



КОНФЕРЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ
ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ
ПО ТОРГОВЛЕ И РАЗВИТИЮ

Distr.
GENERAL

TD/B/COM.3/EM.27/2
4 August 2006

RUSSIAN
Original: ENGLISH

СОВЕТ ПО ТОРГОВЛЕ И РАЗВИТИЮ
Комиссия по предпринимательству, упрощению
деловой практики и развитию
Совещание экспертов по теме "Инструменты ИКТ
для упрощения процедур торговли в пограничных
пунктах пропуска и портах"
Женева, 16-18 октября 2006 года
Пункт 3 предварительной повестки дня

**ИНСТРУМЕНТЫ ИКТ ДЛЯ УПРОЩЕНИЯ ПРОЦЕДУР ТОРГОВЛИ В ПОГРАНИЧНЫХ
ПУНКТАХ ПРОПУСКА И ПОРТАХ**

Записка секретариата ЮНКТАД

Резюме

Информационно-коммуникационные технологии (ИКТ) трансформировали международную торговлю и перевозки. Развивающиеся страны должны прилагать активные усилия и обеспечивать надлежащее планирование для применения ИКТ в торговле и на транспорте с тем, чтобы воспользоваться результатами технологического прогресса, снизить транзакционные издержки и укрепить производственно-сбытовой потенциал. Ряд международных тенденций способствует дальнейшему повышению роли ИКТ и стимулирует спрос на их внедрение и применение в торговле и на транспорте. К основным факторам, которые еще больше усиливают необходимость в применении ИКТ в портах и пограничных пунктах пропуска, относятся, в частности, следующие: глобализация торговли и производственных процессов, тенденция к углублению либерализации и приватизации в секторе телекоммуникационных услуг, повышение значения безопасности сбытовых цепочек, о чем свидетельствует недавнее принятие Рамочного соглашения Всемирной таможенной организации о стандартах для обеспечения безопасности и упрощения глобальной торговли, и значительное место, отводимое ИКТ в мерах по упрощению процедур торговли, которые могут быть приняты по завершении нынешних переговоров ВТО по упрощению процедур торговли. Автоматизация таможенных операций является ключевым компонентом любой программы в области упрощения процедур торговли. Она должна составлять часть более широкого процесса, включающего, в частности: 1) упрощение и стандартизацию документации и процедур; 2) обзор существующих правовых и регулирующих рамок, связанных с ИКТ; 3) широкие инициативы по укреплению потенциала; и 4) более значительное сотрудничество и партнерство со всеми заинтересованными сторонами.

Содержание

	<u>Стр.</u>
I. Введение	3
II. Международные тенденции, оказывающие влияние на применение ИКТ в торговле и на транспорте	5
<i>Глобализация производства и торговли.....</i>	5
<i>Либерализация, дерегулирование и конкуренция в телекоммуникационном секторе</i>	7
<i>ИКТ и безопасность сбытовых цепочек</i>	8
<i>Переговоры в ВТО по вопросам упрощения процедур торговли...</i>	10
III. Роль ИКТ в упрощении процедур торговли и перевозок	13
<i>ИКТ на транспорте</i>	16
<i>ИКТ в таможенной сфере</i>	19
IV. ИКТ в таможенной сфере: Автоматизированная система обработки таможенных данных (АСОТД)	24
<i>Цели и компоненты программы</i>	24
<i>Версии АСОТД.....</i>	26
<i>Географическое распространение</i>	27
V. Перспективы дальнейшего внедрения ИКТ в портах и пограничных пунктах пропуска	27

I. Введение

1. Информационно-коммуникационные технологии (ИКТ) по-прежнему выступают одним из основных фактов, оказывающих влияние на наши общества. Прогресс в области ИКТ придает импульс социально-экономическому развитию и открывает новые возможности и перспективы благодаря широкой сфере их применения, включая торговлю и транспорт. Применение ИКТ в международной торговле и перевозках способствовало изменению структуры и организации деятельности в этих экономических секторах. Данные технологии позволяют сделать перевозки и торговлю более безопасными, гарантированными, бесперебойными и надежными благодаря эффективному управлению потоками информации, усилению контроля, обеспечению применения регулирующих положений и повышению производительности оборудования и инфраструктуры.

2. Значение ИКТ для перевозок и торговли возросло с началом глобализации и расширением международной торговли, в котором ключевую роль играют потоки информации. В международной торговле и перевозках участвует широкий круг сторон, задействованных в многочисленных и сложных операциях, что обуславливает постоянную необходимость в получении и анализе данных и обмене ими. Различные участники торговли выписывают и направляют друг другу большое число документов и обширной информации в рамках договорных отношений, таких, как договор купли-продажи, договор перевозки, аккредитив и операции, связанные с таможенным оформлением.

3. В торговой сделке может нередко участвовать 30 сторон, и она может включать 40 документов и 200 элементов данных и может требовать, по крайней мере однократное, повторное кодирование 60-70% всех данных. Например, в связи с портовыми операциями двум основным субъектам, а именно транспортно-экспедиторским и судовым агентам приходится направлять и координировать различные потоки информации, и на обмен информацией может приходиться примерно до 10% коммерческой стоимости товаров, обращающихся в торговле. Источниками информации могут выступать администрация порта, грузоотправители, банки, страховщики, перевозчики, таможенные службы и т.д.

4. Поскольку перевозки стали как никогда быстрыми и более эффективными, необходимо, чтобы развитие средств передачи информации поспевало за данным процессом и чтобы обмен информацией осуществлялся быстрее перевозок товаров при обеспечении передачи точных, надежных и своевременных сведений. Поэтому операции по хранению, поиску, обработке и передаче информации превратились в сложную задачу в тех случаях, когда используются традиционные системы управления бумажными потоками данных вручную. Применение ИКТ позволяет решить данную проблему и

способствует упрощению процедур торговли и перевозок благодаря эффективному управлению потоками информации и физическими потоками товаров. В частности, электронные технологии позволяют правительствам, операторам частного сектора и участникам торговли экономить время и средства благодаря рационализации и упрощению процедур и документации.

5. Распространение ИКТ в торговле и на транспорте неизбежно будет расширяться и играть все более важную роль в условиях глобализации и формирования глобальных производственно-сбытовых цепочек и процессов. Поэтому развивающиеся страны должны прилагать активные усилия и обеспечить надлежащее планирование роли ИКТ в торговле и на транспорте с тем, чтобы интегрироваться в международные торговые системы и воспользоваться все более широким кругом возможных технологических решений при более умеренных затратах. С учетом вышесказанного для успешного внедрения этих технологий, как правило, требуется полный пересмотр процессов, административных, регулирующих и правовых рамок, а также инфраструктуры.

6. В этом контексте для дальнейшего изучения возрастающей роли ИКТ в разработке и осуществлении мер по упрощению процедур торговли и перевозок, и в частности модернизации таможенных операций, Комиссия по предпринимательству, упрощению деловой практики и развитию приняла на своей десятой сессии, проведенной в Женеве в феврале 2006 года, решение о созыве совещания экспертов по теме "Инструменты ИКТ для упрощения процедур торговли в пограничных пунктах пропуска и портах". В настоящей записке представлена справочная информация для этого совещания экспертов.

7. Остальная часть документа включает следующие разделы:

- в части II представлен обзор международных тенденций, оказывающих влияние на применение ИКТ в торговле и на транспорте;
- в части III освещается роль ИКТ в упрощении процедур торговли и перевозок;
- в части IV изучается применение ИКТ в таможенной сфере и, в частности, Автоматизированная система обработки таможенных данных (АСОТД); и
- в части V намечены дальнейшие пути применения ИКТ в портах и пограничных пунктах пропуска.

II. Международные тенденции, оказывающие влияние на применение ИКТ в торговле и на транспорте

8. Ряд международных тенденций способствует повышению роли ИКТ и стимулирует спрос на их внедрение и применение в торговле и на транспорте. К основным факторам, усиливающим необходимость в применении ИКТ, относятся следующие: глобализация торговли и производственных процессов, общемировая тенденция к приватизации, либерализации и дерегулированию в телекоммуникационном секторе, повышение значения ИКТ для обеспечения безопасности сбытовых цепочек, о чем свидетельствует недавнее принятие Рамочного соглашения ЮНВТО о стандартах для обеспечения безопасности и упрощения глобальной торговли, и важное место, отводимое ИКТ в мерах по упрощению процедур торговли, которые могут быть приняты по завершении нынешних переговоров ВТО по упрощению процедур торговли.

Глобализация производства и торговли

9. Национальные производственно-сбытовые цепочки пришлось адаптировать к глобальным производственно-сбытовым цепочкам путем внедрения таких процессов, как поставки точно в срок, эффективное реагирование на потребности потребителей и быстрое реагирование. Такие подходы к организации производственной и распределительной деятельности требуют быстрых поставок более частых и более мелких партий грузов. В свою очередь для этого необходимо, чтобы перевозка и процедуры таможенного оформления осуществлялись в пределах ограниченных временных рамок. Для адаптации к более жестким требованиям глобальных производственно-сбытовых цепочек грузоотправителям и транспортным службам приходится теперь все шире использовать инструменты ИКТ.

10. В настоящее время 80% стоимостного объема экспорта развивающихся стран приходится на продукцию обрабатывающей промышленности. Это означает радикальное изменение структуры их экспорта по сравнению с тем, какой она была два десятилетия назад, когда лишь 20% товарного экспорта развивающихся стран приходилось на продукцию обрабатывающей промышленности, а 80% составляли сырье и сельскохозяйственная продукция. Группа развивающихся стран принимает сегодня гораздо более значительное участие в глобализованных производственных процессах. Вместе с тем эта тенденция относится прежде всего к развивающимся странам со средним уровнем доходов, которые, как правило, достигли более значительного прогресса во внедрении ИКТ. В глобальном масштабе примерно треть международной товарной торговли приходится на незавершенную продукцию и компоненты, т.е. на продукцию, поставляемую в рамках глобальных производственно-сбытовых цепочек. Кроме того,

около 30% международной торговли приходится на внутрифирменные поставки, т.е. на международные перевозки товаров в рамках одной компании¹.

11. Международная торговля продукцией обрабатывающей промышленности все в большей мере охватывается процессом контейнеризации. С начала нынешнего десятилетия объем контейнерных перевозок увеличивался на 11% в год. Контейнеризация способствует расширению торговли благодаря упрощению смешанных перевозок и перевозок по схеме "от двери до двери" и внедрению таких инструментов ИКТ, как "электронные печати" и системы слежения за грузами.

12. Расширяется процесс приватизации портов, аэропортов и другой транспортной инфраструктуры. Например, в настоящее время через терминалы, эксплуатируемые государственными компаниями, проходит всего 20% мирового потока контейнерных грузов по сравнению с почти 50% в 1990 году². Электронные порталы в портах являются одним из примеров партнерства между государственным и частным секторами, в рамках которого обеспечивается удовлетворение интересов частных операторов портов и пользователей наряду с интересами таможенных служб и других субъектов государственного сектора.

13. Благодаря внедрению ИКТ в торговле происходят изменения и внедряются новые методы, такие как электронная торговля. Последняя обеспечивает связь между покупателями и продавцами через Интернет³, хотя между странами наблюдаются значительные различия в этом отношении (диаграмма 1). ИКТ упрощают операции между предприятиями, между предприятиями и потребителями и между предприятиями и административными органами. Интеграция ИКТ в эти операции позволяет обеспечить быструю выдачу, представление, принятие и обработку электронных документов между соответствующими сторонами.

14. Пограничные пункты пропуска, в особенности для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и порты составляют неотъемлемую часть глобальных логистических систем. Государственные учреждения, местные торговые компании и поставщики транспортных услуг все чаще вынуждены внедрять инструменты ИКТ, призванные способствовать тому, чтобы национальные порты и пограничные пункты пропуска обеспечивали эффективную поддержку операций в рамках производственно-

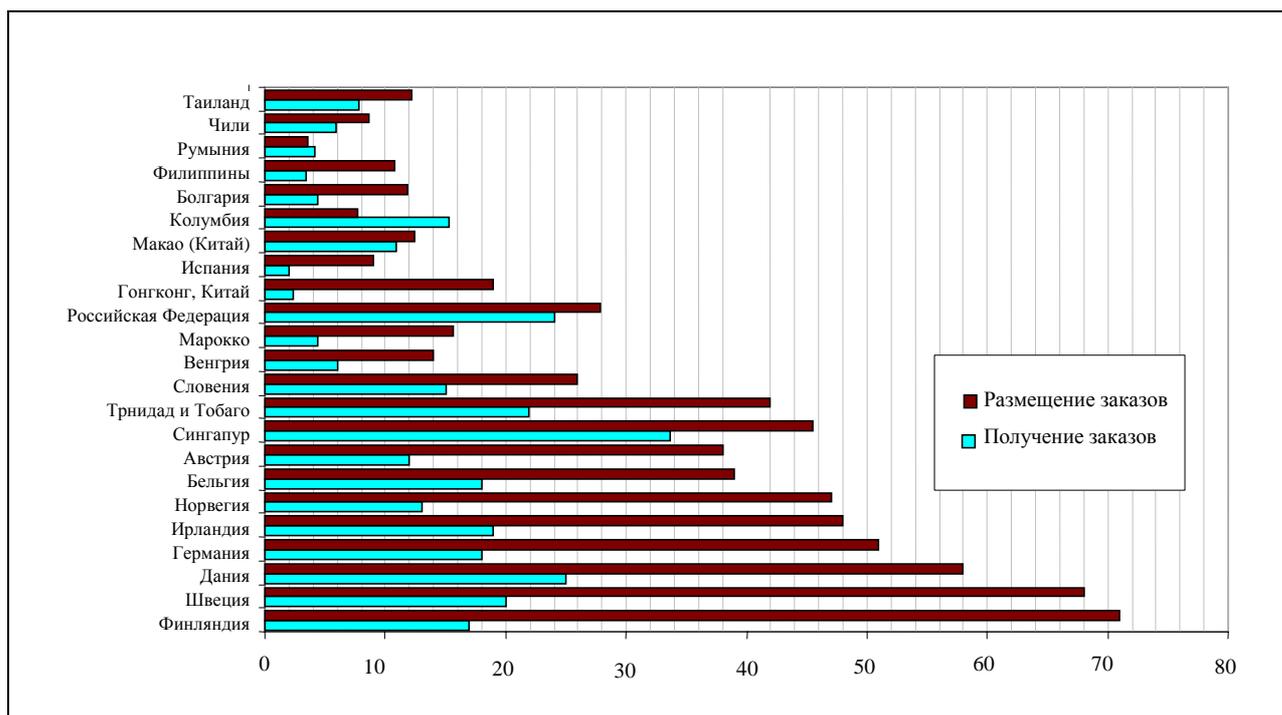
¹ Анализ этих и смежных тенденций см. также UNCTAD Transport Newsletter, Geneva, Second Quarter 2005, www.unctad.org/en/docs/sdtetlbmisc20053_en.pdf.

² Drewry Shipping Consultants: "Annual Review of Global Container Terminal Operators - 2005", London, November 2005, www.drewry.co.uk.

³ См. "Information Economy Report 2005: e-commerce and development." UNCTAD/SDTE/ECB/2005/1, данная публикация имеется на вебсайте www.unctad.org/ecommerce, а также www.gfptt.org/Topics/eCommerce.

сбытовых цепочек. Поэтому для поддержания конкурентоспособности своей внешней торговли страны должны следить за передовой практикой в области ИКТ, применяемой в рамках глобальных производственно-сбытовых цепочек.

Диаграмма 1: Размещение и получение заказов предприятиями через Интернет, 2004 год или последний год, за который имеются данные (по отдельным странам и территориям), в процентах



Источник: база данных Евростата, 2005 год; база данных ЮНКТАД об электронных деловых операциях, 2005 год.

Либерализация, дерегулирование и конкуренция в телекоммуникационном секторе

15. Реформы в области регулирования, происшедшие в некоторых странах с 1990-х годов, привели к изменению структуры сектора телекоммуникационных услуг. В телекоммуникационном секторе, для которого ранее была характерна государственная монополия, наблюдается усиление конкуренции и расширение приватизации. Ключевую роль в трансформации данного сектора сыграли результаты переговоров Уругвайского раунда по основным телекоммуникационным услугам (к которым относятся, например, телефонная связь, передача данных с коммутацией пакетов, передача данных с коммутацией линий, телексная, телеграфная и факсимильная связь, а также сети, сдаваемые в аренду частным операторам). В данном секторе будут происходить

дальнейшие изменения по результатам нынешних переговоров ВТО в области телекоммуникационных услуг, которые, помимо основных телекоммуникационных услуг, охватывают также дополнительные услуги, такие, как электронная почта, голосовая почта, онлайн-информация, поиск в базах данных, электронный обмен данными (ЭОД) и дополнительные факсимильные услуги.

16. Тенденция к либерализации, дерегулированию и усилению конкуренции на рынках телекоммуникационных услуг, наблюдающаяся во всем мире, привела к снижению цен, более широкому распространению ИКТ и появлению новых услуг. Например, процессы либерализации и приватизации, отмечаемые в Уганде, Объединенной Республике Танзании, Нигерии, Судане, Южной Африке и Кении, привели к улучшению телекоммуникационной инфраструктуры в этих странах.

ИКТ и безопасность бытовых цепочек

17. Важным элементом новых инициатив по обеспечению безопасности на транспорте является интеграция ИКТ в качестве инструмента, выполняющего связанные с безопасностью функции в рамках глобальных бытовых цепочек. В этой связи выполнение международных требований в области безопасности во многом зависит от возможностей применения конкретных решений на базе ИКТ. Последней международной инициативой, включающей требование о применении ИКТ, стало Рамочное соглашение ЮНВТО о стандартах для обеспечения безопасности и упрощения глобальной торговли (Рамочное соглашение), которое было принято в июне 2005 года⁴. Рамочное соглашение основывается на двух механизмах, а именно на сети сотрудничества между таможенными органами и на партнерстве между таможенными органами и предприятиями, и охватывает четыре основные области, все из которых включают использование ИКТ. Во-первых, Рамочное соглашение предусматривает унификацию требований в отношении заблаговременного представления электронной информации о грузах в случае импортных, экспортных или транзитных перевозок. Во-вторых, страны, принявшие Рамочное соглашение, обязуются применять последовательный подход к управлению рисками для решения задач, связанных с угрозами безопасности. В-третьих, Рамочное соглашение предусматривает, что при поступлении от страны, получающей груз, разумной просьбы, основанной на методологии сравнительного анализа рисков, таможенная администрация страны, отправляющей груз, проводит инспекцию при отправке контейнеров и грузов с высоким уровнем риска, желательно с использованием оборудования, позволяющего производить осмотр без вскрытия контейнера или упаковки груза, такого как крупные рентгеновские установки и приборы для обнаружения радиации. В-четвертых, в

⁴ www.wcoomd.org/ie/En/Press/Cadre%20de%20normes%20GB_Version%20Juin%202005.pdf.

Рамочном соглашении определяются некоторые льготы, которые таможенные службы предоставляют предприятиям, соблюдающим минимальные стандарты безопасности сбытовой цепочки и применяющим передовые методы.

18. Рамочное соглашение основывается на современных принципах работы таможенных служб, содержащихся в пересмотренной Киотской конвенции⁵, которая вступила в силу в феврале 2006 года; эти принципы включают управление рисками на основе получения предварительной электронной информации, использование современных технологий и налаживание партнерских связей с отраслевыми кругами. Предварительное представление электронной информации таможенным службам в соответствии с Рамочным соглашением предполагает применение компьютеризированных таможенных систем в случае как экспорта, так и импорта, а также использование инструментов ИКТ участниками торговли для представления электронных данных в целях осуществления таможенного оформления товаров. По состоянию на июнь 2006 года 135 членов ЮНВТО заявили о своем намерении применять Рамочное соглашение. Многим из этих членов необходимо будет укрепить свой потенциал. С этой целью директорат ЮНВТО по вопросам укрепления потенциала недавно принял крупную программу в области укрепления потенциала (программа "Колумб"), в рамках которой предусматривается проведение диагностических миссий и оценки потребностей и разработка плана действий для нахождения доноров, готовых финансировать проекты, с тем чтобы позволить таможенным администрациям обеспечить выполнение требований Рамочного соглашения⁶.

19. Некоторые стандарты, содержащиеся в общем приложении к пересмотренной Киотской конвенции, требуют от таможенных органов применения ИКТ в таможенных операциях, включая использование технологий электронной торговли. В этой связи ЮНВТО подготовила подробные руководящие принципы для автоматизации таможенных операций. ЮНВТО рекомендует использовать Киотские руководящие принципы по применению ИКТ для разработки новых или совершенствования существующих таможенных систем на базе ИКТ. Таможенным администрациям необходимо также обеспечить, чтобы их соответствующие системы ИТ были взаимосовместимыми и основывались на открытых стандартах. С этой целью ЮНВТО рекомендует таможенным

⁵ *Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур (с изменениями)*, июнь 1999 года. Текст и информацию о статусе Конвенции см. на вебсайте ЮНВТО (www.wcoomd.org).

⁶ См. выступление заместителя Генерального секретаря ЮНВТО на одиннадцатой Региональной конференции глав администраций Азиатско-Тихоокеанского региона, 4 апреля 2006 года, Пекин, Китай (www.wcoomd.org).

органам использовать модель таможенных данных ЮНВТО, в которой определяется максимальный набор данных для выполнения экспортных и импортных формальностей. В этой модели определяются также форматы электронных сообщений для соответствующих деклараций о грузе и товарах.

20. В Руководящих принципах по применению ИКТ на основе Киотской конвенции таможенным органам рекомендуется предусмотреть несколько возможных решений для электронного обмена информацией. Хотя использование международного стандарта ЭДИФАКТ ООН по-прежнему остается одним из предпочтительных вариантов для ЭОД, таможенным службам следует также изучить другие возможные варианты, такие, как стандарт XML. В зависимости от существующих рисков подходящим решением может стать даже использование электронной почты или телефаксимильной связи.

В Руководящих принципах по применению ИКТ рекомендуется также использовать коммерческие системы экономических операторов и осуществлять их проверку на предмет соответствия таможенным требованиям. В частности, в этом контексте механизм разрешенной сбытовой цепочки, предусматривающий возможность получения таможенными органами онлайн-доступа к коммерческим системам соответствующих сторон после того, как будут решены возможные проблемы конфиденциальности или правовые проблемы, мог бы обеспечить лучший доступ к достоверной информации и возможность применения перспективных упрощенных процедур. Еще одним примером являются комплексные системы информации о грузах в портах или аэропортах, представляющие собой электронную систему, которую создают все стороны, участвующие в транспортной цепочке, для обмена всеми соответствующими данными, касающимися груза и транспортировки.

21. В соответствии с *Рамочным соглашением* ЮНВТО использование ИКТ в целом и, в частности, электронный обмен информацией в рамках открытых сетей требуют тщательно проработанной стратегии в области безопасности ИКТ. В Киотских руководящих принципах по применению ИКТ предлагаются способы, с помощью которых всеобъемлющая стратегия в области безопасности ИКТ может обеспечить доступность, достоверность и конфиденциальность информации, а также систем ИТ и данных, которые они обрабатывают.

Переговоры в ВТО по вопросам упрощения процедур торговли

22. Международные соглашения также способствуют внедрению ИКТ в торговле и на транспорте. С 2004 года члены ВТО приступили к переговорам, направленным на уточнение и улучшение положений статей V ("Свобода транзита"), VIII ("Сборы и формальности, связанные с импортом и экспортом") и X ("Публикация и применение

торговых законов и нормативных актов")⁷. Многие предложения, сделанные членами ВТО в ходе этих переговоров, касаются мер по упрощению процедур торговли, затрагивающих применение ИКТ в портах и пограничных пунктах пропуска. Практически любая мера, направленная на упрощение формальностей или повышение транспарентности, так или иначе включает элементы ИКТ. Некоторые предложения предусматривают использование определенных аспектов ИКТ, таких, как размещение торговых законов и нормативных актов в Интернете, использование электронных документов, автоматизация процедур и создание электронных систем "единого окна".

23. Среди идей, выдвинутых в ВТО по вопросу о размещении в Интернете торговых законов и нормативных актов, было предложение о создании "механизмов, обеспечивающих публикацию и распространение информации о таможенных процедурах для всех членов с помощью легко и быстро доступных официальных средств массовой информации, в том числе, когда это возможно, в электронной форме"⁸. Предлагается, чтобы "член, публикующий информацию, обеспечивал доступ к ней для любых заинтересованных сторон с помощью электронных средств бесплатно или за плату, соразмерную со стоимостью предоставляемых услуг", и "каждый член уведомлял остальных членов через секретариат о средствах получения доступа к информации, публикуемой в электронной форме"⁹. Публикации, размещаемые в Интернете, рассматриваются в качестве одного из "возможных методов выполнения членами существующих обязательств в отношении публикаций по смыслу статьи X ГАТТ 1994 года"¹⁰.

24. Еще одна группа предложений касается электронных документов и электронной передачи данных. Согласно этим предложениям "в целях согласования набора общих бланков и электронных документов необходима унификация документов по импорту и данным, требуемых для выпуска товаров во внутреннее обращение, на основе существующих международных стандартов, включая Соглашение ВТО по таможенной оценке, Конвенцию о ГС, Руководящие принципы для применения Формуляра -

⁷ Справочную информацию об этих переговорах см. на вебсайте www.gfptt.org/topics/wto.

⁸ TN/TF/W/30.

⁹ TN/TF/W/32.

¹⁰ TN/TF/W/89.

образца ООН и Киотскую конвенцию ЮНВТО"¹¹. Кроме того, "набор данных, разработанный на основе модели данных ЮНВТО, ЭДИФАКТ ООН (Правила ООН для электронного обмена данными в управлении, торговле и на транспорте) и Формуляра - образца ООН, мог бы быть установлен в качестве базовых справочных норм/стандартов"¹². В одном из предложений рекомендуется, чтобы "в тех случаях, когда грузовые декларации и другие подтверждающие документы представляются в электронной форме и удостоверяются с помощью электронных подписей или электронных процедур, не требовалось представления других оригиналов этих документов"¹³. "Следует внедрить электронные системы, заменяющие бумажные процедуры во всей работе таможенных органов и в конечном счете во всех других учреждениях, связанных с процедурами импорта и экспорта"¹⁴.

25. В отношении автоматизации в одном предложении рекомендуется осуществить "автоматизацию таможенных процедур и процедур других учреждений, связанных с импортом и экспортом, при обеспечении возможности для представления в электронной форме таможенных и других деклараций и осуществления автоматизированной уплаты таможенных и других сборов и налогов". В другом предложении отмечается, что "при существовании автоматизированных процедур таможенные органы должны в тех случаях, когда в соответствии с неавтоматизированными процедурами требуется представление бумажной документации, как правило, принять копии, а не только оригиналы документов, за исключением четко оговоренных обстоятельств"¹⁵.

26. В предложениях затрагивается еще одна тема, связанная с ИКТ, а именно вопрос об электронной системе "единого окна". "Создание членами электронной системы "единого окна", означающей возможность лишь однократного представления одному органу всей документации и данных, касающихся процедур импорта/экспорта, имеет крайне важное значение для бесперебойного функционирования торговли"¹⁶. "Система "единого окна" вовсе не обязательно предполагает внедрение и применение сложных информационно-

¹¹ TN/TF/W/45.

¹² TN/TF/W/46.

¹³ TN/TF/W/92.

¹⁴ TN/TF/W/45.

¹⁵ TN/TF/W/36.

¹⁶ TN/TF/W/70.

коммуникационных технологий (ИКТ), хотя определение и принятие соответствующих ИКТ может способствовать дальнейшему упрощению процедур"¹⁷.

27. В связи с транзитными перевозками отмечается, что "как правило, транзитные грузы идентифицируются с помощью накладываемых пломб и печатей. Помимо такой традиционной функции пломб и печатей были разработаны электронные печати, обеспечивающие определение местонахождения грузовых автомобилей и слежение за ними"¹⁸.

III. Роль ИКТ в упрощении процедур торговли и перевозок

28. Среди торговых и транспортных кругов растет понимание того, что производительность и качество транспортных и логистических услуг зависит не только от скорости осуществления физических операций, но и от сроков осуществления административных процедур и обработки документации. Повышение эффективности, достигаемое благодаря контейнеризации и использованию нового и сложного оборудования и современных методов управления, может быть сведено на нет неэффективными, медленными и обременительными административными операциями и процедурами. Поэтому растет понимание необходимости улучшения как перевозок грузов, так и связанного с ними потока информации и процессов обработки документации с помощью ИКТ.

29. Упрощение торговли и перевозок включает упрощение, унификацию и стандартизацию процедур международной торговли и перевозок в целях создания эффективной торговой сети, а также автоматизацию этих процедур и связанных с ними операций. Безусловно, интеграция ИКТ в торговые и транспортные операции выступает необходимым условием для обеспечения надежного, своевременного и быстрого потока информации и товаров при снижении затрат. Вместе с тем остается серьезная проблема, которая обусловлена "виртуальным" характером ИКТ и которая сдерживает усилия по разработке альтернатив традиционным транспортным и торговым документам на основе ИКТ. Одна из таких трудностей связана с задачей по обеспечению того, чтобы электронные документы эффективно выполняли соответствующие функции бумажных документов в безопасной электронной среде и чтобы использование электронных документов или сообщений пользовалось таким же уровнем правового признания, как и

¹⁷ TN/TF/W/100.

¹⁸ TN/TF/W/39.

использование бумажных документов¹⁹. Например, одна из таких трудностей связана с нахождением эквивалента уникальной товарораспорядительной функции коносамента для электронной среды. В соответствии с существующим национальным и международным законодательством юридические права основываются на физическом обладании бумажным документом, и существующие правовые режимы не обеспечивают должным образом таких же юридических прав в отношении электронных эквивалентов.

30. В связи с отсутствием единообразных правовых рамок в данной области были разработаны различные договорные режимы (например, программа "Болеро", регистр "Сидокс" и защищенная система расчетов и управления торговыми операциями "Глобалтрейд"), основывающиеся на добровольном соблюдении участвующими сторонами установленных нормативных положений, в целях создания эквивалента товарораспорядительной функции коносамента в электронной среде. Вместе с тем пока не было разработано действенного электронного эквивалента оборотному коносаменту для широкого коммерческого использования²⁰. Поскольку в случае оборотных транспортных документов сложнее обеспечить успешный переход к электронной среде, в целом признается, что оборотные транспортные документы должны использоваться только в тех случаях, когда действительно существует потребность в оборотном товарораспорядительном документе, например в тех случаях, когда предполагается продажа товаров, находящихся в пути, или когда требуется обеспечить самостоятельную безопасность документа. Вместе с тем это не всегда требуется в современной коммерческой практике²¹.

31. В этой связи следует отметить, что были приняты различные международные конвенции в целях создания основы для согласования законов и нормативных положений на глобальном уровне²². Ряд государств-членов имплементировали Типовой закон

¹⁹ Более подробный анализ некоторых из основных трудностей в этом отношении см. доклад ЮНКТАД *Электронная торговля и международные транспортные услуги*, TD/B/COM.3/EM.12/2. См. также доклад ЮНКТАД *The Use of Transport Documents in International Trade*, UNCTAD/SDTE/TLB/2003/3, пункты 35-42 и информацию на вебсайте www.unctad.org/ttl/legal.

²⁰ Более подробную информацию см. в документах, указанных в сноске 16 выше.

²¹ См. результаты широкомасштабного обследования ЮНКТАД по этому вопросу *The Use of Transport Documents in International Trade*, UNCTAD/SDTE/TLB/2003/3, а также см. вебсайт www.unctad.org/ttl/legal.

²² Перечень международных конвенций, затрагивающих вопросы упрощения процедур торговли, см. на вебсайте <http://www.gfptt.org/Entities/ild.aspx>.

ЮНСИТРАЛ об электронной торговле²³, который был принят в 1996 году, а также другое законодательство²⁴ в целях устранения правовых барьеров, таких, как требования в отношении "письменной формы", "оригинала" или "подписей", и признают доказательственную силу электронных сообщений и допускают включение общих условий договора перевозки с помощью соответствующей ссылки. В 2001 году был принят Типовой закон ЮНСИТРАЛ об электронных подписях²⁵, а позднее, в 2005 году, Генеральная Ассамблея приняла Конвенцию Организации Объединенных Наций об использовании электронных сообщений в международных договорах²⁶ в целях создания более комплексной правовой базы для контрактных отношений в электронной среде²⁷. Со своей стороны ЕЭК ООН разработала набор электронных документов (UNeDocs)²⁸, которые используются на экспериментальной основе в Соединенном Королевстве и возможность внедрения которых в других странах рассматривается в настоящее время. Это позволит создавать торговые документы в формате PDF на основе файлов формата XML и наоборот и должно привести к замещению бумажного документооборота электронными сообщениями, включая электронные подписи и платежные операции.

32. Цифровые подписи, или системы инфраструктуры общедоступного ключа, также представляют собой попытку обеспечить безопасную среду для электронного обмена информацией. Комплексная система таможенного контроля включает возможность заблаговременного представления участниками торговли своих импортных и экспортных деклараций в таможенную администрацию. Взаимное признание цифровых сертификатов позволяет экономическим операторам подписать все электронные сообщения, направляемые тем таможенным администрациям, которые согласились признавать данный сертификат. Такое трансграничное признание цифровых сертификатов может способствовать повышению безопасности и вместе с тем способствовать существенному упрощению и облегчению операций для участников торговли.

²³ Текст *Типового закона ЮНСИТРАЛ об электронной торговле*, а также информацию о его имплементации странами см. на вебсайте at <http://www.uncitral.org>.

²⁴ См., например, *European Commission Directive on Electronic Signatures 1999/93/EC*, 13 December 1999.

²⁵ Текст *Типового закона ЮНСИТРАЛ об электронных подписях* см. на вебсайте <http://www.uncitral.org>.

²⁶ Более подробную информацию см. на вебсайте <http://www.uncitral.org>.

²⁷ Более подробную информацию см. на вебсайте <http://www.uncitral.org>.

²⁸ <http://www.unece.org/etrades/unedocs>.

33. Несмотря на трудности, препятствующие полному переходу к электронной среде, ИКТ получили широкое распространение в торговле и на транспорте. Ниже приводятся примеры использования основных инструментов ИКТ в этих областях, хотя данный перечень не является исчерпывающим.

ИКТ на транспорте

Обмен информацией и управление ею

34. ЭОД используется в транспортном секторе для управления потоком товаров и информации в рамках торговых операций с помощью структурированных данных. Получая помеченные элементы данных, компьютеры могут толковать информацию и благодаря этому автоматически инициировать надлежащие административные или другие действия. Это используется для передачи таких документов, как заказы, инструкции резервирования, коносаменты и манифесты, планы контейнерной загрузки и таможенные декларации. Это также используется для перевода средств и передачи информации, необходимой для слежения за грузами и контейнерами. Ряд компаний предлагают решения на основе ЭОД, которые могут использоваться при установке соответствующего программного обеспечения.

35. Организация Объединенных Наций разработала и поддерживает ЭДИФАКТ ООН, являющийся международным стандартом для ЭОД. Хотя ЭДИФАКТ признается в качестве международного стандарта в полном смысле этого слова, существует множество других национальных и отраслевых стандартов данных. В настоящее время разрабатываются новые стандарты, такие, как расширяемый язык разметки XML²⁹. Считается, что наряду с Интернетом стандарт XML способствовал резкому снижению первоначальных издержек и транзакционных затрат по сравнению с традиционными системами ЭОД. На основе стандарта XML и вебтехнологий появился широкий круг стандартов на более общем или секторальном уровне, призванных обеспечить автоматическое распознавание поддерживаемых хозяйственных операций, проведение переговоров и заключение и исполнение контрактов, создание онлайн-механизмов урегулирования споров, скрепление подписью и кодирование содержания документов при их передаче с помощью вебтехнологий и решение более общих вопросов, таких, как регулирование Интернета.

²⁹ <http://www.w3.org/XML/>. Информацию о наборе стандартов ООН ebXML см. также на вебсайтах <http://www.ebxml.org> и <http://www.unece.org/cefact>.

36. ЭОД лежит также в основе комплексных систем информации о грузе, которые были разработаны более трех десятилетий назад в портах и аэропортах для облегчения осуществления транзитных операций в рамках смешанных перевозок. Эти системы позволяют автоматизировать и упростить обмен информацией между рядом участников торговли и перевозок. Для портов были непосредственно разработаны комплексные портовые системы, представляющие собой компьютеризированные системы для портового хозяйства, связывающие всех участников транспортной цепочки и основывающиеся на широком использовании ИКТ. Они охватывают все компании, пользующиеся портом, и обеспечивают для всех сторон доступ к информации о товарах в порту при поддержании потоков информации в рамках порта. Например, пользователи могут автоматически резервировать место у причала и подтверждать время прихода/отхода, резервировать бункеровку, техническое обслуживание и ремонт и представлять различные сертификаты и визы, необходимые для конкретных товаров, судов, экипажей и пассажиров. К примерам таких комплексных портовых систем относятся ПОРТНЕТ в Сингапуре, ИНТИС в Роттердаме, АДЕМАР в Гавре, ПРОТИС в Марселе, ХИТ в Гонконге, ЭОД в Кобе, СЕГХА в Антверпене и ДАКОСИ в Гамбурге.

37. Наблюдаются различия в том, каким образом внедряются комплексные портовые системы. Например, в порту Роттердам данная система была внедрена портовой администрацией, которая затем поощряла пользователей и операторов порта к ее применению; с другой стороны, в портах Германии использовался более децентрализованный подход, обеспечивающий внедрение этих систем операторами терминалов или внешними компаниями.

38. В настоящее время разрабатываются инициативы для налаживания потока информации между комплексными портовыми системами, примером чего является инициатива "Евротранспортнет" в Европе с участием портов Антверпен, Гавр, Роттердам, Гамбург, Бремен/Бремерхафен и Филикстоу. Цель заключается в предоставлении пользователям портов единого интерфейса доступа к компьютерным системам всех шести портов. Еще одним примером является сеть ЕВРОМАР, связывающая комплексные портовые системы средиземноморских портов Марсель, Генуя и Валенсия.

Системы слежения за грузами и транспортными средствами

39. Системы слежения за грузами и транспортными средствами способствуют повышению подотчетности, улучшению оценки управления рисками и сведению к минимуму возможных потерь. Эти системы призваны обеспечить доставку грузов в пункт назначения в требуемом состоянии, что отвечает интересам как правительств, так и частных компаний, стремящихся повысить надежность и эффективность международных

сбытовых цепочек. Возможности слежения за грузами, контейнерами и транспортными средствами, включая суда, от места отправления до места назначения все в большей мере связаны с передачей информации с помощью таких инструментов связи, как глобальные системы местоопределения, устройства радиочастотной идентификации (РЧИ) или считывание штрих-кодов.

40. Все шире используются спутниковые системы местоопределения для наблюдения за состоянием или местонахождением оборудования на терминале. Такие системы уже установлены, в частности, на следующих терминалах: ГГЛА в Гамбурге, Дубайская портовая администрация, порт Котка (Финляндия), терминал Патрик в Австралии и БЛГ в Бремерхафене. Другим технологическим решением для слежения за транспортным оборудованием являются устройства РЧИ, включающие недорогие метки, позволяющие следить за грузами и транспортными средствами. Эти устройства устанавливаются на отдельных товарах и могут быть активными, т.е. постоянно передающими радиочастотный сигнал, либо пассивными, т.е. передающими сигнал только в ответ на запрос с внешнего источника. Для слежения за грузами считывающие устройства (которые могут быть переносными или стационарными) могут отслеживать и регистрировать номера с устройств РЧИ, установленных на каждом товаре или контейнере. Однако такие считывающие устройства связаны с дополнительными расходами, которые грузоотправитель должен будет взять на себя или переложить на потребителя/конечного пользователя.

41. Помимо функций наблюдения и слежения ИКТ используются для контроля за доступом. Примером такого применения является система "Карго кард", внедренная в порту Роттердам. Система считывает идентификационную карту водителя, при этом в качестве дополнительного контроля используется отпечаток руки водителя, и тем самым ускоряет процесс допуска грузовых автомобилей на терминал и обеспечивает проверку контейнеров. Еще одним примером являются системы автоматической съемки, которые установлены на въездах терминала и которым для проведения съемки требуется менее одной минуты. При проезде через ворота терминала грузовые автомобили активизируют датчики, которые автоматически приводят в действие цифровые аппараты, фотографирующие контейнер, номер шасси, номер лицензии грузового автомобиля и лицо водителя. Эти технологии, имеющие большое значение для инициатив по обеспечению безопасности сбытовых цепочек, ускоряют процедуры досмотра и контроля и в конечном счете способствуют быстрой доставке грузов и бесперебойному функционированию торговли.

Управление операциями на терминалах

42. ИКТ, используемые для управления терминалами, представляют особый интерес для портов. Системы управления терминалами охватывают широкую группу систем с различными функциями, например общую систему порта, обеспечивающую управление движением судов, загрузку и разгрузку судов, оптимальное использование оборудования и транспортных средств, планирование использования судов, контейнерных площадок и складов. Хотя некоторые компании приняли решение о разработке своего собственного программного обеспечения, специализированные компании, такие, как НАВИС и КОСМОС, предлагают уже готовые системы для управления терминалами. Эти системы позволяют, в частности, планировать оптимальное размещение и перемещение контейнеров на контейнерных площадках и схемы погрузки судов и железнодорожных составов.

ИКТ в таможенной сфере

43. Использование ИКТ может принести непосредственные выгоды при осуществлении ряда таможенных операций, включая оценку таможенных данных, проверку грузовых описей, обработку грузовых деклараций, направление электронных уведомлений о выпуске товаров во внутреннее обращение, учет поступлений и обеспечение применения таможенных предписаний. Процесс автоматизации, осуществляющийся в рамках таможенной реформы, способствует модернизации таможенных операций и расширению использования ИКТ другими государственными ведомствами и заинтересованными сторонами частного сектора, связанными с таможенными операциями. Автоматизация таможенных процедур способствует повышению транспарентности в начислении пошлин и налогов, снижению сроков таможенного оформления и повышению предсказуемости, - все это приводит к прямой и косвенной экономии как для правительств, так и для участников торговли. Процесс автоматизации предоставляет также возможность для проведения обзора таможенных процедур и приведения их в соответствие с международными стандартами, конвенциями и другими правовыми инструментами, например с пересмотренной Киотской конвенцией ЮНВТО³⁰.

44. Интересной и популярной сферой применения ИКТ в таможенном деле является инициатива по созданию электронной системы "единого окна", которая представляет

³⁰ Более подробную информацию см. в технической записке № 3 ЮНКТАД "The use of Customs Automation Systems", на вебсайте <http://r0.unctad.org/ttl/technical-notes.htm>; а также тему "Таможенные вопросы" на вебсайте Глобального партнерства по упрощению процедур <http://www.gfptt.org/entities/TopicProfile.aspx?name=customs>.

собой механизм, позволяющий сторонам, участвующим в международной торговле и перевозках, представлять стандартизованную информацию и документы в одном пункте ввоза для выполнения всех нормативных требований, касающихся импорта, экспорта и транзита. Таким образом, главная задача заключается в однократном представлении данных для рационализации существующего подхода и требований, в особенности с точки зрения повторного использования имеющихся данных там, где это возможно. Вместе с тем концепция "электронного единого окна" превращается в важную тенденцию в контексте данной инициативы с учетом возможностей ИКТ для эффективного удовлетворения требований подхода, предусматривающего выполнение всех функций в одном месте, и их синергизма с все более многочисленными стратегиями правительств в области онлайн-технологий. К примерам инициатив по созданию электронных систем "единого окна" относятся такие системы, как ДАКОСИ в Германии, ПОРТНЕТ в Финляндии, ГАЙНДЕ2000 в Сенегале, система "единого окна", управляемая АГЭКСПРОНТ в Гватемале, и "Трейднет" на Маврикии.

45. Использование ИКТ на пограничных пунктах пропуска может стать действенным инструментом в решении проблем, вызванных отсутствием выхода к морю у некоторых стран и связанными с этим препятствиями, такими, как ненадлежащая транспортная инфраструктура и недостаточная интеграция и унификация торговых и транспортных процедур между развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, с одной стороны, и странами транзита, с другой стороны. ИКТ могут играть важную роль в ускорении и упрощении этих процессов, что может помочь странам, не имеющим выхода к морю, интегрироваться в глобальные торговые сети. Совершенствование инфраструктуры связи и поощрение применения ИКТ в транзитных перевозках открывают таким образом возможности для снижения транспортных расходов и улучшения доступа развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, к транспортным услугам и мировой торговле. Обеспечение стыкуемости транспортных систем с помощью ИКТ создает предпосылки для укрепления конкурентоспособности в торговле. Такой благотворный циклический процесс можно проиллюстрировать на примере морских контейнерных перевозок, в случае которых страны, имеющие наиболее значительный доступ к услугам судоходных линий, входят также в число стран с наиболее высокими показателями использования Интернета в расчете на душу населения. Так, успешное развитие крупнейших контейнерных портов мира Гонконг (Китай) и Сингапур в качестве перевалочных и логистических центров, возможно, среди прочего, объясняется успешным внедрением комплексных информационных систем в этих портах на основе ИКТ.

Преимущества автоматизации таможенных процедур

46. Существует множество примеров автоматизации таможенных процедур на различных уровнях в целом ряде стран. В свете накопленного опыта можно отметить, что автоматизация таможенных процедур, как правило, позволяет получить большинство нижеперечисленных выгод или даже все из них:

- повышение показателей собираемости пошлин и налогов благодаря единообразному применению законодательных положений, автоматизированному расчету пошлин и налогов и встроенной системе безопасности;
- укрепление механизмов получения поступлений и административного контроля;
- получение более качественной и своевременной внешнеторговой статистики, поскольку сбор данных о торговле является дополнительной автоматической функцией системы;
- улучшение экономического управления благодаря повышению транспарентности и автоматизации процедур;
- более быстрое таможенное оформление для выпуска товаров во внутреннее обращение;
- упрощение процедур и документации на основе международных стандартов;
- сокращение физического досмотра товаров;
- отделение функций по уплате пошлин и налогов от таможенного оформления товаров (с помощью механизма отсроченных платежей, например осуществление выплат раз в неделю или раз в месяц);
- более быстрое представление электронных таможенных деклараций с помощью прямого ввода торговых данных или других онлайн-процедур;
- сокращение последующей таможенной проверки документов и сведений после выпуска товаров во внутреннее обращение;

- готовность для внедрения методов электронной торговли и электронного управления; и
- укрепление кадрового состава и управленческих методов в таможенной сфере и в частном секторе (например, с помощью учебных курсов по упрощенным процедурам и документам на основе международных норм, рекомендаций ООН и стандартов ЮНВТО).

47. В некоторых странах отмечается существенное снижение сроков таможенного оформления, например с 5 дней до 2 часов в Замбии и с 4 дней до 3 часов в Йемене. Таможенная администрация Чили смогла сократить время обработки импортных деклараций в среднем с 10,8 часа (когда она использовала систему бумажной документации) до 2,2 часа благодаря внедрению ЭДИФАКТ. Аналогичным образом, проведение таможенных проверок на основе методов управления рисками позволило снизить потребности в физическом досмотре до 5-12%, что означало прямую экономию затрат для частного сектора в размере более 1 млн. долл. США в месяц.

Затраты, связанные с автоматизацией таможенных процедур

48. Затраты, связанные с внедрением и функционированием автоматизированных таможенных систем, различаются между странами в зависимости от исходных условий работы таможенной администрации (включая существующие компьютерные системы и программы реформ) и уровня имеющихся местных профессиональных кадров для поддержки процесса модернизации. Затраты на внедрение соответствующих систем зависят прежде всего от:

- числа международных консультантов и экспертов, необходимых для создания базовой инфраструктуры аппаратных средств и адаптации ключевых элементов программного обеспечения;
- потребностей в подготовке сотрудников и руководящих работников таможенных служб с учетом возможного оттока кадров, привлекаемых более высокой заработной платой за пределами таможенного сектора, после того как они станут экспертами в области ИКТ;
- приобретения компьютерного оборудования и обеспечения доступа к телекоммуникационной инфраструктуре;

- переоборудования зданий центральных таможенных служб и каждого регионального отделения и пограничных пунктов пропуска, где внедряются компоненты автоматизированных систем.

49. Как показывает опыт, расходы на техническую помощь в процессе внедрения системы ЮНКТАД для автоматизации таможенных процедур АСОТД может составлять от полумиллиона до нескольких миллионов долларов, и этот процесс занимает примерно два года. Могут возникать задержки в связи с пересмотром законодательства, строительством новых помещений или приобретением аппаратных средств.

50. Обновление и замена компьютерного оборудования является неизбежной необходимостью. Поэтому таможенным администрациям следует уже на ранних этапах данного процесса обеспечить своевременное наличие требуемых средств. Некоторые страны создали сберегательные счета, на которые перечисляются связанные с компьютеризацией сборы с каждой операции, реально отражающие затраты на модернизацию и замену системы. Это является действенным способом, если только не удастся получить средства из других источников.

Внедрение автоматизированных таможенных систем

51. Автоматизированные таможенные системы могут успешно внедряться при соблюдении ряда следующих требований:

- разработка международных конвенций, стандартов и других правовых инструментов и их соответствующее применение на национальном уровне, включая национальный таможенный тариф на основе гармонизированной системы и декларацию на основе Формуляра - образца ООН и единого административного документа;
- использование международных стандартов для электронного обмена данными;
- проведение обзора таможенного законодательства и других соответствующих правовых инструментов и внесение в них поправок в целях обеспечения их совместимости с новыми процедурами, в частности касающимися электронного представления данных для таможенного оформления и использования единого административного документа;
- наличие политической воли и поддержка правительства и руководства таможенных служб в отношении процесса реформы и модернизации;

- транспарентный подход и сотрудничество со стороны руководителей проектов для мобилизации поддержки среди сотрудников и внешних пользователей, включая брокеров и агентов, и сотрудничество между государственным и частным секторами;
- в странах должны быть установлены системы ИКТ для обеспечения совместимости их электронных средств связи; и
- создание подразделения по ИКТ, укомплектованного соответствующими техническими специалистами, оправдало бы существование органа, отвечающего за эксплуатацию всех систем ИКТ в таможенной сфере и обеспечение их поддержки.

IV. Икт в таможенной сфере: автоматизированная система обработки таможенных данных (АСОТД)

52. Автоматизированная система управления таможенными данными, такая как система АСОТД, разработанная ЮНКТАД, может выполнять большинство операций, связанных с таможенной деятельностью, или даже все такие операции, начиная от упрощения и унификации процедур и формальностей и приведения в соответствие с ними торговых документов и заканчивая управлением рисками, транзитными операциями и ускоренным таможенным оформлением товаров в дополнение к сбору своевременных и достоверных данных для целей фискальной и торговой политики.

Цели и компоненты программы

53. Программа имеет следующие две цели:

- модернизация работы таможенных служб путем автоматизации большинства таможенных формальностей с помощью компьютерной техники в целях ускорения выпуска товаров во внутреннее обращение; и
- укрепление управления в таможенной сфере и таможенного контроля путем представления правительствам точной и своевременной статистики о таможенных операциях и внешней торговле для целей фискальной и торговой политики.

54. Система управления рисками АСОТД основывается на уже более чем 25-летнем опыте работы в области компьютеризации и внедрения таможенных операций во всем мире. Система АСОТД охватывает весь процесс обработки деклараций, включая внешнеторговые грузы и транзитные перевозки. Она использует современные инструменты, начиная от процедур обычного осмотра и распределения декларируемых товаров между различными "коридорами" (зеленый для пропуска товаров без досмотра, желтый - для проверки документов перед пропуском товаров, красный - для физического досмотра товаров перед их пропуском или голубой - для указания того, что товары будут выпущены во внутреннее обращение после того, как пройдут последующую таможенную проверку после таможенного оформления) и заканчивая использованием средств мультимедиа, сканирующего оборудования и беспроводных устройств, которые позволяют таможенным сотрудникам получить оперативный дистанционный доступ к справочным и контрольным базам данных. Таможенные проверки могут теперь проводиться в условиях, в которых ранее это было невозможно, например, для задержки груза в пути и проверки соответствия представленных бумажных документов тому, что было декларировано при отправке, или для проведения на местах проверок содержания контейнеров и статуса товаров (как прошедших таможенную очистку, транзитных грузов и т.д.). Данная система позволяет периодически оценивать процесс управления рисками для определения эффективности используемых критериев выбора и при необходимости внесения изменений в параметры механизма управления рисками, добавления новых таких параметров или отмены некоторых из них.

55. Модуль АСОТД для транзитных перевозок включает такие элементы, как защищенные от подделки электронные документы, электронные подписи и регистрацию всех операций. От перевозчиков не требуется повторного ввода данных в портах или пограничных пунктах пропуска. Система позволяет обрабатывать документы на транзитные грузы, такие, как книжки МДП, а также обеспечивает полную интеграцию процедур транзитных перевозок в процесс таможенного оформления с помощью документов транзитных перевозок, создаваемых на основе транспортных накладных и экспортных деклараций. В настоящее время осуществляется процесс полной компьютеризации процедуры МДП с помощью соответствующего интерфейса между национальными системами таможенного транзита.

56. Программа разрабатывается экспертами ЮНКТАД в области таможенных вопросов и ИТ в тесном сотрудничестве с должностными лицами национальных таможенных органов и правительственных учреждений. Внедрение системы АСОТД во многих случаях осуществляется в рамках более широких проектов в области укрепления потенциала и развития, например, проектов, финансируемых Всемирным банком или двусторонними донорами, такими, как Европейский союз. Подобные проекты могут

включать строительство или обновление таможенных помещений и телекоммуникационного оборудования в соответствии со спецификациями ЮНКТАД для эффективной установки и функционирования АСОТД. В некоторых случаях АСОТД внедряется полностью национальными органами и экспертами в соответствии с руководящими принципами ЮНКТАД, но без ее поддержки на этапе развертывания программы и компонента активной подготовки кадров, реализуемого, как правило, под наблюдением экспертов ЮНКТАД.

Версии АСОТД

57. АСОТД представляет собой модульную программу с программным обеспечением для управления таможенными операциями. ЮНКТАД разработала и внедрила первую версию АСОТД в трех странах Западной Африки в 1981-1984 годах в целях модернизации таможенных процедур и сбора данных внешнеторговой статистики при сравнительно низких затратах. В дальнейшем было подготовлено три модификации АСОТД при существенном улучшении ее параметров с учетом новшеств в области аппаратных средств, операционных систем, языка программирования и технологии программного обеспечения, с тем чтобы она могла решать задачи в условиях увеличивающегося объема и возрастающей сложности международной торговли. В настоящее время она представляет собой крупнейшую программу ЮНКТАД в области технической помощи и укрепления потенциала.

58. Последняя версия "АСОТД-уорлд", представленная впервые в 2004 году, совместима с основными системами управления базами данных и операционными системами. Использование стандарта XML делает возможным пересылку документов через Интернет между таможенными администрациями и участниками торговли на национальном уровне, а также между таможенными администрациями на международном уровне. Одна из особенностей этой версии представляет интерес в тех случаях, когда невозможно установить надежную телекоммуникационную связь, поскольку для нее не требуется постоянного соединения с национальным сервером.

59. Модульная структура АСОТД так же, как и большинства других имеющихся на рынке видов программного обеспечения для управления таможенными операциями, означает, что в любое время могут быть добавлены новые или усовершенствованные программы (модули) для удовлетворения потребностей соответствующей страны. Добавляемые модули могут охватывать таможенные функции, такие, как управление рисками, операции с транзитными грузами или новые стандарты в области безопасности в зависимости от национальных приоритетов. К другим техническим особенностям АСОТД относится возможность использования различных языков/алфавита, что

позволяет осуществлять перевод на различные языки; встроенные функции безопасности, такие, как идентификация пользователя и асимметричное кодирование; обновление справочных данных без программирования; и возможность использования различных видов связи, включая Интернет, Интранет или независимую телекоммуникационную инфраструктуру.

Географическое распространение

60. Страны Африканского континента составляют наиболее крупную группу пользователей АСОТД, в частности она установлена в 31 стране. В Латинской Америке и Карибском бассейне эта система действует в 23 странах, в Азиатско-Тихоокеанском регионе - в 17 странах, а в регионе Центральной и Восточной Европы, характеризующемся наиболее динамичным ростом, - в 11 странах. Ежегодно с помощью АСОТД обрабатывается от 3,8 млн. таможенных деклараций в Африке до примерно 5 млн. деклараций в Центральной и Восточной Европе. В последнее время система была установлена в Афганистане, Исламской Республике Иран, Иордании и Молдове. АСОТД установлена в региональных центрах поддержки в Куала-Лумпуре, Малайзия, для стран АСЕАН, на Фиджи для островных государств Тихого океана, в Уагадугу, Буркина-Фасо, для Западной Африки; в Лусаке, Замбия, для КОМЕСА; и в Каракасе, Венесуэла, для Латинской Америки и Карибского бассейна.

V. Перспективы дальнейшего внедрения ИКТ в портах и пограничных пунктах пропуска

61. В будущем ускорится процесс расширения использования ИКТ, которые будут и впредь оказывать значительное влияние на торговлю и транспорт. Развивающимся странам следует принять надлежащую политику, благоприятствующую эффективному внедрению ИКТ в сфере транспорта и таможенных операций в интересах поддержки торговли. Это включает стратегическую политику по поощрению внедрения ИКТ в свете быстрых изменений в данной области и учет таких соображений в процессе планирования и разработки инфраструктуры услуг, обеспечивающих поддержку торговли, в том числе в области транспорта и таможенных операций. Применение инструментов ИКТ в таможенной сфере выступает особенно важным компонентом в любой программе по упрощению процедур торговли. Как показывает опыт осуществления программы АСОТД, автоматизация таможенных операций способствует улучшению собираемости поступлений и укреплению административного контроля, ускорению процедуры выпуска товаров во внутреннее обращение после таможенного оформления и сокращению потребностей в физическом досмотре товаров. Автоматизация таможенных процедур должна составлять часть процесса, включающего упрощение и стандартизацию

документации и процедур, обзора нормативно-правового режима и широкие программы по укреплению потенциала.

62. Необходимым условием для принятия эффективных мер по внедрению ИКТ в торговле и на транспорте является полный пересмотр институциональных рамок и перестройка организационной структуры. Примером таких реформ является тщательный обзор действующих правовых и регулирующих рамок и существующих формальностей и процедур, что во многих случаях приводит к их упрощению и стандартизации. Может потребоваться внесение изменений в нормативно-правовой режим, в особенности в вопросах использования электронных документов. В этой связи согласованные торговые документы, основывающиеся на международно признанных стандартах и передовой практике, выступают главными инструментами для налаживания эффективного обмена информацией в международной торговле и, следовательно, для обеспечения эффективности и безопасности самих торговых операций. Существование стандартных согласованных бумажных документов также является условием для внедрения электронных торговых документов. Они основываются на Формуляре - образце Организации Объединенных Наций для внешнеторговых документов³¹ и Справочнике элементов внешнеторговых данных Организации Объединенных Наций, в которых, в частности, определяется структура торговых документов, представление данных, семантика торговых данных и применяемые международные коды для валют и видов транспорта.

63. Для внедрения инструментов ИКТ требуется создание важной информационной инфраструктуры и должным образом подготовленные людские ресурсы, что делает необходимым осуществление широких программ в области укрепления потенциала, опирающихся на устойчивые финансовые механизмы. Такие программы представляются особенно важными в свете необходимости регулярного обновления оборудования и программного обеспечения и учета последних достижений и технологий в сфере ИКТ.

64. В силу глобального характера ИКТ, торговли и транспорта важно обеспечить, чтобы применяемые информационные системы были открытыми и взаимосовместимыми. Поэтому новые внедряемые ИКТ должны быть совместимы с широко распространенными на международном уровне технологиями, и, что более важно, странам следует наладить сотрудничество для углубления интеграции и унификации подходов к соответствующим инструментам ИКТ.

65. В заключение следует отметить, что развивающимся странам следует использовать возможности, создаваемые благодаря использованию инструментов ИКТ, для

дальнейшего упрощения своих внешнеторговых операций и перевозок путем принятия ряда мер, включающих, в частности:

- компонент укрепления потенциала, охватывающий надлежащую подготовку кадров и институциональную реформу для расширения использования ИКТ;
- программу по развитию инфраструктуры ИТ, включая необходимое оборудование и финансовую поддержку для устойчивого расширения систем ИКТ;
- реформу в области регулирования, способствующую использованию электронных средств и документов и предусматривающую правовое признание и правовое обеспечение таких инструментов; и
- механизм сотрудничества, позволяющий странам использовать существующие возможности для синергизма и координировать свои усилия с соответствующими международными организациями, включая ЮНКТАД.
