



**Конференция Организации
Объединенных Наций
по торговле и развитию**

Distr.: General
28 December 2009
Russian
Original: English

Совет по торговле и развитию
Комиссия по торговле и развитию
Рассчитанное на несколько лет совещание экспертов
по упрощению процедур перевозок и торговли
Вторая сессия
Женева, 8–10 декабря 2009 года

**Доклад рассчитанного на несколько лет
совещания экспертов по упрощению
процедур перевозок и торговли о работе
его второй сессии,**

проходившей во Дворце Наций в Женеве с 8 по 10 декабря 2009 года

Содержание

	<i>Стр.</i>
I. Резюме Председателя	3
A. Последние тенденции в области упрощения процедур перевозок и торговли	3
B. Выявление потребностей в инвестициях и пробелов в финансировании	6
C. Улучшение стыкуемости транспортных систем в рамках партнерства между государственным и частным секторами в области перевозок и транзита	8
D. Поощрение партнерства между государственным и частным секторами в области упрощения процедур торговли	12
E. Достижение ощутимого прогресса в проведении реформ по упрощению процедур торговли: роль совместных платформ, укрепление потенциала и вклад международного сообщества	15
F. Дальнейшие действия	17
II. Организационные вопросы	19
A. Выборы должностных лиц	19
B. Утверждение повестки дня и организация работы	19
C. Итоги сессии	20
D. Утверждение доклада	20

Приложения

I.	Предварительная программа – Рассчитанное на несколько лет совещание экспертов по упрощению процедур перевозок и торговли	21
II.	Участники сессии.....	22

I. Резюме Председателя

1. Вторая сессия рассчитанного на несколько лет совещания экспертов по упрощению процедур перевозок и торговли по теме "Партнерство между государственным и частным секторами в развитии инфраструктуры для упрощения процедур торговли и перевозок" была созвана 8–10 декабря 2009 года на основании решения, принятого Советом по торговле и развитию на его пятьдесят пятой сессии, и утвержденного круга ведения, а также в соответствии с положениями пунктов 107 и 164–168 Аккрского соглашения. Экспертам была представлена справочная записка, подготовленная секретариатом (TD/B/C.I/MEM.1/5).

2. Это совещание обеспечило форум для обмена опытом в области передовой практики и подходов к развитию партнерства между государственным и частным секторами (ПГЧС) в сфере упрощения процедур перевозок и торговли. Эксперты представляли министерства торговли и транспорта, таможенные органы, частный сектор, академические круги, а также международные и региональные организации.

3. Несколько делегаций поблагодарили секретариат ЮНКТАД за организацию этого своевременного совещания экспертов и за его глубокое содержание, особо отметив при этом его колоссальную значимость, прежде всего для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю.

4. В ходе этого совещания были организованы следующие пять основных заседаний:

- a) последние тенденции в области упрощения процедур перевозок и торговли;
- b) выявление потребностей в инвестициях и пробелов в финансировании;
- c) улучшение стыкуемости транспортных систем сообщения в рамках партнерства между государственным и частным секторами в области перевозок и транзита;
- d) поощрение партнерства между государственным и частным секторами в области упрощения процедур торговли;
- e) достижение осязаемого прогресса в проведении реформ по упрощению процедур торговли: роль совместных платформ, укрепление потенциала и вклад международного сообщества.

A. Последние тенденции в области упрощения процедур перевозок и торговли

1. Глобальные тенденции и многосторонние переговоры

5. В качестве более серьезных барьеров на путях торговли, чем тарифы, часто называют высокие операционные издержки и административные сложности, связанные с устаревшими и чрезмерно бюрократизированными процессами. Быстрое перемещение грузов через границы означает снижение операционных издержек и приводит к "тройному выигрышу". Для участников торговых операций это означает повышение уровней конкурентоспособности, а для правительств это подразумевает действенные и прозрачные процедуры и более эф-

фективное распределение ресурсов. И наконец, это сопряжено со снижением издержек для потребителей и обеспечением экономии средств в промышленном производстве.

6. В последние годы проблематика упрощения процедур торговли и перевозок приобрела важное значение в силу глобальных тенденций логистического обеспечения торговли, таких как глобализация производственных процессов, обеспечение поставки "с колес" и достижения в сфере информационно-коммуникационных технологий. В ответ на эти тенденции с 2004 года члены Всемирной торговой организации (ВТО) ведут переговоры по упрощению процедур торговли в рамках Дохинского раунда развития. В рамках этих переговоров и ввиду возможных вытекающих из этого обязательств развивающиеся страны анализируют свои потребности и приоритеты в области упрощения процедур торговли и придают все более важное значение реформам по упрощению таких процедур.

7. В контексте переговоров в рамках ВТО будущие обязательства могут выйти за пределы нынешнего технического, финансового и институционального потенциала развивающихся и наименее развитых стран (НРС). Важно отметить, что развивающиеся и наименее развитые страны согласились приступить к переговорам по упрощению процедур торговли при условии предоставления им технической помощи в деле укрепления потенциала в ходе переговоров и при выполнении обязательств, которые будут приняты на себя членами. С этой целью в итогах переговоров должен быть в полной мере принят во внимание принцип особого и дифференцированного режима для развивающихся и наименее развитых стран.

8. Члены ВТО признают, что сфера их охвата особым и дифференцированным режимом должна выходить за рамки закрепления традиционных переходных периодов для выполнения обязательств. В частности, сфера охвата и сроки выполнения обязательств должны быть увязаны с имплементационным потенциалом развивающихся стран и НРС. Развивающиеся страны и НРС не будут обязаны осуществлять инвестиции в инфраструктурные проекты. Подход, взятый на вооружение в отношении переговоров по упрощению процедур торговли, определяет новые параметры для ВТО, прежде всего применительно к особому и дифференцированному режиму для развивающихся и наименее развитых стран.

2. Опыт последнего времени в вопросах партнерства между государственным и частным секторами

9. ПГЧС в сфере транспортной инфраструктуры представляет собой долгосрочные договорные взаимоотношения, нацеленные на создание, эксплуатацию и поддержание инфраструктуры. Существуют разные способы привлечения частного сектора к ПГЧС. Государственный орган определяет конкретные результаты, которые должны быть обеспечены подрядчиком, представляющим частный сектор. Наиболее широко распространенной моделью является "специальный целевой механизм" (СЦМ), каковым в данном случае является совместное предприятие между правительственными структурами и частным сектором. Подобная модель имеет целый ряд преимуществ с точки зрения повышения степени определенности в деле своевременного обеспечения результатов и передачи знаний и конкретных навыков, которыми не обладают государственные учреждения. Таким образом, ПГЧС представляет собой альтернативу традиционным закупкам и инвестициям государственного сектора, в рамках которых государственный сектор определяет спецификации "вводимых факторов"; на-

против, в рамках ПГЧС государственный сектор определяет требуемые "результаты".

10. В последнее время частный сектор начал играть более активную роль в планировании, проектировании, эксплуатации и обслуживании государственных инфраструктурных объектов. Риск распределяется между государственными и частными субъектами или перекладывается на структуру, которая может наиболее оптимально управлять им. В области как логистического обеспечения, так и упрощения процедур торговли все чаще используются разнообразные формы ПГЧС. Это обретает особенно актуальное значение, когда речь идет о предоставлении новых, самых современных услуг или об использовании современных информационно-коммуникационных технологий, в частности об использовании "безбумажных" систем торговли и электронных платформ, действующих по принципу "единого окна".

11. В целях повышения привлекательности ПГЧС в области транспортной инфраструктуры для частного сектора правительствам рекомендуется создавать специализированные ведомства по ПГЧС и готовить местный персонал, который должен лучше всех знать местные условия. В свою очередь, правительствам необходимо также обеспечивать мониторинг соответствующих операторов частного сектора в области транспортной инфраструктуры и услуг по упрощению процедур торговли, с тем чтобы не допускать заключения недоброкачественных контрактов. В рамках развития ПГЧС государственный сектор должен обладать целым рядом квалификационных навыков для решения вопросов, касающихся различных вариантов ПГЧС, определения спецификаций для конкурсных заявок, процессов проведения торгов, переговоров по контрактам и последующего мониторинга.

12. Государственным учреждениям необходимо обеспечить потенциал в области развития ПГЧС, с тем чтобы они могли эффективно вести переговоры с партнерами из частного сектора, обладая необходимыми техническими навыками и квалификацией. Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) разработала руководящие принципы в области ПГЧС и целый ряд модульных программ по подготовке инструкторов. ЕЭК ООН формирует также центры развития передовой практики в области ПГЧС с основной целью предоставления консультаций правительствам в области реализации политики в сфере ПГЧС и укрепления потенциала для успешного использования механизмов ПГЧС.

13. В области упрощения процедур торговли ПГЧС может подразумевать использование СЦМ, например для создания механизма "единого окна" в международной торговле. Вместе с тем ПГЧС в сфере упрощения процедур торговли может иметь менее сложные формы, например институционализированных комитетов по упрощению процедур торговли или более формальных целевых либо рабочих групп. Такие рабочие группы обычно функционируют в качестве консультативных органов, связывающих государственный и частный секторы. Они позволяют частному сектору непосредственно доводить до сведения государственного сектора свою обеспокоенность по поводу бюрократических препон, с которыми он сталкивается в международной торговле. Они могут следить за достижениями при проведении национальных реформ, направленных на упрощение процедур торговли, а также разрабатывать и обнародовать соответствующие показатели в этой области.

14. Эксперты рассмотрели также вопрос о социальной ответственности корпораций (СОК). СОК представляет собой концепцию, в соответствии с которой компании всесторонне учитывают социальные и экологические аспекты в своих

деловых операциях таким образом, что это приносит пользу бизнесу, устойчивому развитию и обществу в целом. Движущей силой СОК являются деловые люди, которые считают, что бизнес подотчетен не только акционерам, но и другим заинтересованным сторонам, и эта концепция активно продвигается Организацией Объединенных Наций в рамках ее инициативы Глобального договора. СОК тесно связана с устойчивым развитием и с концепциями, призванными обеспечить сочетание экономических, экологических и социальных выгод, и тем самым может также мотивировать компании к участию в ПГЧС.

3. Региональные тенденции

15. Меры по упрощению процедур торговли все чаще обретают региональный характер. Региональные и субрегиональные организации включают в свои программы работы вопросы транспортной инфраструктуры, услуг и пограничные аспекты. Эксперты указали, что существующие региональные механизмы, преследующие долгосрочные интеграционные цели, служат катализатором региональных программ и инициатив в области упрощения процедур торговли. Примером этого является "единое окно" АСЕАН (Ассоциация государств Юго-Восточной Азии), которое отражает серьезную приверженность развитию Экономического сообщества АСЕАН. Вместе с тем эксперты отметили также, что на пути региональных усилий, направленных на упрощение процедур торговли и перевозок, могут возникать препятствия, обусловленные языковыми различиями, разными уровнями развития и правовыми режимами.

16. Эксперты рассмотрели ряд примеров региональных подходов, включая торгово-транспортные коридоры в субрегионе Большого Меконга, азиатскую систему автомагистралей, Инициативу по интеграции инфраструктуры Южной Америки, Инициативу в области развития африканских автомагистралей, Программу в области транспортной политики стран Африки к югу от Сахары, Инициативу по созданию коридора "Север-Юг" в Африке и т.д. Подспорьем для региональных инициатив могут служить региональные рынки услуг в сфере транспорта, а также трансграничные инвестиции, например в развитие сети железных, автомобильных дорог, строительство мостов и портов. В частности, железнодорожная и автодорожная инфраструктура имеет важнейшее значение для международной торговли и требует тесной координации усилий и мер планирования между соседними странами. Аналогичным образом в рамках инициатив в области регионального сотрудничества часто обеспечиваются эксплуатация и обслуживание водных путей.

В. Выявление потребностей в инвестициях и пробелов в финансировании

1. Инвестиции в упрощение процедур перевозок и торговли

17. Эксперты особо отметили то обстоятельство, что инвестиции в упрощение процедур перевозок и торговли повышают конкурентоспособность, что, в свою очередь, способствует наращиванию объемов торговли и тем самым увеличению государственных доходов. Вместе с тем многие развивающиеся страны и НРС не имеют финансовых ресурсов или институционального, человеческого и технического потенциала для осуществления этих инвестиций. ПГЧС может послужить каналом для инвестирования средств в строительство, эксплуатацию и обслуживание транспортной инфраструктуры, особенно дорог, портов и других секторов услуг, обеспечивающих поддержку торговли.

18. Транспортная инфраструктура играет решающую роль в поддержке международной торговли. В Африке важный транспортный коридор, финансируемый Африканским банком развития, связывает 15 стран. Банк обеспечивает также подготовку местных специалистов для укрепления их потенциала в деле осуществления проектов по линии ПГЧС. Лишь немногие порты в Африке могут принимать значительную часть партий грузов, предназначенных для Африки. Необходимо построить более глубокие морские порты и повысить уровень услуг и потенциала в уже существующих портах, чтобы вывести их на уровень, сопоставимый с международными стандартами. Африканские порты сталкиваются также с серьезными проблемами перегруженности, которые обусловлены в большей мере не проблемами инфраструктурного потенциала, а неэффективной обработкой грузов.

19. Еще одна проблема в Африке сопряжена с налаживанием эффективных внутренних транспортных связей. Тарифы на автомобильные грузовые перевозки в Африке могут быть в несколько раз выше, чем в других регионах развивающегося мира, что эксперты объясняют не более высокими издержками на автомобильном транспорте в Африке, а исключительно высокими нормами прибылей автотранспортных компаний. Эти нормы прибылей, в свою очередь, отражают картелизацию и ограничительный характер систем регулирования, в частности высокие барьеры на пути выхода на рынок, технические предписания, а также систему распределения грузовых перевозок на основе постановки в очередь, особенно в Центральной и Западной Африке. Эта система отдает предпочтение крупным паркам в основном старых автотранспортных средств, находящихся в плохом состоянии. Кроме того, она способствует усилению коррупции, поскольку транспортный оператор в принципе может увеличить объем грузов посредством подкупа транспортно-экспедиторских бюро, которые распределяют грузы между транспортными операторами.

20. Большинство железных дорог в Африке сталкиваются с проблемой в деле достижения уровня экономической окупаемости из-за малых объемов перевозок. Трансафриканская система автомагистралей, создаваемая Африканским банком развития, должна улучшить стыкуемость транспортных систем в пределах континента. Она охватывает девять коридоров, однако половина объектов инфраструктуры находится в плачевном состоянии, а ключевые звенья все еще отсутствуют.

21. Эксперты высказали мысль о том, что более значительную часть инвестиций следует направлять не на новые проекты, а на поддержание существующей транспортной инфраструктуры. Частный сектор чаще участвует в финансировании портового хозяйства, а автомобильные и железные дороги являются менее привлекательными из-за значительных потребностей в инвестициях и длительных периодов их окупаемости. В Африке опыт использования ПГЧС является в основном положительным в портах, но о концессиях в сфере автомобильного и железнодорожного транспорта этого сказать нельзя.

2. Нехватка финансирования

22. Эксперты обсудили текущие трудности в деле получения необходимого финансирования для проектов в сфере транспортной инфраструктуры в условиях нынешнего глобального экономического спада. Было отмечено, что в такие времена доступ к финансированию ограничивается из-за резкого уменьшения экспортных поступлений и иностранных инвестиций и обусловленного этим ужесточения условий кредитования. В связи с этим эксперты обсудили возможности осуществления контрциклических инвестиций, которые способны бес-

печить создание рабочих мест в условиях экономического спада. В частности, обеспечить занятость и внести вклад в экономический рост и повышение спроса могут инвестиции в транспортную инфраструктуру.

23. Финансирование проектов по линии ПГЧС стало сопряжено с более значительными трудностями с середины 2008 года, поскольку финансовые средства для ПГЧС выделяют меньше банков. Внимание можно переключить на объединение более мелких проектов, особенно в условиях маломасштабной экономики. Пока никаких свидетельств того, что многие уже существующие проекты по линии ПГЧС потерпят крах из-за кризиса, нет. Тем не менее, наметилось уменьшение числа новых проектов по созданию инфраструктуры портов и аэропортов, главным образом в связи с сокращением объемов торговли и трудностями с получением финансирования.

24. Эксперты высветили роль информационных и коммуникационных технологий, а также передачи знаний, которые являются необходимыми элементами проектов партнерства между государственным и частным секторами. В качестве показательного примера при этом были отмечены бизнес-модели "единого окна" в международной торговле, основанные на ПГЧС.

С. Улучшение стыкуемости транспортных систем в рамках партнерства между государственным и частным секторами в области перевозок и транзита

1. Препятствия на путях торговли и стыкуемости транспортных систем

25. Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, сталкиваются с проблемами более высоких транспортных издержек и менее надежных транспортных услуг при выходе на международные рынки. Несколько экспертов проиллюстрировали эти проблемы, приведя статистические данные и практические примеры. Исследования показали, что в странах Африки к югу от Сахары грузовые автомобили проводят в пути лишь 21% своего времени, а остальное время расходуется на предотправные задержки в портах транзита, прохождение процедур очистки на границах, на платформенных весах и на прочие полицейские проверки в пути.

26. В многочисленных недавних исследованиях были проанализированы практические препятствия на путях транзитной торговли. Время транзита в портах зачастую превышает необходимое из-за длительных процедур пропуска через границы, а также из-за коммерческой практики операторов частного сектора, таких как агенты и транспортно-экспедиторские компании. Задержки на границах обусловлены прежде всего громоздкими процедурами контроля в сочетании с отсутствием необходимых информационно-коммуникационных технологий и соответствующей инфраструктуры. Эти факторы неэффективности создают на пути транзитной торговли гораздо более значительные препятствия, чем неадекватное состояние дорожной инфраструктуры. В конечном счете это приводит к гораздо более значительному повышению цен на транспортировку, уплачиваемых пользователями, по сравнению с транспортными издержками самой автотранспортной компании.

27. Автотранспортные компании из развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, часто сталкиваются с техническими барьерами иного характера, такими как максимальные значения нагрузки на ось, а также непоследовательное применение существующих норм и правил регулирования транзитных перевозок в соседних странах. Многие транспортные операторы являются малы-

ми и средними предприятиями, которые зачастую не имеют возможности выступить против властей, если введение или применение норм и правил считается необоснованным.

28. Согласно оценкам, для одной развивающейся страны, не имеющей выхода к морю, факторы неэффективности, связанные с торговыми коридорами, эквивалентны 6,6% стоимостного объема товарной торговли. В наибольшей мере увеличению этих дополнительных издержек способствуют такие факторы неэффективности, как предотгрузочные процедуры, за которыми следует наземный транспорт, порты и процедуры пропуска через границы.

2. Кооперационные схемы в международных транзитных перевозках

29. Был также рассмотрен вопрос об улучшении стыкуемости транспортных систем развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на основе тесного взаимодействия с их соседними странами транзита. Такое взаимодействие имеет жизненно важное значение для обеспечения гарантий эффективного доступа развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на региональные и международные рынки. В случае Африки транспортное сообщение с зарубежными рынками можно считать общественным благом: основные транспортные коридоры связывают 15 внутриконтинентальных стран с крупнейшими морскими портами континента. Эти транспортные коридоры включают в себя как автомобильные, так и железные дороги.

30. Для обеспечения окупаемости инвестиций в инфраструктуру транспорта и транзитных перевозок требуются определенные объемы торговли. При низких объемах торговли транспортные услуги бывают востребованы реже, и конкуренция менее остра. Эффект отсутствия достаточных масштабов приводит к повышению транспортных издержек, что в свою очередь выливается в уменьшение объемов торговли. Проблема для многих развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, заключается в том, что низкие объемы их торговли зачастую не оправдывают с экономической точки зрения инвестиций в технологии и инфраструктуру, будь то в самой развивающейся стране, не имеющей выхода к морю, или в соседних странах транзита.

31. Выявление общих интересов участников торговли из развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и поставщиков услуг из соседних развивающихся стран транзита может явиться важным шагом в направлении более значительного упрощения процедур торговли и улучшения стыкуемости транспортных систем. Например, частные операторы портов могут стать важными союзниками развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. Работу портов все активнее обеспечивают компании, имеющие коммерческую ориентацию, или ПГЧС, и эти операторы часто проявляют активный интерес к привлечению дополнительных грузов из внутриконтинентальных стран.

32. Некоторые региональные организации также вносят значительный вклад в упрощение процедур транзитных перевозок и торговли на основе региональных рамочных соглашений о транзитных перевозках. Одна региональная организация сообщила о своей деятельности в области региональных транзитных перевозок, в том числе о поощрении развития смешанных перевозок и об экспериментальном проекте строительства внутрирегиональной железной дороги.

3. ПГЧС в сфере транзитной торговли и перевозок

33. ПГЧС в сфере транспорта и транзитных перевозок может привести к мобилизации дополнительных ресурсов для удовлетворения более значительных

потребностей в инвестициях в инфраструктурные услуги. Эти схемы могут также повышать эффективность осуществления проектов и эксплуатации объектов и обеспечивать доступ к передовым технологиям. Однако успех ПГЧС зависит от эффективности регулирования: простая передача прав собственности частному сектору может быть недостаточной для улучшения деятельности и не все механизмы ПГЧС могут подходить для всех проектов, поскольку здесь имеются ограничивающие факторы социального, политического, правового и иного характера. В этом контексте один представитель частного сектора из развивающейся страны, не имеющей выхода к морю, представил концепцию "диалога и партнерства между государственным и частным секторами".

34. Что касается морских портов, то опыт африканских стран показал, как привлечение частного сектора может способствовать значительному повышению производительности. Если измерять производительность в количестве перестановок контейнеров в час, то производительность пяти ведущих портов в Африке к югу от Сахары, работа которых обеспечивается частными компаниями, оказывается в среднем в три раза выше, чем у пяти наименее производительных портов, которые все обслуживаются государственным сектором. Было объяснено, что в случае одного европейского порта реформа в сфере труда и введение режима конкуренции в основном морском порте помогли снизить расходы на международные перевозки и оказали ощутимое воздействие на уровни цен в стране. В целом эксперты пришли к выводу о том, что в рамках концессий на обслуживание морских портов частные операторы, как правило, приносят с собой инвестиции, а также специфические навыки и знания; таким образом, портовые власти получают выгоды в виде дополнительных поступлений, а также передовой практики, навыков и передачи технологии.

35. Положительные результаты использования одного успешного ПГЧС на базе порта включают в себя: а) 24-процентное повышение производительности автотранспортных средств; б) уменьшение загруженности портов и автомобильных дорог; в) демонтаж неэффективной системы установления очередности; г) 20-процентное сокращение стоимости фрахта; д) повышение эффективности контроля за движением автотранспортных средств по ключевым транспортным коридорам к различным пунктам пропуска через границы; и е) уменьшение масштабов ненужных перемещений автотранспортных средств. Эти позитивные результаты были достигнуты благодаря тесному сотрудничеству между операторами порта и наземного транспорта. Еще одним позитивным побочным эффектом стало сокращение выбросов CO₂, которое было обеспечено в результате уменьшения потребления топлива и масштабов использования бумажной документации за счет открытия портовых порталов для "безбумажной" торговли. Усовершенствование систем транспорта и транзитных перевозок позволило также повысить уровень безопасности.

36. Конкретные компоненты информационно-коммуникационных систем в сфере транспорта и транзитных перевозок могут базироваться на вебтехнологиях и быть многоязычными. Они могут обеспечивать автоматизированные и ручные режимы улавливания подробных данных в сфере логистики в рамках всего жизненного цикла перемещений грузов и транспортных средств. Они могут также предусматривать выверку данных об автотранспортных компаниях и наличии груза на основе интеграции с системами таможенных органов и других государственных учреждений. Системы могут позволить также повысить уровень прозрачности и контроля в отношениях между операторами, действующими в местах, и администраторами.

37. ПГЧС в сфере транспорта и транзитных перевозок могут сталкиваться с препятствиями в виде недостаточной государственной поддержки, олигополистических рыночных структур в автотранспортной отрасли, ограниченного потенциала операторов в области информационно-коммуникационных технологий и неадекватной инфраструктуры.

38. Один эксперт рассказал о переговорах по двустороннему соглашению о транзитных перевозках, в рамках которых национальные ПГЧС обеих стран-партнеров, которые в них участвуют, зондируют общие интересы в деле предоставления возможности автотранспортным компаниям обеих стран оказывать услуги в сфере транзитных перевозок через территории соответствующей соседней страны.

39. Страны транзита все активнее используют потенциал для генерирования деловых возможностей посредством осуществления инвестиций в совершенствование транспортной инфраструктуры и услуг. Эксперты привели примеры инициатив, направленных на повышение качества каботажных морских перевозок и работы транзитных терминалов. Было показано, что ПГЧС, подобные схемам "строительство–эксплуатация–передача", приводят к ощутимому улучшению работы портов, хотя в некоторых случаях потребность в значительных инвестициях и длительные сроки их окупаемости приводили к несоблюдению некоторых контрактов. Одним из подходов, способных не допустить подобных провалов, может быть обеспечение государственным сектором основных компонентов инфраструктуры до объявления конкурсных торгов. В этом случае расходы, которые будет нести подрядчик, можно свести к минимуму, а прибыльность проекта - повысить.

40. Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, также стремятся предложить услуги и инфраструктуру в сфере транзитных перевозок. Это помогло бы им получить еще больший выигрыш от их близости с соседними рынками и обеспечить предоставление эффективных услуг в сфере транзита соседям, которые торгуют друг с другом, используя собственные логистические службы. Опыт и исследования свидетельствуют о том, что для превращения развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в эффективные транзитные территории позитивные шаги могут включать в себя создание логистических центров, обновление железнодорожного оборудования, инвестиции в дорожную инфраструктуру, а также программу подготовки и сертификации транспортно-экспедиторских компаний.

4. Подход к международным транзитным перевозкам, основанный на развитии коридоров

41. Большинство мер упрощения процедур транзитной торговли и перевозок носит двусторонний или региональный характер. Для разработки и реализации подобных региональных решений позитивным шагом может стать создание "групп по управлению транспортными коридорами"; в Африке работа подобных групп включает в себя пересмотр ряда субрегиональных соглашений о транзитных перевозках по транспортным коридорам и протокола о речных перевозках.

42. Региональные экономические сообщества способствуют распространению передовой практики и опубликованию компендиума существующих правовых инструментов. Проводилась и продолжает проводиться работа в рамках исследований по таким аспектам, как показатели нагрузки на ось, программы укрепления потенциала, координационные механизмы и меры по повышению уровня безопасности.

43. Транзитный коридор стал одним из ключевых объектов для изучения и приложения практических усилий в целях упрощения процедур транзитной торговли и перевозок. Он позволяет применять систематический подход, увязывающий управление технологиями, инфраструктуру, услуги, оборудование, административные процедуры и коммерческую практику. Коридор можно анализировать как производственную систему, предоставляющую логистические услуги, которые оптимизируются в рамках производственно-сбытовой цепочки.

44. Важно разработать институциональные и регулятивные рамки для установления четких правил и поощрения инициатив в сфере транспорта, а также упрощения процедур торговли либо на уровне коридора, либо на региональном уровне. Эти правила деятельности в идеале должны охватывать таможенный транзит, транспортных операторов и операции и тем самым должны способствовать формированию открытых пространств на рынке транспорта, в рамках которых все участвующие страны, будь то внутриконтинентальные или прибрежные, имеют одинаковые условия доступа на рынки. Интеграционные схемы такого типа уже успешно действуют в восточной и южной частях Африки, а также в районе южного конуса Южной Америки.

45. Одной из необходимых предпосылок для такого развития событий обычно считается атмосфера доверия и общей воли. В случае обеспечения успеха ПГЧС оказываются весьма эффективными в обеспечении такой атмосферы доверия, благоприятствующей сотрудничеству. Это наглядно показывают, в частности, инициативы некоторых азиатских стран и региональные инициативы в рамках Программы в области транспортной политики стран Африки к югу от Сахары.

D. Поощрение партнерства между государственным и частным секторами в области упрощения процедур торговли

1. Потребность в комплексных решениях в области упрощения процедур торговли

46. Во многих развивающихся странах торговая документация и формальности в международной торговле основываются на бумажном делопроизводстве. Чрезмерная загруженность бумажной работой и основанные на правилах регулирования требования различных учреждений относительно предоставления одной и той же информации приводят к тому, что некоторые данные не собираются или оказываются неправильными и замедляется процесс перемещения товаров по производственно-сбытовой цепочке. Проведение необходимых реформ по упрощению процессов в сочетании с внедрением информационно-коммуникационных технологий и решений на их базе помогает синхронизировать движение товаров и торговых документов. В этом плане было подчеркнута, что важными решениями являются системы электронного "единого окна" и безбумажной торговли, а также электронные системы портовых хозяйств на базе вебтехнологий. Вместе с тем их внедрение является сложным и дорогостоящим процессом, поскольку это требует одновременно стабильного финансирования и специфических знаний, навыков и услуг. Одним из путей достижения таких результатов является ПГЧС, поскольку частный сектор может передавать навыки, услуги и технологии, которые отсутствуют у государственного сектора. Еще одним способом укрепления местного потенциала в области упрощения процедур торговли и перевозок является адресная техническая помощь и поддержка в укреплении потенциала со стороны международных учреждений, в частности модули для подготовки инструкторов.

47. Еще одной проблемой нередко является обеспечение устойчивости реформ в сфере упрощения процедур торговли. Это обусловлено главным образом ограниченной доступностью долгосрочного финансирования для институционального закрепления кооперационных механизмов и реализации мер по упрощению процедур торговли, для которых требуются современные информационные технологии.

48. Было сочтено, что одним из важнейших новых инструментов обеспечения взаимодействия заинтересованных сторон являются совместные платформы для упрощения процедур торговли, объединяющие ключевые государственные ведомства и субъектов частного сектора, участвующих в упрощении процедур торговли. Ключевые функции таких совместных платформ могут включать в себя выработку и пересмотр позиций на многосторонних или двусторонних переговорах по поощрению процедур торговли. Они доказали свое жизненно важное значение прежде всего в определении требований к особому и дифференцированному режиму и в оценке потребностей в технической помощи для реализации конкретных мер в области упрощения процедур торговли. Эти платформы могут также обеспечивать форум для консультаций между государственным и частным секторами по конкретным проектам реформ, таким как создание "единого окна" в сфере международной торговли, систем управления рисками или онлайн-овых торговых порталов, содержащих информацию о правилах, нормах и процедурах экспорта и импорта.

2. "Единое окно" для международной торговли

49. Успешное создание "единого окна" для международной торговли зависит от ряда факторов, которые как раз и определяют этот успех. Они включают в себя: а) политическую волю и поддержку; б) мобилизацию поддержки всех заинтересованных сторон и создание соответствующего координационного механизма; в) определение организационной структуры юридического лица и стратегических партнеров; г) определение наиболее подходящей бизнес-модели; д) повышение осведомленности общественности; е) корректировку нормативно-правовой базы; ж) подготовку технико-экономического обоснования, включая согласование данных, анализ процессов и совершенствование инфраструктуры информационных технологий; и з) разработку экспериментальных проектов в сотрудничестве с международными организациями.

50. Эксперты проанализировали модели делового взаимодействия между государственным и частным секторами для формирования и использования "единого окна" в международной торговле. Наиболее распространенной бизнес-моделью ПГЧС для организации "единого окна" является коммерческая структура, выполняющая функции СЦМ. Она обычно обеспечивает создание, функционирование и обслуживание "единого окна" и предоставляет ценные сетевые услуги, а также реализует программы профессиональной подготовки.

51. Препятствия на пути создания "единого окна" включают в себя трудности с подключением тех, кто занимается разработкой политики, к решению этого в высшей степени технического вопроса. Необходимо обеспечивать вовлечение и координацию действий множества различных учреждений, а нехватка необходимых знаний у тех, кто принимает решения, а также поддержки со стороны общественности может приводить к значительным задержкам в реализации проекта создания "единого окна". На этапе осуществления этого проекта неопределимое значение имеет долгосрочная приверженность, но она зачастую не является твердой, а конкурирующие интересы приводят к затягиванию этого процесса.

52. Для преодоления этих препятствий необходимо сформировать сильную основную команду и добиться того, чтобы ключевые сотрудники имели ясное представление о целях проекта. В ходе всего этапа реализации проекта должны обеспечиваться и поддерживаться четкие и прямые каналы связи. Необходимо будет обеспечить укрепление потенциала должностных лиц среднего звена. Важно также добиться того, чтобы группы людей, занимающиеся реализацией проекта, несли ответственность за свою работу и достигнутые результаты.

53. При переходе к электронному "единому окну" одним из возможных способов продвижения вперед является формирование "сети партнерских связей", в рамках которой мобилизуется прежде всего содействие, например, различных государственных структур, субъектов частного сектора и академических учреждений. В качестве второго шага обеспечивается взаимосвязь между этими различными партнерскими объединениями и руководство ими со стороны, например, национального комитета по развитию логистики.

3. Автоматизация таможенных служб как ключевой компонент упрощения процедур торговли и "единого окна"

54. Главным звеном большинства "единых окон" являются таможенные органы. Необходимой предпосылкой для эффективного функционирования "единого окна" являются системы автоматизации таможенных служб, подобные АСОТД (Автоматизированная система обработки таможенных данных) ЮНКТАД. Эта система упрощает передачу электронных данных и документации для торговых и транспортных операторов. Кроме того, она помогает налаживать или укреплять сотрудничество между таможенными и иными государственными ведомствами, с одной стороны, и операторами частного сектора – с другой. Главная конечная цель АСОТД заключается в ее становлении в качестве инструмента, упрощающего электронную торговлю.

55. АСОТД является функциональной системой, уже доказавшей способность действовать в самых разных условиях, в том числе в крупных развивающихся странах со средними уровнями доходов, малых островных государствах, а также в наименее развитых и внутриконтинентальных развивающихся странах. В рамках проекта внедрения АСОТД эта система является полностью подконтрольной внедряющей ее стране, в том числе в таких аспектах, как исходные коды и любые другие конечные продукты, составляющие часть этого проекта.

56. Эксперты из целого ряда стран остановились на том, как различные системы автоматизации таможенных служб, включая АСОТД, могут быть увязаны с электронными системами "единого окна", которые разрабатываются разными компаниями. Разрабатываемый модуль "единого окна" АСОТД обеспечит связь между уже существующей системой автоматизации таможенных служб и системами других государственных учреждений. Он обеспечит также интегрированную систему управления рисками, которая будет использоваться всеми учреждениями, и тем самым облегчит и ускорит весь процесс очистки и оформления.

57. Одним из ключевых компонентов современной системы автоматизации таможенных служб является управление рисками. Это может позволить таможенным органам или агентам включать в декларации отсканированные образы. Если это допускается законодательством, то в декларации может использоваться электронная подпись. Системы управления рисками могут также позволить отслеживать состояние импортной, экспортной или транзитной операции и автоматически уведомлять пользователей об этапах прохождения их деклараций, например с помощью СМС или электронной почты.

58. Функции таможенного вебпортала включают в себя управление доступом к системе, а также передачу данных и документации. Такой портал обеспечивает сертификацию документов, генерирование стандартных сообщений в формате XML и управление справочной базой данных. Он позволяет использовать онлайн-запросы и загружать обновленные данные о регулирующих мерах.

Е. Достижение осязаемого прогресса в проведении реформ по упрощению процедур торговли: роль совместных платформ, укрепление потенциала и вклад международного сообщества

1. Национальные совместные платформы в контексте многосторонних переговоров

59. Опорным элементом в упрощении процедур торговли является активное партнерство между государственным и частным секторами. Такого рода партнерство является необходимым, поскольку проблему упрощения процедур торговли невозможно решить исключительно силами государственного сектора. Оно помогает увязать потребности и интересы государственного и частного секторов посредством коренной трансформации процесса разработки политики, для того чтобы операторы частного сектора уже более не оказывались в конечной точке линейного процесса, где им навязываются уже принятые решения. Вместо этого в рамках процессов консультаций оба сектора вносят вклад в определение стратегических целей и разработку национальных и региональных интеграционных стратегий.

60. Договорный механизм ПГЧС в области создания и обслуживания инфраструктуры требует также формирования институциональных основ, структурирующих взаимодействие на основе совместной информации, работы, ресурсов и обязанностей различных партнеров.

61. Сотрудничество на национальном уровне между различными государственными учреждениями и частным сектором приобрело также решающее значение в контексте переговоров по упрощению процедур торговли в рамках ВТО. Странам необходимо организовать общенациональный диалог с различными заинтересованными сторонами по вопросу об их потребностях и использовать эту дискуссию для выработки национальной переговорной позиции по темам, являющимся предметом переговоров. Было подчеркнуто, что самооценки положения в области упрощения процедур торговли, которые к настоящему времени в рамках ВТО провели более 86 развивающихся стран, стали важным катализатором в деле формирования национальных рабочих групп для проведения переговоров по упрощению процедур торговли. Страны, создавшие подобные группы, считают, что им удалось добиться улучшения своего участия в переговорах и повысить осведомленность о таких переговорах. Они получили также возможность корректировать свои выводы в рамках самооценки в случае существенного изменения предложений в Женеве. Вместе с тем эти рабочие группы нуждаются в постоянной поддержке в ходе переговоров, а эта задача оказалась более сложной, поскольку для ее решения требуются время и неизменная приверженность различных участников. Было упомянуто, что национальным совместным платформам также отводится важная роль в осуществлении проектов по упрощению процедур торговли и что они могут координировать техническую помощь и деятельность по линии укрепления потенциала в области упрощения процедур перевозок и торговли.

62. Совместные платформы в области упрощения процедур торговли могут принимать разные формы. Были описаны три из этих форм: национальная рабочая группа, региональный подход, предусматривающий наличие национальных рабочих групп и координацию через региональный секретариат, а также национальный комитет по упрощению процедур торговли и перевозок.

63. Были отмечены несколько элементов, имеющих важнейшее значение для обеспечения успеха таких совместных платформ: политическая воля и поддержка на самом высоком политическом уровне, наличие решительно настроенных участников, обладающих полномочиями для принятия решений, план работы, ориентированный на достижение конечных результатов и на конкретные действия, постоянно поддерживаемые потоки информации, наличие секретариата или учреждения, обеспечивающего основные секретариатские функции, а также четко определенные приоритетные области работы.

64. Это подразумевает, что существующие структуры и налаживаемые взаимосвязи не должны дублироваться. Вместо этого рабочая группа должна быть способна увязывать свою деятельность с национальными стратегиями развития и соответствующими планами практических действий, и необходимо установить тесные связи с международными организациями, активно занимающимися проблематикой упрощения процедур торговли.

2. Механизмы регионального сотрудничества

65. Эксперты высказали мысль о том, что имеется определенный потенциал для взаимодействия между рабочими группами соседних стран. Такой трансграничный подход может ограничиваться конкретными вопросами или может быть органично вплетен в программу работы региональных экономических сообществ, которые служат опорой для интеграционных процессов.

66. По мнению экспертов, в случае одной региональной организации, которая стремится к формированию таможенного союза, подспорьем в анализе потребностей и приоритетных задач в области упрощения процедур торговли и в определении переговорных позиций в рамках ВТО могла бы послужить тесная региональная координация. В то же время региональная координация должна опираться на функционирующие национальные целевые или рабочие группы. В связи с этим региональный секретариат на первых порах оказывал поддержку в создании и обеспечении устойчивости таких национальных целевых групп с участием заинтересованных сторон из государственного и частного секторов. В рамках налаживания впоследствии региональной координации был использован опыт, уже накопленный при региональной координации других многосторонних и двусторонних переговоров.

67. Условия для достижения успеха в деле региональной координации аналогичны условиям достижения успеха национальными целевыми группами, а именно: политическая поддержка координационного механизма, минимальная финансовая поддержка, например со стороны международной организации, и, наконец, определение и участие решительно настроенных заинтересованных сторон на высоком уровне. Как национальные, так и региональные совместные платформы могут определять ориентиры в политике, обеспечивать поддержку реформ в области упрощения процедур торговли и способствовать координации программ технической помощи. Прежде всего в случае небольших стран региональная координация может содействовать преодолению эффекта отсутствия достаточных масштабов и формированию территориально-производственных комплексов.

3. Укрепление потенциала и роль международного сообщества

68. При осуществлении проектов в области упрощения процедур торговли развивающиеся страны часто нуждаются в технической и финансовой поддержке. Эта поддержка может обеспечиваться частным сектором и международным сообществом в форме инвестиций, помощи и укрепления потенциала.

69. В качестве механизма, обеспечивающего ускоренные процедуры финансирования, Всемирный банк создал Фонд для упрощения процедур торговли. Этот фонд позволяет странам и национальным рабочим группам по упрощению процедур торговли получать доступ к финансированию проектов в области упрощения процедур торговли по таким направлениям, как региональные системы транзитных перевозок, развитие логистики, сравнительный анализ и аудит мер по упрощению процедур торговли, а также управление процессами пропуска через границы.

70. Несколько национальных экспертов упомянули и признали поддержку, оказываемую ЮНКТАД в деле создания и поддержки работы национальных целевых групп. Эта поддержка будет оказываться и далее. Для более эффективной разработки мероприятий и их адаптации к потребностям развивающихся стран, в частности в контексте поддержки совместных платформ, делегатам и экспертам было предложено подключиться к хранилищу данных ЮНКТАД/ЕЭК ООН по совместным платформам в области упрощения процедур торговли. В нем хранится набор данных о национальном опыте в деле использования таких механизмов взаимодействия.

71. Что касается международного сотрудничества в области укрепления потенциала, то участники совещания поделились также опытом в деле осуществления программы подготовки кадров в области портового хозяйства по линии программы "Трейнфортрейд" ЮНКТАД, которая пользуется поддержкой различных европейских портов. Эта программа является наглядным примером трехстороннего партнерства. Программа, охватывающая ЮНКТАД, развивающиеся страны и частных операторов портов, нацелена на передачу знаний и навыков. Она предназначена для руководителей среднего и старшего уровней и охватывает все аспекты управления современным портовым хозяйством при сочетании государственного финансирования и экспертного опыта частного сектора.

Б. Дальнейшие действия

72. В соответствии с согласованным кругом ведения рассмотрение ряда вопросов, обсуждавшихся на текущей сессии рассчитанного на несколько лет совещания экспертов, будет продолжено на следующей сессии. Они включают в себя меры и действия по оптимизации вклада инвестиций, в частности инвестиций частного сектора, в упрощение процедур торговли с особым акцентом на их воздействии на международные транспортные сети, а также на эффективности транспортных услуг и их вкладе в упрощение процедуры торговли.

73. На следующей сессии этого рассчитанного на несколько лет совещания экспертов могут быть также рассмотрены вопросы использования информационно-коммуникационных технологий в логистике, упрощении процедур торговли и обеспечении безопасности производственно-бытовых цепей. Совещание может также проанализировать новые вызовы, затрагивающие транспортные расходы и стыкуемость транспортных систем, с заострением внимания на НРС, развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и малых островных раз-

вивающихся государствах, а также вопросы совершенствования транзитной и транспортной инфраструктуры и соответствующих услуг в развивающихся странах транзита.

74. Кроме того, на следующей сессии должны быть также проанализированы регулятивные и нормативно-правовые основы для упрощения процедур перевозок и торговли, а также вопросы эффективного применения согласованных норм и стандартов. Помимо этого, на ней должны быть рассмотрены вопросы, касающиеся вклада ЮНКТАД в эффективное осуществление мер по упрощению процедур торговли в рамках инициативы "Помощь в интересах торговли", включая обязательства, вытекающие из возможных переговоров по упрощению процедур торговли в рамках ВТО.

75. Хотя в рамках Генерального соглашения по тарифам и торговле (ГАТТ) ВТО и других процессов либерализации тарифы в целом снизились, административные барьеры остаются значительными. Они принимают формы чрезмерных объемов бумажного делопроизводства и торговых процедур, непрозрачных правил и положений, мер многократного контроля на границе, а также недостаточной стыкуемости транспортных систем. В наибольшей мере это затрагивает участников торговли из стран с уязвимой экономикой, таких как малые островные государства, внутриконтинентальные и наименее развитые страны. Инвестиции в развитие транспорта и упрощение процедур торговли имеют решающее значение для создания благоприятной, прозрачной и предсказуемой среды для торговли и сокращения издержек международной торговли.

76. Эксперты подчеркнули необходимость определения мер и действий по оптимизации вклада инвестиций в упрощение процедур торговли и перевозок в обеспечение конкурентоспособности торговли и в процесс развития. В связи с этим исключительно важное значение имеет роль ПГЧС в содействии упрощению процедур перевозок и торговли.

77. Что касается транзитных перевозок, то эксперты выразили надежду на то, что повышение эффективности и более четкое применение положений статьи V ГАТТ может помочь развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, в налаживании более оптимальных связей с внешними рынками. Вклад международного сообщества не обязательно может быть сопряжен со значительными финансовыми последствиями, а может заключаться в обеспечении осуществления существующих многосторонних и региональных соглашений, принятии мер по обеспечению прозрачности и обмену передовым опытом.

78. На протяжении прошедшего десятилетия программа подготовки кадров в области портового хозяйства в рамках программы "Трейнфортрейд" ЮНКТАД активно содействовала внесению вклада операторами портов во всем мире в экономическое развитие их стран. Программа играет ключевую роль в наращивании потенциала развивающихся стран посредством укрепления их людских ресурсов. В рамках этих усилий была разработана модель партнерства между государственным и частным секторами с европейскими портами, которые делятся своими знаниями и экспертным опытом через сети ЮНКТАД по подготовке кадров в области портового хозяйства с портовыми сообществами азиатских, африканских и латиноамериканских стран на четырех группах языков. Основная цель этой программы заключается в поддержке портовых хозяйств развивающихся стран в их усилиях по поощрению экономического развития посредством предоставления эффективных и конкурентоспособных услуг для упрощения процедур торговли. Группа экспертов рекомендовала ЮНКТАД продолжить развитие сетей ЮНКТАД по подготовке кадров в области портового хозяйства в рамках программы "Трейнфортрейд".

79. ЮНКТАД следует продолжить эффективную поддержку Алматинской программы действий, которая направлена на удовлетворение особых потребностей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита. Для стран, не имеющих выхода к морю, упрощение процедур транзитных перевозок и торговли является предпосылкой для получения доступа к внешним рынкам; в свою очередь, страны транзита могут получить выигрыш за счет синергизма и эффекта масштаба, обеспечиваемых теми объемами грузов соседних стран, которые проходят через их морские порты. Подходы, основанные на сотрудничестве между государственным и частным секторами как в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, так и в развивающихся странах транзита, смогут обеспечить удовлетворение их общих потребностей в области упрощения процедур перевозок и торговли.

80. Упрощение процедур торговли является одной из тем многосторонних переговоров в рамках Дохинской повестки дня в области развития. Эта проблематика все чаще находит также отражение в региональных и двусторонних торговых соглашениях. Для обеспечения максимальных выгод от положений об упрощении процедур транзитных перевозок и торговли в соглашениях, являющихся предметом переговоров, развивающимся странам важно обеспечить, чтобы в анализе потребностей в упрощении процедур торговли на национальном или региональном уровнях участвовали заинтересованные стороны как из государственного, так из частного секторов. Национальный опыт указывает на то, что ЮНКТАД следует продолжать поддерживать развивающиеся страны и региональные организации в процессе формирования ПГЧС, и их роль и институциональная конфигурация в этом контексте стали одной из основных тем данного совещания.

II. Организационные вопросы

A. Выборы должностных лиц

81. На своем первом пленарном заседании (открытие сессии) рассчитанное на несколько лет совещание экспертов избрало следующих должностных лиц:

Председатель: г-н Хорхе Альфредо **Каманьо Эстон** (КОНАЛОГ)

Заместитель Председателя – Докладчик: г-н Стефан **Феврие** (ОВКГ)

B. Утверждение повестки дня и организация работы

82. На своем первом пленарном заседании рассчитанное на несколько лет совещание экспертов утвердило предварительную повестку дня сессии (содержащуюся в документе TD/B/C.I/MEM.1/4). Таким образом, повестка дня была следующей:

1. Выборы должностных лиц.
2. Утверждение повестки дня и организация работы.
3. Партнерство между государственным и частным секторами в развитии инфраструктуры для упрощения процедур торговли и перевозок.
4. Утверждение доклада о работе совещания.

С. Итоги сессии

83. На своем заключительном пленарном заседании в четверг, 10 декабря 2009 года, рассчитанное на несколько лет совещание экспертов постановило поручить Председателю подготовить резюме обсуждений (см. главу I).

Д. Утверждение доклада

84. Также на своем заключительном пленарном заседании рассчитанное на несколько лет совещание экспертов поручило заместителю Председателя – Докладчику подготовить под руководством Председателя окончательный текст доклада после завершения работы совещания.

Приложение I

Предварительная программа – Рассчитанное на несколько лет совещание экспертов по упрощению процедур перевозок и торговли

Вторник, 8 декабря 2009 года	Среда, 9 декабря 2009 года	Четверг, 10 декабря 2009 года
<p>(10 час. 00 мин. – 13 час. 00 мин.)</p> <p>Пленарное заседание</p> <p>Вступительное заявление</p> <p>Пункт 1: Выборы должностных лиц</p> <p>Пункт 2: Утверждение повестки дня и организация работы</p> <p>Вынесение на рассмотрение пункта 3</p> <p>Неформальные прения</p> <p>Пункт 3: Партнерство между государственным и частным секторами в развитии инфраструктуры для упрощения процедур торговли</p>	<p>(10 час. 00 мин. – 13 час. 00 мин.)</p> <p>Неформальные прения</p> <p>Пункт 3: <i>(продолжение)</i></p>	<p>(10 час. 00 мин. – 13 час. 00 мин.)</p> <p>Неформальные прения</p> <p>Пункт 3: <i>(продолжение)</i></p>
<p>(15 час. 00 мин. – 18 час. 00 мин.)</p> <p>Неформальные прения</p> <p>Пункт 3: <i>(продолжение)</i></p>	<p>(15 час. 00 мин. – 18 час. 00 мин.)</p> <p>Неформальные прения</p> <p>Пункт 3: <i>(продолжение)</i></p>	<p>(15 час. 00 мин. – 18 час. 00 мин.)</p> <p>Неформальные прения</p> <p>Рассмотрение итогов совещания</p> <p>Пленарное заседание (закрытие сессии)</p> <p>Пункт 4: Утверждение доклада о работе совещания</p>

Приложение II

Участники сессии*

1. В работе сессии приняли участие представители следующих государств-членов:

Алжир	Монголия
Ангола	Мьянма
Болгария	Непал
Ботсвана	Объединенные Арабские Эмираты
Бруней-Даруссалам	Пакистан
Венесуэла (Боливарианская Республика)	Парагвай
Вьетнам	Российская Федерация
Гватемала	Румыния
Германия	Самоа
Греция	Саудовская Аравия
Джибути	Сенегал
Доминиканская Республика	Сербия
Египет	Сирийская Арабская Республика
Индонезия	Соединенные Штаты Америки
Иордания	Таиланд
Иран (Исламская Республика)	Тринидад и Тобаго
Ирландия	Турция
Италия	Уругвай
Казахстан	Филиппины
Камбоджа	Центральноафриканская Республика
Камерун	Чешская Республика
Катар	Швеция
Китай	Эфиопия
Мали	Южная Африка
Марокко	
Мексика	

2. На сессии были представлены следующие межправительственные организации

Группа Африканского банка развития	Лига арабских государств
Африканский союз	Организация восточнокарибских государств
Организация экономического сотрудничества	Таможенный союз южной части Африки
Европейский союз	

* Поименный список участников см. в документе TD/B/C.I/MEM.1/Inf.2.

3. На сессии были представлены следующие организации системы Организации Объединенных Наций:

Международный торговый центр (МТЦ)
Экономическая комиссия Организации Объединенных Наций для Африки
Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций

4. На сессии были представлены следующие специализированные учреждения или приравненные к ним организации:

Продовольственная и сельскохозяйственная организация Объединенных Наций
Всемирный банк

5. На сессии были представлены следующие неправительственные организации:

Общая категория
Организация "Инженеры мира"
Ассоциация НПО "Вилляж Сюис"

6. На сессию была приглашена следующая организация-наблюдатель:

Международный союз автомобильного транспорта

7. На совещание экспертов были приглашены следующие эксперты-докладчики:

(Перечисляются в хронологическом порядке их выступлений)

Г-н Сорасак **Пан**, Государственный секретарь, Министерство торговли, Камбоджа

Г-н Эдуардо **Сперисен-Юрт**, Посол, Постоянный представитель Гватемалы при ВТО, Председатель Переговорной группы ВТО по упрощению процедур торговли

Г-н Джеффри **Хамильтон**, начальник Секции по вопросам сотрудничества и партнерства Отдела экономической интеграции и сотрудничества ЕЭК ООН

Г-жа Кристина **Лозано**, главный сотрудник по вопросам регулирования торговли, НЕПАД, Отдел региональной интеграции и торговли, Африканский банк развития

Г-н Самбуу **Демберел**, Президент и Генеральный управляющий, Монгольская торгово-промышленная палата, Монголия

Г-н Самир **Мубарак**, председатель Совета директоров компании "Нафит логистикс ПСК", Иордания

Г-н Жан Кизито **Кабанука**, старший специалист по транспортным вопросам, Региональный координатор ПТПАЮС, Отдел восточной и южной частей Африки, Группа Всемирного банка, Найроби, Кения

Г-н Сомнук **Керето**, Директор, советник по вопросам электронной логистики Таиланда, Министерство информационно-коммуникационных технологий, Директор Института инноваций в сфере информационных технологий, Касетсартский университет, Таиланд

Г-н Джон **Мур**, Директор компании Дублинского порта, Ирландия

Г-жа Носику С. **Минида**, лектор Университета Замбии (по видеоконференц-
вязи из Лусаки)

Г-жа Д. **Нгуен Ван Хутте**, региональный сотрудник Всемирного банка (по ви-
деоконференцсвязи из Лусаки)

Г-н Джаваид **Мансур**, Исполнительный секретарь Национального комитета по
упрощению процедур торговли и перевозок, Пакистан

Г-н Стефан **Феврие**, старший технический атташе, Постоянное представитель-
ство ОВКГ, Женева
