятся составной частью логистических услуг, включающих в себя транспорт, хранение и распределение, а также соответствующее информационное обеспечение. Важно принимать во внимание такой комплексный подход, поскольку он позволяет объединить под названием "логистика" три технически связанные функции и соответствующие виды расходов, а именно расходы на перевозку, погрузку-разгрузку/хранение и административные расходы. Такой логистический подход позволяет найти компромисс между тремя статьями расходов, с тем чтобы оптимизировать работу всей системы, что, безусловно, важнее оптимизации работы ее отдельных составляющих, таких, как транспорт. Подобные логистические концепции стали незаменимым инструментом снижения транспортных, складских, упаковочных и смежных расходов, а также повышения качества поставленных товаров, что не может не отражаться на результатах работы и конкурентоспособности соответствующих компаний.

24. Линейные перевозчики стремились выиграть за счет рационализации своей деятельности в рамках глобальных альянсов. Хотя эти альянсы, безусловно, позитивно сказались на эффективности работы, они не всегда оправдывали те ожидания, которые возлагали на них участвующие в них перевозчики. Альянсы не позволяют контролировать некоторые важнейшие статьи расходов, такие, как расходы на приобретение груза и управление, и тем самым не обеспечивают ту реальную экономию, на которую рассчитывают компании, с тем чтобы повысить свою прибыльность и конкурентоспособность. Кроме того, на определенном этапе альянсы сталкиваются с проблемами внутренних перевозок и логистики. Некоторые из основных трудностей, стоящих перед судоходными линиями, связаны с подвозкой и развозкой грузов и контролем за оборудованием - важнейшими элементами стратегий диверсификации.

---

<sup>5</sup> UNCTAD Handbook of Statistics 2002.

Следовательно, было бы нелогичным, чтобы альянсы занимались лишь вопросами перевозки товаров от порта до порта. Вот почему судоходные линии все чаще стараются повысить свою долгосрочную прибыльность за счет диверсификации в направлении МП и логистических услуг.

25. В рамках своих стратегий диверсификации судоходные линии все чаще начинают развивать логистические услуги, не забывая при этом о своей основной хозяйственной деятельности - морских перевозках. Ожидается, что такое превращение поставщиков услуг, в основе которых лежит тяжелое оборудование, в поставщиков услуг, основанных на "ноу-хау" и достижениях в области информационной технологии, откроет новые возможности перед судоходными линиями. Это должно послужить развитию отрасли с ежегодным оборотом в 100 млрд. долл. США и, что еще важнее, с темпами роста выше средних.

#### **Логистические услуги в Китае**

На Китай уже сейчас приходится порядка 20-25% глобальных контейнерных поставок по импорту и экспорту. В то же время из-за нынешней слаборазвитости систем сквозных перевозок в Китае по территории страны перевозится сравнительно небольшое число контейнеров. Стоимость внутренних перевозок почти на 50% выше, чем в Европе и Соединенных Штатах. В настоящее время проводится реформа законодательства и таможенных процедур. Для правительства решение этих задач и развитие логистических услуг являются важнейшей целью текущего пятилетнего плана, и на осуществление этой деятельности выделено 18 млн. долл. США. Модернизируется и расширяется инфраструктура автомобильных, железнодорожных, внутренних водных и прибрежных морских перевозок, и одновременно с этим ведется работа по созданию мультимодальных транспортных узлов и региональных центров распределения.

*Источник:* Drewry, APL and APL Logistics, China's Transport Infrastructure and Logistics, April 2003.

26. Развивающие МП и логистические услуги судоходных линий все чаще вступают в конкуренцию с экспедиторскими компаниями, которые оказывают схожие услуги. Действительно, транспортно-экспедиторскую отрасль можно считать пионером, опередившим на рынке этих услуг как судоходные линии, так и перевозчиков, использующих иные виды транспорта. Экспедиторские компании были вынуждены развивать мультимодальные и логистические услуги, поскольку уже в начале 70-х годов они поняли, что в своей традиционной роли агентов-экспедиторов они вряд ли имеют будущее. Сегодня транспортно-экспедиторская отрасль находится на этапе

консолидации, аналогичной той, которую переживает судоходная индустрия. Кроме того, происходит укрепление связей, и все больше транспортно-экспедиторских компаний так или иначе объединяются с судоходными или иными транспортными компаниями.

27. Будущее станет свидетелем повышения акцента на морском этапе перевозок, который для компаний станет основной хозяйственной деятельностью, вокруг которой будут развиваться услуги МП. Такой процесс концентрации еще более изменит характер конкуренции на рынке морских перевозок и позволит оставшимся компаниям осуществлять необходимые инвестиции в оборудование и окупать его за счет коммерческого использования. Можно считать, что те компании, которые не попадут в число глобальных перевозчиков, будут еще активнее изыскивать свои собственные ниши, становиться акционерами работающих на мировом уровне компаний или продолжать оказывать глобальные транспортные и логистические услуги, не владея необходимыми для осуществления морских перевозок активами или даже не эксплуатируя их<sup>6</sup>.

## **В. Законодательные инициативы**

28. Несмотря на продолжающийся рост объемов контейнерных и мультимодальных перевозок на мировом уровне, нет ни одного международного договора, который регламентировал бы ответственность сторон при мультимодальной перевозке. Конвенция Организации Объединенных Наций о международных смешанных перевозках грузов 1980 года не была ратифицирована достаточным числом сторон и не вступила в силу. Правила ЮНКТАД/МТП в отношении документов на смешанные перевозки 1992 года носят договорной характер и не являются эффективным средством достижения единообразия на международном уровне. Отсутствие имеющего широкое признание международного режима заставляет национальные правительства, а также региональные и субрегиональные органы, в первую очередь в развивающихся странах, искать индивидуальные и совершенно различные решения, в числе которых можно назвать следующие:

- **Андское сообщество**, стремясь унифицировать правила и нормативы в области мультимодальных перевозок в субрегионе, приняло в 1993 году *Решение 331 по международным мультимодальным перевозкам*, которое в 1996 году претерпело сильные изменения в рамках Решения 393. Эти законодательные и

---

<sup>6</sup> P. Faust, "Developments and trends in international multimodal transport and logistics", документ, представленный на семинаре, организованном Морским институтом Малайзии (МИМ), 2001 год.

подзаконные акты применяются в таких государствах - членах Андского сообщества, как Боливия, Венесуэла, Колумбия, Перу и Эквадор.

- В рамках **МЕРКОСУР** в 1995 году было заключено *частичное Соглашение о стимулировании мультимодальной перевозки товаров*, цель которого заключается в поощрении развития мультимодальных перевозок в государствах-членах. Это Соглашение действует в таких государствах - членах МЕРКОСУР, как Аргентина, Бразилия<sup>7</sup>, Парагвай<sup>8</sup> и Уругвай<sup>9</sup>. В то же время положения этого Соглашения применяются лишь в том случае, если в договоре МП содержится конкретная отсылка на это Соглашение (статья 4).
- **Латиноамериканская ассоциация интеграции (ЛАИ)** на Третьем очередном совещании, проходившем в ноябре 1996 года, министры транспорта, общественных работ и связи стран Южной Америки приняли Резолюцию 23 (III), одоблив *Соглашение о международных мультимодальных перевозках*. Это Соглашение будет применяться в государствах - членах ЛАИ, входящих в Андское сообщество и МЕРКОСУР, за исключением Чили. Для вступления в силу Соглашения (статья 46) требуется, чтобы шесть подписавших его государств уведомили о своей готовности признать его обязательную силу. До сих пор это сделали три государства: Боливия, Венесуэла и Перу.
- Члены **Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН)** в преамбуле к *проекту рамочного соглашения о мультимодальных перевозках* признали, что развитие международных мультимодальных перевозок представляет собой один из путей поощрения роста международной торговли, и указали на необходимость стимулирования развития эффективных мультимодальных транспортных услуг, а также на желательность принятия определенных норм, которые регулировали бы перевозку грузов в соответствии с международными контрактами мультимодальной перевозки, включая положения об ответственности мультимодальных операторов.

---

<sup>7</sup> Указ № 1563 от 19 июля 1995 года об осуществлении Соглашения в Бразилии.

<sup>8</sup> Указ № 16.927 от 16 апреля 1997 года об осуществлении Соглашения в Парагвае.

<sup>9</sup> Хотя Указ № 99/95 от 8 августа 1995 года об осуществлении Соглашения в Уругвае и был принят, Уругвайский суд (Суд по административным делам) с 9 ноября 1998 года приостановил действие Указа.

29. Хотя основные положения этих законодательных и подзаконных актов главным образом заимствованы из Конвенции ООН о смешанных перевозках и Правил ЮНКТАД/МТП, между ними существуют и важные различия по таким ключевым вопросам, как основа ответственности, ограничения ответственности и исковая давность. Кроме того, в Латиноамериканском регионе такие страны, как Аргентина и Бразилия приняли свое законодательство, которое сильно отличается от правовых документов соответствующих региональных/субрегиональных органов. Такая ситуация создает неопределенность в отношении того, какое законодательство является применимым в случае того или иного контракта. Это особенно актуально с учетом широкой сферы применения законодательных и подзаконных актов, регулирующих договор международной мультимодальной перевозки в конкретные страны или регионы и из них<sup>10</sup>.

30. Отсутствие единообразного режима ответственности, регулирующего мультимодальные перевозки, и увеличение числа региональных, субрегиональных и национальных инициатив заставили ряд организаций, таких, как ЕЭК ООН, Комиссия европейских сообществ, ОЭСР, ММК и ЮНСИТРАЛ, заняться этим вопросом с целью поиска возможного решения. После утверждения плана действий (TD/386) на ЮНКТАД X секретариат ЮНКТАД подготовил доклад о применении действующих норм и правил на региональном, субрегиональном и национальном уровнях<sup>11</sup>. Затем была изучена возможность разработки нового международного документа, регулирующего ответственность сторон в ходе мультимодальных перевозок. Всем правительствам и представителям данной отрасли, а также заинтересованным межправительственным и неправительственным организациям и ряду экспертов был направлен соответствующий вопросник.

31. Большое число полученных ответов (было получено в общей сложности 109 ответов: 60 - от правительств и 49 - от предприятий отрасли и других сторон) продемонстрировало то значение, которое придают этому вопросу как правительства, так и предприятия. Обследование четко показало общую неудовлетворенность нынешней правовой основой мультимодальных перевозок (83% опрошенных) и желательность выработки нового международного документа, регулирующего ответственность при мультимодальных

---

<sup>10</sup> Дополнительные сведения о законодательстве в области мультимодальных перевозок, принятом на региональном, субрегиональном и национальном уровнях, см. в докладе секретариата ЮНКТАД *Implementation of Multimodal Transport Rules*, UNCTAD/SDTE/TLB/2 и сравнительной таблице UNCTAD/SDTE/TLB/2/Add.1.

<sup>11</sup> UNCTAD/SDTE/TLB/2 и Add.1.

перевозках (92% опрошенных). Практически все опрошенные (98%) заявили о том, что они поддержат любые совместные усилия в этой области.

32. Результаты обследования были опубликованы в докладе и представлены Рабочей группе ЮНСИТРАЛ по транспортному праву<sup>12</sup>, которая недавно приступила к рассмотрению проекта документа по транспортному праву<sup>13</sup>. Проект документа в первую очередь посвящен договорам морской перевозки грузов. В то же время он имеет широкую сферу применения и в его нынешней редакции охватывает все договоры мультимодальной перевозки, имеющей морское плечо. На своем последнем заседании в марте 2003 года Рабочая группа, рассматривая спорный вопрос о сфере применения проекта документа, в предварительном порядке решила, что он будет применяться ко всем договорам перевозки, имеющей морское плечо. Выражались сомнения относительно возможности применения проекта документа к договором мультимодальной перевозки<sup>14</sup>. Проект документа, если он будет принят, окажет влияние на способность развивающихся стран, в первую очередь стран, не имеющих выхода к морю, пользоваться теми потенциальными преимуществами, которые открываются благодаря развитию мультимодальных перевозок. В этой связи активное участие развивающихся стран в переговорах необходимо для того, чтобы их интересы были учтены в процессе подготовки любой будущей конвенции.

### **С. Безопасность**

33. После событий 11 сентября 2001 года вопрос безопасности морских перевозок и работы портов стал привлекать к себе повышенное внимание как на национальном, так и на международном уровне. Террористические акты против международной транспортной системы могут привести к перебоям в обслуживании, закрытию портов и терминалов и задержкам в перевозках грузов и пассажиров, чреватым катастрофическими последствиями для мировой торговли. Для решения этой проблемы был выдвинут целый ряд инициатив, предусматривающих принятие мер по повышению безопасности международных морских перевозок. Практическая реализация этих инициатив,

---

<sup>12</sup> *Смешанные перевозки: возможность подготовки международного документа*, UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1. Резюме доклада было переведено и распространено секретариатом ЮНСИТРАЛ на всех языках Организации Объединенных Наций в виде документа A/CN.9/WG.III/WR.30.

<sup>13</sup> Документ ЮНСИТРАЛ A/CN.9/WG.III/WR.21.

<sup>14</sup> Подробный комментарий ЮНКТАД к проекту документа см. UNCTAD/SDTE/TLB/4. Замечания ЮНКТАД и ЕЭК ООН см. также в документе ЮНСИТРАЛ A/CN.9/WG.III/WR.21/Add.1.

безусловно, сопряжена с дополнительными расходами на закупку оборудования, наем дополнительного персонала и разработку новых процедур на различных этапах международной цепочки материально-технического обеспечения, причем эти расходы будут переложены на грузовладельцев. Ниже кратко описываются некоторые из важнейших изменений в этой области.

*i. Инициативы Соединенных Штатов в области безопасности*

34. Эти инициативы, предусматривающие принятие различных мер, начиная от имеющих обязательную силу правовых документов и кончая добровольными программами, включают в себя Закон о торговле 2002 года, Закон о безопасности морских перевозок 2002 года, требование о представлении грузовой декларации таможене (правила 24 часов), Инициативу таможенно-торгового партнерства по борьбе с терроризмом (С-ТРАТ), Инициативу по обеспечению безопасности контейнерных перевозок (БКП) и операцию "Безопасная торговля" (БТ). Эти меры направлены на повышение безопасности в портах и в ходе морских перевозок, в том числе на ужесточение контроля за прибывающими контейнерами благодаря заблаговременному представлению информации, предварительному инспектированию отдельных контейнеров при их погрузке и повышению транспарентности на всех этапах цепочки материально-технического снабжения. Эти инициативы касаются всех грузов, ввозимых в Соединенные Штаты или провозимых через их территорию, и распространяются даже на небольших участников международных торговых и транспортных операций<sup>15</sup>.

*ii. Международный кодекс по охране судов и портовых средств (кодекс ОСПС)*

35. На своей Дипломатической конференции в декабре 2002 года Международная морская организация (ИМО) утвердила Кодекс ОСПС в качестве поправки к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛАС). Цель принятия этого Кодекса заключается в создании международной основы сотрудничества правительств договаривающихся сторон, государственных органов, местных органов власти и судоходных и портовых предприятий с целью выявления угрозы безопасности и принятия превентивных мер для защиты судов или портовых объектов, используемых в международной торговле. В данном Кодексе определяются также соответствующие нормы и ответственность сторон, которым поручено обеспечение безопасности морских перевозок на национальном и международном уровнях. В нем также содержится методология оценки уровня безопасности, на основе которой должны разрабатываться

---

<sup>15</sup> Подробнее см. UNCTAD Transport Newsletter, February 2003, The Impact of Transport Security Initiatives on Developing Countries, pp. 10-18, [www.unctad.org](http://www.unctad.org).

планы и процедуры реагирования на изменения в степени безопасности. Вышеуказанный Кодекс вступит в силу 1 июля 2004 года. Практическое применение Кодекса ОСПС является обязательным для всех государств - участников СОЛАС независимо от уровня их развития.

36. Кодекс потребует разработки планов обеспечения безопасности, в том числе назначения соответствующего персонала на каждом судне, в каждой судоходной компании и в каждом порту. Согласно недавнему докладу ОЭСР<sup>16</sup>, мировую торговлю обслуживают свыше 46 000 судов и почти 4 000 портов, которые должны будут выполнять требования Кодекса ОСПС. Кроме того, суда должны будут оснащаться автоматическими идентификационными системами (АИС), сообщающими идентификационный номер судна, и судовыми системами сигнализации. В этом докладе утверждается, что первоначальные расходы судовых операторов на выполнение требований Кодекса ОСПС составят порядка 1,3 млрд. долл. США (за исключением расходов на автоматическую идентификационную систему), а последующие ежегодные расходы - 730 млн. долл. США.

37. Оценить расходы на персонал и оборудование, необходимые для обеспечения безопасности работы портовых объектов, чрезвычайно сложно, учитывая большие различия в потребностях и расходах между портами. Например, расходы на ограждение, освещение, защитные ворота, коммуникационное оборудование, оборудование видеослежения и детекторы сильно различаются в зависимости от размера порта и потребности в оборудовании. Некоторые порты уже вложили крупные средства в защитную инфраструктуру и оборудование. В этой связи оценить глобальные расходы не представляется возможным. В то же время служба береговой охраны США оценила эти расходы для Соединенных Штатов, исходя из их потребностей в новых инвестициях для выполнения положений Кодекса ОСПС. По ее оценкам, первоначальные затраты на оборудование и охрану составят 963 млн. долл. США, а последующие ежегодные расходы - 509 млн. долл. США<sup>17</sup>. У некоторых развивающихся стран возникнут серьезные потребности в срочных дополнительных инвестициях.

*iii. Конвенция об удостоверениях личности моряков*

38. На своей Конференции и июне 2003 года Международная организация труда приняла новую Конвенцию об удостоверениях личности моряков, с тем чтобы снабдить

---

<sup>16</sup> OECD, Security in Maritime Transport: Risk Factors and Economic Impact, report prepared for the Maritime Transport Committee, July 2003.

<sup>17</sup> OECD, p. 43.

1,2 млн. моряков во всем мире хорошо защищенными и признаваемыми на международном уровне биометрическими удостоверениями личности. Основные параметры документа определяются в Конвенции, устанавливающей более строгие требования к удостоверениям личности моряков, а в приложениях к ней зафиксированы более подробные требования и шаблон биометрических данных на основе отпечатков пальцев<sup>18</sup>. Каждый моряк в международном торговом мореплавании должен иметь при себе биометрическое удостоверение личности со штриховым кодом отпечатков пальцев, соответствующим стандартному шаблону. Конвенция вступит в силу спустя шесть месяцев после получения МОТ двух ратификационных грамот. Этот документ требует от стран выдать удостоверения личности всем своим гражданам, являющимся моряками, а также тем морякам, которые имеют в стране постоянное место жительства. Кроме того, правительства должны создать и вести национальную электронную базу данных по выданным, временно не действующим или изъятым удостоверениям, которой уполномоченные на то сотрудники смогут пользоваться для оперативной проверки удостоверений личности.

*iv. Предложение Европейской комиссии*

39. Европейская комиссия предложила Европейскому парламенту и Совету принять постановление с целью повышения безопасности судов и портовых объектов. В своем сообщении Комиссия выразила мнение о необходимости повышения безопасности всей транспортной цепочки от поставщиков до потребителей. Таким образом, предложение выходит за рамки Кодекса ОСПС. Ожидается, что это постановление будет принято в ближайшем будущем.

**D. Информационно-коммуникационные технологии**

40. Информационно-коммуникационные технологии (ИКТ) продолжают способствовать повышению производительности и конкурентоспособности поставщиков транспортных услуг. ИКТ превратились в важнейший инструмент обмена деловой информацией с клиентами и поставщиками, а также эффективного управления предприятиями. Все участвующие в работе транспортной цепочки стороны вносят коррективы в свою практику, с тем чтобы воспользоваться теми преимуществами, которые открываются благодаря ИКТ. Например, сегодня электронные средства связи используются перевозчиками для представления последней информации о графиках перевозки и тарифах, для резервирования грузов и слежения за ходом их транспортировки, для представления грузовых деклараций и подготовки транспортной документации. ИКТ

---

<sup>18</sup> Текст Конвенции см. [www.ilo.org/ilolex/cgi-lex/convde.pl?C185](http://www.ilo.org/ilolex/cgi-lex/convde.pl?C185).

открывают для предпринимателей в развивающихся странах доступ к более широкому спектру вспомогательных торговых услуг и тем самым позволяют им оптимизировать свои транспортные потребности. Поскольку электронная коммерческая деятельность развивается быстрыми темпами, предприятия и страны, не внедряющие электронных методов работы, рискуют утратить свою конкурентоспособность и долю на рынке.

41. К числу важных изменений в области транспорта относится продолжающееся развитие порталов и вебсайтов судоходных и портовых предприятий, а также поставщиков логистических услуг. Число пользователей тремя порталами перевозчиков - "Каргосмарт", "ГТ Нексус" и "ИНТРА" - продолжает расти, причем все они сегодня позволяют грузоотправителям представлять необходимую электронную информацию для выполнения правила 24 часов, установленного таможенными органами США. Заблаговременное представление грузовой информации в электронной форме сегодня стало императивом. Отгрузочные инструкции и коносаменты могут составляться в онлайн-режиме, что позволяет экономить время и уменьшает число ошибок. Кроме того, операторы контейнерных перевозок, которые также подключены к трем порталам, продолжают создавать и свои собственные вебсайты, имеющие более широкие операционные возможности<sup>19</sup>.

42. Порты стремятся интегрировать свои различные системы, с тем чтобы снабжать портовое сообщество более точной и своевременной информацией. Компания "Хатчинсон порт холдинг", эксплуатирующая крупнейшие терминалы, выступила со своей собственной инициативой в области электронной торговли. Она предлагает широкий диапазон различных услуг, включая морское материально-техническое обеспечение, управление активами, транспортное планирование и обеспечение, оплату перевозок, управление информацией и транспортные логистические услуги. Компания "Порт оф Сингапур оторити корпорейшн", опираясь на свой опыт работ с системой Portnet.com, создает соответствующие портовые системы в Даляне (Китай), Сиэтле (Соединенные Штаты) и Южной Африке.

43. В документе секретариата, представленном на Совещании экспертов по вопросу "Электронная торговля и международные транспортные услуги: передовая практика в области повышения конкурентоспособности развивающихся стран" в сентябре

---

<sup>19</sup> В информационном бюллетене ЮНКТАД по вопросам транспорта, вышедшем в феврале 2003 года, анализируются транзакционные возможности вебсайтов 20 крупнейших контейнерных перевозчиков, UNCTAD/WEB/TLOG/2003/1, p. 8.

2001 года<sup>20</sup>, юридические и документарные вопросы рассматриваются более подробно. В нем анализируется роль транспортной документации в международных торговых операциях, и в первую очередь переводных коносаментов. В документе говорится о ряде юридических трудностей и неопределенностей, возникающих при применении действующих законодательных актов и транспортных конвенций в электронной среде, включая проблему замены переводного коносамента электронным инструментом. Были рассмотрены меры по содействию разработке электронных транспортных документов, носящих как договорный, так и нормативный характер. На совещании было отмечено, что, несмотря на потребность в законодательных инициативах, договорные методы также иногда позволяют найти временное решение.

44. Типовой закон ЮНСИТРАЛ об электронной торговле (1996 год) и Типовой закон об электронных подписях (2001 год) позволили снять ряд юридических неопределенностей, связанных с использованием электронных сообщений в международной торговле. Цель рассматриваемого в настоящее время в ЮНСИТРАЛ проекта договора заключается в том, чтобы снять остальные юридические барьеры, разрешив использование как "электронных записей", так и "бумажных транспортных документов", и придав им равный правовой статус. В то же время обсуждение этого проекта договора по-прежнему находится на начальном этапе. Если проходящие в настоящее время обсуждения когда-нибудь увенчаются принятием новой транспортной конвенции, действительно решающей вопрос об использовании электронных эквивалентов традиционной транспортной документации, будет сделан важный шаг в деле упрощения процедур международной торговли и транспорта.

45. Несмотря на довольно медленный прогресс, очевидно, что электронная торговля и ИКТ будут и впредь играть важную роль в международной торговой и транспортной системе. Вот почему очень важно, чтобы директивные органы выработали четкую стратегию создания благоприятных условий для использования ИКТ в этом контексте.

#### **Е. Предстоящие события: последствия для упрощения процедур торговли**

46. В августе 2003 года в Алма-Ате, Казахстан, прошла первая Международная конференция министров по вопросу о сотрудничестве в области транзитных перевозок. На ней, в частности, была проанализирована роль упрощения процедур торговли в повышении эффективности работы существующей транспортной инфраструктуры в не имеющих выхода к морю развивающихся странах и развивающихся странах транзита. В частности, на параллельном мероприятии по вопросам упрощения процедур торговли,

---

<sup>20</sup> TD/B/COM.3/EM.12/2, Part II.

которое было организовано ЮНКТАД, основное внимание уделялось стратегиям наращивания устойчивого потенциала не имеющих выхода к морю развивающихся стран и развивающихся стран транзита для планирования и претворения в жизнь региональных инициатив по упрощению процедур торговли и транспорта. На нем был рассмотрен ряд возможных вариантов, включая укрепление институционального потенциала, развитие сети сотрудничества и использование новых технологий, а также укрепление партнерских связей между государственным и частным секторами на двустороннем и региональном уровнях<sup>21</sup>.

47. Это параллельное мероприятие было дополнено ЕЭК ООН, которая организовала дискуссию по региональным подходам к упрощению процедур торговли и транспорта. На этой встрече основное внимание уделялось тем проблемам, с которыми сталкиваются не имеющие выхода к морю страны и страны транзита в Азии, Африке, на Ближнем Востоке и в Европе. Были рассмотрены все практические меры, которые принимаются региональными комиссиями Организации Объединенных Наций с целью упрощения процедур торговли и транспорта.

48. Пятая конференция ВТО на уровне министров, которая пройдет в Канкуне, Мексика, в сентябре 2003 года, окажет серьезное влияние на работу по упрощению процедур торговли. В принятой в Дохе Декларации закреплено решение "провести переговоры после пятой сессии Конференции на уровне министров на основе решения о порядке проведения переговоров, которое будет принято на этой сессии явным консенсусом". Кроме того, в Декларации признается необходимость дальнейшего ускорения движения, выпуска и очистки грузов, в том числе транзитных, а также потребность в расширении технической помощи и укреплении потенциала в этой области.

49. Таким образом, в области упрощения процедур торговли Конференция министров рассмотрит работу Совета по торговле товарами и определит условия переговоров по нормам ВТО в этой области. На Конференции будет также подчеркнута приверженность членов ВТО деятельности по оказанию технической помощи и укреплению потенциала в области торговли, особенно в интересах НРС, с учетом соответствующего уровня их развития.

50. В ноябре 2003 года в Рио-де-Жанейро, Бразилия пройдет региональная конференция латиноамериканских стран и стран Карибского бассейна на тему "Стратегия использования ИКТ в интересах конкурентоспособности и развития: поощрение электронного бизнеса, упрощение процедур торговли и логистика". На ней будет рассмотрено влияние ИКТ на процесс развития, в частности с точки зрения повышения

---

<sup>21</sup> Резюме Председателя "круглого стола" содержится в приложении.

эффективности торговли и транспортных услуг и стимулирования экономического роста посредством участия в мировой торговле.

### **Резюме и выводы**

51. Обзор тенденций, влияющих на международные транспортные услуги и упрощение процедур торговли, позволил выявить связанные с этими тенденциями проблемы и возможности. Адаптация существующей материальной и юридической инфраструктуры, необходимой для оказания логистических и мультимодальных транспортных услуг, откроет широкие возможности для участия развивающихся стран в мировой торговле. Аналогично этому ИКТ открывает огромные возможности перед всеми участниками международных торговых и транспортных операций, предоставляя им доступ к глобальным рынкам и возможности мониторинга и контроля цепочки материально-технического обеспечения.

52. Соблюдение новых требований к безопасности, безусловно, поставит серьезные проблемы перед большинством развивающихся стран, и особенно НРС. Хотя необходимость повышения безопасности в морских перевозках и портах и получила всеобщее признание, при этом требуется учитывать особое положение развивающихся стран. Осуществление предлагаемых мер, безусловно, сопряжено с крупными расходами, которые для некоторых развивающихся стран станут тяжелым бременем. В то же время невыполнение этих требований может стать для них препятствием для участия в международной торговле и привести к их дальнейшей маргинализации.

53. В настоящей записке была продемонстрирована также важная роль транспорта в стимулировании торговли, а следовательно и экономического развития. Как отмечалось выше, для того чтобы воспользоваться плодами глобализации, необходим доступ к адекватным и надежным транспортным услугам. В этой связи важно, чтобы правительства уделяли первостепенное внимание развитию международных транспортных услуг. В частности, важнейшими элементами этого процесса следует считать транспортную и правовую инфраструктуру, ИКТ, укрепление потенциала и передачу ноу-хау.

54. Эти факторы, и в первую очередь мультимодальные транспортные и логистические услуги, будут и впредь играть определяющую роль в процессе развития. В этой связи они заслуживают углубленного анализа на будущих совещаниях экспертов ЮНКТАД, которые должны выработать политические меры и стратегии обеспечения максимальной потенциальной отдачи для развивающихся стран с учетом последних изменений.

## Приложение

**"Круглый стол" по мерам в области упрощения процедур торговли**  
Алма-Ата, Казахстан, четверг, 28 августа 2003 года  
**Международная конференция министров по вопросу о сотрудничестве  
в области транзитных перевозок**

### Резюме Председателя

#### Посол Матьяс Меер, Швейцария

Смысл упрощения процедур торговли заключается в том, чтобы создать такие условия для торговли и транспорта, которые позволили бы снизить расходы в международных торговых операциях. Не имеющие выхода к морю развивающиеся страны и развивающиеся страны транзита могут нести чрезмерно высокие транзакционные расходы, которые зачастую делают цену экспортной продукции такой, что она не может продаваться на международном рынке, и ощутимо повышает стоимость импортных товаров. Таким образом, ограниченный доступ к транспортным услугам и чрезмерные транспортные и торговые расходы могут служить серьезными препятствиями для работы на зарубежных рынках и для эффективной интеграции не имеющих выхода к морю развивающихся стран в мировую экономику. Таким образом, эффективное упрощение процедур торговли стимулирует торговую интеграцию и местные и международные инвестиции.

Опираясь на проблемную записку, подготовленную ЮНКТАД для данного "круглого стола", можно назвать ряд важнейших областей, где требуются позитивные изменения, в первую очередь в контексте не имеющих выхода к морю развивающихся стран и развивающихся стран транзита: 1) региональные транспортные коридоры могут играть важную роль в облегчении транзитных перевозок, однако они требуют от стран применения единых норм и стандартов; 2) что касается инфраструктуры, то страны должны делать все возможное для восполнения "недостающих звеньев" в региональных транспортных системах и поощрять конкуренцию между различными видами транспорта; 3) транспортная политика должна стимулировать интеграцию местных операторов перевозок в глобальные транспортные системы, позволяя им пользоваться передовыми технологиями и методами хозяйственной деятельности; 4) управление торговыми операциями можно улучшить благодаря налаживанию партнерских связей между торговыми и транспортными предприятиями, как частными, так и государственными. Министр транспорта Исламской Республики Иран отметил то первостепенное внимание, которое уделяется развитию новых транзитных коридоров, удовлетворяющих как

потребности в международных перевозках соседних стран, так и национальные транспортные потребности, тем самым помогая развитию местной экономики вдоль этих коридоров. Новый транзитный коридор между Севером и Югом обеспечит центральноазиатским странам гораздо более дешевый доступ к маршрутам морских перевозок по сравнению с существующими вариантами. Министр подчеркнул, что правительство его страны активно привлекает к этим процессам иностранных инвесторов. На совещании было отмечено, что ряд международных учреждений и доноров уделяет все более пристальное внимание инициативам по упрощению процедур торговли. Эта деятельность, для того чтобы она способствовала эффективному претворению в жизнь программ упрощения процедур торговли, требует координации на многостороннем, региональном и субрегиональном уровнях. Программы должны учитывать потребности различных секторов национальной экономики, и в частности таможни, торговых и транспортных предприятий, а также требования безопасности. Заинтересованы в этой деятельности не только государственные учреждения, но и частные торговые, и транспортные компании, и физические лица, которые могут испытывать на себе последствия политики и мер правительства. В этой связи программы должны быть комплексными и последовательными, с тем чтобы гарантировать ощутимую отдачу через разумный период времени. Кроме того, необходимо пользоваться опытом региональных организаций в области развития, которые могут адаптировать глобальные инициативы к региональным потребностям.

На совещании отмечалась также необходимость укрепления управленческого потенциала государственных органов управления, с тем чтобы как можно лучше адаптировать согласованные на международном уровне правовые документы в области торговли и транспорта, а также оптимальную коммерческую практику. Опыт развитых стран говорит о том, что эта деятельность требует большого времени и ресурсов. Одновременно с этим необходимо укреплять коммерческий потенциал национальных поставщиков услуг и повышать конкурентоспособность транспортного сектора. Партнерские связи с зарубежным частным сектором могут открыть возможности для совершенствования этих транспортных услуг.

В состав экспертов вошли представители четырех международных организаций, а именно: Всемирной таможенной организации, Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций, Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию и Всемирного банка. Эти четыре организации скоординировали свои позиции и выступили с единым докладом. Они обратили внимание на то, что институциональные инструменты (например, пересмотренная Киотская таможенная конвенция, рекомендации ЕЭК ООН) уже подготовлены; что ряд диагностических методологий в области таможенной очистки, торговли и транспорта уже разработан; и

что информационная технология и конкретные инструменты (например, АСОТД и АКИС) имеются в наличии. В то же время упрощение процедур торговли не сводится лишь к стандартам и технологии, а заключается также в рационализации и интеграции коммерческих и административных процессов. Хотя международные организации и доноры могут оказать помощь странам, практическая эффективность преобразований зависит именно от правительств этих стран. Это требует мощной и неуклонной политической воли, подкрепляемой соответствующими стимулирующими механизмами (например, органы по упрощению процедур, партнерские группы и т.д.) на национальном и субрегиональном уровнях.

На совещании внимание было обращено также на положение центральноазиатского региона, большинство стран которого сравнительно недавно впервые столкнулось со сложными вопросами международной торговли и транспорта. Участники совещания и эксперты конкретно ссылались на чрезмерно сложные бюрократические процедуры, устаревшие, а иногда и вовсе отсутствующие нормы регулирования, отсутствие унифицированных кодов, процедур и документации как на национальном, так и на региональном уровнях. Некоторые участники рассказали о своих программах и деятельности по исправлению такого положения. Одни из экспертов обратил также внимание на ограниченные возможности местных поставщиков международных транспортных услуг. Повышение конкурентоспособности этого сектора и укрепление партнерских связей с зарубежными операторами послужат делу стимулирования торговли и развития.

Участники "круглого стола" пришли к выводу о том, что повышение эффективности деятельности по упрощению процедур торговли позволит получить ощутимую экономическую отдачу. Это может стать одной из важнейших предпосылок увеличения торговли, в первую очередь для стран, не имеющих выхода к морю. Упрощение процедур торговли рассматривается также в качестве одного из факторов рационального управления, стимулирующего как национальные, так и зарубежные прямые инвестиции. Приоритетным направлением было признано создание международных транспортных коридоров. Они не только нужны странам, не имеющим выхода к морю, но и являются объектом беспроигрышных инвестиций для стран транзита в том случае, когда они увязываются с национальными капиталовложениями и сопровождаются экономическим ростом в районах, расположенных вдоль таких коридоров. Наконец, обсуждение вопросов упрощения процедур торговли прошло весьма своевременно с учетом того фактора, что через две недели в Канкуне международное сообщество должно будет решить, следует ли вести переговоры по нормам в области упрощения процедур торговли в рамках ВТО.

-----