



ЭКОНОМИЧЕСКАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ КОМИССИЯ ДЛЯ АЗИИ И ТИХОГО ОКЕАНА

Шестидесятая сессия
22-28 апреля 2004 года
Шанхай, Китай

**НОВЫЕ ВОПРОСЫ И ТЕНДЕНЦИИ НА РЕГИОНАЛЬНОМ УРОВНЕ:
РЕГУЛИРОВАНИЕ ПРОЦЕССА ГЛОБАЛИЗАЦИИ**

(Пункт 3b предварительной повестки дня)

**ДОКЛАД ОБ ИТОГАХ МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНФЕРЕНЦИИ МИНИСТРОВ
ПО ВОПРОСУ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ В ОБЛАСТИ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК**

РЕЗЮМЕ

Во исполнение резолюции 57/242 Генеральной Ассамблеи от 20 декабря 2002 года в Алматы, Казахстан, в августе 2003 года была проведена Международная конференция министров развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита и стран-доноров и представителей международных учреждений, занимающихся вопросами финансирования и развития, по вопросу о сотрудничестве в области транзитных перевозок. Конференция приняла Алматинскую программу действий: удовлетворение особых потребностей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в новых глобальных рамках для сотрудничества в области транзитных перевозок между не имеющими выхода к морю развивающимися странами и развивающимися странами транзита и Алматинскую декларацию.

В Алматинской программе действий предусмотрены конкретные меры по созданию эффективных систем транзитных перевозок с учетом связей между транспортом, международной торговлей и экономическим ростом. Эти меры будут проводиться в пяти приоритетных областях, а именно: основополагающие вопросы политики в области транзитных перевозок, развитие и эксплуатация инфраструктуры, международная торговля и содействие развитию торговли, международная поддержка и выполнение и обзор.

В настоящем документе рассматриваются итоги Международной конференции министров, включая Алматинскую программу действий, и инициативы, проводимые секретариатом в соответствии с этой Программой действий.

Комиссия, возможно, предложит делегациям подробно сообщить о работе, проводимой на национальном уровне в поддержку Алматинской программы действий, и высказать замечания относительно работы, проводимой секретариатом.

СОДЕРЖАНИЕ

	<i>Стр.</i>
Введение	1
I. МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ МИНИСТРОВ И ПРОЦЕСС ПОДГОТОВКИ К НЕЙ	1
II. ИТОГИ МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНФЕРЕНЦИИ МИНИСТРОВ ПО ВОПРОСУ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ В ОБЛАСТИ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК	2
III. ВЫПОЛНЕНИЕ АЛМАТИНСКОЙ ПРОГРАММЫ ДЕЙСТВИЙ	4
IV. ИНИЦИАТИВЫ ЭСКАТО ПО ВЫПОЛНЕНИЮ АЛМАТИНСКОЙ ПРОГРАММЫ ДЕЙСТВИЙ	5
A. Основополагающие вопросы политики в области транзитных перевозок	5
B. Развитие и эксплуатация инфраструктуры	6
C. Международная торговля и содействие развитию торговли	7
D. Международная поддержка	8
E. Выполнение и обзор	10
V. ВОПРОСЫ ДЛЯ РАССМОТРЕНИЯ	10

ПРИЛОЖЕНИЯ

I. Методология учета расходов по отношению к времени и расстоянию для анализа функционирования маршрутов транзитного транспорта	11
II. Общая схема ЭСКАТО упрощения процедур торговли	13

Введение

1. Зависимость от весьма ограниченного числа сырьевых товаров, экспортируемых с целью получения доходов, отсутствие территориального доступа к морю и удаленность от мировых рынков – факторы, объясняющие то, что не имеющие выхода к морю развивающиеся страны, как отдельная группа, относятся к наиболее бедным странам в мире. На протяжении 90-х годов темпы роста в не имеющих выхода к морю развивающихся странах в целом были отрицательными или весьма низкими. Высокие транспортные расходы и длительное время транзита сдерживают развитие их экспорта, ограничивая перечень товаров, пригодных для экспорта, и число рынков, на которых эти товары могут быть конкурентоспособными и приносить прибыль.

2. В большинстве случаев страны, граничащие с не имеющими выхода к морю развивающимися странами, сами являются развивающимися странами, обладая нередко аналогичной экономической структурой и сталкиваясь с подобной нехваткой ресурсов. Развивающиеся страны транзита несут дополнительную нагрузку, связанную с транзитными перевозками и их финансовыми, инфраструктурными и социальными последствиями. Развивающимся странам транзита необходимо принимать технические и административные меры по совершенствованию своих транспортных, таможенных и административных систем, с которыми, как предполагается, будут связываться соседние страны, не имеющие выхода к морю.

3. Из 30 не имеющих выхода к морю развивающихся стран мира 12 находятся в Азии. Из этих стран Афганистан, Бутан, Лаосская Народно-Демократическая Республика и Непал относятся к наименее развитым странам, а Армения, Азербайджан, Казахстан, Кыргызстан, Лаосская Народно-Демократическая Республика, Монголия, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан – к странам с переходной экономикой. Положение каждой из этих стран, не имеющих выхода к морю, усугубляется отсутствием территориального доступа к морю и удаленностью от него.

4. Экономическое развитие в Азии и новые возможности для развития межрегиональной торговли стимулируют новые направления торговли, вызывающие потребность в том, чтобы не имеющие выхода к морю страны становились «связующими странами», предоставляя возможности транзита своим соседям, столь важные для них. В этой связи как не имеющие выхода к морю, так и соседние страны транзита могут получить пользу от действий по повышению эффективности транзитной торговли и перевозок.

I. МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ МИНИСТРОВ И ПРОЦЕСС ПОДГОТОВКИ К НЕЙ

5. В целях уделения надлежащего внимания продолжающимся проблемам не имеющих выхода к морю развивающихся стран и развивающихся стран транзита Генеральная Ассамблея 21 декабря 2001 года приняла резолюцию 56/180 по конкретным действиям в связи с особыми нуждами и проблемами развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в которой она предложила Генеральному секретарю созвать в 2003 году Международную конференцию министров развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита и стран-доноров и представителей международных учреждений, занимающихся вопросами финансирования и развития, по вопросу о сотрудничестве в области транзитных перевозок. Впоследствии в резолюции 57/242 от 20 декабря 2002 года было принято решение о том, что Международная конференция

министров будет созвана в Алматы, Казахстан, 28 и 29 августа 2003 года. Генеральная Ассамблея просила также Генерального секретаря Конференции в тесном сотрудничестве с региональными комиссиями организовывать межправительственные региональные и субрегиональные совещания, чтобы внести существенный вклад в работу межправительственного подготовительного комитета.

6. В ответ на эту просьбу ЭСКАТО разработала методологию для анализа маршрутов транзитных перевозок, представленную в приложении I. Эта методология применялась при подготовке четырех предметных исследований по странам в субрегионах Центральной Азии (Казахстан и Узбекистан), Юго-Восточной Азии (Лаосская Народно-Демократическая Республика), Северо-Восточной Азии (Монголия) и Южной Азии (Непал). Основные выводы этих предметных исследований были опубликованы в 2003 году в издании *Transit Transport Issues in Landlocked and Transit Developing Countries* («Вопросы транзитных перевозок в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита»)¹. Эти результаты, основа рекомендаций и план действий были обсуждены и доработаны на субрегиональных семинарах, проведенных не имеющими выхода к морю странами в 2003 году, в которых участвовали представители стран транзита, международных организаций, доноров и частного сектора.

7. В ходе первого этапа своей пятьдесят девятой сессии, состоявшегося 24 и 25 апреля 2003 года, Комиссия поддержала основу рекомендаций и план действий.

8. В ходе второго этапа этой сессии, состоявшегося 1-4 сентября 2003 года, Комиссия признала, что дальнейшие действия в этой области будут соответствовать Алматинской программе действий, принятой Международной конференцией министров. Комиссия отметила, что главная ответственность за создание эффективных систем транзита возлагается на двусторонней основе на развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита. Комиссия далее отметила, что Международная конференция министров вновь заявила о решимости международного сообщества работать вместе над преодолением задач, стоящих перед развивающимися стран, не имеющими выхода к морю, и развивающимися странами транзита. Она призвала все заинтересованные стороны осуществлять Алматинскую программу действий.

II. ИТОГИ МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНФЕРЕНЦИИ МИНИСТРОВ ПО ВОПРОСУ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ В ОБЛАСТИ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК

9. Международной конференции министров предшествовали три региональных совещания, проведенных в 2003 году: для Африки (5-7 мая, Аддис-Абеба), для Азии (24-25 апреля, Бангкок) и для Латинской Америки (12-13 марта, Асунсьон, Парагвай); а также две глобальные подготовительные сессии (23-27 июня 2003 года, Нью-Йорк, и 25-27 августа 2003 года, Алматы). Международная конференция министров была проведена в Алматы 28 и 29 августа 2003 года в соответствии с резолюциями 56/180 и 57/242 Генеральной Ассамблеи. В рамках Конференции было проведено четыре пленарных заседания.

10. Международная конференция министров стала первым глобальным мероприятием высокого уровня для решения особых проблем и удовлетворения потребностей не имеющих выхода к морю развивающихся стран в целях их эффективной интеграции в глобальную

¹ *Transit Transport Issues in Landlocked and Transit Developing Countries* (публикация Организации Объединенных Наций, в продаже под № E.03.II.F.53).

экономику путем создания эффективных систем транзитных перевозок как в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, так и в развивающихся странах транзита. Конференция приняла Алматинскую программу действий: удовлетворение особых потребностей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в новых глобальных рамках для сотрудничества в области транзитных перевозок между не имеющими выхода к морю развивающимися странами и развивающимися странами транзита и Алматинскую декларацию. Алматинская программа действий четко определяет важную роль региональных комиссий в деле создания региональных транспортных коридоров и принятия общих правил и стандартов.

11. Общая цель Алматинской программы действий заключается в налаживании партнерства для преодоления особых проблем развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, которые вызваны отсутствием территориального доступа к морю, а также их удаленность и изоляцией от глобальных рынков. Она устанавливает несколько целей и задач в пяти приоритетных областях, отраженных в таблице, где необходимо принимать конкретные меры для создания эффективных транспортных систем с учетом связей между транспортом, международной торговлей и экономическим ростом.

Таблица. Алматинская программа действий

Цели и задачи

Цель Алматинской программы действий заключается в удовлетворении особых потребностей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и формировании глобальных рамок действий в целях создания эффективных систем транзитных перевозок в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита с учетом интересов как развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, так и развивающихся стран транзита. Таким образом, Программа действий нацелена на: а) обеспечение доступа к морю и от него для всех видов транспорта; б) сокращение расходов и улучшение качества услуг для повышения конкурентоспособности экспортируемых товаров; с) снижение стоимости доставок импортируемых товаров; d) решение проблем несвоевременности и ненадежности доставки товаров; е) создание надлежащих национальных транспортных сетей; f) сокращение ущерба от потерь, повреждения и порчи груза в пути; g) создание условий для расширения экспорта; h) повышение безопасности автомобильного транспорта и людей, проживающих вдоль транспортных коридоров.

Приоритетные направления

Приоритет 1.	Основополагающие вопросы политики в области транзитных перевозок
Приоритет 2.	Развитие и эксплуатация инфраструктуры
Приоритет 3.	Международная торговля и содействие развитию торговли
Приоритет 4.	Международная поддержка
Приоритет 5.	Выполнение и обзор

III. ВЫПОЛНЕНИЕ АЛМАТИНСКОЙ ПРОГРАММЫ ДЕЙСТВИЙ

12. Генеральной Ассамблее был представлен доклад Генерального секретаря об итогах Международная конференция министров, содержащий призыв к полному и эффективному выполнению Алматинской программы действий.

13. Канцелярия Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам предприняла шаги для содействия выполнению Алматинской программы действий, включая созыв в Центральных учреждениях Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке 4 февраля 2004 года межучрежденческого консультативного совещания по выполнению Алматинской программы действий и подготовку «маршрутной карты» выполнения Алматинской программы действий.

14. Секретариат участвовал в межучрежденческом совещании с помощью оборудования для проведения видеоконференций и вкратце ознакомил участников с конкретными мерами, принятыми ЭСКАТО для выполнения Алматинской программы действий.

15. ЭСКАТО также поддержала проект «маршрутной карты» для выполнения Алматинской программы действий, подготовленной КВПНСР, который является ясным и практичным документом, объединяющим широкий круг вопросов, отраженных в Алматинской программе действий. «Маршрутная карта» поможет странам-членам, региональным комиссиям, международным организациям, региональным организациям и финансовым учреждениям выполнять Алматинскую программу действий на логичной и конкретной основе с целью получения ощутимых результатов.

16. В проекте «маршрутной карты» были изложены следующие конкретные меры, которые необходимо принять в первую очередь:

- определить основные отсутствующие звенья в Африке, Азии и Латинской Америке в ходе консультаций с соответствующими региональными комиссиями и другими субрегиональными, региональными и международными организациями (август 2004 года);
- изыскать финансовые средства для устранения этих отсутствующих звеньев на основе тесного сотрудничества с соответствующими региональными комиссиями и другими региональными и субрегиональными организациями, занимающимися вопросами интеграции;
- определить субрегиональные приоритетные проекты по развитию инфраструктуры и меры по облегчению торговых операций и изыскать средства для их осуществления;
- поощрять развивающиеся стран, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита, если это необходимо, к тому, чтобы они создавали национальные советы по содействию торговле, в которые входили бы все заинтересованные стороны, с целью направления международной поддержки в области содействия торговле;
- подготовить руководящие принципы учреждения национальных советов по содействию торговле;

- поддерживать предложения о проведении международных конвенций в области транспорта и транзитных перевозок;
- оказать содействие разработке программы по оказанию скоординированной или согласованной технической помощи развивающимся стран, не имеющим выхода к морю, и развивающимся странам транзита в процессе выполнения Алматинской программы действий.

IV. ИНИЦИАТИВЫ ЭСКАТО ПО ВЫПОЛНЕНИЮ АЛМАТИНСКОЙ ПРОГРАММЫ ДЕЙСТВИЙ

17. Конкретные инициативы, проводимые секретариатом во исполнение решений Международной конференции министров и в соответствии с Алматинской программой действий и проектом «маршрутной карты», относятся к двум широким областям, касающимся инфраструктуры и облегчения перевозок.

а) Инфраструктура: расширение географического охвата и пропускной способности маршрутов Азиатских шоссейных дорог и Трансазиатской железной дороги, внедрение и обновление стандартов основных сообщений транспортной инфраструктуры и более глубокая интеграция наземных видов транспорта с морским транспортом;

б) облегчение перевозок: определение и устранение конкретных инфраструктурных, нормативных, процедурных и бюрократических узких мест на транспорте и в процессе торговли, которые сдерживают беспрепятственное перемещение товаров, людей и услуг.

18. Ниже жирным шрифтом выделены некоторые вопросы и меры, рекомендованные в пяти приоритетных областях Алматинской программы действий, которыми занимается ЭСКАТО. Поскольку между торговлей и облегчением перевозок существует неразрывная связь, секретариат применяет комплексный подход к планированию и осуществлению программы работы в этих областях.

А. Основополагающие вопросы политики в области транзитных перевозок

- **Важно, чтобы развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита анализировали и, при необходимости, пересматривали свою нормативную базу с целью расширения возможностей для более активного участия частного сектора; осуществлять преобразования в целях более полного учета поставщиками транспортных услуг потребностей пользователей; повышать транспарентность транзитного и пограничного регулирования; внедрять оптимизированные административные процедуры; продолжать упрощать пограничный контроль и процедуры; поощрять использование информационных технологий; и укреплять программы подготовки кадров в этом секторе;**
- **существует необходимость выработки комплексного подхода к развитию торгового и транспортного сектора, который позволял бы учитывать социальные и экономические аспекты, а также налоговые, правовые, процедурные и институциональные аспекты.**

19. Отдел транспорта и туризма и Отдел торговли и инвестиций 18 ноября 2003 года организовали совещание группы экспертов по облегчению торговли и перевозок. Благодаря этому совещанию у стран возникла возможность рассмотреть мероприятия, предлагаемые секретариатом в области облегчения торговли и перевозок.

20. Комитет ЭСКАТО по регулированию процесса глобализации на своей первой сессии, состоявшейся 19-21 ноября 2003 года, рекомендовал членам, ассоциированным членам и секретариату применять комплексный подход к решению вопросов облегчения торговли и перевозок. В этой связи Комитет поддержал предложение о создании национальных комитетов по облегчению торговли и перевозок и предложил секретариату оказать в этом деле помощь путем организации обмена опытом в отношении учреждения и функционирования таких комитетов.

В. Развитие и эксплуатация инфраструктуры

- **Необходимо обеспечить тщательный учет интересов и проблем развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, при строительстве трансафриканских автомагистралей, Азиатских шоссейных дорог и Трансазиатской железной дороги и реализации проектов по созданию транспортных коридоров Север-Юг, а также Инициативы по интеграции региональной инфраструктуры в Южной Америке и Программы по развитию транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия;**
- **особое значение следует придавать восполнению «недостающих звеньев» в региональной и субрегиональной транспортной сети;**
- **первоочередное внимание в контексте субрегиональных и региональных планов развития инфраструктуры следует уделять транзитным коридорам, связывающие развивающиеся стран, не имеющие выхода к морю, с транспортными сетями в развивающихся странах транзита, а также с региональными сетями;**
- **железные дороги призваны играть важную роль в системах транзитных транспортных коридоров, связывающих страны, не имеющие выхода к морю, с морскими портами.**

21. Межправительственное соглашение по сети Азиатских шоссейных дорог было единогласно принято 32 странами в ноябре 2003 года. Это Соглашение, первое в своем роде, разработанное под эгидой ЭСКАТО, определяет обозначения, нормы и планы трасс на 140 000 км шоссейных дорог в 32 странах, объединяемых сетью Азиатских шоссейных дорог. Что еще важно, Соглашение определяет сеть шоссейных дорог, обеспечивающих доступ ко всем не имеющим выхода к морю странам региона (Бутан и Индия в настоящее время находятся на продвинутом этапе переговоров). Кроме того, Соглашение будет обеспечивать координирование дальнейшего развития сети в регионе. Официальная церемония подписания Соглашения должна состояться в ходе шестидесятой сессии Комиссии в Шанхае, Китай.

22. С учетом важного значения строительства отсутствующих звеньев секретариат проводит исследование для установления инвестиционных потребностей и приоритетов развития сети Азиатских шоссейных дорог и соответствующих интермодальных сообщений и грузовых терминалов. Исследование, нацеленное на содействие развитию и обновлению

сети, касается определения отсутствующих звеньев и участков региональных и субрегиональных транспортных сетей, не соответствующих нормам.

23. Уделяя первоочередное значение транзитным коридорам, пять региональных комиссий Организации Объединенных Наций, используя средства со Счета развития Организации Объединенных Наций, в период 2003-2006 годов осуществляют совместный проект по наращиванию потенциала для развития межрегиональных наземных и наземно-морских транспортных сообщений. Важный компонент этого проекта, осуществляемый ЭСКАТО и ЕЭК, касается транспортных сообщений между Европой и Азией. На первом этапе этого проекта будут определены основные транспортные сообщения между Европой и Азией и обеспечен доступ к ним, а на втором этапе прежде всего будут решаться вопросы облегчения перевозок, касающиеся установленных сообщений. Из 18 стран-участниц девять относятся к не имеющим выхода к морю странам ЭСКАТО, а именно: Армения, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан. Проект осуществляется в тесном сотрудничестве со странами, не имеющими выхода к морю, и странами транзита, а также с субрегиональными и международными организациями.

24. В сотрудничестве с Азиатским банком развития (АБР) секретариат работает в тесном контакте с Российской Федерацией, Монголией и Китаем над тем, чтобы оказать содействие в процессе составления профиля и развития маршрута АН-4 Азиатских шоссе из Российской Федерации через не имеющую выхода к морю Монголию в Китай.

25. Поскольку железные дороги призваны играть важную роль, соединяя океанские порты с не имеющими выхода к морю развивающимися странами, секретариат добился определенного прогресса по развитию сети Трансазиатской железной дороги, опубликовав новую карту. Комиссия ранее предлагала разработать региональное сообщение по сети Трансазиатской железной дороги, причем на проведение этой работы уже выделены ресурсы.

С. Международная торговля и содействие развитию торговли

- **Необходимо прилагать, в рамках имеющихся финансовых ресурсов, более активные усилия для облегчения движения транзитного транспорта через контрольно-пропускные пункты на границах, более широкого использования информационных технологий и внедрения эффективных систем таможенного контроля и упрощения документации и процедур, а также для укрепления потенциала государственных учреждений в области торговли и содействия расширению торговли;**
- **развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и развивающимся странам транзита следует рассмотреть вопрос о присоединении к международным конвенциям и документам, применимым к различным видам транспорта, включая автодорожный, железнодорожный и внутренний водный транспорт, а также смешанные перевозки, и обеспечить их эффективное осуществление;**
- **развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и развивающимся странам транзита следует создать и/или укрепить, в зависимости от ситуации, национальные советы или комитеты по содействию расширению торговли и развитию транспорта, которые должны включать представителей всех основных заинтересованных сторон, в том числе представителей частного сектора.**

26. Отдел транспорта и туризма разработал методологию (приложение I) для определения, анализа и устранения нефизических узких мест на конкретных транзитных маршрутах, а Отдел торговли и инвестиций разработал руководство под названием “ESCAP Trade Facilitation Framework” («Общая схема ЭСКАТО для упрощения процедур торговли») (приложение II) в целях обзора и оценки потребностей в области содействия торговле на всесторонней основе и определения коррективных мер. Обе методологии были представлены на совещании группы экспертов по облегчению процедур торговли и перевозок, состоявшемся в Бангкоке в ноябре 2003 года, а также на других форумах. Это совещание выразило свою поддержку предлагаемым планам работы секретариата, включая проведение исследований по передовым методам учреждения комитетов по облегчению торговли и перевозок, разработку руководящих принципов по конвенциям/соглашениям, касающимся торговли и перевозок, и составление руководящих принципов применения информационно-коммуникационной технологии (ИКТ).

27. Отдел транспорта и туризма, Отдел торговли и инвестиций и Отдел информационной, коммуникационной и космической технологии концентрируют свои усилия на подготовке совместного проекта по оказанию помощи не имеющим выхода к морю странам и странам транзита в деле устранения нефизических барьеров на пропускных пограничных пунктах и в процессе транзитных перевозок путем укрепления национальных комитетов по содействию развитию торговли/транспорта, предложения содействующих инструментов, разработки руководящих принципов присоединения к международным конвенциям и их эффективного выполнения, а также применения других юридических инструментов по транспорту, использования ИКТ и укрепления потенциала правительственных учреждений.

28. Региональный форум экспедиторов грузов и операторов смешанных перевозок, состоявшийся в Бангкоке в ноябре 2003 года, позволил представителям частного сектора, предоставляющим услуги, обменяться опытом и проанализировать пути облегчения перевозок на конкретных транспортных маршрутах. Совещание одобрило предложение о созыве ежегодных региональных совещаний экспедиторов грузов. Было также предложено следующее совещание, которое будет предпринимать Индия, провести в Мумбае в ноябре 2004 года.

D. Международная поддержка

• Для целей оказания технической помощи приоритетными направлениями следует считать следующие области:

- ◇ содействие реализации согласованных двусторонних, субрегиональных, региональных и международных соглашений о транзитных перевозках;
- ◇ разработка программ подготовки кадров, в частности по таким вопросам, как таможенная документация и транзитные процедуры; экспедирование грузов и очистка транзитных грузов;...
- ◇ организация проектов содействия торговле, преследующих цель упрощения и рационализации процедур импорта и экспорта и таможенных процедур и одновременно наращивания потенциала конкретных людских ресурсов;
- ◇ оказание правительствам помощи в оценке последствий присоединения к соответствующим международным конвенциям.

29. Во исполнении резолюции 48/11 Комиссии об автомобильном и железнодорожном транспорте – мерам по облегчению перевозок секретариат оказал в декабре 2003 года и январе 2004 года Китаю и Лаосской Народно-Демократической Республике консультационные услуги по субрегиональным соглашениям и международным конвенциям, касающимся облегчения процедур пересечения границ и транзитных перевозок.

30. ЭСКАТО принимает меры по содействию торговле, оказывая помощь в проведении национальных усилий по наращиванию потенциала центральноазиатских/кавказских экономик и Монголии, включая укрепление и создание национальных комитетов по торговле и транспорту, упрощение торговой документации и процедур, применение ИКТ в области торговли и развитие финансовой инфраструктуры торговли. Основа ЭСКАТО для содействия торговле используется для оценки положения в области содействия торговле в отдельных странах, включая не имеющие выхода к морю Армению и Кыргызстан.

31. Для обеспечения четкого понимания международных конвенций и субрегиональных соглашений ЭСКАТО и АБР совместно организовали практикум по облегчению процедур пересечения границ при перевозках в субрегионе Большого Меконга, который состоялся в Бангкоке 24-27 февраля 2004 года. Этот практикум способствовал проведению переговоров по приложениям к Соглашению СБУ о перевозках через границы и применению соответствующих конвенций.

32. ЭСКАТО/ЕЭК окажут поддержку проведению в Алматы в марте 2004 года девятого совещания Проектной рабочей группы по транспортной инфраструктуре и упрощению процедур пересечения границ, которая рассмотрит ход осуществления Программы действий по сотрудничеству в области транзитных перевозок в странах, участвующих в Специальной программе Организации Объединенных Наций для экономик Центральной Азии.

33. Ввиду важного значения трансграничных и транзитных перевозок ЭСКАТО планирует провести в Урумчи, Китай, в мае 2004 года совещание группы экспертов по юридическим инструментам для облегчения международных перевозок наземным транспортом среди стран – членов Шанхайской организации сотрудничества, а в сентябре 2004 году также в Урумчи – субрегиональный семинар по облегчению транзитных перевозок в системе МДП.

34. ЭСКАТО организует в Бангкоке в июле 2004 года региональную конференцию экспертов по согласованной разработке юридических и нормативных систем для электронной торговли в Азиатско-Тихоокеанском регионе: текущие задачи и потребности в наращивании потенциала, чтобы определить, среди прочего, потребности стран в наращивании потенциала в области электронной торговли.

35. ЭСКАТО в сотрудничестве с другими региональными комиссиями осуществит проект по налаживанию межрегионального партнерства в целях содействия развитию торговли как двигателя прогресса на основе использования знаний и преимуществ информационно-коммуникационной технологии для разработки и осуществления политики по содействию торговле на национальном и региональном уровнях.

36. В целях оказания помощи странам в деле создания устойчивых учебных программ в секторе транспорта секретариат разработал учебную программу, касающуюся экспедирования грузов, смешанных перевозок и логистических услуг, которая

предусматривает обучение инструкторов, разработку учебных материалов и устойчивое оказание национальными учреждениями услуг в области подготовки кадров. Эта программа будет осуществляться в субрегионе АСЕАН в текущем году в сотрудничестве с Федерацией ассоциаций экспедиторов АСЕАН, а затем и в других регионах.

Е. Выполнение и обзор

- **Региональным комиссиям предлагается рассмотреть, когда это целесообразно, вопрос о дальнейшем расширении в соответствии с Алматинской программой действий их программ по оказанию развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и развивающимся странам транзита помощи в их усилиях, направленных на совершенствование систем транзитных перевозок, а их партнеры по процессу развития должны рассмотреть вопрос о предоставлении необходимой финансовой поддержки в этих целях.**

37. Секретариат наделяет приоритетностью программу работы, касающуюся сотрудничества в области транзитных перевозок между развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и развивающимися странами транзита, и просит страны-доноры оказать поддержку в деле финансирования крупного комплексного проекта по облегчению торговли и перевозок и применению ИКТ. Работа, проведенная секретариатом, и его предлагаемая программа работы в отношении вопросов транзитных перевозок согласуются с Алматинской программой действий и проектом «маршрутной карты».

V. ВОПРОСЫ ДЛЯ РАССМОТРЕНИЯ

38. Комиссия, возможно, предложит делегациям сообщить подробности работы, проводимой странами-членами на национальном уровне по осуществлению Алматинской программы действий. Она также, возможно, даст предварительную оценку работе, проводимой секретариатом по осуществлению Алматинской программы действий, и выскажет рекомендации в отношении любых других мероприятий, которые могут быть проведены в этой области.

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение I

МЕТОДОЛОГИЯ УЧЕТА РАСХОДОВ ПО ОТНОШЕНИЮ К ВРЕМЕНИ И РАССТОЯНИЮ ДЛЯ АНАЛИЗА ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ МАРШРУТОВ ТРАНЗИТНОГО ТРАНСПОРТА

1. Методология учета расходов по отношению к времени и расстоянию основывается на графическом предоставлении данных о расходах и времени, которые связаны с процессом транзитных перевозок. Вертикальная ось представляет вмененные расходы и потраченное время, а горизонтальная – расстояние, покрытое от места отправления до места назначения груза. Эта методология позволяет легко провести сопоставление и оценку конкурирующих видов транспорта, действующих на одном маршруте, и сравнение альтернативных транзитных маршрутов.
2. Эта методология строится на той посылке, что удельные издержки перевозок могут быть неодинаковы при использовании различных видов транспорта, а крутизна кривых расходов/времени отражает фактические расходы, цену или время. При пересечении границ в портах и во внутренних терминалах происходят задержки, а расходы, связанные с обработкой груза/документации, и другие, как правило, взимаемые пошлины не приводят к какому-либо существенному прогрессу или не способствуют движению товаров по маршруту перевозок. Об этом свидетельствует вертикальная ступенька кривой расходов. Высота ступеньки пропорциональна размеру платежей или времени задержки. Эта модель призвана определить неэффективность и изолировать препятствия на том или ином маршруте.
3. Эту методологию можно усовершенствовать, дав более подробную картину возникновения дополнительных расходов и задержек, к примеру, связанных с пересечением границ. Это может оказаться особенно полезным для директивных органов в деле сосредоточения программных подходов на наиболее важных вопросах. Аналогичным образом, учет платы за простой и других косвенных расходов в методологических данных о стоимости конкретно товарно-материальных запасов может оказаться полезным для экспортно/импортных отраслей промышленности в деле оценки их результатов обеспечения логистики.
4. В каждом пункте перевалки грузов с одного вида транспорта на другой возникают расходы (или увеличивается время), что представлено вертикальными ступеньками, иллюстрирующими накопленные транспортные и другие расходы, понесенные вплоть до этого пункта. Если на этом маршруте есть пункт пересечения границы, соответствующие начисления (и затраченное время) можно отразить с помощью другого вертикального повышения в кривой расходов в этом пункте, которые могут аккумулироваться вместе с другими расходами.

Рисунок I. Выборочная диаграмма, иллюстрирующая основную модель «время/затраты – расстояние»

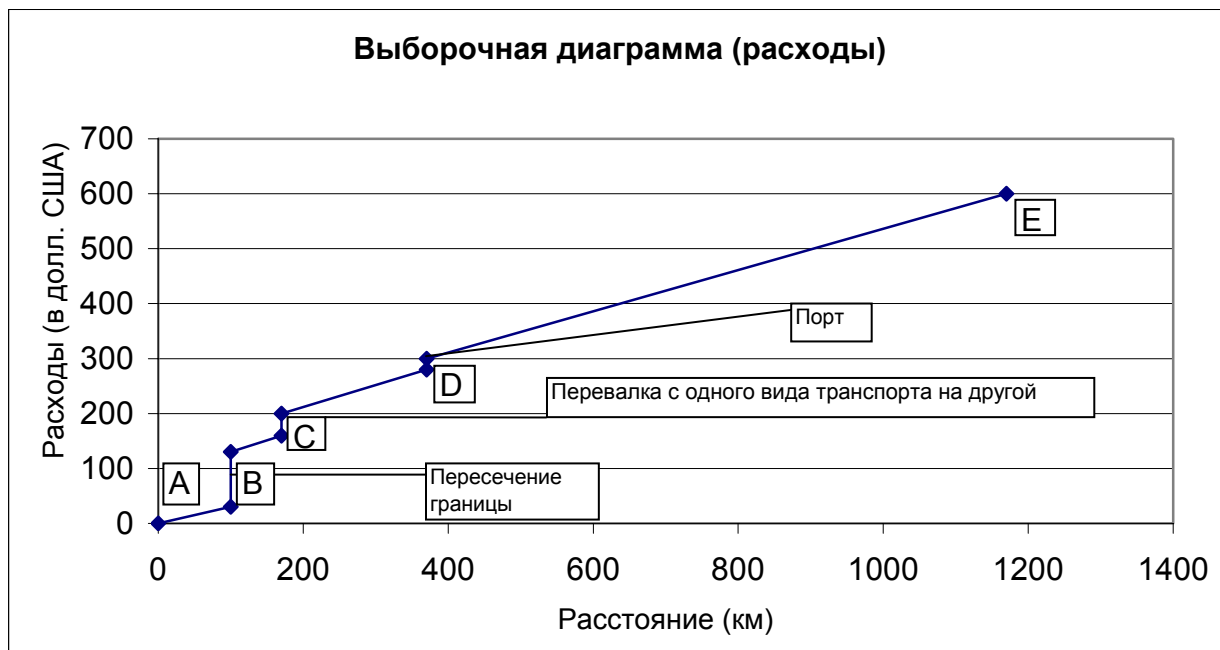
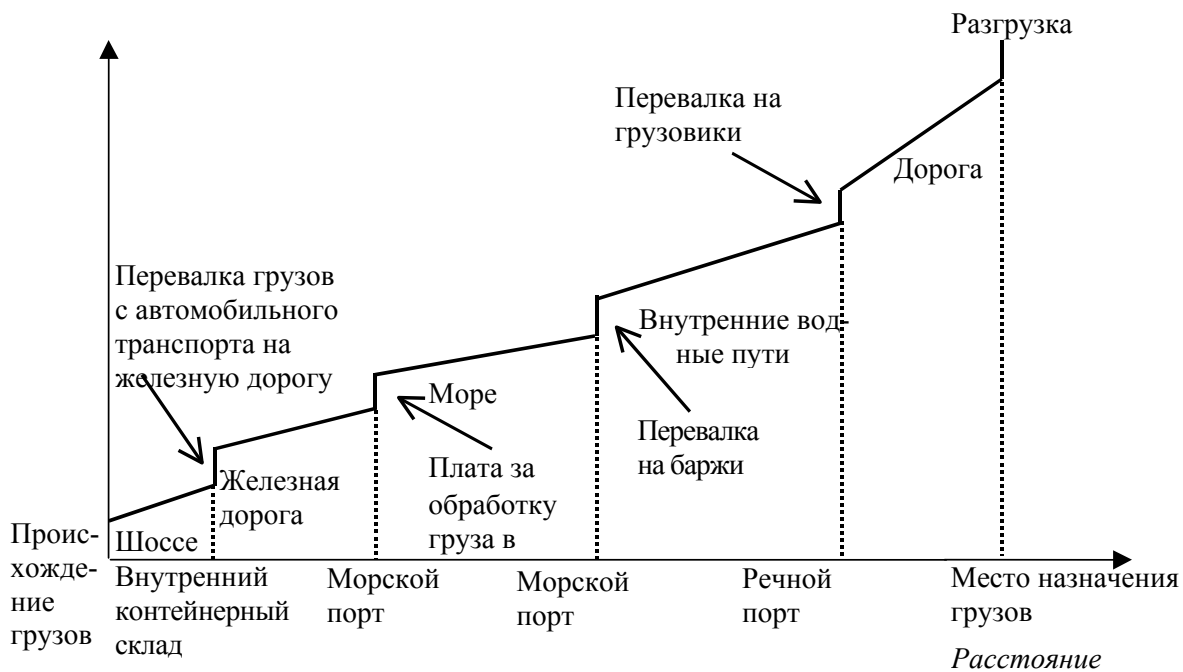


Рисунок II. Смешанные перевозки из места происхождения грузов^а



^а Методология учета расходов по отношению к времени и расстоянию была разработана на основе издания *Handbook on the Management and Operation of Dry Ports* авторов А.К.Ц. Бересфорда и Дуби Р.Ц., доработанного Р. Бананенгом в его неопубликованной докторской диссертации “Multimodal transport corridors in South East Asia: a case study approach”, Кардиффский университет, Кардиффская школа бизнеса, 2000 год.

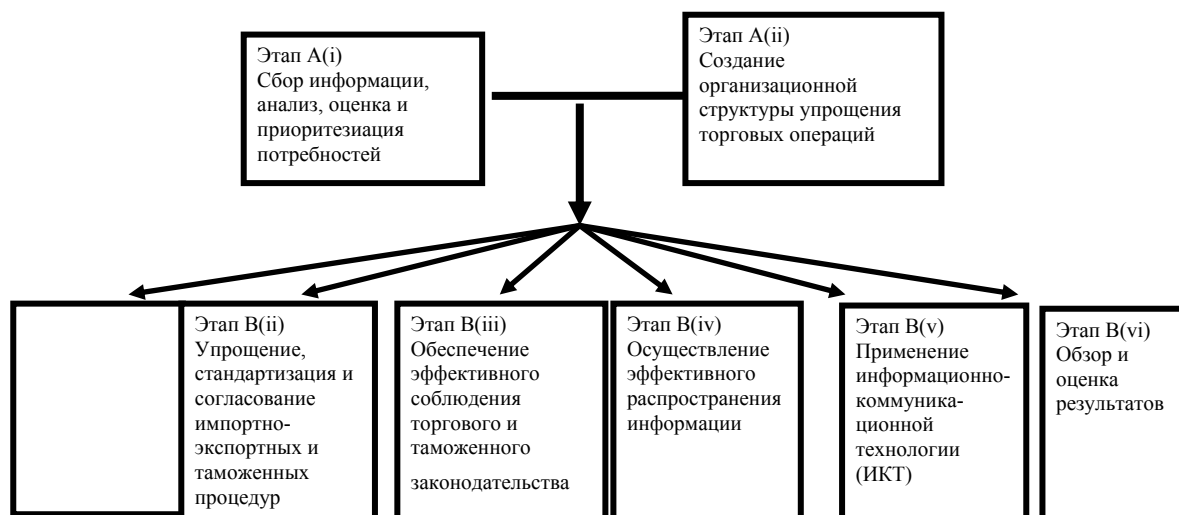
Приложение II

ОБЩАЯ СХЕМА ЭСКАТО УПРОЩЕНИЯ ПРОЦЕДУР ТОРГОВЛИ

1. Общая схема упрощения процедур торговли ЭСКАТО обеспечивает всеобъемлющий охват основных этапов упрощения процедур торговли. Она служит для правительств стран руководством, с помощью которого они могут решать проблемы и преодолевать препятствия, которые требуют принятия мер содействия исправлению положения в рамках системы упрощения процедур торговли страны и принимать соответствующие меры содействия исправлению положения.

2. Как показано на схеме, общая структура охватывает определенные ключевые стадии упрощения процедур торговли, включая: а) сбор информации и оценка потребностей; б) создание организационной структуры по упрощению процедур торговли; с) пересмотр торгового и таможенного законодательства и положений; d) упрощение, стандартизация и согласование импортно-экспортных процедур и документации; е) эффективное обеспечение соблюдения торгового и таможенного законодательств; f) осуществление эффективного распространения информации; и g) применение ИКТ. Эти этапы подразделяются на соответствующие подэтапы, и каждый подэтап связан с осуществлением мер содействия исправлению положения в соответствии с международными конвенциями, рекомендациями, передовыми методами и стандартами. Эти меры включают в себя Всемирную таможенную организацию пересмотренной Конвенции Киото, рекомендации ООН/СЕФАКТ, соглашения ВТО, стандарты ИСО и транспортные конвенции.

Рисунок. Общая схема ЭСКАТО упрощения торговых операций -
схема



3. Страны могли бы рассмотреть общую схему и приоритезировать этапы, на которых они хотели бы сконцентрировать свое внимание. К примеру, страны могли бы решить, принять им A(i) или A(ii), или то и другое одновременно. За первым шагом могли бы последовать любые следующие этапы (B(i)-B(vi)), в зависимости от потребностей и первоочередных задач стран. Страны могли бы дополнительно оценить подэтапы

отобранных этапов и определить, какие из них будут в наилучшей степени подходить им с точки зрения осуществления соответствующих мер содействия исправлению положения.

4. С учетом различных потребностей и первоочередных задач стран – членов ЭСКАТО общую схему не следует рассматривать как универсальный план для всех стран. Она дает им возможность разработать свою политику и стратегии упрощения процедур торговли, включая установление сроков, отводимых для осуществления, с учетом своих собственных потребностей и первоочередных задач.

5. Общую схему можно использовать наряду с методологией ЭСКАТО для анализа транспортных коридоров, которая представлена в последующих пунктах, с целью выявления причин наличия сложностей в преодолении нефизических барьеров при пересечении границ.
