



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

Distr.
GENERAL

TD/B/COM.3/59
TD/B/COM.3/EM.20/3
24 October 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

**ДОКЛАД О РАБОТЕ СОВЕЩАНИЯ ЭКСПЕРТОВ ПО РАЗВИТИЮ
СМЕШАННЫХ ПЕРЕВОЗОК И ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ,**

проходившего во Дворце Наций в Женеве
с 24 по 26 сентября 2003 года

СОДЕРЖАНИЕ

Глава	Стр.
I. Резюме Председателя.....	2
II. Организационные вопросы.....	18
Приложение	
Участники совещания.....	20

Глава I

РЕЗЮМЕ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ

Введение

1. Совещание экспертов по развитию смешанных перевозок и логических услуг было проведено с 24 по 26 сентября 2003 года в соответствии с решением, принятым Комиссией по предпринимательству, упрощению деловой практики и развитию на ее седьмой сессии. На рассмотрение совещания экспертов был представлен подготовленный секретариатом справочный документ, озаглавленный "Развитие смешанных перевозок и логических услуг" (TD/B/COM.3/EM.20/2).
2. Цель совещания заключалась в том, чтобы помочь правительствам, торговым кругам и транспортному сектору изучить возможные направления политики и меры в свете новых факторов и тенденций в интересах содействия развитию смешанных перевозок и логических услуг. Обсуждение основных вопросов было построено вокруг следующих тем:
 - a) транспортные услуги и развитие;
 - b) инфраструктура и технологии;
 - c) общая и эксплуатационная безопасность;
 - d) упрощение процедур;
 - e) правовые рамки;
 - f) структура рынков и доступ к рынкам;
 - g) выводы и дальнейшие направления работы.
3. На совещании были представлены эксперты от министерств торговли и транспорта и других министерств, а также от организаций частного сектора, государственных и частных транспортных компаний и специализированных организаций, занимающихся вопросами транспорта, торговли и обеспечения безопасности.

А. Транспортные услуги и развитие

4. Операционные издержки, и в частности транспортные издержки, оказывают все большее влияние на конкурентоспособность стран, в особенности по сравнению с влиянием таможенных тарифов, которые существенно снизились за последние десятилетия. В развивающихся странах доля расходов на международные перевозки в стоимости их импорта в два раза выше, чем у развитых стран. Особенно высокими являются расходы на наземные перевозки, которые существенно различаются между существующими транспортными коридорами.
5. Развитие международных перевозок следует за развитием международных торговых потоков, которые в основном осуществляются в направлении восток-запад. По ряду причин перевозки на некоторых маршрутах север-юг являются более дорогостоящими. Среди стран юга с дополнительными проблемами, ограничивающими доступ к рынкам, сталкиваются страны, не имеющие выхода к морю. Другие страны, особенно находящиеся на перекрестках транспортных путей восток-запад и север-юг, могут получать выгоды от такой структуры торговых потоков, осуществляя перевалку грузов в своих портах и притягивая тем самым дополнительные морские перевозки, что также может отвечать интересам национальных импортеров и экспортеров. Другие страны также могут предлагать логистические услуги для соседних стран, если, например, они принимают меры по облегчению процедур торговли или созданию условий для более безопасных или надежных перевозок. В таких случаях даже менее крупные страны в принципе могут воспользоваться экономией, обусловленной эффектом масштаба, благодаря перевозкам внешнеторговых грузов соседних стран.
6. Эксперты отметили, что снижение транспортных издержек может придать значительный импульс процессу развития. В краткосрочной перспективе их снижению могут способствовать изменения в политике и практике на национальном и международном уровнях, а также на уровне компаний. Например, согласно оценкам, в одной из стран каждый дополнительный день ожидания для судов в ее портах обходится грузоотправителям в 1 млн. долл. США. В случае Южной Африки снижение на каждый дополнительный 1% расходов на международные перевозки контейнерных грузов обеспечивает для региона экономию, превышающую, по оценкам, 250 млн. долл. США. Согласно оценкам, неэффективная работа портов и таможенных служб обходится латиноамериканским странам в примерно 4 млрд. долл. США в год. В некоторых развивающихся странах отсутствие надлежащего транспортного сообщения сдерживает процесс регионального развития.

7. Организация смешанных перевозок и логистических услуг рассматривается как действенный инструмент, способствующий снижению транспортных расходов и тем самым повышению конкурентоспособности торговых компаний развивающихся стран. В этом контексте эксперты проанализировали экономию издержек, достигаемую благодаря снижению времени в пути или времени между размещением заказа и поставкой товаров. Как правило, улучшение логистического управления приводит к существенному сокращению времени между размещением заказа и поставкой товаров. В приведенных экспертами конкретных примерах такое время было сокращено со 110 до 50 дней, т.е. более чем в два раза. Это имеет существенные последствия для расходов, связанных с финансированием торговли. С учетом существующих процентных ставок и совокупного объема импорта развивающихся стран в размере 1,6 трлн. долл. США потенциальная экономия в результате уменьшения процентных платежей может исчисляться миллиардами долларов.

8. С учетом динамичного характера взаимосвязи между международными перевозками и торговлей можно ожидать, что улучшение смешанных перевозок и логистических услуг будет способствовать налаживанию благотворного циклического процесса. Улучшение услуг приведет к расширению торговли, а рост торговых потоков будет означать увеличение и улучшение транспортных услуг, что в свою очередь будет содействовать дальнейшему развитию торговли. Это представляется особенно актуальным с учетом увеличения торговли продукцией обрабатывающей промышленности и промежуточными товарами, которые требуют расширения контейнерных перевозок, ускорения сроков доставки и упрощения торговых и транспортных процедур.

9. Во многих развивающихся странах транспортный сектор, особенно автомобильный транспорт и порты, выступает важным источником занятости. На практике осуществление реформ может в краткосрочной перспективе привести к сокращению этой занятости, требуя вместе с тем дополнительной профессиональной подготовки остающихся (например) портовых рабочих. Ожидаемые долгосрочные выгоды от таких реформ не во всех случаях могут служить достаточным аргументом, для того чтобы преодолеть политическую оппозицию, препятствующую осуществлению реформ. В торговле транспортными услугами большинство развивающихся стран имеет дефицит торгового баланса, т.е. они покупают транспортные услуги за рубежом.

10. Нищета в развивающихся странах отчасти связана с недостаточным развитием транспорта или его неэффективностью, причем и то, и другое препятствует развитию торговли. В портах одного субрегиона неэффективная работа портовой администрации и таможенных служб, а также отсутствие надлежащей правовой базы приводит к бюрократическим накладным расходам в размере, по оценкам, примерно 300-800 долл.

США за контейнер с грузом. Такие дополнительные операционные расходы во многих случаях превышают стоимость портовых операций. В большинстве развивающихся стран даже государственные порты должны работать в условиях финансовой самостоятельности, и поэтому крайне важное значение имеет повышение качества и снижение расходов в портовых операциях.

11. Некоторые эксперты подчеркнули тесную связь транспорта с другими аспектами процесса развития. В частности, один из таких аспектов касается высокого уровня заболеваемости ВИЧ-инфекцией среди водителей грузовых автомобилей во многих африканских странах.

12. Делегаты призвали международные организации, включая ЮНКТАД и Всемирный банк, принять скоординированный подход в целях поддержки инициатив в области смешанных перевозок, логистических услуг и упрощения процедур торговли. Представитель Всемирного банка заявил, что его организация уделяет все более приоритетное внимание этим вопросам в связи с их важным значением для устойчивого развития.

13. Снижение операционных издержек во многом зависит от мер, которые необходимо принять на национальном уровне, и для этого требуется наличие политической воли и правительственной поддержки. Безусловно, первостепенное внимание необходимо уделить укреплению транспортного потенциала развивающихся стран в интересах содействия экономическому росту и развитию. От этого в решающей степени зависят возможности развивающихся стран для снижения транспортных издержек, которые превращаются в более существенное препятствие для торговли, чем тарифные барьеры. В данном процессе развивающимся странам необходима соответствующая помощь. В рамках ЮНКТАД желательно создать постоянный форум для обмена опытом, обсуждения передовой практики и формирования консенсуса по вопросам глобального характера. Кроме того, с помощью своей исследовательской работы и программ в области технического сотрудничества ЮНКТАД может оказывать содействие развивающимся странам в получении информации о последних тенденциях в области смешанных перевозок и в улучшении работы национальных операторов перевозок.

В. Инфраструктура и технологии

14. Наличие и надлежащий уровень развития транспортной инфраструктуры и информационно-коммуникационных технологий является необходимым условием для осуществления смешанных перевозок и торговли, и в этом плане между странами наблюдаются значительные различия. Контейнерные перевозки стали главным способом

транспортировки генеральных грузов, и для развития смешанных перевозок требуется надлежащая инфраструктура и оборудование, позволяющие осуществлять грузовые операции с контейнерами и их перевозку. Для того чтобы страны могли воспользоваться выгодами глобализации, требуется принятие долгосрочной национальной политики по развитию инфраструктуры и ее интеграция в региональные инициативы.

15. Сохраняется необходимость в осуществлении инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры, и эта проблема в некоторых случаях обостряется из-за недостаточного технического обслуживания. Было отмечено, что в некоторых латиноамериканских и африканских портах требуется безотлагательное проведение дноуглубительных работ. На ряде внутренних водных путей также ощущается нехватка инвестиций, а отсутствие приемлемого автомобильного и железнодорожного сообщения с портами во многих случаях препятствует развитию эффективных смешанных перевозок.

16. На протяжении истекшего десятилетия в некоторых странах успешно использовалась практика передачи в концессию объектов транспортной инфраструктуры в целях решения проблем неэффективной эксплуатации и нехватки инвестиций. Примером могут служить концессии на эксплуатацию терминалов и другие формы участия частного сектора в работе портов Латинской Америки и Карибского бассейна, в которых своевременные инвестиции в развитие портов привели к росту грузооборота, увеличению размера обслуживаемых судов и повышению частоты рейсов.

17. Координация инвестиций в транспортном секторе была проиллюстрирована на национальном опыте латиноамериканских стран, в которых обеспечивается увязка национальных планов по развитию транспортной инфраструктуры с долгосрочными региональными инициативами, такими, как Транспортная инициатива Западного полушария и Инициатива по интеграции региональной инфраструктуры в Южной Америке. Было отмечено, что в Африке в некоторых случаях совместное финансирование проектов странами транзита и странами, не имеющими выхода к морю, может способствовать созданию необходимой транспортной инфраструктуры.

18. Одной из общих черт транспортного сектора многих стран является второстепенная роль, которую играют железнодорожный и внутренний водный транспорт в смешанных перевозках, и в настоящее время предпринимаются усилия по исправлению такого дисбаланса. Достижению этой цели способствовало бы создание "равных условий" для всех видов транспорта. Кроме того, по мнению некоторых экспертов, важное значение имеет также изменение отношения операторов наземного транспорта к обслуживанию грузоотправителей. В качестве примера была проведена новая стратегия операторов, занимающихся эксплуатацией барж на Рейне: они пришли к пониманию того, что

быстрым контейнерным перевозкам, которых они не могут предложить, могут быть противопоставлены дополняющие их более медленные, но более надежные контейнерные перевозки, и они успешно их развивают наряду с традиционными перевозками массовых грузов.

19. В других странах недостаточно развитая инфраструктура наземных перевозок во многом объясняет медленный рост внешней и внутренней торговли. Зачастую автомобильные дороги, пригодные для использования в любую погоду, являются скорее исключением, а плохое техническое состояние железнодорожного транспорта сдерживает экспорт, например минерального сырья и лесных товаров. В одной островной стране внутренняя торговля осуществляется через множество портов, разбросанных вдоль побережья, но ни один из них не является достаточно современным, чтобы играть региональную роль, и внешнеторговые грузы перегружаются через порты соседних стран.

20. Крупные инвестиции могут влиять на структуру перевозок. Планы предполагаемого расширения Панамского канала и усилия, предпринимаемые для укрепления положения Панама в качестве морского центра, возможно, оказывают существенное влияние на морские перевозки, затрагивающие страны Западного полушария. Аналогичным образом, в одной из ближневосточных стран инвестиции, осуществляемые в развитие железнодорожных и автомобильных перевозок, способствуют ее превращению в платформу для транзитных перевозок, связывающих не имеющие выхода к морю страны Южной и Центральной Азии с морскими портами и сокращающих транспортные маршруты между ними. Среди менее крупных проектов были отмечены планы одной небольшой островной страны, в частности в связи с началом поставок средств, необходимых для налаживания производства на недавно открытом офшорном нефтяном месторождении, по превращению в региональный морской транспортный узел, обслуживающий соседние африканские страны.

21. Применение новых технологий способствует увеличению возможностей транспортной инфраструктуры, и поэтому они занимают видное место в планах развития. Коммуникационные и транспортные сети тесно связаны между собой. Грузоотправители или операторы перевозок, не имеющие, например, доступа к Интернету, окажутся также за пределами транспортных и логистических сетей. Делегаты ряда стран, а также эксперты, представляющие поставщиков транспортных услуг, подчеркнули важное значение данного фактора, в особенности для наименее развитых стран. Глобальные системы определения местоположения становятся стандартным оборудованием, используемым некоторыми операторами автомобильного транспорта в Латинской Америке. Одним из общих недостатков является недостаточное развитие инфраструктуры, необходимой для взаимодействия сторон, связанных с работой порта. В Азии

осуществлялся проект в области смешанных перевозок, направленный на содействие развитию торговли и сочетавший улучшение технических средств (сооружений и оборудования для внутренних таможенных складов) и программного обеспечения (включая использование АКИС и АСОТД).

22. Была представлена информация о разработанной ЮНКТАД Автоматизированной системе обработки таможенных данных (АСОТД) и было объявлено о появлении ее новой версии "Уорлд", которая сменит существующую версию "АСОТД++". В настоящее время система АСОТД используется более чем в 80 странах.

23. Эксперты отметили, что электронные средства связи все шире используются в международных перевозках, в частности для обмена информацией, резервирования грузовых мест, слежения за грузами и подготовки торговой и транспортной документации. Неоднократно упоминалось также использование оборотных транспортных документов в международной торговле и возможность их замены электронными альтернативными инструментами. Вместе с тем было признано, что отсутствие надлежащей правовой базы продолжает выступать серьезным препятствием в данной контексте.

24. Улучшение стыковок между различными видами транспорта может существенно снизить возникающие задержки. Улучшение координации в рамках цепочки поставки товаров может способствовать повышению производительности транспортных мощностей и тем самым увеличению возможностей транспортной инфраструктуры. Расширяется участие частного сектора в качестве источника капитала и специальных знаний в проектах по развитию инфраструктуры в портах, на железнодорожном, автомобильном и внутреннем водном транспорте. Перед государственным сектором встают новые задачи, связанные с созданием надлежащей правовой и регулирующей основы, а также необходимостью развития людских ресурсов, в чем ЮНКТАД должна и впредь оказывать соответствующую помощь.

С. Общая и эксплуатационная безопасность

25. Эксперты отметили, что, хотя вопросы общей и эксплуатационной безопасности на морском транспорте всегда волновали международное сообщество, им стало уделяться повышенное внимание после событий 11 сентября 2001 года. В этой связи были упомянуты инициативы в области безопасности контейнерных перевозок, с которыми выступили Соединенные Штаты, включая Инициативу по обеспечению безопасности контейнерных перевозок (ИБКП), "Таможенно-торговое партнерство по борьбе с терроризмом" и требование о направлении грузового манифеста за 24 часа до погрузки

контейнера. Общая цель этих инициатив заключается в повышении безопасности в рамках всей цепочки поставки товаров за счет получения подробной информации и укрепления сотрудничества между различными субъектами торгового и транспортного секторов.

26. Некоторые делегации высказали обеспокоенность в связи с дополнительными расходами, возникающими из-за изменений в маршрутах перевозок и перевалки экспортных грузов развивающихся стран в портах, участвующих в программе ИБКП. В этой связи было указано на важное значение присоединения к этой программе для грузоотправителей развивающихся стран. Вместе с тем в большинстве портов развивающихся стран отсутствуют необходимые средства для проверки содержимого контейнеров, хотя в настоящее время такое оборудование устанавливается в некоторых из них. Было высказано мнение о том, что развивающимся странам сложно выполнить требования инициативы "Таможенно-торговое партнерство по борьбе с терроризмом", что серьезно скажется на их экспорте. Еще одно новшество, которое может повлечь за собой существенные расходы, касается нового требования об улучшении наблюдения за порожними контейнерами.

27. Эксперты обсудили также работу, осуществляемую Международной морской организацией, и в частности поправки, принятые к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года. Особое внимание было обращено на новую главу XI-2 Конвенции, включающую Международный кодекс по охране судов и портовых средств (Кодекс ОСПС), который должен вступить в силу 1 июля 2004 года. Было высказано мнение о том, что в этой связи может оказаться полезным опыт применения приложения 17 к Чикагской конвенции 1944 года в области воздушных перевозок.

28. Основная цель Кодекса ОСПС заключается в создании международной рамочной основы для сотрудничества между договаривающимися правительствами, государственными учреждениями, местной администрацией и сектором морских перевозок и портов в целях выявления угроз безопасности и принятия мер для предупреждения инцидентов, затрагивающих безопасность судов и портовых средств, используемых в международной торговле. Кодекс закладывает унифицированную и последовательную рамочную основу для оценки рисков, позволяющую правительствам менять уровень уязвимости судов и портовых средств с учетом изменения степени угрозы.

29. В отношении судов устанавливаются требования, касающиеся разработки планов охраны судов, назначения лиц командного состава судов и должностных лиц компаний, ответственных за охрану, и установки определенного оборудования на борту судов. В случае портовых средств соответствующие требования включают разработку планов

охраны портовых средств и назначение должностных лиц, ответственных за охрану портовых средств. Кроме того, в Кодексе предусмотрены требования как в отношении судов, так и портовых средств, предусматривающие наблюдение и контроль за доступом, наблюдение за действиями людей и за грузом и нахождение средств охранного оповещения в состоянии постоянной готовности. Вместе с тем крайне важное значение для надлежащего осуществления требуемых мер будет иметь подготовка кадров. Было подчеркнуто, что правительства должны привести свое национальное законодательство и программы в соответствие с положениями Кодекса.

30. Эксперты от развивающихся стран указали, что их страны уже предпринимают усилия для выполнения требований нового Кодекса ОСПС в установленные сроки. Вместе с тем ряд делегатов заявили, что им требуется техническая консультативная помощь и содействие в создании инфраструктуры, помощь в подготовке кадров и финансовое содействие, для того чтобы обеспечить осуществление новых мер в области безопасности, иначе в противном случае такие меры могут фактически превратиться в дополнительный нетарифный барьер в торговле. Было высказано мнение о том, что международному сообществу необходимо создать экономичную и практичную систему безопасности, доступную для всех стран. Кроме того, было отмечено важное значение принятия более скоординированного подхода к вопросам безопасности с тем, чтобы избежать дублирования усилий. В этой связи важно, чтобы ЮНКТАД продолжала следить за изменениями в данной области и анализировать последствия инициатив в сфере безопасности для торговли развивающихся стран.

D. Упрощение процедур

31. Упрощение торговых процедур охватывает широкий круг мер, включая таможенную реформу, соглашения о транзитных перевозках и упрощение и унификацию процедур и документации. Это позволяет государственному и частному секторам получать все выгоды от инвестиций, вкладываемых в развитие транспортной инфраструктуры, и содействует расширению внешней торговли стран. Общая экономия, достигаемая в результате осуществления таких мер, может быть весьма существенной. Некоторые страны отметили проблемы в области таможенного оформления грузов, в частности, иногда на таможенное оформление импортных товаров уходит до 15 дней. Ряд стран приняли программы реформ, призванные сократить время таможенного оформления до 48 часов и менее. В настоящее время в развивающихся странах среднее время таможенного оформления по-прежнему в два-пять раз превышает соответствующие сроки в развитых странах, что является весьма серьезным препятствием для торговли продукцией обрабатывающей промышленности и промежуточными товарами.

32. В некоторых случаях упрощение процедур сдерживается мерами, направленными на борьбу с контрабандой и незаконной торговлей. Например, контейнеры с транзитными коммерческими грузами, следующие в страны Центральной Азии, разгружаются для досмотра в морских портах страны транзита и затем вновь загружаются, с тем чтобы удостовериться, что в контейнерах нет запрещенной продукции, из опасения того, что в противном случае контрабанда возобновится. Была отмечена также необходимость использования надлежащих условий "Инкотермс", подходящих для смешанных перевозок.

33. Меры по упрощению процедур должны разрабатываться и осуществляться с учетом потребностей на местном, страновом и региональном уровнях. В портах Северной Америки портовая администрация пытается решить проблемы, связанные с таможенным оформлением товаров и подачей автотранспортных средств для вывоза импортных грузов в целях увеличения времени работы в портах свыше нынешних семи часов в день. Эта инициатива требует участия всего портового сектора и, что имеет еще более важное значение, компетентного руководства со стороны министерства транспорта. В Южной Азии от партнерства между государственным и частным секторами будет зависеть осуществление и успех проекта стоимостью 3 млн. долл. США в области упрощения процедур торговли, направленного на улучшение транспортного законодательства и внедрение рациональных процедур по обработке внешнеторговых грузов и транзитных грузов, следующих в Центральную Азию. Другие возможные решения, такие, как направление инвестиций на развитие "сухих портов", находящихся за пределами собственно портовой зоны и внутри страны, являются важным компонентом инициатив. Двусторонние соглашения о транзитных перевозках для стран, не имеющих выхода к морю, такие, как соглашения, подписанные между странами Центральной и Западной Африки, способствуют снижению количества ненужных проверок на автомобильных дорогах путем согласования соответствующих транспортных коридоров, маршрутов следования, контрольных пунктов, идентификации транспортных средств и водителей и распределения грузов между перевозчиками из стран транзита и стран, не имеющих выхода к морю.

34. В других странах работа по упрощению процедур сдерживается серьезными трудностями. Проблемы, связанные с раздробленностью территории некоторых островных стран, осложняются такими факторами, как доминирующее влияние, которое оказывают консервативные торговые компании на транспортный сектор, существование фидерных перевозок, связывающих эти страны с крупными перевалочными центрами в других странах, недостаточное сотрудничество между государственным и частным секторами и недостаточное развитие транспортной инфраструктуры и инфоинфраструктуры.

35. Международные организации оказали помощь некоторым развивающимся странам в упрощении документации. На национальном уровне создание комитетов по упрощению торговых и транспортных процедур может способствовать осуществлению мер по упрощению процедур торговли и принятию согласованных на международном уровне норм, стандартов и рекомендаций. И в данном случае для применения новых процедур и правил требуется решительная поддержка со стороны правительств и сотрудничество и координация усилий на региональном и международном уровнях, а также соответствующая техническая помощь.

Е. Правовые рамки

36. Эксперты в целом согласились с тем, что развитие контейнеризации приобретает все более важное значение в смешанных перевозках. Было признано, что для развития смешанных перевозок требуются надлежащие правовые рамки. Вместе с тем было отмечено, что в ряде развивающихся стран национальное транспортное законодательство во многих случаях устарело и его следует привести в соответствие с современными требованиями и что не существует специальной правовой базы для смешанных перевозок. Кроме того, было указано, что грузоотправителям необходимы унифицированные международные рамки в области смешанных перевозок, предусматривающие ответственность одной стороны на протяжении всех этапов транспортировки груза. Это было охарактеризовано как важное условие для снижения транспортных расходов.

37. На международном уровне не существует единообразного правового режима, регулирующего ответственность в случае смешанных перевозок. Конвенция Организации Объединенных Наций о международных смешанных перевозках грузов 1980 года не вступила в силу, поскольку не была ратифицирована необходимым числом сторон. Правила ЮНКТАД/МТП в отношении документов на смешанные перевозки 1992 года носят договорный характер, и на них должна делаться соответствующая ссылка в коммерческих контрактах, при этом над ними преимущественную силу имеет любая международная конвенция, носящая императивный характер, или национальное законодательство.

38. Отсутствие общепризнанных единообразных правовых рамок для смешанных перевозок привело к тому, что развивающиеся страны вынуждены искать решения на региональном, субрегиональном или национальном уровне. Было отмечено, что только в Латинской Америке соответствующие региональные и субрегиональные организации разработали три различных комплекса законодательных и нормативных положений, регулирующих смешанные перевозки (Латиноамериканская ассоциация интеграции, МЕРКОСУР и Андское сообщество). Упомянулся также проект рамочного соглашения

АСЕАН о смешанных перевозках. Кроме того, некоторые страны приняли также свое собственное законодательство в данной области. Появление различных и индивидуальных подходов способствует лишь дальнейшему усилению неопределенности.

39. Были подняты вопросы, касающиеся причин, по которым не вступила в силу Конвенция о международных смешанных перевозках грузов 1980 года. Было указано, что в документе секретариата (UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1), содержащем обзор ответов на распространенный секретариатом вопросник о возможности подготовки нового международного документа для смешанных перевозок, подробно излагаются мнения, высказанные на этот счет. Среди причин, отмеченных в полученных ответах, указывается отсутствие информации и недостаточная осведомленность, в частности среди грузоотправителей и грузополучателей, и неопределенность относительно преимуществ Конвенции; большое число сторон (30), которые должны ратифицировать Конвенцию для ее вступления в силу; неблагоприятное лоббирование со стороны определенных кругов морского транспорта; и тесная связь с Гамбургскими правилами. В этом контексте эксперты просили секретариат ЮНКТАД вновь провести оценку того, насколько Конвенция может содействовать развитию смешанных перевозок, и изучить изменения, которые могут быть необходимы, с тем чтобы привести ее в соответствие с современными требованиями в транспортном секторе.

40. Упоминалась также работа, осуществляемая Комиссией Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ) для подготовки проекта документа по транспортному праву. Было указано, что, хотя проект документа был подготовлен применительно к морским перевозкам, было предложено, чтобы он также охватывал смешанные перевозки, включающие морской участок. Проект документа пользуется поддержкой крупных грузоотправителей и морских перевозчиков, хотя другие круги транспортного сектора высказывают серьезные оговорки в отношении уместности его применения к смешанным перевозкам. Высказываются сомнения по поводу того, сможет ли проект документа в существующей редакции способствовать улучшению существующей неудовлетворительной ситуации. Проект документа по-прежнему находится на предварительных этапах подготовки, и важно, чтобы развивающиеся страны приняли активное участие в процессе переговоров в рамках ЮНСИТРАЛ, с тем чтобы был обеспечен учет их интересов.

41. Было отмечено, что секретариат ЮНКТАД может оказать содействие развивающимся странам путем подготовки исследований, посвященных изучению последствий принятия проекта документа для торговли и транспорта развивающихся стран. Кроме того, ЮНКТАД следует работать в тесном взаимодействии с другими

международными организациями и с региональными организациями в целях облегчения участия развивающихся стран в процессе переговоров.

Е. Структура рынков и доступ к рынкам

42. Доступ к рынкам является одним из важнейших вопросов для развивающихся стран применительно как к смешанным перевозкам, так и к перевозкам на отдельных видах транспорта. Правительствам следует обеспечить справедливый баланс между интересами торговых кругов с точки зрения предложения затратоэффективных и надлежащих услуг в области смешанных перевозок и интересами местных перевозчиков, которые нуждаются в определенной поддержке для того, чтобы предложить конкурентоспособные услуги. Однако подобная поддержка не должна затрагивать свободу выбора у грузоотправителей и должна быть направлена на укрепление цепочки поставки товаров и, следовательно, повышение их конкурентоспособности. Укрепление потенциала предложения является также одним из важных компонентов международной поддержки развивающихся стран на многосторонних переговорах по торговле транспортными услугами.

43. Развивающимся странам все сложнее сохранять свое присутствие в качестве поставщиков услуг в области смешанных перевозок. Эксперты призвали правительства и международное сообщество оказать содействие развивающимся странам в разработке политики, направленной на укрепление потенциала их операторов перевозок. Для этого могут использоваться такие средства, как облегчение передачи ноу-хау, укрепление управленческого потенциала и содействие распространению информационно-коммуникационных технологий. Кроме того, следует поощрять развитие партнерства между национальными и международными поставщиками услуг.

44. Страны, осуществившие приватизацию или предоставившие концессии в области портов, железнодорожного и автомобильного транспорта и другой транспортной инфраструктуры, в целом добились положительных результатов с точки зрения снижения расходов и повышения качества услуг. Однако во многих случаях эти улучшения на оперативном уровне не сопровождались соответствующими реформами в области государственных органов управления, таможенных служб и регулирующих органов.

45. Одна из конкретных проблем, которую отметили эксперты некоторых стран, заключается в том, что контейнеры рассматриваются порой в качестве товаров, которые могут продаваться. Подобный режим требует совершения административных действий, связанных с существенными затратами времени и средств, и зачастую препятствует развитию смешанных перевозок, для которых необходимы контейнеры.

46. Было установлено, что во многих странах большинство признанных операторов смешанных перевозок являются филиалами международных, как правило иностранных, компаний. Кроме того, в морских перевозках в настоящее время большинство поставщиков услуг зарегистрированы в других странах или, по крайней мере, эксплуатируют суда под иностранными флагами. Было отмечено, что в 90-х годах ставки на перевозки грузов существенно снизились после отмены режима резервирования грузов, что открыло рынки морских перевозок для международной конкуренции. Несмотря на краткосрочные колебания, долгосрочная тенденция заключается в снижении стоимости перевозок.

47. Перевозчики некоторых развивающихся стран во многих случаях не способны предложить основные услуги в области морских перевозок. Операторы смешанных перевозок из развивающихся стран могут сталкиваться с трудностями в выполнении нормативных требований, установленных для получения лицензии, в частности это касается объема гарантийного депозита. В одном случае увеличение размера такого депозита со 100 000 до 500 000 долл. США привело к сокращению числа операторов, имеющих лицензию, с 22 до 7. В другом случае предусмотрено требование о таможенной гарантии в размере 232 000 долл. США и перевозчик должен поддерживать минимальный объем активов в размере 80 000 специальных прав заимствования.

48. В отношении сохраняющихся схем резервирования грузов, двусторонних соглашений и ограничений на каботажные перевозки было высказано мнение о том, что отмена таких механизмов, безусловно, отвечала бы интересам пользователей транспортных услуг и населения развивающихся стран в целом. Однако открытие рынков каботажных перевозок может, в частности, оказаться проблематичным и неосуществимым.

49. Была высказана обеспокоенность по поводу того, что в некоторых случаях ограниченный выбор линейных перевозчиков может приводить к более высоким транспортным расходам.

50. Было отмечено, что в ряде стран усиление конкуренции между портами, в том числе между портами соседних стран, заставило некоторые порты пойти на модернизацию, снизить бюрократизм и привлечь инвестиции частного сектора. Аналогичным образом один эксперт рассказал об опыте его страны в том, как ей удалось снизить тарифы на автомобильном транспорте благодаря развитию конкуренции со стороны железнодорожных и прибрежных морских перевозок в качестве альтернативы автомобильным перевозкам. Кроме того, некоторые страны, не имеющие выхода к морю, стремятся поощрять использование конкурирующих между собой транспортных

коридоров, проходящих через разные страны транзита. Таким образом, давление со стороны рыночных факторов может способствовать осуществлению реформ в других областях, имеющих важное значение для конкурентоспособности страны, в частности в таких областях, как упрощение процедур торговли, обеспечение безопасности и направление инвестиций в инфраструктуру и технологии.

51. Вопросы доступа к рынкам являются также предметом переговоров в ВТО, в рамках которой транспортные услуги охватываются Генеральным соглашением по торговле услугами (ГАТС). Была подчеркнута необходимость поощрения конкуренции в области транспортных услуг в целях снижения расходов и содействия развитию поставщиков логистических услуг, чему во многих случаях препятствует протекционизм и ограничительные меры. Было высказано мнение о том, что доступ к рынкам является важным инструментом, который может способствовать укреплению и повышению эффективности поставщиков услуг из развивающихся стран и содействовать развитию логистических услуг. Эксперты просили ЮНКТАД продолжать оказывать поддержку развивающимся странам в выявлении их потребностей и нужд в области логистических услуг в контексте переговоров в рамках ГАТС.

Г. Выводы и дальнейшие направления работы

52. Было высказано общее мнение о том, что доступ к логистическим услугам и услугам в области смешанных перевозок имеет решающее значение для конкурентоспособности в условиях глобализованной экономики. Многие развивающиеся страны, и в частности малые островные, не имеющие выхода к морю и наименее развитые страны, имеют лишь ограниченный доступ к таким услугам. Вместе с тем все более высокие требования предъявляются к операторам в отношении предоставления надлежащих логистических услуг и услуг в области смешанных перевозок, наряду с повышением требований, касающихся более быстрых, частых, надежных и безопасных перевозок. В этом контексте эксперты подчеркнули важное значение вопросов, рассматривавшихся на совещании.

53. Эксперты подчеркнули необходимость вовлечения грузоотправителей в процесс разработки и осуществления транспортной политики и проектов. Хотя необходимо также учитывать интересы и практические знания поставщиков транспортных услуг, именно точка зрения пользователей транспортных услуг обеспечивает связь с конечной целью усилий по улучшению смешанных перевозок и логистических услуг, которая заключается в повышении конкурентоспособности стран, с тем чтобы они могли участвовать в глобализованной экономике.

54. Хотя многие реформы, необходимые для улучшения смешанных перевозок и логистических услуг, зависят от решений на национальном уровне, было признано, что важная роль отводится также международному сотрудничеству в области укрепления потенциала, консультативной помощи по вопросам политики, региональной и международной координации усилий и финансовому и техническому сотрудничеству. В частности, эксперты подчеркнули важное значение создания единообразной международной рамочной основы для развития смешанных перевозок.

55. Одним из перспективных практических направлений может стать также укрепление сотрудничества между торговыми кругами и поставщиками логистических услуг. В связи с недостаточным укреплением потенциала в некоторых случаях в качестве недостающего компонента, который должен дополнять инвестиции в инфраструктуру, были отмечены пробелы в развитии людских ресурсов. В области упрощения процедур и инвестиционных проектов целесообразным подходом во многих регионах развивающихся стран представляется укрепление регионального сотрудничества и координации усилий. Применительно к упрощению торговых и транспортных процедур конструктивные практические результаты должны принести совместные усилия ЮНКТАД и соответствующих региональных и субрегиональных организаций.

56. Для того чтобы устранить сохраняющуюся маргинализацию стран, в особенности наименее развитых, не имеющих выхода к морю и малых островных государств, в рамках глобальных производственных процессов, требуются согласованные усилия национальных правительств и международных организаций по преодолению этих трудностей. ЮНКТАД в сотрудничестве с другими соответствующими организациями и региональными и субрегиональными организациями развивающихся стран призвана создать необходимые механизмы для оказания поддержки развивающимся странам в их усилиях, направленных на обеспечение их участия в современных смешанных перевозках и логистических услугах и использование всех связанных с ними возможностей. Это является одним из ключевых элементов последовательной стратегии по интеграции развивающихся стран в мировую экономику и ускорению процесса развития, основанного на расширении торговли.

Глава II

ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ВОПРОСЫ

А. Созыв совещания экспертов

57. Совещание экспертов по развитию смешанных перевозок и логистических услуг было проведено во Дворце Наций в Женеве с 24 по 26 сентября 2003 года.

В. Выборы должностных лиц

(Пункт 1 повестки дня)

58. На своем первом заседании совещание экспертов избрало в состав своего президиума следующих должностных лиц:

Председатель: г-н Магнус Т. Аддико (Гана)

Заместитель Председателя-Докладчик: г-н Кристоф Зайдельманн (Германия)

С. Утверждение повестки дня и организация работы

(Пункт 2 повестки дня)

59. На том же заседании совещание экспертов утвердило предварительную повестку дня, распространенную в документе TD/B/COM.3/EM.20/1. Таким образом, повестка дня совещания была следующей:

1. Выборы должностных лиц.
2. Утверждение повестки дня и организация работы.
3. Развитие смешанных перевозок и логистических услуг.
4. Утверждение доклада о работе совещания.

D. Документация

60. Для рассмотрения основного пункта повестки дня совещанию экспертов была представлена записка секретариата ЮНКТАД, озаглавленная "Развитие смешанных перевозок и логистических услуг" (TD/B/COM.3/EM.20/2).

E. Утверждение доклада о работе совещания

(Пункт 4 повестки дня)

61. На своем заключительном заседании совещание экспертов поручило Докладчику подготовить под руководством Председателя окончательный вариант доклада о работе совещания.

Приложение

УЧАСТНИКИ СОВЕЩАНИЯ*

1. В работе совещания приняли участие эксперты следующих государств - членов ЮНКТАД:

Алжир	Объединенная Республика Танзания
Ангола	Оман
Афганистан	Пакистан
Бенин	Панама
Ботсвана	Польша
Венгрия	Республика Корея
Габон	Республика Молдова
Германия	Российская Федерация
Дания	Сан-Томе и Принсипи
Индонезия	Сербия и Черногория
Иран (Исламская Республика)	Словения
Испания	Соединенные Штаты Америки
Камерун	Сирийская Арабская Республика
Катар	Судан
Китай	Таиланд
Колумбия	Тунис
Куба	Филиппины
Мадагаскар	Финляндия
Мали	Чешская Республика
Непал	Швейцария
Нигер	Эквадор
Нигерия	Эритрея
Норвегия	Ямайка

2. На совещании были представлены следующие межправительственные организации:

Общий рынок восточной и южной части Африки
Центр "Юг"
Морская организация Западной и Центральной Африки

* Поименный список участников см. в документе TD/B/COM.3/EM.20/INF.1.

3. На совещании были представлены следующие учреждения Организации Объединенных Наций:

Европейская экономическая комиссия
Экономическая комиссия для Африки

4. На совещании были представлены следующие специализированные учреждения и приравненная к ним организация:

Организация Объединенных Наций по промышленному развитию
Всемирный банк
Всемирная торговая организация

5. На совещании была представлена следующая неправительственная организация:

Специальная категория

Международная ассоциация смешанных перевозок

6. В работе совещания принял участие следующий специально приглашенный эксперт:

Г-н Джон Панзер, управляющий сектором, департамент международной торговли,
Всемирный банк, Вашингтон, округ Колумбия, Соединенные Штаты Америки

7. В работе совещания приняли участие следующие эксперты-консультанты:

Г-н А. Рашид Джанмохаммед, председатель, Пакистанский совет грузоотправителей
Г-н О.В. Колышкин, Международная ассоциация по опасным грузам и контейнерам,
Санкт-Петербург, Российская Федерация
