



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

Distr.  
GENERAL

TD/B/COM.3/EM.27/3  
20 November 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

**ДОКЛАД СОВЕЩАНИЯ ЭКСПЕРТОВ ПО ТЕМЕ "ИНСТРУМЕНТЫ ИКТ  
ДЛЯ УПРОЩЕНИЯ ПРОЦЕДУР ТОРГОВЛИ В ПОГРАНИЧНЫХ  
ПУНКТАХ ПРОПУСКА И ПОРТАХ",**

проходившего во Дворце Наций в Женеве 16-18 октября 2006 года

**СОДЕРЖАНИЕ**

<b>Глава</b>		<b>Стр.</b>
I.	РЕЗЮМЕ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ .....	3
A.	ИКТ и глобальная торговля и перевозки .....	4
B.	Нормы и стандарты и их применение .....	6
C.	ИКТ в портах и в международных перевозках: примеры практического применения .....	9
D.	ИКТ в таможнях и пограничных пунктах пропуска: примеры практического применения .....	11
E.	Предстоящая работа: основные стратегии использования ИКТ в торговле и перевозках .....	14
II.	ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ВОПРОСЫ .....	17
A.	Созыв совещания экспертов .....	17
B.	Выборы должностных лиц .....	17
C.	Утверждение повестки дня и организация работы .....	17
D.	Документация .....	18
E.	Утверждение доклада о работе совещания .....	18
<b>Приложение</b>		
	УЧАСТНИКИ СОВЕЩАНИЯ .....	19

## Глава I

### РЕЗЮМЕ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ

1. Совещание экспертов по теме "Инструменты ИКТ для упрощения процедур торговли в пограничных пунктах пропуска и портах" было созвано 16-18 октября 2006 года во исполнение решения, принятого Комиссией по предпринимательству, упрощению деловой практики и развитию на ее десятой сессии. Экспертам был представлен подготовленный секретариатом справочный документ "Инструменты ИКТ для упрощения процедур торговли в пограничных пунктах пропуска и портах" (TD/B/COM.3/EM.27/2).

2. Цель совещания заключалась в том, чтобы дать представителям правительств, торговой и транспортной отраслей, межправительственных и неправительственных организаций возможность изучить новые вопросы, встающие в связи с упрощением процедур торговли и перевозок и информационно-коммуникационными технологиями (ИКТ). По существу на совещании обсуждались следующие вопросы:

- a) ИКТ и глобальная торговля и перевозки;
- b) Нормы и стандарты и их применение;
- c) ИКТ в портах и в международных перевозках: примеры практического применения;
- d) ИКТ в таможенных и пограничных пунктах пропуска: примеры практического применения;
- e) Предстоящая работа: основные стратегии использования ИКТ в торговле и перевозках.

3. На совещание прибыли эксперты из министерств торговли, транспорта, телекоммуникаций, финансов, других министерств и ведомств, в том числе из таможенных органов, а также из частных, деловых и специализированных организаций, занимающихся проблемами торговли, перевозок и ИКТ.

4. Секретариат представил тему для обсуждения, осветив важнейшие тенденции, отражающиеся на использовании ИКТ для упрощения процедур торговли и перевозок. К числу этих тенденций относятся глобализация производства и торговли, развитие логистики, производственно-сбытовой кооперации и смешанных перевозок и перевозок

"от двери до двери", расширение промышленных порталов и электронной торговли. Эти тенденции, сопровождающиеся ростом использования ИКТ торговыми и транспортными предприятиями, оказывают сильное влияние на таможенные и другие операции, выполняемые в пограничных пунктах пропуска и портах. В результате ИКТ играют все более важную роль в разработке и реализации программ по модернизации работы таможенных служб и других мер по упрощению процедур торговли и перевозок.

5. Упрощение процедур торговли, цель которого заключается в унификации и упрощении международной торговой документации и процедур, в значительной степени представляет собой деятельность по совершенствованию информационных систем. Торговые процедуры связаны с поиском, хранением, обработкой и передачей информации. Осуществимость программ упрощения процедур торговли и их шансы на успех зависят от таких факторов, как качество государственного управления, наличие людских, финансовых и институциональных ресурсов, услуг международных перевозок и логистики, а также от готовности к эффективному использованию ИКТ. Когда одновременно с информационными технологиями существует адекватная оперативная и нормативно-правовая основа, упрощение процедур торговли обычно сопровождается успехом.

#### **А. ИКТ и глобальная торговля и перевозки**

6. Сегодня до 80% операций контейнерных терминалов выполняются частными операторами, использующими новейшие ИКТ. Государственному сектору необходимо адаптироваться к новой коммерческой практике и внедрять соответствующие технологии для таможенных и других процедур, касающихся как импорта, так и экспорта. В то же время, ИКТ дадут желаемый результат лишь в том случае, если существующая административная и коммерческая практика будет реформирована до компьютеризации процедур, о чем свидетельствуют примеры успешного внедрения программ автоматизации таможенных операций.

7. Участникам торговых операций требуются надежные торговые и транспортные услуги. Расширение присутствия на рынке провайдеров логистических услуг из числа третьих сторон (ЗСПЛ) открыло новые возможности для снижения издержек и экономии времени. В то же время, это сопряжено также с новыми сложностями и требованиями к ИКТ. Новые серьезные требования к организации перевозок и упрощению процедур торговли возникают и в связи с ужесточением мер безопасности.

8. В сфере морских перевозок ИКТ впервые стали применяться для создания индивидуальных каналов связи между грузоотправителями и судоходными компаниями.

Многие из этих каналов требуют дорогостоящего прямого физического подключения, доступного лишь крупнейшим грузоотправителям и перевозчикам. Впоследствии операторы морских перевозок перешли на индивидуальные системы на базе Интернета. В последнее время морские судоходные компании стали создавать совместные электронные коммерческие платформы, такие, как "INTERNATIONAL TRAdE" (INTTRA). Опыт работы с порталами перевозчиков говорит о том, что такие системы помогают улучшить связь между перевозчиками, грузоотправителями, таможенными органами и комплексными информационными системами портов (КИСП).

9. Совершенствование транспортных операций требует учета многочисленных аспектов, касающихся, в частности, их надежности, безопасности и экологической чистоты. Отмечалось, что для перехода на электронную документацию потребуются внести изменения в национальное и международное законодательство. Внимание обращалось и на функции оборотных коносаментов, которые в числе прочего выполняют функцию товарораспорядительного документа. Эта конкретная функция по-прежнему зависит от существования бумажного документа. Указывалось также на то, что оборотный коносамент часто продолжает использоваться и в тех ситуациях, когда вполне достаточно и непереводаемого транспортного документа, например, морской накладной.

10. Что касается первоначальных инвестиций в ИКТ, приводились многочисленные примеры того, как внедрение новых технологий обеспечивало значительную экономию, позволявшую быстро окупить первоначальные затраты.

11. Опыт реализации отраслевых инициатив свидетельствует о том, что по заинтересованности в использовании Интернета и имеющимся для этого возможностям некоторые развивающиеся страны мало чем отличаются от развитых. Поскольку у развитых стран могут существовать исторически накопленные крупные невозвратные издержки, связанные с прошлыми инвестициями, развивающиеся страны иногда находятся в более выгодном положении для инвестирования в новейшие информационно-коммуникационные технологии. Действительно, ряд примеров говорят о том, что развивающиеся страны "прокладывают путь" в разработке и применении новейших ИКТ.

12. Накопленный опыт говорит о том, что некоторые развивающиеся страны в определенном смысле добились больших, чем развитые страны успехов в налаживании партнерских связей между государственным и частным секторами (ПГЧС). Существуют также примеры установления связей между транспортными сетями перевозчиков и производителями сырьевых товаров из развивающихся стран.

13. Высказывалось мнение о том, что глобальное использование ИКТ предполагает два компромисса. Первым является компромисс между индивидуальными и коллективными

стандартами сообщений. Вторым является компромисс между открытостью, с одной стороны, и операционной совместимостью систем - с другой. Отмечалось, что глобальная операционная совместимость представляет собой одну из важнейших предпосылок дальнейшего расширения внедрения и использования ИКТ. При этом необходима увязка инфраструктуры, законодательства и институциональной основы.

## **В. Нормы и стандарты и их применение**

14. Соответствующие нормы и стандарты разрабатываются различными международными организациями, в том числе Всемирной торговой организацией (ВТО), Всемирной таможенной организацией (ЮНВТО), Международной организацией по стандартизации (ИСО) и Европейской экономической комиссией Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН), в частности через СЕФАКТ ООН. Сообщалось, что в рамках отраслевых инициатив предполагается не разрабатывать собственные новые стандарты, а использовать уже существующие, например, стандарты XML и ЭДИФАКТ.

15. В последние годы повышенное внимание уделяется вопросам безопасности. Поскольку деятельностью в этой области занимаются сразу несколько организаций, ее координация представляется особенно важной.

16. В рамках ВТО упрощению процедур торговли в основном посвящены три статьи ГАТТ 1994 года, а именно статья V (Свобода транзита), статья VII (Сборы и формальности) и статья X (Прозрачность). К упрощению процедур торговли имеют отношение и другие соглашения ВТО, например, Соглашение по таможенной оценке и Соглашения по предотгрузочной инспекции, процедурам лицензирования импорта, правилам происхождения, техническим барьерам в торговле и санитарным и фитосанитарным мерам. Эксперты были проинформированы о том, что прерванные официальные переговоры пока не возобновлены. Рассматривался вопрос о том, как наилучшим образом использовать этот перерыв, в первую очередь для технической, неофициальной работы. Прилагаются усилия к тому, чтобы активизировать процесс оценки потребностей и анализа затрат, и ряд международных организаций уже объявили о запланированной в этой связи деятельности.

17. До перерыва на проходивших в рамках ВТО переговорах об упрощении процедур торговли был сделан ряд предложений, конкретно касающихся использования ИКТ, в том числе публикаций в Интернете, создания справочных центров, компьютеризации систем в целях устранения элемента непредсказуемости, автоматизации, создания "единого окна", управления рисками, сертификации торговых точек, таможенной очистки грузов до прибытия и проведения ревизии после прохождения таможенной очистки.

18. Во Всемирной таможенной организации основными инструментами упрощения процедур торговли являются: Рамочное соглашение о стандартах для обеспечения безопасности и упрощения глобальной торговли, Гармонизированная система, пересмотренная Киотская конвенция, Руководящие принципы комплексного управления производственно-сбытовой цепочкой (Руководящие принципы КУПСЦ), Модель данных ЮНВТО, Единый справочный номер грузовой партии (ЕСНГП) и исследования, касающиеся продолжительности очистки грузов.
19. В основу Модели таможенных данных ЮНВТО легли предпринимавшиеся в странах "семерки" попытки стандартизировать и унифицировать требования к таможенным данным, а также снизить их. В нее вошли и другие стандартообразующие документы ВТО, и в первую очередь пересмотренная Киотская конвенция (ПКК), Руководящие принципы КУПСЦ и ЕСНГП. В Модели таможенных данных ЮНВТО используются существующие международные стандартные коды, в первую очередь коды СЕФАКТ ООН, в том числе код моделирования деловых операций и информации, опирающийся на унифицированную методологию моделирования (УММ) и унифицированный язык моделирования (УЯМ).
20. Технический комитет ИСО/ТК 154 Международной организации по стандартизации занимается процессами, элементами данных и документацией, используемыми в торговле, промышленности и управлении. Он выпустил стандарты ЭДИФАКТ (ИСО 9735) и eXML (ИСО 15000). Кроме того, в области транспорта ИСО в последнее время занимается такими вопросами, как 45-футовые контейнеры, надежность дверей контейнеров, механическое и электронное пломбирование контейнеров, применение устройств радиочастотной идентификации (УРЧИ) в производственно-сбытовых цепочках, обеспечение безопасности функционирования производственно-сбытовых цепочек и текущий перечень стандартов систем управления (ССУ).
21. Эксперты отмечали, что торговая документация играет крайне важную роль в международных производственно-сбытовых цепочках. Например, сравнительный анализ экспортных расходов и сроков поставки показал, что в развивающихся странах на это уходит 27 дней, а в развитых – всего шесть. Такая разница во многом вызвана продолжительностью подготовки документации и выполнения коммерческих процедур.
22. Интегрированная рамочная основа стандартов безбумажной торговли СЕФАКТ ООН имеет следующие уровни: i) общий уровень, включающий стандарты документарных и электронных коммерческих операций; ii) стандарты обмена данными; iii) процедуры осуществления; и iv) меры национальной или региональной политики.

В основе UNeDOCS лежит комплексная модель данных, описывающая процесс обмена информацией между участниками международных производственно-сбытовых цепочек. Как продемонстрировал опыт функционирования "единого окна" АСЕАН, такие модели данных могут использоваться для унификации требований к данным на национальном и региональном уровнях. В настоящее время СЕФАКТ ООН готовит рекомендацию по трансграничной гармонизации данных.

23. Была затронута рекомендация 33 СЕФАКТ ООН, где правительствам и торговым предприятиям предлагается создать механизм "единого окна", благодаря которому торговая информация и/или документы вводились бы в систему только один раз в одном пропускном пункте. Рекомендация также советует использовать механизм "единого окна" для обслуживания партнерских связей государственного и частного секторов, а также для координации контроля, осуществляемого участвующими в них учреждениями.

24. Цель Конвенции МДП заключается в содействии торговле благодаря повышению эффективности таможенных процедур в секторе транзитных перевозок и защите доходов при помощи международной системы гарантий. Торговым и транспортным предприятиям Конвенция МДП помогает снизить транспортные расходы и упростить и унифицировать таможенные формальности.

25. Система МДП включает в себя пять основных элементов: i) безопасность транспортных средств или контейнеров; ii) международная гарантия; iii) контролируемый доступ; iv) взаимное признание мер таможенного контроля; и v) книжки МДП. Международный банк данных МДП (МБДМДП) содержит информацию обо всех операторах перевозок, получивших право использовать процедуру МДП. Ввод данных производится таможенными органами в сотрудничестве с ассоциациями перевозчиков. В рамках проекта "МБДМДБонлайн+" планируется предоставить таможенным органам право самостоятельно вносить данные в МБДМДП.

26. Эксперты отмечали, что для многих африканских стран транзитные перевозки имеют особое значение. Для применения режима МДП или аналогичной транзитной системы необходимо, чтобы к конвенции присоединились несколько стран из одного региона. К числу других требований Конвенции МДП относятся создание национальных ассоциаций, выдающих книжки МДП или предоставляющих соответствующую гарантию, прочное финансовое положение и соблюдение определенных минимальных стандартных требований к конструкции и пломбированию грузовых отделений транспортных средств.

**С. ИКТ в портах и в международных перевозках:  
примеры практического применения**

27. Во многих портах основным узким местом являются сухопутные подъездные пути и стыковка различных видов транспорта, из-за чего грузовики подолгу простаивают на подъезде к портам. Эту проблему предлагается решать путем создания дополнительной инфраструктуры, например приемных пунктов перед въездом в порты или сухих портов на их окраине, а также за счет внедрения ИКТ с целью улучшения планирования и ускорения операций. Примерами ИКТ, используемых для наблюдения за грузами и транспортными средствами до и после въезда на территорию порта, являются автоматизированные системы локализации транспортных средств (АСЛТС), устройства радиочастотной идентификации (УРЧИ) и системы оптического распознавания знаков (СОРЗ).

28. Комплексная информационная система порта (КИСП) представляет собой ИТ-платформу, объединяющую участников транспортной цепочки и позволяющую им эффективно использовать международную торговую информацию. Создание современной КИСП включает в себя следующие четыре этапа: i) автоматизацию внутренних процессов; ii) увязывание между собой важнейших коммерческих процессов, происходящих в портах; iii) налаживание связей между всеми участниками портовых операций; и iv) налаживание связей между портовым хозяйством и внешним миром.

29. Важной характеристикой всех КИСП является то, что они позволяют избежать повторного ввода данных. Такая система должна допускать возможность использования разных технологий, поскольку не все операторы имеют доступ к самым передовым КИСП. КИСП способствуют также повышению уровня защищенности и безопасности, позволяя использовать более современные и передовые методы управления информацией, что особенно важно при работе с опасными грузами. Портовая информация может объединяться с национальными базами данных, содержащими таможенную информацию и сведения об опасных грузах. Было указано на целесообразность увязывания комплексных информационных систем портов с национальными, региональными (транзитными) и международными коммуникационными системами.

30. Было рассказано об опыте работы "электронной информационной магистрали", в которой участвуют национальное правительство, государственные учреждения и грузоотправители. Эта система, в основе которой лежит Интернет, позволяет важнейшим субъектам, в числе которых фигурируют и таможенные органы, поддерживать связь благодаря электронному обмену данными (ЭОД). Кроме того, она сокращает продолжительность ожидания и помогает в выполнении требований Международного

кодекса по охране судов и портовых средств (Кодекс ОСПС). Ожидается, что эта система найдет применение во многих морских портах и аэропортах, а также в пограничных пунктах пропуска.

31. Один из частных операторов контейнерного терминала обратил внимание на рост обслуживаемого грузопотока, ложащегося тяжелой нагрузкой на существующую инфраструктуру. Физическое расширение порта может оказаться весьма дорогостоящим. Этому может препятствовать и местоположение порта, расположенного в центре города. Поэтому, решение накопившихся проблем видится в изменении процессов и операций, с тем чтобы благодаря внедрению ИКТ повысить производительность уже существующей инфраструктуры.

32. Представитель одного из портов рассказал о том, как ИКТ были задействованы для управления внутренними процессами и системой слежения за местоположением судов. Изучается целесообразность осуществления крупномасштабного проекта, от которого ожидают роста производительности, снижения издержек и повышения качества услуг. До сих пор этому препятствовали нехватка финансовых ресурсов и необходимость реформирования соответствующего законодательства.

33. Один из поставщиков технологий представил различные системы на базе ИКТ, позволяющие, например, следить за движением грузов, проводить идентификацию и получать информацию о ходе операций, которые сегодня доступны судоходным компаниям, портам и грузоотправителям. Используемые в этих системах технологии созданы с учетом как уже действующих, так и еще только разрабатываемых стандартов, в том числе стандартов ИСО. Например, представленные технологии слежения за движением контейнеров реагируют на изменение температуры, местоположения, освещенности и влажности, причем связь осуществляется при помощи УРЧИ. Был приведен пример того, как слежение за движением контейнеров повышает прозрачность работы производственно-сбытовой цепочки, облегчает наблюдение за ходом операций и ускоряет их.

34. Что касается расходов на электронные печати и технологии УРЧИ, отмечалось, что, хотя порты могут и не участвовать в финансировании установки специализированных УРЧИ, они должны предоставить определенную инфраструктуру, например электроэнергию и каналы беспроводной связи.

**D. ИКТ в таможенных и пограничных пунктах пропуска:  
примеры практического применения**

35. Автоматизация работы таможни является не самоцелью, а важнейшим компонентом таможенной реформы, цель которой заключается в модернизации таможенных служб и в приведении нормативно-правовой основы и процедур в соответствие с международными стандартами и передовой практикой. Автоматизация упрощает очистку законных грузов, повышает эффективность таможенного контроля и гарантирует собираемость налогов. Кроме того, она отвечает чаяниям торговых и транспортных предприятий, выступающих за большую прозрачность, предсказуемость и надежность, а также за упрощение пограничных и административных процедур. Автоматизированные таможенные системы могут стать и практическим инструментом осуществления документов ЮНВТО.

36. Одной из предпосылок успеха реформ является мощная поддержка со стороны правительства и основных заинтересованных сторон. Для автоматизации работы таможни необходимы помещения и оборудование, например, современные офисы, аппаратура, программное обеспечение, системы внутренней связи и соединения с внешними сетями, а возможно и создание беспроводных сетей и каналов связи. Кроме того, внедрение ИКТ должно дополняться интенсивной подготовкой кадров.

37. Автоматизация таможенных операций позволяет снизить масштабы мошенничества, открывает дистанционный доступ к информации, повышает качество собираемой статистики и дает возможность единообразно применять таможенное законодательство. Она сводит к минимуму прямые контакты между работниками таможни и участниками торговых операций, и тем самым снижает масштабы коррупции. Кроме того, автоматизация позволяет улучшить отчетность и контроль над передачей информации и автоматически проверять таможенные декларации и правильность банковских данных. Электронные декларации и автоматизация таможенных функций экономят время и помогают сосредоточить особо пристальное внимание на проверке подозрительных партий грузов. Возможность подачи таможенных деклараций в режиме онлайн в одних случаях помогает снизить соответствующие расходы, а в других - отказаться от услуг таможенных агентов.

38. ИКТ помогают ощутимо снизить число и возможные негативные последствия физических проверок. В частности, ИКТ позволяют таможенным органам проводить очистку грузов до их прибытия, анализировать возможные риски и разделять функции пропуска грузов через границу и их таможенной очистки. Благодаря ИКТ можно улучшить планирование времени и места проведения физических досмотров и тем самым значительно сократить время простоя грузовиков и контейнеров. Наконец, применение

ИКТ позволяет точнее подсчитывать продолжительность и количество проведенных физических осмотров. В этих подсчетах должны учитываться все торговые и транспортные операции, а не только время на таможенную очистку.

39. Автоматизация работы таможни обычно включает три этапа: i) создание для этой цели руководящей группы и подготовку ее членов; ii) установку экспериментального прототипа в отдельных таможенных пунктах; и iii) полномасштабное развертывание системы. Впоследствии возможно совершенствование программного обеспечения, автоматизация работы всех пропускных пограничных пунктов и разработка специальных модулей для выполнения особых задач. Была представлена одна национальная система, объединяющая таможню, портовых операторов, судоходные линии, экспедиторские компании, транзитные грузовые склады, правительство страны, банки и страховые компании; система имеет также специальные модули для транзитных и мелких транспортных компаний.

40. В порядке иллюстрации был приведен пример одной страны, демонстрирующий, как автоматизация таможни позволяет увязать работу органов регулирования внешней торговли, в том числе правительственных министерств, Центрального налогового управления, органов, осуществляющих таможенную очистку и сбор налогов, а также банков. Эта система снизила издержки коммерческой деятельности, позволив работать "с колес" и уменьшить расходы на таможенную очистку и портовые сборы. Физический осмотр грузов сократился со 100% до 2% по экспорту и 4% по импорту.

41. На примере ряда стран было показано, как различные информационные системы становятся все более взаимосвязанными. Речь шла о таможенных, налоговых, транспортных, портовых и складских системах, а также о системах в других странах.

42. Было рассказано об опыте одной из стран, где хорошо отлаженная автоматизированная система помогла справиться с особыми трудностями, вызванными войной. Она позволила успешно решать такие задачи, как обслуживание экспортных и импортных операций в рамках "единого окна", содействие оказанию гуманитарной помощи и таможенная очистка срочных грузов. Кроме того, таможенные органы снабжали правительство стратегической информацией.

43. Другой национальный опыт связан с проектом модернизации и автоматизации таможни, призванным помочь восстановить страну после нескольких лет войны. К числу долгосрочных задач проекта относятся создание справедливых, прозрачных, предсказуемых и конкурентных условий для инвестиционной и коммерческой деятельности, а также защита общества от незаконной торговли. В процессе его

осуществления пришлось столкнуться с такими серьезнейшими проблемами, как отсутствие инфраструктуры и электричества, а также недостаточное стремление к сотрудничеству со стороны других государственных ведомств.

44. Была представлена региональная инициатива, направленная на упрощение торговых и транспортных процедур. Конкретные меры для достижения этой цели включали замеры времени, проходящего до момента пропуска грузов, управление рисками, межучрежденческое сотрудничество, комплексное управление работой пограничных пунктов пропуска и создание "единых электронных окон". Важной составляющей этого проекта стало создание механизмов сотрудничества как в рамках отдельных стран, так и между ними. В результате в одной из стран региона физические досмотры на границе на пилотном этапе снизились со ста примерно до девяти процентов.

45. В одном из национальных примеров цели создания "единого экспортного окна" заключались в том, чтобы составить единый регистр экспортеров, перейти на электронные и упрощенные процедуры, ввести электронный сертификат происхождения и создать единую базу данных о товарах и предприятиях. Если говорить об экспорте мяса, "единое окно" позволило сократить количество этапов (с 28 до 9), бумажных документов (с 8 до 3) и продолжительность таможенной очистки (с более чем двух недель до четырех часов). Основными бенефициарами "единого электронного экспортного окна" стали малые и средние предприятия, для которых экономия времени и средств важнее, чем для крупных компаний. Самоокупаемость системы обеспечивается за счет взимания с пользователей умеренной платы. Благодаря "единому окну" пользователи до сих пор продолжают экономить на расходах. Успешный опыт функционирования "единого окна" в сфере внешней торговли стимулирует создание подобных "окон" и в других областях.

46. Потребность в функциональных транзитных системах была продемонстрирована на примере одной не имеющей выхода к морю страны. Эффективная транзитная система важна не только для торговли самой не имеющей выхода к морю страны, но и для торговли и транзитных перевозок соседних стран через ее территорию. Представитель другой не имеющей выхода к морю страны, также служащей для своих соседей страной транзита, рассказал о том, как совершенствование транзитной системы позволило правительству улучшить контроль над транзитными грузопотоками и сбор налогов и статистических данных.

47. Автоматизированная система обработки таможенных данных (АСОТД) представляет собой разработанную ЮНКТАД компьютеризованную систему управления таможенными операциями, связанными главным образом с внешней торговлей. Пользователи АСОТД сильно различаются по уровню технической оснащенности и характеру и масштабам

внешнеторговой деятельности. Разные модули АСОТД удовлетворяют различные потребности, такие как сбор статистических данных, расчеты, проведение ревизий после прохождения таможенной очистки и анализ риска. Можно назвать следующие основные результаты использования АСОТД:

- установка автоматизированной таможенной системы;
- упрощение таможенных процедур;
- поддержание или рост собираемости налогов;
- ужесточение контроля;
- совершенствование торговой статистики;
- самостоятельная эксплуатация системы в отдельных странах.

#### **Е. Предстоящая работа: основные стратегии использования ИКТ в торговле и перевозках**

48. Одна из важнейших задач при внедрении ИКТ в сфере торговли и перевозок заключается в том, чтобы, стимулируя торговлю, не поставить под угрозу доходы и безопасность страны. В этом отношении успешное упрощение процедур торговли поможет решить обе задачи, т.е. расширить торговлю и в то же время повысить собираемость налогов и эффективность контроля.

49. С учетом функциональных связей между мерами по упрощению процедур торговли важнейшее значение имеет их правильная последовательность. Например, предпосылками автоматизации работы таможни является переход на Гармонизированную систему и приведение всей документации в соответствие с ее требованиями. После того как таможенные операции автоматизированы, можно приступать к таким специфическим мерам, как анализ риска, проведение таможенной очистки грузов до их прибытия или создание "единых окон". Необходимо решить и такой отдельный вопрос, как юридическое признание электронных документов. Как правило, следует вначале провести аналитическую работу и определиться с коммерческими процессами и лишь затем приступать к автоматизации и законодательному оформлению. Любая национальная стратегия упрощения процедур торговли должна предусматривать гармонизацию национальной нормативно-правовой базы и ее приведение в соответствие с международными нормами и стандартами.

50. Создание альянсов помогает найти общие интересы при проведении реформ. Первым шагом на этом пути должно стать укрепление доверия и веры в успех, анализ пожеланий всех участников и поиск взаимоприемлемых решений. Интересы представителей частного сектора не всегда совпадают. К их числу относятся как потребители, так и поставщики торговых и транспортных услуг, чьи краткосрочные и долгосрочные цели могут различаться.

51. Несмотря на наблюдающийся в последнее время общий прогресс в упрощении процедур торговли, рост товарооборота сопровождается ежегодным повышением расходов на неэффективные административные процедуры и канцелярскую работу. Безбумажная торговля не должна сводиться лишь к отправке документов в электронной форме, если это требует повторного ввода данных. Международные отраслевые инициативы нацелены на создание таких глобальных технологических платформ, которые служили бы инфраструктурой для финансовых и информационных потоков, связанных с физическим движением товаров.

52. По аналогии с тем, как различные имеющие отношение к внешней торговле государственные органы, такие, как таможенная служба, органы здравоохранения, санитарные и фитосанитарные органы, должны сотрудничать на национальном уровне, занимающиеся этой проблематикой международные организации должны стремиться к продолжению и расширению сотрудничества и координации своей деятельности. Залогом дальнейших успехов во внедрении и использовании ИКТ является обеспечение глобальной операционной совместимости. При этом необходима увязка инфраструктуры, законодательства и институциональной основы.

53. Участие частного сектора в оказании вспомогательных транспортных услуг может способствовать внедрению ИКТ в государственном секторе и проведению реформ. По аналогии с этим внедрение ИКТ в государственном секторе, например в связи с созданием "единого электронного экспортного окна", может стимулировать частные инвестиции в ИКТ, в том числе со стороны МСП, стремящихся использовать возможности такого "единого электронного окна". Ожидается, что именно МСП станут главными бенефициарами мер по упрощению процедур торговли. Возможность снизить издержки является одним из стимулов к использованию электронных документов вместо бумажных.

54. Необходимо решить и такую важную задачу, как обеспечение юридического признания электронных заменителей бумажных документов. Для унификации требований к элементам данных требуется координация работы различных международных организаций, занимающихся в том числе вопросами безопасности.

55. Потребуется сопоставить и проанализировать различный опыт и предложить "оптимальную практику", в том числе в отношении деклараций, таможенной очистки, анализа риска, стоимостной оценки, транзитных режимов, стандартов обслуживания и партнерских связей государственного и частного секторов. Опыт говорит о том, что наличие сильного "лидера" может способствовать запуску и успешному проведению реформ.

56. Не все развивающиеся страны смогут пользоваться одинаковыми услугами на базе ИКТ, если это требует наличия у них одинаковых технологий. В идеале, для того чтобы услуги одинакового качества были доступны разным странам, в том числе развивающимся и наименее развитым, их следует оснащать различными, адаптированными к их особым потребностям технологиями. При внедрении ИКТ правительствам следует придерживаться комплексных подходов, не ограничиваясь лишь упрощением торговых и транспортных процедур.

57. Помимо важного позитивного вклада в программу АСОТД ЮНКТАД может способствовать успеху национальных усилий, например помогая в создании комитетов по упрощению процедур торговли и в проведении анализа предложений по упрощению процедур торговли, сделанных в рамках ВТО.

58. Эксперты высказали пожелание, чтобы ЮНКТАД постоянно информировала их о тенденциях и результатах анализа в области внедрения и использования ИКТ в целях упрощения торговых и транспортных процедур. При этом следует указывать, в частности, плюсы и минусы различных мер, в том числе тех, которые предлагаются в ВТО. Кроме того, прозвучали предложения продолжать и укреплять сотрудничество между ЮНКТАД и другими международными организациями.

59. С представленными на совещании экспертов сообщениями в том формате и на том языке, на котором они были получены ЮНКТАД, можно ознакомиться онлайн по следующему адресу: <http://r0.unctad.org/ttl/ttl-ppt-2006-10-16to18.htm>.

## Глава II

### ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ВОПРОСЫ

#### А. Созыв совещания экспертов

60. Совещание экспертов по теме "Инструменты ИКТ для упрощения процедур торговли в пограничных пунктах пропуска и портах" было открыто 16 октября 2006 года г-ном Хабибом Уаном, директором Отдела по Африке, наименее развитым странам и специальным программам.

#### В. Выборы должностных лиц (Пункт 1 повестки дня)

61. На своем 1-м заседании совещание экспертов избрало в состав президиума следующих должностных лиц:

Председатель: Его Превосходительство г-н Манзур Ахмад (Пакистан)

Заместитель Председателя-докладчик: г-н Эммануэль Фарко (Франция)

#### С. Утверждение повестки дня и организация работы (Пункт 2 повестки дня)

62. На том же заседании совещание экспертов утвердило предварительную повестку дня, распространенную в документе TD/B/COM.3/EM.27/1. Таким образом, повестка дня совещания была следующей:

1. Выборы должностных лиц.
2. Утверждение повестки дня и организация работы.
3. Инструменты ИКТ для упрощения процедур торговли в пограничных пунктах пропуска и портах.
4. Утверждение доклада о работе совещания.

#### **D. Документация**

63. Для рассмотрения основного пункта повестки дня совещанию экспертов была представлена записка секретариата ЮНКТАД, озаглавленная "Инструменты ИКТ для упрощения процедур торговли в пограничных пунктах пропуска и портах" (TD/B/COM.2/EM.27/2).

#### **E. Утверждение доклада о работе совещания**

(Пункт 4 повестки дня)

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

## Приложение

### УЧАСТНИКИ СОВЕЩАНИЯ\*

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

Албания	Ливийская Арабская Джамахирия
Алжир	Литва
Ангола	Люксембург
Аргентина	Мадагаскар
Афганистан	Малави
Бангладеш	Мали
Барбадос	Мексика
Бельгия	Молдова
Бенин	Объединенная Республика Танзания
Босния и Герцеговина	Парагвай
Бразилия	Российская Федерация
Вануату	Румыния
Вьетнам	Самоа
Габон	Саудовская Аравия
Гаити	Свазиленд
Гана	Сербия
Гватемала	Сирийская Арабская Республика
Гвинея	Судан
Доминиканская Республика	Таиланд
Зимбабве	Тимор-Лешти
Иордания	Того
Иран (Исламская Республика)	Фиджи
Испания	Филиппины
Камерун	Франция
Катар	Центральноафриканская Республика
Кения	Швейцария
Китай	Шри-Ланка
Кот-д'Ивуар	Эквадор
Ливан	Ямайка

---

\* Поименный список участников см. в документе TD/B/COM.3/EM.27/INF.1.

2. В работе совещания принял участие эксперт от следующего наблюдателя:  
  
Палестина
3. На совещании были представлены следующие межправительственные организации:  
  
Общий рынок для стран восточной и южной части Африки  
Экономическое сообщество западноафриканских государств  
Международная организация по миграции  
Организация экономического сотрудничества и развития  
Всемирная таможенная организация
4. На совещании были представлены следующие учреждения системы Организации Объединенных Наций:  
  
Экономическая и социальная комиссия для Западной Азии  
Европейская экономическая комиссия  
Международный торговый центр  
Программа развития Организации Объединенных Наций
5. На совещании были представлены следующие специализированные учреждения и приравненные к ним организации:  
  
Организация Объединенных Наций по промышленному развитию  
Всемирный банк  
Всемирная торговая организация
6. На совещании были представлены следующие неправительственные организации:  
  
Ассоциация "Глобал экспресс"  
Международный центр по торговле и устойчивому развитию  
Международная торговая палата  
Международная конфедерация свободных профсоюзов  
Международная организация по стандартизации
7. В работе совещания приняли участие следующие специально приглашенные лица:  
  
Г-жа Эмелин Чон Иок Чин, "Даган нет технолоджис сдн. бхд", Куала-Лумпур,  
Малайзия  
Г-н Крис Кларк, Международная федерация инспекторских агентств, Лондон

- Г-н Шон Догерти, специалист по вопросам глобального лидерства, отдел логистических и транспортных отраслей, Всемирный экономический форум, Женева
- Г-жа Сити Рохана Бинти Хаджи Мохамед Амин, "Даган нет технолоджис сдн. бхд", Куала-Лумпур, Малайзия
- Г-н Филипп Ислер, управляющий отдела предлагаемых продуктов, СГС, служба торговых гарантий, Женева
- Г-н Мишель Лагард, Международная федерация инспекторских агентств, Лондон
- Г-н Джером Нтибарекерва, Генеральный секретарь, Ассоциация управлений портов восточной и южной части Африки, Момбаса, Кения
- Г-жа Зенаида К. Паласиос, административный помощник, Правовой департамент, отдел стран Латинской Америки, "ФедЭкс экспресс", Майами, Флорида, Соединенные Штаты
- Г-н Дэвид Спаркс, консультант
- Г-н Гизела Варгас, Международная федерация инспекторских агентств, Лондон

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

- Г-жа Катя Аберкане, Портовое предприятие, Беджайя, Алжир
- Г-н Салим Балаа, советник министра финансов, Бейрут, Ливан
- Г-н Жан Поль Бришо, исполнительный директор, Совет потребителей услуг международных перевозок, Гватемала
- Г-н Пабло Куэвас, исполнительный директор, Программа ВУЕ, министерство промышленности и торговли, Асунсьон, Парагвай
- Г-н Джон Дебенедет, ИНТТРА, Дания
- Г-н Драган Драгович, советник, управляющий проектом, Таможенная служба, Белград, Сербия
- Г-н Эдуарду Мариу Диас, Университет Сан-Паулу, Бразилия
- Г-жа Сюзан Эванс, "САВИ нетуоркс ллс", Италия
- Г-н Брюс Ламберт, Инженерный корпус сухопутных войск США, Соединенные Штаты
- Г-н Мигель Льоп Чабрера, фонд "Порт Валенсии", Испания
- Г-н Джон Мейн, исполнительный координатор, "Прокомекс", Ресифе, Бразилия
- Г-н Генри Джеймс Робинсон, технический директор, "Либра терминаис с.а.", Сантус, Бразилия
- Г-н Марсиу Рутиглиану Бикуду ди Лима Азеведу, управляющий НИОКР, "Сибокс технолоджи", Сантус, Бразилия
- Г-жа Анжела Страчан, секретариат Содружества, Соединенное Королевство
- Г-н Артур Вончек, "Болеро", Соединенное Королевство

-----