



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

Distr.: General
29 September 2010
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**

Третья сессия

Женева, 8–10 декабря 2010 года

Пункт 3 предварительной повестки дня

**Новые вызовы и последние тенденции, затрагивающие
упрощение процедур перевозок и торговли**

Записка секретариата ЮНКТАД

Резюме

В условиях все большей глобализации торговли перспективы развития во многом зависят от наличия экономически эффективных и надежных транспортных систем, транспарентной и понятной системы регулирования и эффективных процедур торговли. Для повышения показателей эффективности торговли развивающихся стран и их конкурентоспособности требуются программные меры по снижению транспортных и торговых издержек и модернизации торговой системы и инфраструктуры. Необходима всеобъемлющая стратегия, направленная на достижение программных целей в области упрощения торговых процедур, создания экономических и энергоэффективных транспортных систем, обеспечения безопасности производственно-сбытовых цепочек и достижения экологической устойчивости. При разработке такой стратегии директивные органы должны учитывать весь набор факторов, влияющих на ситуацию в области торговой логистики, включая экономические факторы (например, финансовый кризис), а также факторы, относящиеся к энергетике (например, цены на топливо), экологии (например, изменение климата), политике (например, фактор безопасности), нормативному регулированию (например, международные конвенции и многосторонние/региональные соглашения, касающиеся упрощения процедур перевозок и торговли) и техническому прогрессу (например, развитие информационно-коммуникационных технологий). В настоящей записке затрагивается ряд вопросов, требующих внимания экспертов. В частности, в ней содержится общая информация о а) новых глобальных вызовах и вызовах, требующих принятия безотлагательных мер в области международных перевозок; и б) тенденциях в области нормативного регулирования в части обеспечения экологической устойчивости перевозок. В ней также говорится о необходимости согласования национальных и международных обязательств в области упрощения процедур торговли.

Содержание

	<i>Стр.</i>
Введение	3
I. Новые вызовы, затрагивающие перевозки и торговлю	4
A. Финансовый кризис и экономический спад	4
B. Энергетика	6
C. Изменение климата	7
D. Безопасность	9
II. Нормативные требования в области охраны окружающей среды и устойчивость морских перевозок	10
A. Протокол 2010 года к Международной конвенции об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ	11
B. Гонконгская международная конвенция о безопасной и экологически рациональной утилизации судов 2009 года (Гонконгская конвенция)	12
C. Конвенция МОТ о труде в морском судоходстве 2006 года	12
III. Упрощение процедур торговли: обеспечение согласованности между национальной политикой и международными обязательствами	13
A. Многосторонний уровень: прогресс на переговорах об упрощении процедур торговли в рамках ВТО	13
B. Региональный уровень: упрощение процедур перевозок и торговли как элемент региональных торговых соглашений	16
C. Национальные стратегии и партнерства в области упрощения процедур торговли	18
D. Использование информационно-коммуникационных технологий для целей логистики, упрощения процедур торговли и обеспечения безопасности производственно-сбытовых цепочек	22
IV. Задачи на будущее	23

Введение

1. С учетом пунктов 107 и 164–168 Аккрского соглашения и в соответствии с кругом ведения рассчитанного на несколько лет совещания экспертов по упрощению процедур перевозок и торговли на третьей сессии этого совещания предполагается рассмотреть целый ряд тем, включая:

а) использование информационно-коммуникационных технологий в сфере логистики, а также для упрощения процедур торговли и обеспечения безопасности производственно-сбытовых цепочек;

б) новые вызовы, влияющие на транспортные издержки и стыкуемость транспортных систем, в том числе влияние высоких цен на топливо и высоких транспортных тарифов, изменения климата и императивов в области обеспечения безопасности производственно-сбытовых цепочек на доступ к экономически эффективным и экологически устойчивым услугам в области международного транспорта, особенно для наименее развитых стран, развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и малых островных развивающихся государств;

с) нормативно-правовая основа для деятельности по упрощению процедур перевозок и торговли, а также эффективное применение согласованных правил и стандартов; и

д) вклад ЮНКТАД в эффективное осуществление мер по упрощению процедур торговли в рамках инициативы "Помощь в интересах торговли", и в частности обязательств, согласованных в ходе переговоров об упрощении процедур торговли в рамках Всемирной торговой организации (ВТО).

2. С учетом этого мандата и общих целей рассчитанного на несколько лет совещания экспертов по упрощению процедур перевозок и торговли в настоящей записке дается обзор последних событий и процессов, затрагивающих транспорт и торговлю, с уделением особого внимания изложенным выше соображениям. Кроме того, в ней рассматриваются потенциальные последствия этих событий и процессов для упрощения процедур перевозок и торговли, в том числе в целях создания условий для эффективной интеграции развивающихся стран в глобальные транспортные и торговые системы.

3. В настоящее время под влиянием целого ряда факторов происходит изменение международного транспортного ландшафта. Эти факторы имеют отношение к экономике (например, финансовый кризис), энергетике (например, цены на топливо), экологии (например, изменение климата), политике (например, фактор безопасности), нормативному регулированию (например, международные конвенции и многосторонние/региональные соглашения, касающиеся упрощения процедур перевозок и торговли) и техническому прогрессу (например, развитие информационно-коммуникационных технологий). Они оказывают серьезное влияние на транспортные и торговые издержки, от которых зависят эффективность торговли развивающихся стран и их конкурентоспособность. Они также определяют стратегические цели в сфере транспорта – повышение оперативной и экономической эффективности, упрощение процедур торговли, обеспечение безопасности и достижение экологической, энергетической и социальной устойчивости.

4. В условиях глобализации и усиления взаимозависимости стран перспективы развития во многом зависят от наличия хорошо функционирующих, мало-

затратных и качественных транспортных систем; транспарентных и понятных систем регулирования и эффективных процедур торговли. Поэтому для разработки адекватных мер политики, направленных на повышение конкурентоспособности торговли за счет снижения транспортных и торговых издержек, необходимо лучше представлять себе движущие силы тех изменений, которые происходят сегодня в области международного транспорта и торговли, и взаимосвязи между ними. Это особенно актуально для развивающихся стран, находящихся в невыгодном с географической точки зрения положении, таких как развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и малые островные развивающиеся государства, а также для экономически уязвимых стран, таких как наименее развитые страны. Риск оказаться на задворках глобального рынка выше для тех стран, где развитию торговли мешают запретительно высокие транспортные издержки.

5. В частях II и III ниже рассматриваются соответствующие новые глобальные вызовы и глобальные вызовы, требующие принятия безотлагательных мер в области морского транспорта и торговли, а также связанные с ними тенденции в сфере нормативного регулирования, а именно тенденции, обусловленные необходимостью обеспечения экологической устойчивости перевозок. Особое внимание уделяется морскому транспорту, на долю которого приходится свыше 80% физического объема перевозок в рамках глобальной торговли (90% без учета торговли в рамках Европейского союза) (для большинства развивающихся стран эта цифра еще больше) и свыше 70% стоимостного объема перевозок. Часть IV посвящена упрощению процедур торговли, что особенно актуально в контексте региональных интеграционных процессов, а также в контексте усилий по обеспечению доступа развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, к внешним рынкам. В части V сформулирован ряд вопросов, которые должны помочь сфокусировать внимание на темах, выносимых на обсуждение экспертов, и стимулировать дискуссию по этим темам.

I. Новые вызовы, затрагивающие перевозки и торговлю

6. Транспортные системы сталкиваются с серьезными вызовами, способными подорвать их устойчивость, привести к росту издержек и в конечном итоге стать тормозом для торговли, причем наиболее серьезные последствия они могут иметь для развивающихся стран. Эти вызовы взаимосвязаны и включают, в частности а) негативные последствия недавнего финансового кризиса и связанного с ним экономического спада; b) колебания цен на нефть и их влияние на транспортные издержки и торговлю; c) климатические изменения и их влияние на транспорт и торговлю; d) необходимость обеспечения безопасности производственно-сбытовых цепочек и связанные с этим потребности в области нормативного регулирования; и e) экологические требования, связанные с обеспечением устойчивости морских грузоперевозок.

A. Финансовый кризис и экономический спад

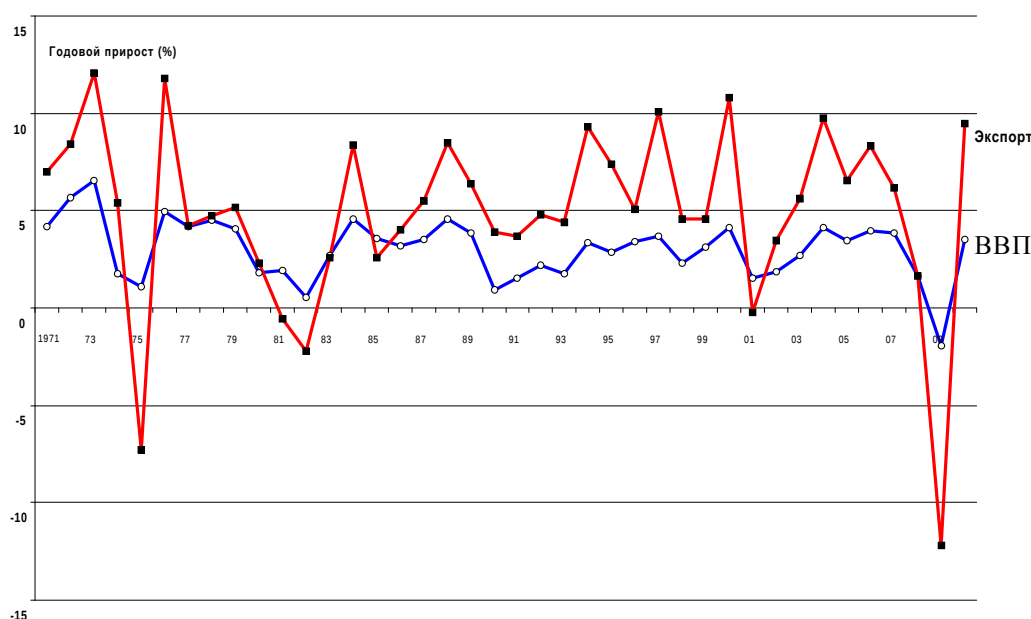
7. Глобальный финансовый кризис, разразившийся в конце 2008 года, и последовавший за ним экономический спад, изменили ландшафт в области транспорта и торговли. В 2009 году было зарегистрировано первое и самое значительное за многие десятилетия сокращение глобального объема производства. 2009 год стал также годом глобального торгового коллапса, когда физический и стоимостной объемы торговли сократились более чем на 13% и 23% соответ-

венно (см. диаграмму 1). Серьезно пострадали морской транспорт и обслуживаемая им торговля. В 2009 году объем такой торговли сократился примерно на 4,5%, причем пострадал практически весь спектр морских перевозок.

8. При этом общий тоннаж мирового морского флота в мире продолжал увеличиваться, поскольку на мировых верфях продолжали строиться и спускаться на воду суда, заказанные в предыдущие годы. Снижение транспортных тарифов негативно сказалось на прибыльности транспортного сектора, но оказалось на руку экспортерам и импортерам. В июле 2009 года перевозка одной тонны сухого массового груза на расстояние свыше 1 000 миль стоила от 2 до 6 долл. США по сравнению с 10–16 долл. США в 2008 году. Нынешний экономический спад и избыточный тоннаж морского флота в сочетании с циклическими колебаниями объемов инвестиций могут в долгосрочной перспективе создать угрозу для экономической устойчивости транспортных систем. Они оказывают негативное влияние на судостроение и его финансирование, структуру и характер торговли, а также на инвестиции в транспортную инфраструктуру, оборудование и услуги. Это в свою очередь негативно сказывается на транспортных издержках и стыкуемости транспортных систем.

Диаграмма 1

Темпы роста глобальных объемов производства и экспорта (физический объем)



Источник: ЮНКТАД, данные за 2010 год – прогноз.

9. Некоторые долгосрочные тенденции, а также последствия экономического кризиса можно проследить с помощью индекса обслуживания линейным судоходством ЮНКТАД, который характеризует доступ стран к глобальным системам линейных перевозок. Если в течение трех лет, предшествовавших финансовому кризису, среднемировой показатель прямого морского сообщения оставался стабильным, то аналогичный показатель для НРС уменьшился на 20%. Для многих НРС дальнейшее сокращение и без того ограниченного доступа к линейным перевозкам может стать головной болью для национальных органов по вопросам конкуренции.

10. Учитывая, что финансовый кризис (наряду с сокращением объемов промышленного производства) создает дополнительные препятствия для инвестиций в морские порты и инфраструктуру транзитных перевозок (дороги, пограничные переходы, сухие порты), еще большее значение приобретает использование синергетического эффекта и осознание общих интересов развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и стран транзита. И те и другие могут только выиграть от увеличения совокупного объема перевозок, поскольку благодаря эффекту масштаба это способствует повышению конкурентоспособности их морских портов в рамках глобальной системы морских перевозок.

В. Энергетика

11. Обеспечение долгосрочного устойчивого энергоснабжения, включая обеспечение поставок нефти по разумным ценам и без серьезного ущерба для окружающей среды, глобальной торговли и перспектив развития наиболее уязвимых стран, становится все более актуальной задачей для всех секторов экономики, включая транспорт. Однако перспективы доступа к нефти как одному из основных источников энергии становятся все более неопределенными, причем некоторые специалисты утверждают, что запасы нефти истощаются и что скоро может быть достигнут пик ее добычи¹. Нефть как ископаемое топливо, запасы которого не бесконечны, становится все труднее и все дороже добывать. Поставки нефти из отдаленных районов и с отдаленных месторождений, в том числе оффшорных и глубоководных, во-первых, непредсказуемы и, во-вторых, связаны с рисками для окружающей среды и значительными затратами. О масштабах проблемы удовлетворения будущего глобального спроса на нефть говорит взрыв на нефтяной платформе "Дипутер хорайзн" в Мексиканском заливе в апреле 2010 года и его тяжелые экономические и экологические последствия.

12. Ограниченное предложение нефти и растущий спрос на энергию толкают цены на нефть вверх. Хотя до рекордного уровня таких цен (почти 150 долл. США за баррель), достигнутого в середине 2008 года, еще далеко, сравнительно высокий средний уровень цен на нефть, зафиксированный в первой половине 2010 года², дает основания ожидать их роста в долгосрочной перспективе.

13. К ценам на нефть, влияющим на развитие транспорта и торговли, особенно чувствительны развивающиеся страны, и в частности страны, не имеющие выхода к морю, которые зависят от автомобильных перевозок и больше всех страдают от роста цен на топливо. Несмотря на усилия по решению проблем повышения энергоэффективности перевозок и ослабления зависимости от ископаемого топлива, эти проблемы по-прежнему актуальны, особенно для морского транспорта. Морской транспорт, на долю которого приходится свыше 80% физического объема перевозок в мировой торговле, зависит от поставок нефти как сырья для производства моторного топлива и по соображениям эффективности пока не готов перейти на альтернативные виды энергии. Рост цен на нефть и их неустойчивость отражаются на стоимости бункерного топлива,

¹ Такие прогнозы дают, в частности, Международное энергетическое агентство, Управление энергетической информации Соединенных Штатов и организация "Association for the Study of Peak Oil" (<http://www.peakoil.net>). Подробнее о дискуссиях на тему достижения пикового уровня добычи нефти см. Jeremy Leggett at <http://www.jeremyleggett.net>.

² Согласно данным, опубликованным в августе 2010 года на вебсайте Управления энергетической информации Соединенных Штатов http://www.eia.gov/dnav/pet/pet_pri_spt_s1_d.htm.

что в свою очередь ведет к увеличению транспортных издержек и подрывает торговлю. Согласно оценкам, содержащимся в опубликованном недавно исследовании ЮНКТАД "Цены на нефть и тарифы на услуги в области морских перевозок: эмпирическое исследование" (*Oil Prices and Maritime Freight Rates: An Empirical Investigation*) (UNCTAD/DTL/TLB/2009/2) эластичность тарифов на контейнерные перевозки по ценам на нефть составляет 0,19 и 0,36, а эластичность спотовых тарифов на рынке танкерного тоннажа – 0,28. Эластичность тарифов на перевозку железной руды выше и приближается к единице. Исследование показало также, что влияние цен на нефть на тарифы на контейнерные перевозки усиливается в периоды резкого роста или сильных колебаний таких цен. На это следует обратить особое внимание в связи с ожидаемым ростом цен на нефть и перспективой скорого достижения пикового уровня ее добычи в мире.

14. Понимание взаимосвязи между транспортными издержками, энергетической безопасностью и уровнем цен имеет фундаментальное значение, особенно для многих развивающихся стран, торговля которых уже обременена непропорционально высокими транспортными издержками. Инициативы по обеспечению большей интегрированности развивающихся стран в международные транспортные и торговые системы требуют четкого понимания влияния транспортных издержек и факторов, их определяющих, включая стоимость ввозимых ресурсов, в том числе топлива/нефти, и принятия надлежащих мер по контролю за такими издержками и факторами. Успех программных мер по повышению экономической эффективности перевозок зависит также от способности использовать взаимозависимость между энергетикой и изменением климата, включая взаимозависимость между энергоэффективностью и сокращением выбросов парниковых газов, в том числе с учетом того, что меры в области энергетики являются важным компонентом мер по адаптации к последствиям климатических изменений. Ниже кратко рассматриваются некоторые из актуальных в данном контексте вопросов.

С. Изменение климата

15. Имеются убедительные научные доказательства³ того, что климат действительно меняется и что необходимы срочные меры в связи с ожидаемыми экологическими, социальными и экономическими последствиями этого, с учетом того, что тяжесть таких последствий будет зависеть от географического положения страны и региона. Для развивающихся стран последствия изменения климата, если на них никак не реагировать, могут стать серьезным препятствием к достижению целей развития, сформулированных в Декларации тысячелетия, и обеспечению устойчивости развития. Из-за высокой степени уязвимости и низкой адаптационной способности развивающихся стран, и особенно НРС, эти страны могут пострадать больше всего, причем наибольший ущерб может быть причинен большим городам с низким уровнем доходов населения⁴.

16. В эпицентре этой колоссальной глобальной проблемы оказались грузовые и пассажирские перевозки. Спрос на транспортные услуги растет вместе с ростом глобальной экономики, глобальной торговли и численности населения

³ Четвертый доклад об оценке Международной группы экспертов по изменению климата, 2007 год.

⁴ См., например, Dasgupta S, Laplante B, Murray S and Wheeler D (2009). Sea-level rise and storm surges: A comparative analysis of impacts in developing countries. Policy Research working paper 4901. World Bank Development Research Group.

в мире и во многом зависит от нефти как сырья для производства моторного топлива. Одновременно серьезное влияние на транспорт будут оказывать факторы, обусловленные изменением климата, и в частности повышение уровня моря и увеличение частоты и силы ураганов. Последствия изменения климата включают ускоренную эрозию береговой линии, затопление портов и прибрежной дорожной инфраструктуры, а также не прямые последствия, которые еще даже не поддаются оценке. Такие последствия связаны с изменениями в территориальном распределении населения, а также с изменениями в характере и структуре производства, торговли и потребления, влияющими на спрос на услуги в области грузовых перевозок.

17. В настоящее время еще в полной мере не осознаны характер и масштабы потенциального влияния изменения климата на международные транспортные системы и связанные с этим потребности в адаптационных мерах. В целях восполнения этого пробела на который обращалось внимание в ходе первой сессии совещания экспертов по упрощению процедур перевозок и торговли, посвященной морскому транспорту (февраль 2009 года)⁵, секретариаты ЮНКТАД и ЕЭК ООН в сентябре 2010 года организовали учебно-практический семинар по данному вопросу⁶.

18. Особого внимания требуют порты, служащие воротами, открывающими путь на международные рынки. Свыше 80% физического объема глобальной торговли товарами обслуживается морским транспортом и проходит через морские порты. В качестве одного из главных звеньев международных производственно-сбытовых цепочек последние обеспечивают доступ к глобализированным рынкам, в том числе к рынкам стран, не имеющих выхода к морю. Эти стратегически важные национальные активы, а также транспортная инфраструктура, связывающая их с внутренними районами, подвержены влиянию различных климатических явлений и процессов. Особенно уязвимы порты, расположенные на низколежащих островах, а также в устьях и дельтах рек в развивающихся регионах, характеризующихся высокой вероятностью природных катаклизмов и низкой адаптационной способностью.

19. Согласно исследованию, подготовленному по заказу компании "Альянц" и Всемирного фонда природы, если к 2050 году уровень моря повысится, как прогнозируется, на 0,5 м, в 16 портовых мегагородах пострадают активы стоимостью около 28 трлн. долл. США⁷. Обследование, проведенное недавно Международной ассоциацией портов и гаваней, Американской ассоциацией портовых администраций и Стэндфордским университетом⁸, показало, что 81% портовых администраций, которые были охвачены этим обследованием, считают, что климатические изменения могут иметь серьезные последствия для глобального портового хозяйства.

20. Все это требует безотлагательного рассмотрения влияния изменения климата на транспорт и соответствующих адаптационных потребностей, а также инициатив, направленных на сокращение или ограничение выбросов парнико-

⁵ См. резюме обсуждений (UNCTAD/DTL/TLB/2009/1), которое было представлено в том числе секретариату Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата (перед Копенгагенской конференцией).

⁶ Дополнительную информацию см. на вебсайте <http://www.unctad.org/ttl>, а также в документе ECE/TRANS/WP.5/2010/3.

⁷ Lenton T, Footitt A and Dlugolecki A (2009). *Major Tipping Points in the Earth's Climate System and Consequences for the Insurance Sector*. <http://knowledge.allianz.com>.

⁸ Becker A and Inoue S (2009). IAPH/AAPA survey results: Impacts of climate change on seaports. Неопубликованный доклад.

вых газов. Разработка эффективной стратегии адаптационной деятельности в сфере транспорта в целях укрепления его способности противостоять влиянию внешних факторов, включая изменение климата, требует сбора информации о факторах уязвимости и лучшего понимания последствий климатических процессов.

21. Издержки, связанные с принятием мер реагирования на изменение климата, включают текущие расходы и инвестиции, которые неизбежно скажутся на транспортных тарифах и торговых издержках. Исследования на эту тему содержат самые разные оценки, но мало информации, которая могла бы представлять интерес с точки зрения транспортного сектора. Очевидно, однако, что ключевым элементом любой дальновидной и эффективной политики, связанной с изменением климата и его влиянием на транспортный сектор, особенно в развивающихся странах, является адекватное финансирование. Согласно одному из последних исследований Всемирного банка, осуществление адаптационных мер в области инфраструктуры, включая отчасти транспортную инфраструктуру, потребует расходов в размере 29,5 млрд. долл. США, включая 6,3 млрд. долл. США на адаптацию дорожной инфраструктуры (2010–2050 годы)⁹.

D. Безопасность

22. Вопросы безопасности, от решения которых зависят транспортные издержки, стыкуемость транспортных систем и развитие торговли, по-прежнему занимают важное место в международной повестке дня. В последнее десятилетие наблюдается тенденция к расширению географического охвата мер по обеспечению безопасности международных и региональных перевозок и производственно-сбытовых цепочек. В области морского транспорта такие меры включали, в частности, принятие в 2002 году поправок к Международной конвенции 1974 года по охране человеческой жизни на море (СОЛАС) и нового Международного кодекса безопасности судов и портовых сооружений, который с 1 июля 2004 года является обязательным для всех государств – участников СОЛАС. Одной из важных мер по обеспечению безопасности международных производственно-сбытовых цепочек стало принятие в 2005 году под эгидой Всемирной таможенной организации (ВТАМО) Рамочных стандартов обеспечения безопасности и упрощения процедур глобальной торговли¹⁰. Поправки к СОЛАС и Международный кодекс безопасности судов и портовых сооружений налагают широкий круг обязательств на правительства, судоходные компании и порты, а Рамочные стандарты вводят, среди прочего, понятие уполномоченного экономического оператора (УЭО) и провозглашают принципы взаимного признания статуса УЭО. Эффективное соблюдение этого принципа, которое еще только предстоит обеспечить, в перспективе будет иметь исключительно важное значение, особенно для развивающихся стран, не желающих оказаться изолированными от международных транспортных сетей. Следует отметить, что понятие УЭО в настоящее время используется и на региональном уровне (после его включения в Таможенный кодекс Европейского союза).

23. Хотя все признают необходимость усиления мер безопасности в сфере транспорта и в рамках производственно-сбытовых цепочек, такие меры ведут к

⁹ World Bank. The economics of adaptation to climate change: A synthesis report. Final consultation draft. August 2010.

¹⁰ По состоянию на 15 сентября 2010 года о своем намерении применять такие стандарты заявили 162 государства – члена ВТАО.

увеличению операционных издержек. Для развивающихся же стран любые дополнительные расходы, которые могут поставить их экспорт в невыгодное положение, являются серьезной проблемой. В этой связи Колумбусской программы (основная инициатива по укреплению потенциала в рамках ВТАМО) скорее всего будет недостаточно для нейтрализации финансовых последствий применения Рамочных стандартов обеспечения безопасности и упрощения торговых процедур. Что касается поправок к СОЛАС и Международного кодекса безопасности судов и портовых сооружений, то, по оценкам ЮНКТАД, расходы, связанные с обеспечением соблюдения Кодекса в портах всего мира, составят на начальном этапе от 1,1 млрд. долл. США до 2,3 млрд. долл. США, а в дальнейшем будут составлять от 0,4 млрд. долл. США до 0,9 млрд. долл. США в год¹¹. Они повлекут за собой увеличение общего объема расходов на международные морские перевозки соответственно на 1% и 0,5%. Хотя на первый взгляд эти цифры кажутся не очень значительными, для небольших портов в развивающихся странах дополнительные расходы могут оказаться непропорционально большими.

24. На уровень операционных издержек могут серьезно повлиять также и меры безопасности на национальном и региональном уровнях, о чем свидетельствуют события, последовавшие за принятием в Соединенных Штатах законодательных положений, требующих проверки с использованием средств неинтрузивной интроскопии всех контейнеров, направляемых в Соединенные Штаты, до их погрузки на суда в иностранных портах¹². Озабоченность по поводу затрат и технической возможности выполнения этого требования высказывалась представителями деловых кругов, таможенными организациями и государственными органами как в Соединенных Штатах, так и за их пределами¹³. Создавая масштаб проблем, возникающих в связи с этим требованием, Соединенные Штаты в лице Министерства национальной безопасности в декабре 2009 года объявили о переносе даты его вступления в силу с июля 2010 года на июль 2012 года¹⁴.

II. Нормативные требования в области охраны окружающей среды и устойчивость морских перевозок

25. Обеспечение экологической устойчивости морских перевозок становится объектом повышенного внимания, чему способствует все более широкое осознание грузоотправителями, судоходными компаниями и международным сообществом стратегической важности мер в этой области как средства обеспечения оперативной и экономической эффективности и качества морских перевозок и с интернализации негативных внешних воздействий. Широкий набор мер регулирования, направленных на обеспечение устойчивости морских перевозок, уже принят или рассматривается в рамках Международной морской организа-

¹¹ См. Maritime security: ISPS Code implementation, costs and related financing (UNCTAD/SDTE/TLB/2007/1).

¹² Implementing recommendations of the 9/11 Commission Act of 2007. Public Law 110-53. 3 August 2007.

¹³ См. также "Postponement of the United States' 100 per cent container scanning requirement". UNCTAD Transport Newsletter no.45 (UNCTAD/WEB/DTL/TLB/2010/1).

¹⁴ См. The Testimony of the Secretary of the United States Department of Homeland Security on "Transport security challenges" before the United States Congress Senate Committee on Commerce, Science and Transportation, December 2009.

ции (ИМО). Основным международно-правовым документом, в котором идет речь о различных источниках загрязнения морской среды с судов (горюче-смазочные материалы, химические вещества, сточные воды, мусор и газы), является Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (МАРПОЛ) с изменениями в соответствии с протоколом 1978 года. На повестке дня ИМО стоят и другие экологические и социальные вопросы – от очистки и использования балластной воды и подъема затонувших судов до запрета на использование в системах защиты судов от обрастания некоторых токсичных веществ, утилизации судов и подготовки судовых экипажей.

26. Ниже рассматриваются три недавно принятых ИМО нормативных документа, имеющих важное значение для обеспечения устойчивости морских перевозок. По этим документам можно судить о том, насколько широк круг проблем, которые стоят в настоящее время в сфере транспорта и торговли и которые, скорее всего, и дальше будут оставаться в центре внимания профильных компаний, потребителей транспортных услуг и директивных органов, а также широкой общественности. Что касается развивающихся стран, то они должны лучше осознать плюсы и минусы выполнения требований этих документов. Это является условием их широкой ратификации и применения, а также получения необходимой технической помощи и помощи в укреплении потенциала.

А. Протокол 2010 года к Международной конвенции об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ

27. Международная дипломатическая конференция по пересмотру Международной конвенции об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ 1996 года состоялась под эгидой ИМО 26–30 апреля 2010 года. На Конференции был принят Протокол к Конвенции, призванный обеспечить вступление Конвенции в силу и решить практические проблемы, мешающие ее ратификации странами.

28. Международная конвенция об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ составлена по образцу Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 года и Протокола к ней 1992 года, а также Международной конвенции о создании международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1971 года и протоколов к ней 1992 и 2003 годов. Она предусматривает создание двухуровневой системы компенсации в случае загрязнения окружающей среды опасными и вредными веществами (химические вещества и т.п.). Уровень 1 касается гражданской ответственности судовладельцев, которая подлежит обязательному страхованию. Уровень 2 предполагает создание фонда, финансируемого за счет взносов получателей опасных и вредных веществ. Средства этого фонда должны использоваться в тех случаях, когда договор страхования судовладельца не распространяется на тот или иной инцидент, связанный с загрязнением окружающей среды такими веществами, или когда сумма страхового покрытия недостаточна для удовлетворения исковых требований. Взносы в фонд будут вноситься с учетом объемов опасных и вредных веществ, полученных государствами в предыдущем календарном году.

29. Одним из основных препятствий к ратификации Конвенции были трудности, связанные с выполнением одного из ее ключевых требований – требования о представлении данных об объемах опасных и вредных грузов, полученных каждым государством. Проблемы возникали также с созданием систем пред-

ставления данных об упакованных товарах и обеспечением внесения взносов на учрежденный в рамках Конвенции счет сжиженного природного газа в государствах, не являющихся участниками Конвенции. Снять эти проблемы позволил Протокол 2010 года, который рассматривается в качестве важного шага к укреплению системы международной ответственности за загрязнение с судов. Он будет открыт для подписания с 1 ноября 2010 года по 31 октября 2011 года, после чего он будет открыт для присоединения. Его вступление в силу для договаривающихся сторон будет способствовать вступлению в силу и самой Конвенции 2006 года с поправками в соответствии с этим протоколом.

В. Гонконгская международная конвенция о безопасной и экологически рациональной утилизации судов 2009 года (Гонконгская конвенция)

30. Разделка судов на металлолом является экологически небезопасной деятельностью, которая с годами переместилась в развивающиеся регионы, где действуют менее жесткие нормы в области трудового законодательства, охраны окружающей среды и обеспечения безопасности на производстве. Совместные усилия по решению этой проблемы и обеспечению тем самым большей экологической устойчивости и более безопасных условий труда, предпринятые ИМО, Международной организацией труда (МОТ) и соответствующими органами Базельской конвенции, имели своим результатом принятие в мае 2009 года Гонконгской международной конвенции о безопасной и экологически рациональной утилизации судов (Гонконгская конвенция).

31. Целью новой конвенции является установление применимых в глобальном масштабе правил утилизации судов, подлежащих соблюдению компаниями, осуществляющими международные морские перевозки и занимающимися утилизацией судов. Она устанавливает требования к проектированию, строительству, эксплуатации и подготовке судов в целях обеспечения возможностей для их безопасной и экологически рациональной утилизации без ущерба для безопасности и эксплуатационных качеств судов. Она также предусматривает создание надлежащих правоприменительных механизмов в области утилизации судов и устанавливает требования в отношении их сертификации, учета и отчетности.

32. Конвенция была открыта для подписания с 1 сентября 2009 года по 31 августа 2010 года и сейчас открыта для присоединения. Она вступит в силу по истечении 24 месяцев с даты, когда 15 государств, на которые приходится 40% мирового валового регистрового тоннажа торгового флота, согласятся связать себя ее положениями. При этом совокупный максимальный годовой объем утилизации судов в этих государствах в предыдущие 10 лет должен составлять не менее 3% от совокупного тоннажа их торговых судов.

С. Конвенция МОТ о труде в морском судоходстве 2006 года

33. 2010 год был объявлен ИМО Годом моряка. На международном уровне предпринимаются усилия по совершенствованию нормативно-правового режима моряков, в том числе в контексте все более широкого признания стратегической роли этой прогрессии в обеспечении глобальных морских перевозок.

34. Одним из последних достижений в этом плане стало принятие в феврале 2006 года Конвенции о труде в морском судоходстве ИМО/МОТ, которая консо-

лидировала и обновила более 65 международных стандартов, касающихся труда моряков. Этот важный международно-правовой документ призван дополнить три другие конвенции ИМО – Международную конвенцию по охране человеческой жизни на море 1974 года (СОЛАС), Международную конвенцию о стандартах подготовки и дипломирования моряков и несения вахты 1978 года и Международную конвенцию по предотвращению загрязнения с судов (МАРПОЛ).

35. Конвенция призвана защитить права моряков с учетом меняющихся реалий в области морских перевозок, в том числе путем установления минимальных требований, касающихся труда моряков на судах. Ее положения касаются, в частности, условий найма, продолжительности рабочего дня и отдыха, условий проживания на судах, рекреационных возможностей, питания, охраны здоровья и медицинского обслуживания, а также благосостояния и социальной защиты моряков. Она предусматривает эффективные механизмы обеспечения соблюдения ее требований, включая проведение инспекций и сертификацию условий труда и жизни моряков соответствующими органами государства флага. Конвенция вступит в силу после ее ратификации 30 государствами – членами МОТ, на долю которых приходится не менее 3% мирового тоннажа судов. Учитывая, что к 30 июня 2010 года Конвенцию ратифицировали 10 государств – членов МОТ и что работа по подготовке к ее ратификации активно ведется и во многих других странах, есть основания надеяться, что количество ратификационных грамот, необходимое для ее вступления в силу, будет получено уже в 2011 году.

III. Упрощение процедур торговли: обеспечение согласованности между национальной политикой и международными обязательствами

36. Упрощение процедур торговли является важным фактором, определяющим степень интеграции стран в глобальную торговлю и экономику. С 2004 года под эгидой ВТО ведутся переговоры об упрощении торговых процедур, которые за это время значительно продвинулись вперед, хотя в последнее время и наблюдается некоторый регресс (см. раздел А ниже). При этом развивающиеся страны все более активно участвуют в осуществлении региональных инициатив в этой области (раздел В). На национальном уровне страны принимают меры к согласованию соответствующих национальных целей с обязательствами, принятыми ими на многостороннем и региональном уровнях, и получению от этого синергетического эффекта (раздел С). Новые вызовы и возможности в области упрощения процедур международной торговли связаны с развитием информационно-коммуникационных технологий (раздел D).

A. Многосторонний уровень: прогресс на переговорах об упрощении процедур торговли в рамках ВТО

37. В 2004 году государства – члены ВТО приступили к переговорам по новым правилам, призванным способствовать совершенствованию процедур торговли и стимулировать усилия по реформированию таких процедур в глобальном масштабе. Конкретно речь идет о пересмотре статей V, VIII и X Генерального соглашения по тарифам и торговле. Несмотря на достигнутый на сегодняшний день прогресс, в последнее время темп переговоров замедлился и возникла некоторая напряженность, связанная с несовпадением позиций государств. Эффект от переговоров не ограничивается рамками ВТО и состоит, в

частности, в укреплении международного сотрудничества в области упрощения процедур торговли и активизации соответствующей деятельности на национальном и региональном уровнях.

38. В декабре 2009 года Группа по ведению переговоров об упрощении процедур торговли ВТО опубликовала сводный проект документа, по которому ведутся переговоры, что позволило зафиксировать достигнутый прогресс и степень достигнутого согласия в отношении сферы охвата новых правил ВТО в области упрощения процедур торговли. Хотя в тексте содержится множество квадратных скобок, указывающих на несогласованность формулировок, казалось, что делегациям осталось лишь "подчистить" текст и заменить скобки согласованными формулировками.

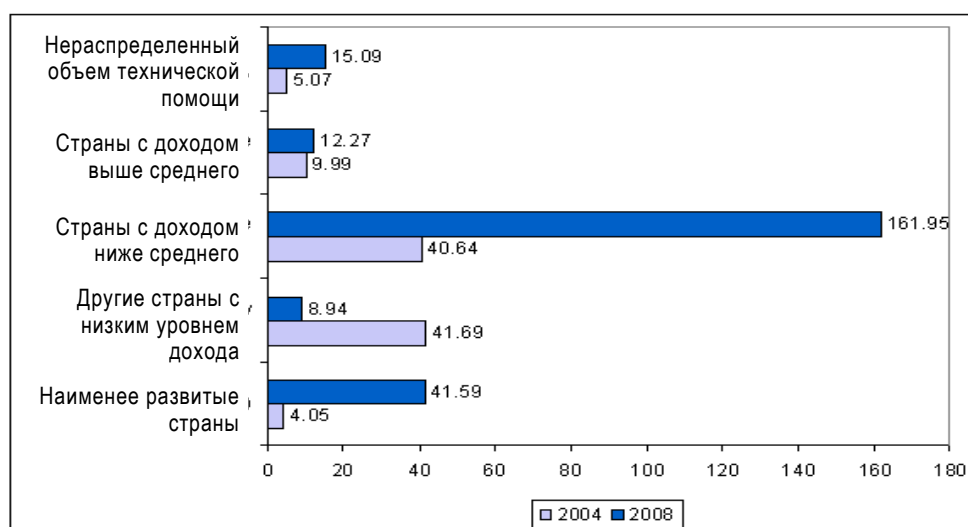
39. Однако эти ожидания пока не сбылись. Делегации никак не могут согласовать формулировки, причем количество квадратных скобок не только не уменьшилось, но и увеличилось: между государствами – членами ВТО начали возникать разногласия при согласовании различных деталей предлагаемых правил, в том числе их структуры и правового статуса. Более того, возобновились споры по поводу принципов, которые считались давно согласованными, в том числе по поводу принципа аппроксимации стоимости оказанных услуг при расчете комиссионного вознаграждения и платы за такие услуги, а также по поводу использования запретительных или разрешительных правил, например в отношении таможенных брокеров и консульских операций. Другим камнем преткновения стал правовой статус правил. На определенном этапе большая часть проекта (две трети) содержала неимперативные формулировки, такие как "насколько это возможно", "может", "должен" и "следует". Такие формулировки ослабляли юридическую силу правил и, по сути, делали их необязательными.

40. На данном этапе переговоров несовпадение позиций по поводу юридической силы правил связано с неуверенностью развивающихся стран в своей способности выполнять новые обязательства. Когда переговоры об упрощении торговых процедур только начинались, многие развивающиеся страны их активно поддерживали, надеясь, что их имплементационные потребности будут учтены. В согласованном в 2004 году мандате переговоров, так называемом "приложении D", признаются ограниченные возможности развивающихся стран и указывается, что эта проблема будет решаться посредством гибкого применения новых правил и оказания технической помощи. С учетом этого мандата делегации пытаются сформулировать положения, касающиеся особого и дифференциального режима и его пересмотра параллельно с обеспечением доступа к технической помощи: предполагается, что развивающимся странам, не обладающим потенциалом, необходимым для выполнения тех или иных правил, будет предоставлено дополнительное время и доступ к технической помощи для проведения необходимых реформ, прежде чем соответствующие правила станут обязательными для них. Несмотря на прогресс, достигнутый в разработке таких положений, развивающиеся страны продолжают испытывать беспокойство, связанное с отсутствием гарантий технической помощи. Именно этим объясняется их стремление использовать неимперативные формулировки в целях придания проекту необходимой гибкости.

41. Напряженность, возникшая на переговорах, чревата риском ослабления политической поддержки, которой пользовались усилия по упрощению процедур торговли в последние годы. Сложился широкий консенсус в отношении общего понимания выгод, которые сулит реформирование торговых процедур и необходимости совместного продвижения вперед. Потребность в этом ощущается не только на уровне ВТО. Все более широкой поддержкой пользуются и другие многосторонние и региональные нормативно-правовые документы, а объем средств, выделяемых по линии технической помощи на цели упрощения торговых процедур, увеличился с 28,4 млн. долл. США в 2002 году до 239,84 млн. долл. США в 2008 году, причем все большая часть этих средств предназначена НРС (см. диаграммы 2 и 3 ниже).

Диаграмма 2

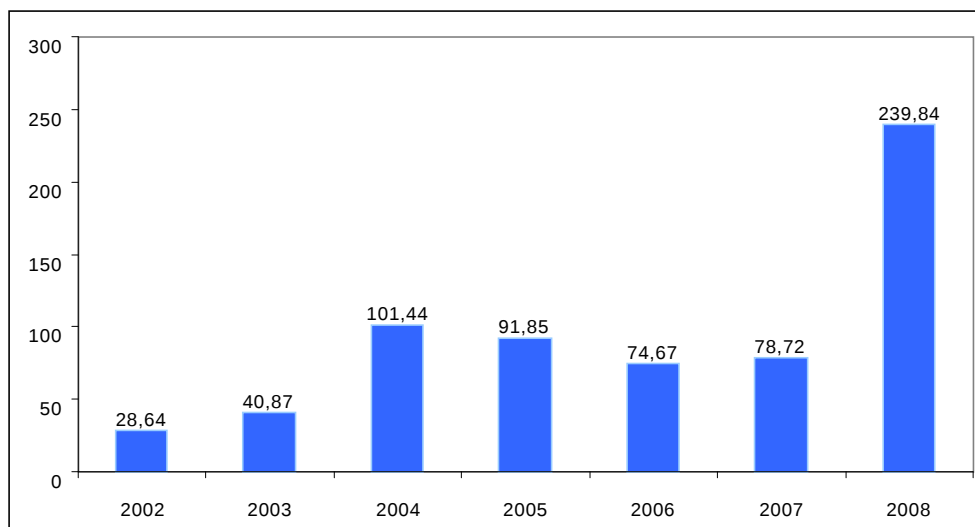
Объемы технической помощи и помощи в укреплении потенциала в области упрощения процедур торговли в разбивке по группам стран с различным уровнем дохода



Источник: OECD, AfT data, QWIDS (оценки по состоянию на июль 2010 года); все цифры в млн. долл. США в ценах 2005 года.

Диаграмма 3

Объемы технической помощи и помощи в укреплении потенциала в области упрощения процедур торговли в разбивке по годам



Источник: OECD, AfT data, QWIDS (оценки по состоянию на июль 2010 года); все цифры в млн. долл. США в ценах 2005 года¹⁵.

42. Многие развивающиеся страны лишь недавно начали предпринимать усилия по выработке стратегий в области упрощения процедур торговли. Успешное завершение переговоров об упрощении таких процедур, ведущихся в рамках ВТО, позволит обеспечить общественный контроль за применением новых правил и привлечь внимание к проблемам развивающихся стран.

В. Региональный уровень: упрощение процедур перевозок и торговли как элемент региональных торговых соглашений

43. В последние годы резко увеличилось число региональных инициатив по упрощению процедур торговли и резко активизировались усилия по включению соответствующих обязательств в региональные торговые соглашения. Одной из возможных причин этого является тот факт, что многие вопросы, связанные с упрощением процедур торговли, включая вопросы, касающиеся инфраструктуры, транзита, общих стандартов и организационных моментов, например часов работы пограничных переходов, гораздо легче решаются на региональном уровне, чем на глобальном. Региональные партнерские связи и региональное сотрудничество в области упрощения процедур торговли и перевозок часто служат катализатором национальных реформ в этой области. Региональные усилия обычно направлены на снижение транспортных издержек путем совершенствования транспортной инфраструктуры, согласования условий транзита и упрощения пограничных процедур. Особенно важное значение они имеют для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю.

¹⁵ Классификация стран в зависимости от их ВНД на душу населения, используемая при составлении перечня стран – получателей официальной помощи в целях развития ОЭСР/КСР. НРС (<934 долл. США); другие страны с низким уровнем дохода (<935 долл. США); страны с доходом ниже среднего (<936–3 705 долл. США); страны с доходом выше среднего (3 706–11 455 долл. США).

44. Некоторые из этих стран активно участвуют в многосторонних переговорах в рамках ВТО, особенно в переговорах, касающихся статьи V (транзит). Хотя их право на транзит имеет под собой многостороннюю правовую основу в виде статьи 125(1) Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву, это право должно всякий раз согласовываться со страной транзита (статья 125(2) и (3)) и потому зависит от отношений между странами. Двусторонние и региональные соглашения о транзитных перевозках регулируют и многие из вопросов, имеющих отношение к международным транзитным операциям. Они отражают особенности стран-участников, уровень их экономического развития, состояние политических и дипломатических отношений между ними, уровень развития инфраструктуры и транспорта, а также потенциал таможенных служб.

45. Работа по упрощению торговых и транспортных процедур на региональном уровне может вестись на основе разных подходов, определяемых степенью экономической интеграции и политического сотрудничества соответствующих стран. Во многих гетерогенных регионах при рассмотрении конкретных мер может ощущаться потребность в использовании индивидуального подхода. Регионы, где уже действуют соглашения о преференциальной или свободной торговле или таможенном союзе, как правило, стремятся к принятию более широких, всеобъемлющих мер.

46. Меры по упрощению процедур торговли, предусматриваемые региональными торговыми соглашениями, могут серьезно различаться по своему охвату и глубине. Это могут быть как меры узконаправленного характера, касающиеся главным образом таможенных вопросов и упрощения торговой документации и процедур, так и более широкие меры. В последнем случае речь идет о мерах, касающихся развития транспорта и логистики, технических стандартов и санитарных и фитосанитарных норм, электронной торговли, упрощения расчетов и создания условий для облегчения поездок представителей деловых кругов.

47. К числу региональных торговых соглашений, предусматривающих наиболее широкие меры по упрощению процедур торговли, можно отнести, например, торговое соглашение между Канадой и Коста-Рикой и Азиатско-Тихоокеанское торговое соглашение. В соглашении о создании общего рынка для стран восточной и южной частей Африки (КАМЕСА) помимо вопросов, касающихся упрощения процедур торговли, большое внимание уделяется вопросам транзита, которым посвящен отдельный подробный протокол (протокол о транзитной торговле и ее инфраструктуре). Небезынтересно отметить, что региональные торговые соглашения, заключенные между странами с развитой ИКТ-инфраструктурой, например, между Соединенными Штатами и Сингапуром, АСЕАН и Японией и Австралией и Таиландом, содержат положения, призванные стимулировать использование ИКТ для решения широкого круга задач – от автоматизации таможенных процедур до перехода на безбумажные сделки между деловыми партнерами при осуществлении обычной и электронной торговли.

48. В регионе Южной Америки два региональных соглашения (в рамках Андского сообщества и Южноамериканского общего рынка) направлены на развитие смешанных перевозок (когда грузы перевозятся как минимум двумя видами транспорта, но по одному договору перевозки). Компании, осуществляющие смешанные перевозки, должны страховать свою гражданскую ответственность на случай утраты, ухудшения качества или задержки с доставкой товаров по соответствующим договорам перевозки.

49. В Азии вдохновителями региональных инициатив в области упрощения процедур торговли выступают АТЭС и АСЕАН. В рамках АТЭС реформы, направленные на упрощение таких процедур, обусловлены стремлением государств-членов снизить общие операционные издержки, связанные с ведением торговли. Большая часть инициатив и мер в этой области осуществляется в рамках двух последовательно принятых (в 2001 году и в 2007 году) планов действий по упрощению процедур торговли и ограничивается, главным образом, решением пограничных вопросов, в том числе упрощением таможенных процедур, введением проездной карты АТЭС и облегчением перемещения товаров посредством принятия унифицированных стандартов и заключения соглашений о взаимном признании.

50. Региональные инициативы, направленные на упрощение процедур торговли, оказывают положительное влияние на торговлю и развитие, поскольку соответствующие меры, осуществляемые на региональном уровне, редко когда носят преференциальный характер. В отличие от некоторых других вопросов, охватываемых региональными торговыми соглашениями, например запутанных правил происхождения или стандартов соответствия, которые способны лишь затруднить ведение торговли, меры по упрощению торговых процедур, как правило, способствуют развитию торговли, причем не только в рамках соответствующего региона. Дифференциация между упорядоченными процедурами таможенной очистки и выдачи товаров, происходящих из стран – участниц регионального торгового соглашения, и более обременительными процедурами в отношении товаров из третьих стран может оказаться не только невозможной по соображениям практического характера, но и может вступить в противоречие с провозглашаемым ВТО принципом предоставления странам режима наибольшего благоприятствования. Поэтому меры по упрощению процедур торговли, осуществляемые в рамках региональных торговых соглашений, отвечают интересам всех компаний, осуществляющих торговую деятельность в соответствующих регионах, а не только компаний, базирующихся в странах-участницах.

51. При этом ссылки на глобальные стандарты и нормы, в том числе стандарты и нормы ВТО и ВТАМО, исключают неразбериху, которая в противном случае могла бы возникнуть в случае возможной коллизии мер по упрощению процедур торговли, предусмотренных различными региональными торговыми соглашениями. Во многих таких соглашениях также в рамках соответствующих инициатив эксплицитно подтверждается применимость многосторонних торговых соглашений, заключенных под эгидой ВТО (например, статей V, VII, VIII и X ГАТТ и Соглашения о таможенной оценке), и международных конвенций и стандартов ВТАМО (например, пересмотренной Киотской конвенции и Модели данных ВТАМО). Все это говорит о том, что региональные усилия по упрощению процедур торговли не только способствуют региональной интеграции, но и могут внести вклад в усилия по унификации торговых и таможенных процедур в глобальном масштабе.

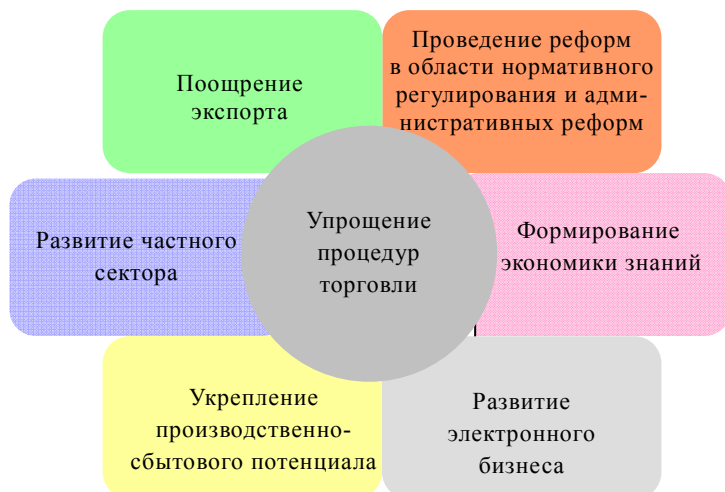
С. Национальные стратегии и партнерства в области упрощения процедур торговли

52. Упрощение процедур торговли является фактором, влияющим на конкурентоспособность торговли, и затрагивает как торговое сообщество, так и правительства. Его нельзя назвать секторальной политикой, аналогичной, например, политике в области окружающей среды или охраны здоровья. Это скорее стратегическая цель, состоящая в сокращении издержек и обеспечении более

предсказуемых, благоприятных и транспарентных условий для ведения торговой деятельности и связанная с другими стратегическими интересами (см. диаграмму 4 ниже). Поэтому национальные стратегии в области развития торговли должны в обязательном порядке предусматривать меры по упрощению торговых процедур.

Диаграмма 4

Связь деятельности по упрощению процедур торговли с другими стратегическими целями государственной политики



53. Поэтому те или иные элементы реформ, направленных на упрощение процедур торговли, часто включаются в стратегические планы в других областях, но лишь очень немногие страны сформулировали отдельные стратегии в области упрощения торговых процедур. Примеры таких стратегий приводятся во вставке 1 ниже.

Вставка 1. Примеры национальных стратегий, делающих акцент на проведении реформ, направленных на упрощение процедур торговли

В **Замбии** акцент на реформировании процедур торговли был сделан в рамках первой программы реформ в целях содействия развитию частного сектора на период 2004–2008 годов. Цель этой программы состояла в сокращении издержек, связанных с ведением бизнеса, и повышении конкурентоспособности частного сектора. Программа предусматривала шесть направлений деятельности, причем многие цели и меры, в том числе в области совершенствования нормативного регулирования, пересекались с целями и мерами в области упрощения процедур торговли.

В Пакистане действует национальная стратегия в области упрощения процедур торговли, цель которой состоит в приведении систем и процедур ведения бизнеса в Пакистане в соответствие с самыми высокими мировыми стандартами в целях создания условий для устойчивого развития и экономического процветания. Эта стратегия включает следующие элементы: развитие людских ресурсов; разработка показателей и критериев эффективности; совершенствование транспортно-экспедиционной деятельности и законодательства в сфере транспорта; развитие транзитных перевозок; принятие документов, необходимых для ведения электронной торговли; укрепление системы санитарного и фитосанитарного контроля; укрепление пакистанских таможенных служб; и создание национального органа по упрощению процедур торговли.

В Пакистане действует национальная стратегия в области упрощения процедур торговли, цель которой состоит в приведении систем и процедур ведения бизнеса в Пакистане в соответствие с самыми высокими мировыми стандартами в целях создания условий для устойчивого развития и экономического процветания. Эта стратегия включает следующие элементы: развитие людских ресурсов; разработка показателей и критериев эффективности; совершенствование транспортно-экспедиционной деятельности и законодательства в сфере транспорта; развитие транзитных перевозок; принятие документов, необходимых для ведения электронной торговли; укрепление системы санитарного и фитосанитарного контроля; укрепление пакистанских таможенных служб; и создание национального органа по упрощению процедур торговли.

В Таиланде упрощение процедур торговли является одной из стратегических целей генерального плана развития логистики на период 2007–2011 годов. Другими целями этого плана являются повышение эффективности промышленной логистики, совершенствование транспортных и логистических систем и укрепление кадрового потенциала в области логистики, включая развитие сектора логистических услуг. Главной же целью плана является 5-процентное сокращение затрат на логистику и обеспечение большей гибкости, устойчивости и безопасности бизнеса. В части упрощения процедур торговли план предусматривает сокращение количества, упрощение и гармонизацию экспортных и импортных процедур и документов и создание общенациональной системы одного окна.

54. Меры правительств в области упрощения процедур торговли включают упрощение систем и процедур нормативного регулирования, внедрение современных операционных методов и информационно-коммуникационных технологий (ИКТ), подготовку кадров, развитие межучрежденческого сотрудничества, укрепление пограничного сотрудничества, развитие частно-государственного диалога и т.д. Последний является ключевым условием успеха таких мер. Деятельность по упрощению процедур торговли затрагивает большое число организаций, связанных между собой официальными и неофициальными отношениями. Поэтому проблемы, связанные с такой деятельностью, должны решаться коллективно и любая стратегия в этой области должна, по возможности, предусматривать участие в ее осуществлении различных организаций и взаимодействие между ними.

55. Условием эффективной увязки региональных и многосторонних инициатив в области упрощения процедур торговли является обеспечение большей согласованности между национальными целями развития и внешними обязательствами на различных уровнях интеграции. Это в свою очередь требует разработки национальных стратегий в области упрощения процедур торговли в качестве одного из элементов всеобъемлющей торговой политики, направленной на

обеспечение условий для развития. Такие национальные стратегии должны быть синхронизированы с обязательствами развивающихся стран в рамках региональных и многосторонних инициатив по упрощению процедур торговли. При этом развивающиеся страны должны стремиться к тому, чтобы региональные и многосторонние усилия носили взаимодополняющий и согласованный характер и обеспечивали максимальную отдачу от мер по упрощению процедур торговли в части стимулирования развития. В этой связи исключительно важное значение имеет определение приоритетности и последовательности выполнения многосторонних и региональных обязательств, а также создание соответствующего институционального и кадрового потенциала. Важным фактором, который нельзя не учитывать, являются также имплементационные затраты. Развивающиеся страны должны определиться с объемами ресурсов и помощи, необходимых им для осуществления более сложных мер по упрощению процедур торговли, например мер, требующих использования передовых информационных технологий. Каждая страна должна оценить свои текущие потребности в области упрощения процедур торговли, а также свои текущие и возможные будущие международные обязательства и приоритеты и в сотрудничестве с международным сообществом и донорами разработать национальные планы по использованию технической помощи и помощи в укреплении потенциала.

56. Важным инструментом содействия усилиям по упрощению процедур торговли является программа "Помощь в интересах торговли". С началом Дохинского раунда переговоров наметился устойчивый рост объемов технической помощи и помощи в укреплении потенциала в области торговли в рамках этой программы¹⁶. Программа будет играть важную роль и в обеспечении выполнения обязательств по новым соглашениям в рамках ВТО по вопросам упрощения процедур торговли, которые уже на подходе. Она поможет развивающимся странам синхронизировать и определить последовательность действий по осуществлению общих обязательств в области упрощения процедур торговли и мер, предусмотренных на национальном, региональном и многостороннем уровнях.

57. В своей работе с правительствами ЮНКТАД стремится к тому, чтобы упрощение процедур торговли рассматривалось как система мер. Такую систему легче понять в контексте отношений между всеми сторонами, участвующими в соответствующей деятельности или затрагиваемыми ею, включая представителей государственного сектора и бизнеса. "Системное мышление" предполагает определение круга заинтересованных сторон и анализ отношений и связей между ними. Оно также предполагает проведение широких консультаций и учет прошлого опыта в целях выработки коллективных стратегий оптимизации усилий по упрощению процедур торговли. Системный подход может использоваться как при решении стратегических вопросов, например вопросов, связанных с выработкой стратегий ведения переговоров и переговорных позиций, а также с определением приоритетных мер в рамках многосторонних и региональных усилий, так и вопросов оперативного характера, в том числе касающихся совершенствования экспортных и импортных процедур, внедрения автоматизированных систем таможенной очистки и упрощения транзитных процедур.

¹⁶ WTO (2010). Aid for Trade and the WTO work programme. Имеется по адресу: http://www.wto.org/english/tratop_e/dda_e/background_e.htm.

D. Использование информационно-коммуникационных технологий для целей логистики, упрощения процедур торговли и обеспечения безопасности производственно-сбытовых цепочек

58. Информационно-коммуникационные технологии (ИКТ) открывают широкие возможности и обеспечивают большой выбор вариантов действий для решения проблем в области международной торговли. Способность таких технологий обеспечивать управление потоками информации за счет стандартизации данных, документов и сообщений и внедрения эффективных процедур объясняет их широкое использование таможенными службами по всему миру. Для развивающихся стран наиболее серьезной проблемой является не приобретение ИКТ, а внедрение соответствующих процедур и создание потенциала, необходимого для использования таких технологий в рамках жизнеспособных и гибких систем. Другие проблемы касаются физического перемещения товаров, или логистики; выполнения формальностей, необходимых для беспрепятственного осуществления такого перемещения (чему призваны способствовать усилия по упрощению торговых процедур); и средств и условий обеспечения безопасности этого процесса (безопасность производственно-сбытовых цепочек). ЮНКТАД впервые обратил внимание на потенциал глобальных информационных сетей и выгоды от их возможного использования для целей торговли в середине 1990-х годов прошлого века. На организованном ЮНКТАД Всемирном саммите по вопросам эффективности торговли, который состоялся в 1994 году в Колумбусе, Огайо, обсуждались вопросы сокращения операционных издержек за счет использования информационных технологий на всех этапах торговой деятельности. Этот саммит стал прелюдией к включению вопроса об упрощении процедур торговли в повестку дня ВТО (1996 год).

59. Под логистикой понимаются главным образом операции между коммерческими структурами, когда клиент обращается за помощью к провайдером услуг по перевозке или обработке товаров или доведению их до необходимых кондиций. Такие услуги чаще всего оказывают частные компании, конкурентоспособность и перспективы роста которых зависят от эффективности их работы. Поэтому ИКТ уже достаточно давно используются в сфере логистики. Такие технологии позволяют в онлайн-режиме размещать заказы, выставлять счета, резервировать места для грузов и следить за их движением. Они играют важную роль в обеспечении своевременной доставки грузов, повышении транспарентности производственно-сбытовых цепочек, обеспечении точности и четкости в работе, упрощении процессов и процедур и снижении издержек. Они также способствуют повышению безопасности производственно-сбытовых цепочек и упрощению процедур торговли.

60. В сфере отношений между бизнесом и государствам ИКТ начали применяться гораздо позже, но уже продемонстрировали свой потенциал, в том числе в качестве ключевого инструмента упрощения процедур торговли. Усилия по упрощению процедур торговли направлены на создание оптимальных условий для ведения международной торговли посредством стандартизации и упрощения требований к данным и документации, уменьшения количества формальностей и повышения производительности в глобальном масштабе. Эта цель достигается за счет использования эффективных процедур, позволяющих удовлетворить требования как контролирующих органов (включая таможенные службы), так и торгового сообщества. Виртуализация процессов и процедур и использование цифровых мультимедийных документов вместо старых бумажных форм возможны только в условиях широкого использования компьютеров. Без

мощных и эффективных компьютеризированных таможенных систем невозможно использовать такие процедуры, как прямой ввод данных торговыми компаниями или автоматизированный избирательный контроль.

61. Исключительно важное значение в контексте международных грузопассажирских перевозок приобретает в наше время фактор безопасности, что обуславливает необходимость пересмотра требований ко всем звеньям международной производственно-сбытовой цепочки. Одним из таких звеньев являются пограничные переходы. В усилиях по обеспечению безопасности таких переходов участвуют многочисленные контролирующие органы, деятельность которых должна координироваться в интересах упорядочения пограничного контроля (с использованием принципа одного окна) и снижения нагрузки на транспортные компании. В целях повышения уровня безопасности постоянно разрабатываются и внедряются новые меры и процедуры (в том числе меры и процедуры, определенные в Рамочных стандартах безопасности ВТАМО). Информационно-коммуникационные технологии позволяют использовать новые виды контроля, такие как неинтрузивный досмотр (сканирование контейнеров), предоставление информации до прибытия груза и усовершенствованные методы контроля на основе анализа рисков и автоматизированного отбора грузов для выборочной проверки. Все эти виды контроля предполагают широкое применение информационно-коммуникационных технологий.

62. Благодаря своей автоматизированной системе обработки таможенных данных (АСОТД) и программе по ее внедрению ЮНКТАД участвует в этом процессе уже более 25 лет. В рамках программы АСОТД странам-бенефициарам оказывается помощь в реформировании и модернизации их таможенных процедур и операций посредством их автоматизации. Программа сыграла важную роль в осуществлении соответствующих реформ в более чем 90 развивающихся странах и странах с переходной экономикой, которым была оказана помощь в создании современных и высоконадежных интегрированных информационно-технических систем и укреплении потенциала, а также помощь функционального характера. Посредством этой программы ЮНКТАД помогала таможенным органам и торговым кругам этих стран решать вопросы, связанные со стандартизацией данных и документов и упрощением процедур в целях облегчения торговли и обеспечения ее безопасности¹⁷.

IV. Задачи на будущее

63. Соображения, изложенные в настоящей записке, дают представление о том, насколько широк диапазон проблем, с которыми сталкиваются международные транспортные системы, и какие трудности необходимо будет преодолеть для решений широкого круга задач в области упрощения транспортных и торговых процедур, особенно в условиях медленного и неустойчивого восстановления мировой экономики. Без новаторских подходов в этой области будет трудно добиться того, чтобы мировые транспортные и торговые системы соответствовали требованиям XXI века. Ниже сформулированы вопросы, которые могли бы задать тон дискуссии экспертов по данной теме.

а) Какие основные проблемы и возможности в области упрощения транспортных и торговых процедур создают i) глобальный финансовый и экономический кризис; ii) императивы в части обеспечения безопасности производственно-сбытовых цепочек; iii) озабоченности по поводу долгосрочной ус-

¹⁷ Подробнее см. <http://www.asycuda.org>.

тойчивости поставок энергоресурсов по доступным ценам; и iv) озабоченности по поводу экологической устойчивости и озабоченности в связи с изменением климата? Каковы оптимальные меры, которые можно было бы принять в связи с ними на национальном, региональном и международном уровнях?

b) Какие меры необходимы для сдерживания роста транспортных издержек, в том числе в условиях высоких цен на нефть?

c) Что можно сделать для обеспечения широкого применения международно-правовых документов, касающихся экологического регулирования и экологической устойчивости морских грузоперевозок?

d) Каково влияние ведущихся в рамках ВТО переговоров по упрощению процедур торговли на усилия по проведению реформ, направленных на упрощение таких процедур на национальном и региональном уровнях, и как лучше всего обеспечить поддержку таких реформ? Как добиться включения мер по упрощению процедур торговли в национальные стратегии в области развития и программы технической помощи и какой вклад могло бы внести международное сообщество в осуществление соответствующих программ укрепления потенциала?

e) Как лучше всего использовать синергетический эффект от принимаемых усилий и привести к общему знаменателю интересы развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита, в том числе в части обеспечения безопасности производственно-сбытовых цепочек и упрощения процедур торговли? С какими основными проблемами сталкиваются малые островные развивающиеся государства в области упрощения транспортных и торговых процедур и каковы основные условия успеха соответствующих программных мер?

f) Какие меры необходимо принять в сфере ИКТ, чтобы в максимальной степени способствовать проведению необходимых реформ, передаче знаний и укреплению потенциала, и какую роль в этом играет международное сообщество?
