



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

Distr.: General
13 August 2013
Russian
Original: English

Совет по торговле и развитию
Комиссия по торговле и развитию
Рассчитанное на несколько лет Совещание
экспертов по упрощению процедур перевозок,
торговой логистики и торговли
Первая сессия
Женева, 22–24 октября 2013 года
Пункт 3 предварительной повестки дня

**Инновационная деятельность в сфере
транспорта и логистики в контексте
предстоящего обзора Алматинской
программы действий в 2014 году**

Записка секретариата ЮНКТАД

Резюме

Настоящая записка была подготовлена в качестве вклада в проведение обзора осуществления Алматинской программы действий, а также в рассмотрение вопросов, касающихся подготовки рамок Организации Объединенных Наций для новой повестки дня в области развития в интересах развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, которую планируется принять в 2014 году. Основное внимание в ней уделяется двум главным вопросам: значение благоприятной политики в области транзитных перевозок для создания эффективных логистических систем в качестве необходимого условия для обеспечения того, чтобы соответствующие страны могли участвовать в глобальной торговле, а также возможная роль инноваций и технологии в разработке и осуществлении этой благоприятной политики в области транзитных перевозок.

В настоящей записке содержится краткий обзор отдельных примеров оптимальной практики устранения широко распространенных барьеров для беспрепятственного потока транзитной торговли через прибрежные страны. Несмотря на достижения существенного прогресса в понимании факторов, лежащих в основе функционирования транзитных транспортных систем, по-прежнему ощущается необходимость в политике в отношении транзитных перевозок, которая позволит открыть рынки перевозок, развивать логистические системы и дать возможность странам, не имеющим выхода к морю, интегрироваться в региональные и глобальные цепочки приращения стоимости. Эlemen-

ты такой политики ныне хорошо известны; государственный и частный секторы должны достичь договоренности о приведении этой политики в исполнение, после чего должны быть обеспечены финансовые и технические средства.

Меры политики должны ориентироваться на повышение квалификации местных операторов, действующих в транзитных коридорах, и обеспечивать возможность новаторских решений для планирования и разработки логистических служб и инфраструктуры на основе нормативных систем, которые обеспечивали бы надежные и безопасные потоки товаров в страны, не имеющие выхода к морю, и из этих стран.

Содержание

	<i>Стр.</i>
Введение	3
I. Недавние изменения в области соглашений о транзитных перевозках.....	4
A. Политика развития транзитных перевозок.....	5
B. Транзитные транспортные коридоры в Африке, Азии и Южной Америке	8
C. Отдельные примеры оптимальной практики	9
D. Заключительные замечания	14
II. Технология и инновации в системах транзитных перевозок	15
A. Технологическая составляющая транзитных перевозок и портов.....	15
B. Системы таможенного контроля транзитных грузов.....	17
C. Безопасность цепочки транзитных перевозок	18
D. Заключительные замечания	20
III. Задачи на будущее и вопросы для обсуждения	20

Введение

1. Принятие в 2003 году Алматинской программы действий¹ дало толчок проведению крупных исследований и кропотливой аналитической работы, что привело к более полному пониманию механизмов и тонкостей систем транзитных перевозок, обслуживающих торговлю развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. После этого доноры и учреждения по вопросам сотрудничества начали активно участвовать в разработке и осуществлении новаторских и технологических операционных решений. Этим мерам способствовали также переговоры в рамках Всемирной торговой организации по упрощению процедур торговли, начавшиеся в 2004 году и приведшие к существенному росту помощи в целях совершенствования пограничных и транзитных торговых процедур.

2. Таким образом, как не имеющие выхода к морю развивающиеся страны, так и развивающиеся страны транзита, особенно в Африке, на протяжении последних пяти лет могли воспользоваться преимуществами новой дополнительной технической и финансовой поддержки² деятельности, ориентированной на совершенствование системы транзитных перевозок. Как результат этого отмечался также существенный рост местного, национального и регионального потенциала. ЮНКТАД способствовала этому процессу путем проведения в ходе десятилетия 2003–2013 годов правительственных совещаний, посвященных проблемам развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в области транзитных перевозок³. ЮНКТАД также оказывала техническую помощь в разработке и осуществлении решений, направленных на развитие устойчивого потенциала в отдельных развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита⁴.

3. Настоящая записка посвящена в основном двум вопросам: во-первых, недавним изменениям в области соглашений о транзитных перевозках и их значению для политики, благоприятствующей развитию таких перевозок; и, во-вторых, возможной роли инноваций и технологий в разработке и обеспечении проведения такой политики.

¹ Полное название: Алматинская программа действий: Удовлетворение особых потребностей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в новых глобальных рамках для сотрудничества в области транзитных перевозок между не имеющими выхода к морю развивающимися странами и развивающимися странами транзита.

² *Building Trade Capacities for Africa's Transformation: A critical review of Aid for Trade*, <http://www.uneca.org/sites/default/files/publications/globalreview-on-aft-2013report.pdf>.

³ Совещание экспертов по разработке и созданию механизмов транзитных перевозок, Женева, 24–26 ноября 2004 года; Совещание экспертов по региональному сотрудничеству в области транзитных перевозок: решения для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита, Женева, 27–28 сентября 2007 года; Глобальное подготовительное совещание по среднесрочному обзору осуществления Алматинской программы действий по упрощению процедур торговли: возможности для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита, Женева, 8–9 июля 2008 года; Специальное совещание экспертов по транзитным портам, обслуживающим развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, 11 декабря 2009 года.

⁴ Лаосская Народно-Демократическая Республика и Таиланд, Замбия и Намибия, Парагвай и Уругвай (в период 2003–2007 годов); Руанда, Бурунди и Объединенная Республика Танзания (2012 и 2013 годы).

4. В круге ведения этого рассчитанного на несколько лет Совещания экспертов, который был утвержден Советом по торговле и развитию, указывается, что на первой сессии будет предпринята попытка рассмотреть возможности развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, разрабатывать и осуществлять в сотрудничестве с соседними развивающимися странами транзита взаимовыгодные транспортные и логистические решения. При рассмотрении прогресса в области осуществления Алматинской программы действий эксперты проведут также обзор и оценку инновационных соглашений в области перевозок и логистики.

5. Хотя в настоящей записке географические факторы, определяющие глобальные цепочки приращения стоимости конкретно не рассматриваются, эффективные транзитные службы и средства инфраструктуры по-прежнему имеют важнейшее значение для участия не имеющих выхода к морю развивающихся стран в торговле и для привлечения инвестиций, концентрирующихся вокруг глобальных цепочек приращения стоимости⁵.

6. Наконец, настоящую записку следует также рассматривать как вклад в проведение обзора осуществления Алматинской программы действий и в процесс подготовки рамочной основы для новой повестки дня в области развития в интересах развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, которую планируется принять в 2014 году.

I. Недавние изменения в области соглашений о транзитных перевозках

7. Основные препятствия, с которыми сталкиваются развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, при выходе на зарубежные рынки, хорошо известны и широко освещены в различных документах. Эти препятствия могут рассматриваться и как физические в том смысле, что эти страны отдалены от своих зарубежных мировых партнеров, и как операционные в том смысле, что они зависят от торговых и транспортных мощностей и услуг, существующих в соседних прибрежных странах. То, в какой степени оба вида этих препятствий затрагивают конкурентоспособность развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в области торговли, зависит в свою очередь от институциональных, нормативных и технологических факторов, которые могут препятствовать или, напротив, благоприятствовать эффективному функционированию систем транзита. Вследствие этого и в зависимости от величины дополнительных операционных издержек, которые вынуждены нести развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, они будут в большей или меньшей степени способны вести торговлю на зарубежных рынках.

8. С учетом этого любая инициатива по совершенствованию систем транзитных перевозок может быть ориентирована на достижение лишь одной четкой цели: на устранение всех возможных препятствий таким образом, чтобы обеспечить странам, не имеющим выхода к морю, доступ к системам логистики, обеспечивающим условия, по меньшей мере равные тем, в которых действуют их партнеры в прибрежных государствах.

⁵ См. Доклад о мировых инвестициях, 2013 год: Глобальные производственно-сбытовые цепочки: инвестиции и торговля в целях развития, глава 4 (http://unctad.org/en/PublicationChapters/wir2013ch4_en.pdf).

9. Несмотря на очевидность этой цели, задача по усовершенствованию цепочек логистики транзитных перевозок включает много аспектов. Они рассматриваются в главе I: политическая обстановка, транзитные соглашения, устанавливающие нормативную и институциональную основу, транзитные транспортные коридоры как управленческие и операционные структуры, а также отдельные примеры оптимальной практики для демонстрации потенциально успешных и надлежащим образом разработанных систем планирования.

A. Политика развития транзитных перевозок

10. Многие страны, не имеющие выхода к морю, считают, что их способность участвовать в полной мере в международной морской торговле в значительной степени, если не целиком и полностью, зависит от доброй воли прибрежных соседних стран транзита. Вследствие этого принятие решений о совершенствовании транзитных систем для их торговли в основном зависит от их прибрежных соседей. Хотя фактор географической зависимости является очевидным, ответственность за эффективное функционирование транзитных систем, по-видимому, разделена между странами, о чем свидетельствуют результаты недавних эмпирических исследований и исследований на местах. Они показывают, что в основном простои и задержки при транзитных перевозках возникают в начальном и конечном пунктах цепи наземной транзитной перевозки, а именно в транзитном порте, расположенном в прибрежной стране, а также в пункте отправки грузов или в пункте назначения, расположенном на территории страны, не имеющей выхода к морю⁶. Процедуры окончательной или первоначальной таможенной очистки и отправки грузов как в странах, не имеющих выхода к морю, так и в странах транзита могут вызвать продолжительные задержки, сопряженные со значительными затратами.

11. Помимо этого, чрезмерно высокие транспортные издержки зачастую обусловлены нормативными положениями, действующими в странах, не имеющих выхода к морю⁷. Так, например, действующие в Западной Африке системы распределения грузов, цель которых заключается в распределении грузов между несколькими автоперевозчиками, представляют собой главный фактор, обуславливающий отсутствие конкуренции, в результате чего снижается качество предоставляемых услуг; эти системы также препятствуют выходу на рынок тех компаний, которые потенциально могли бы быть более эффективными. В других случаях протекционистские схемы, направленные на защиту отечественной промышленности, ведут к повышению фрахтовых ставок, с одной стороны, и к избытку устаревших неэффективных автотранспортных средств, с другой стороны.

12. Транзитные перевозки могут приносить выгоды стране транзита за счет увеличения объема грузов, как перевозимых по суше, так и обрабатываемых в портах, что обеспечивает для внутренних потребителей экономию за счет масштабов. В принципе, страны транзита должны быть, скорее, заинтересованы в содействии развитию своих служб поддержки транспортной системы и торговли и, таким образом, должны стремиться к разработке политики транзитных

⁶ "Corridor Logistics Initiatives", выступление Жана Кизито Кабангуки в ходе Специального совещания экспертов по транзитным портам, обслуживающим развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, 11 декабря 2009 года.

⁷ Daniel Saslavsky and Ben Shepherd, Facilitating International Production Networks: The Role of Trade Logistics, Policy Research Working Paper 6224 (Washington, D.C., World Bank, 2012). Имеется по сайту <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/12061>.

перевозок, направленной на обеспечение возможности развития сектора транзитных услуг. На практике же этого не происходит, поскольку потенциальные выгоды от принятия благоприятствующей транзиту политики не привлекают внимания директивных органов, что отчасти объясняется низкими объемами торговли и низкой долей торговли стран, не имеющих выхода к морю, в рамках всей транспортной системы⁸.

13. Несомненно, в некоторых случаях даже самая правильная политика транзитных перевозок не сможет помочь в этом отношении. Результаты недавно проведенного исследования в Западной Африке свидетельствуют о том, что из-за существующей нестабильности в прибрежных странах данного региона, которая обусловлена конфликтами, контейнерные судоходные линии могут быть не заинтересованы в обслуживании торговли развивающихся стран, не имеющих выхода к морю.

14. В целом большинство стран, не имеющих выхода к морю, подписали с соседними прибрежными государствами соглашения о транзитных перевозках или транзитной торговле. Эти соглашения обычно включают положения, регулирующие доступ соответствующих отечественных компаний к услугам по перевозке грузов, а также наличие таможенной транзитной документации и систем гарантий. Некоторые соглашения также предусматривают создание объектов и конкретных зон в транзитных портах, которые выделены специально для стран, не имеющих выхода к морю, и в которых эти страны получают, хранят и отправляют грузы своей транзитной торговли. Большинство из этих соглашений отвечают определенным и согласованным конкретным потребностям для обеспечения свободного прохождения транзитом грузов в торговле соседних стран, не имеющих выхода к морю. Хотя общепризнанное право на свободу транзита⁹ невозможно оспаривать и оно будет оставаться главным обоснованием двустороннего соглашения, оно не должно быть единственной или главной целью соглашения о транзите.

15. Существует несколько примеров невсеобъемлющих международных соглашений о транзите. Так, например, Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП)¹⁰ первоначально была предназначена для поддержки ожидавшегося быстрого роста торговли между европейскими странами после Второй мировой войны, которая в противном случае серьезно затруднялась бы длительными и громоздкими таможенными процедурами всякий раз при прохождении грузов через границу. В 1968 году она была заменена в Европейском сообществе так называемой единой транзитной системой для торговли внутри стран Сообщества. Соглашение о международных дорожных перевозках между странами Южного конуса в

⁸ "Currently, no shipping company appears to have a firmly established system for serving landlocked countries and some shipowners even refuse to serve them as they are unable to ensure control of their freight traffic". (Как представляется, в настоящее время ни одна из судоходных компаний не имеет сложившейся системы обслуживания стран, не имеющих выхода к морю, и некоторые судовладельцы даже отказываются обслуживать их, поскольку не имеют возможности обеспечить контроль за движением своих грузов). Market Study on Container Terminals in West and Central Africa (MLTC/CATRAM), Final Report, CATRAM Consultants, 23 January 2013, p. 63.

⁹ После принятия Конвенции и Статута о свободе транзита (1921 год) и Конвенции о транзитной торговле внутри континентальных государств (1965 год).

¹⁰ Принята в Женеве 15 января 1959 года, пересмотрена 14 ноября 1975 года. Краткую историю транзитных перевозок см. на сайте http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/annex_i_transit_brochure_en.pdf.

Южной Америке (1989 год) также было предназначено для того, чтобы служить механизмом интеграции¹¹, что привело к образованию МЕРКОСУР, к Инициативе по интеграции региональной инфраструктуры в Южной Америке в рамках Южноамериканского совета по инфраструктуре и планированию, известного под аббревиатурой КОСИПЛАН. Соглашение о транзитных перевозках через северный коридор, связывающий порт Момбасу с Угандой, Руандой и Бурунди, является хорошим примером того, каким образом институциональная основа способна поддерживать развитие транспортных коридоров.

16. Соглашения о транзитных перевозках могут стать мощным и эффективным инструментом развития, поскольку они способны содействовать обеспечению эффективного доступа к рынкам логистических услуг и развитию региональной экономической интеграции и торговли. Эти соглашения должны также содержать соответствующие положения, обеспечивающие выгоды для торговых и транспортных компаний как не имеющих выхода к морю стран, так и стран транзита. Однако многие существующие соглашения о транзите являются ограниченными по своему охвату и целям и направлены лишь на регулирование транспортных и транзитных операций. В этих случаях такие соглашения носят лишь чисто технический характер; они зачастую направлены на защиту собственных интересов и не обеспечивают возможность существенного улучшения рынков, поскольку они нацелены исключительно на соблюдение их положений, а не на содействие отраслевому развитию.

17. Путем принятия существующих международных стандартов и заключения соглашений о транзите многие не имеющие выхода к морю страны и страны транзита могли бы в большей мере согласовать свои положения с существующими эффективными стандартами, служащими упрощению перевозок, например такими как стандарты Конвенции МДП и Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах (1982 год).

В. Транзитные транспортные коридоры в Африке, Азии и Южной Америке

18. Концептуально и практически оформленные в 70-х годах прошлого века коридоры как транспортные транзитные или торговые системы используют транспортную инфраструктуру и услуги в рамках установленного нормативного механизма для обслуживания пассажиропотока и грузопотока между пунктами отправления и пунктами назначения. В последнее время развитие и операции транзитных коридоров привлекли к себе значительное внимание международных организаций и стали объектом предпринимаемых ими инициатив. В настоящее время транзитные коридоры могут рассчитывать на поддержку институциональных структур, которые, хотя и находятся в основном под контролем предприятий государственного сектора, включают в себя также и других заинтересованных участников. Эти органы управления транзитными коридорами

¹¹ См. резюме материалов совещания "Reunión de Coordinación de las Iniciativas Regionales en las Áreas de Infraestructura para la Integración Física del Transporte, las Telecomunicaciones y la Integración Fronteriza" (Совещание по координации региональных инициатив в областях инфраструктуры в целях физической интеграции транспортных, телекоммуникационных и пограничных систем) (Мехико, 24–25 марта 2011 года). Материалы имеются на сайте http://www.proyectomesoamerica.org/joomla/index.php?option=com_content&view=article&id=343&Itemid=85.

строят свою деятельность на основе согласованных мер с государственными и частными поставщиками транспортных услуг.

19. Органы управления транзитными коридорами быстро развиваются в Африке, в то время как в Азии и Латинской Америке темпы их развития ниже. В этих двух регионах на протяжении многих лет координация трансграничной торговли обеспечивалась двусторонними структурами, создаваемыми двумя странами, например такими как комитеты по пересечению границы, т.е. был принят подход к решению проблем в каждом конкретном случае вместо подхода, направленного на совершенствование всей системы.

20. Центральноеамериканский проект (ранее План Пуэбло Панама), Инициатива по интеграции региональной инфраструктуры в Южной Америке и Региональная программа экономического сотрудничества в Центральной Азии имеют своей целью развитие транспорта. Вместе с тем они не были разработаны для удовлетворения потребностей управления операциями портовых торговых и транспортных систем, обслуживающих страны, не имеющие выхода к морю.

21. Благодаря тому, что органы по управлению транспортными коридорами в Восточной и Западной Африке, а также на юге Африканского континента приняли системный или целостный подход к повышению качества услуг, развитию инфраструктуры и нормативной и институциональной основы, они за последнее десятилетие с 2003 по 2013 год стали естественными партнерами доноров успешных ключевых инициатив, направленных на упрощение торговых и транспортных процедур. Такие крупные доноры, как Министерство по вопросам международного развития, Агентство международного развития Соединенных Штатов Америки и Африканский банк развития, а также Всемирный банк установили в рамках своих региональных программ развития партнерские отношения с органами, управляющими транспортными коридорами.

С. Отдельные примеры оптимальной практики

22. Приведенные ниже примеры показывают, каким образом на различных уровнях и с применением различных методов транспортные и логистические системы могут способствовать улучшению транзитных операций, осуществляемых для обслуживания торговли стран, не имеющих выхода к морю. На примере порта города Дурбана показано решение проблем перегруженности порта в 90-х годах прошлого века. Принятые меры привели к существенному повышению эффективности этого порта, в том числе для пользующихся им развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. На примере Лаосской Народно-Демократической Республики показано, каким образом страна, проводя национальную политику, благоприятствующую транзитным перевозкам, создает основы для сотрудничества со своими соседями и со всем регионом, поставив себе целью стать транзитной территорией, не имеющей к выходу к морю. Наконец, пример Парагвая показывает, каким образом развивающаяся страна, не имеющая выхода к морю, приняв сводный Национальный генеральный план в области развития логистики и транспорта, может лучше интегрироваться в региональные цепочки приращения стоимости и вполне может служить образцом для других развивающихся стран, не имеющих выхода к морю.

Реформа в Дурбанском порту в целях повышения эффективности

23. Дурбанский порт¹² в Южной Африке является хорошим примером комплекса реформ, в результате которых существенно изменились функционирование контейнерного терминала, а также роль всех участников, получающих выгоды, как портовых операторов, так и пользователей услуг порта. Реформа заключалась в крупных инвестициях в инфраструктуру в сочетании с модернизацией порта и изменением системы установления цен за портовые услуги. Основные уроки, которые могут быть извлечены из примера реформы Дурбанского порта, заключаются в том, что, хотя время простоя грузов зависит главным образом от эффективности операций частных пользователей портовых услуг, органы государственного сектора, такие как таможня и управление порта, могут помочь сократить время простоя на основе более правильного соблюдения процедур. В качестве факторов, имеющих огромное значение для сокращения времени простоя грузов, были указаны запретительно высокие ставки за хранение груза в сочетании со строгими мерами по обеспечению соблюдения правил, возможность проводить таможенную очистку груза до прибытия его в порт, а также соглашения об уровне обслуживания, имеющие для сторон обязательную юридическую силу.

24. Процесс реформы, которая продолжалась более десяти лет, проходил с учетом четкой и простой цели – необходимости того, чтобы среднее время простоя контейнеров, проходящих через Дурбанский порт, составляло три дня. Этот процесс начался с первоначального анализа причин систематической перегруженности порта, который был проведен с участием многих заинтересованных лиц, и с определения приоритетных мер реформы. В 2001 году началось осуществление пятилетнего инвестиционного плана, который охватывал работы по обеспечению необходимой инфраструктуры, оборудования и современных информационно-коммуникационных систем, позволяющих осуществлять мониторинг судов, наземного транспорта и грузовой обработки контейнеров на терминале. Были также автоматизированы таможенные процедуры, что позволило на три часа сократить максимальное время таможенной очистки грузов. Была также введена новая система установления цен за хранение контейнеров, с тем чтобы обеспечить оптимальную работу терминалов и оборудования в режиме установленного среднего времени простоя.

25. Дурбанский порт является также транзитным портом для соседних стран, не имеющих выхода к морю, и достигнутое повышение эффективности позитивно отразилось также на грузах, поступающих в Ботсвану, Замбию, Зимбабве, Лесото, Малави и Свазиленд, и на грузах из этих стран.

Программный подход Лаосской Народно-Демократической Республики к упрощению процедур транзитных перевозок

26. В середине 80-х годов прошлого века Лаосская Народно-Демократическая Республика, первой среди развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, открыто заявила о своей готовности стать транзитной страной, не имеющей выхода к морю. С того времени она приняла целый ряд мер по упрощению процедур торговли и транзита, в число которых недавно вошла автоматизированная таможенная очистка грузов после принятия разработанной ЮНКТАД Автоматизированной системы обработки таможенных данных

¹² Более подробный анализ см. в работе Tshepo Kgare, Gael Raballand and Hans W. Ittmann, *Cargo Dwell Time in Durban: Lessons for Sub-Saharan African Ports – Policy Research Working Paper 5794* (Washington, D.C., World Bank, 2011).

(АСОТД). Система, которую можно рассматривать как пока еще неполный комплекс мер политики в области транзитных перевозок, включает в настоящее время ряд двусторонних соглашений, заключенных с соседними Таиландом, Вьетнамом и Китаем, а также активное участие в региональных программах Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН) и субрегиона Большого Меконга (см. вставку).

27. Меры по наращиванию институционального потенциала на национальном уровне включают учреждение Национального комитета по транспорту под председательством Министра общественных работ и перевозок, в состав которого входят представители заинтересованных профильных министерств и деловых кругов, занимающихся перевозками и обеспечением вспомогательных услуг в области торговли. Этот Комитет несет также ответственность за наблюдение за ходом осуществления Алматинской программы действий и представление соответствующих докладов. К числу недавно принятых мер по упрощению процедур торговли и перевозок относятся автоматизация процедур таможенной очистки грузов с использованием системы АСОТД и принятие уже завершенной стратегии развития "сухого" порта, предполагающей создание внутри страны новых хранилищ для контейнеров на железнодорожной станции в Тханаленге, на границе между Таиландом и Вьетнамом (Восточно-Западный экономический коридор) и в Паксе, Тямпасак.

Основные соглашения о транзите, заключенные Лаосской Народно-Демократической Республикой

Двусторонние соглашения и протоколы с соседними странами:

- Двустороннее соглашение о торговле с Камбоджей (25 мая 1998 года), Китаем (11 июня 1997 года), Мьянмой (8 мая 1995 года), Таиландом (20 июня 1991 года) и Вьетнамом (9 марта 1998 года)
- Соглашения и протоколы к соглашениям о дорожных перевозках, заключенные с Вьетнамом, Камбоджей, Китаем и Таиландом
- Двусторонние меморандумы о договоренности с Таиландом о первоначальном осуществлении такого соглашения в Саваннакхете, Лаосская Народно-Демократическая Республика, и Мукдахане, Таиланд (4 июля 2005 года), и с Вьетнамом в Дансаванхе, Лаосская Народно-Демократическая Республика, и в Лаобао, Вьетнам (25 марта 2005 года)
- Трехсторонний меморандум о договоренности с Вьетнамом и Таиландом о первоначальном осуществлении такого соглашения в Саваннакхете, Лаосская Народно-Демократическая Республика, и Мукдахане, Таиланд, а также в Дансаванхе, Лаосская Народно-Демократическая Республика, и Лаобао, Вьетнам (23 августа 2007 года)
- Соглашение с Вьетнамом и Таиландом о перевозках туристов автомобильным транспортом, заключенное в Сингапуре (2 ноября 2007 года)
- Протокол об осуществлении Соглашения об автодорожных перевозках с Камбоджей от 1999 года (14 декабря 2007 года)
- Меморандум о договоренности с Вьетнамом и Таиландом о совместном сотрудничестве в целях максимально полного использования второго Моста дружбы (Саваннакхет–Мукдахан) и транспортной инфраструктуры вдоль Восточно-Западного экономического коридора.

Региональные соглашения об упрощении процедур перевозок:

- Рамочное соглашение АСЕАН о содействии транзитным грузовым перевозкам и некоторые протоколы к нему, Рамочное соглашение АСЕАН о смешанных перевозках и Рамочное соглашение АСЕАН об упрощении межгосударственных перевозок
- Заключенное между Вьетнамом, Камбоджей, Китаем, Лаосской Народно-Демократической Республикой, Мьянмой и Таиландом Соглашение для упрощения движения грузов и пассажиров в субрегионе Большого Меконга, а также приложения и протоколы к нему
- Межправительственное соглашение по Трансазиатской железнодорожной сети, подписанное в Пусане, Республика Корея (10 ноября 2006 года), а также его ратификация
- Межправительственное соглашение по Сети азиатских автомобильных дорог (4 апреля 2004 года); ратифицировано 10 апреля 2008 года.

Запланированные меры, которые надлежит осуществить:

- Лаосская Народно-Демократическая Республика пока еще не ввела систему МДП; система международных транзитных перевозок основывается на двусторонних или многосторонних соглашениях, таких как лаосско-вьетнамское соглашение, лаосско-таиландское соглашение, соглашения АСЕАН и субрегиона Большого Меконга. Лаосская Народно-Демократическая Республика подписала Международную конвенцию о согласовании условий проведения контроля грузов на границе (1982 год). Вместе с тем ни одна из ее соседних стран не является участником 17 международных соглашений и конвенций, касающихся транзитных перевозок.

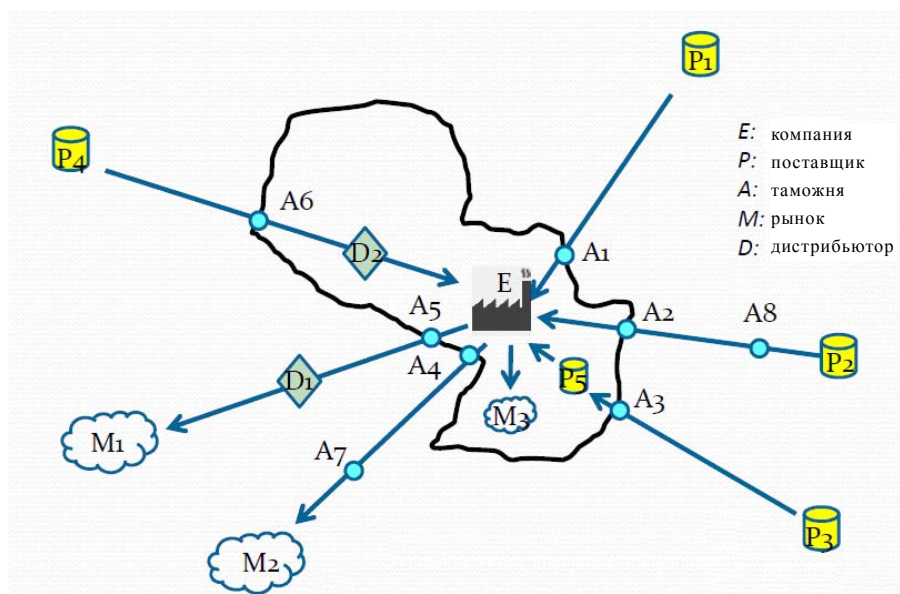
Источник: Страновой документ: Лаосская Народно-Демократическая Республика – доклад о ходе работы по осуществлению Алматинской программы действий (Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана, 2010 год). Имеется на сайте <http://www.unescap.org/pdd/calendar/EGM-Almaty-POA-Jan2011/CP-LaoPDR.pdf> and <http://www.unescap.org/ttdw/common/Meetings/TFS/2011Regional-Road-Tx/Countries/LaoPDR.pdf>.

Парагвай: Национальный генеральный план развития логистики и перевозок

28. Недавно заверченный Национальный генеральный план развития логистики и перевозок Парагвая¹³, который разрабатывался с 2010 по 2012 год, охватывает два плана, нацеленные на развитие как перевозок, так и логистики (см. диаграмму 1). Цель данного плана заключается в оказании помощи интеграции национальных производственно-сбытовых цепочек в региональные цепочки приращения стоимости, что поможет снизить долю расходов на перевозки в валовом внутреннем продукте страны, составляющую 10–9%, за период с 2016 по 2030 год.

¹³ Plan Nacional de Logística y Transporte en Paraguay, http://kmpfl.devgateway.org/sites/default/files/observatorio_de_logistica_paraguay_-r.salinas.pdf.

Диаграмма 1
**Национальный генеральный план развития логистики и перевозок
 Парагвая**



29. Хотя национальные генеральные планы развития перевозок существуют во многих странах, особенно в Латинской Америке, данный пример отличается от других в том отношении, что частью плана является международная логистика. В него включены также вопросы, касающиеся пограничных процедур, пунктов перегрузки при смешанных перевозках, а также международных связей с соседними странами. Учитываются национальные цепочки приращения стоимости, а также региональные производственно-сбытовые цепочки Аргентины, Многонационального Государства Боливия и Бразилии.

30. Генеральный план предусматривает институциональный мониторинг, обеспечиваемый наблюдательными станциями логистики. Вопросы повышения квалификации и управления логистикой также включены в программы по наращиванию потенциала для национальных компаний обрабатывающей промышленности и операторов транспортных средств. Хотя этот генеральный план начал действовать совсем недавно, он включает все элементы, которые должны помочь не имеющей выхода к морю стране, такой как Парагвай, решать проблемы, касающиеся производственно-сбытовых цепочек и управления логистикой.

Другие виды оптимальной практики, заслуживающие упоминания

31. Пример Джибути как страны транзита является исключительным в том смысле, что свыше 80% грузов, проходящих через главный порт страны, предназначены для Эфиопии. Благодаря своему выгодному географическому положению на главном торговом пути Восток-Запад страна имеет сравнительные преимущества в секторе перевозок и логистики. Порт использует также преимущества своего географического расположения, являясь перевалочным центром для ведущих контейнерных судоходных линий. В отличие от Нидерландов и Уругвая, которые находятся в аналогичном положении, в Джибути пока еще не разработана последовательная политика по обслуживанию транзита. В одном из недавно проведенных исследований по вопросам политики Джибути рекомендуется стремиться "эффективно обслуживать транспортные коридоры, ве-

душие в регион Африканский Рог, и оставаться главными морскими воротами для Эфиопии"¹⁴. В этом докладе устанавливаются следующие приоритетные задачи: принятие и осуществление целостной стратегии интеграции, "создание институциональных механизмов для объединения государственных и частных заинтересованных лиц как из Джибути, так и из соседних стран, не имеющих выхода к морю"¹⁵; меры по дальнейшему упрощению транзитных и торговых процедур, а также "развитие подготовки кадров по соответствующим специальностям"¹⁶.

32. Эфиопия также предприняла ряд инициатив по развитию перевозок и логистики. К их числу относится проведение исследований по стратегии и преобразованию Эфиопского транспортного и логистического предприятия, которое будет проведено совместно с ЮНКТАД, разработка национальной стратегии в области логистики для Программы развития Организации Объединенных Наций; а также проект по улучшению инвестиционного климата для развития логистики торговли, направленный на упрощение и упорядочение нормативных положений, процессов и процедур в целях обеспечения более благоприятных условий для нормальной деятельности частного сектора. Позднее планируется провести исследование по внутренним перевозкам с уделением особого внимания соответствующим процедурным вопросам, а также вопросу о возможности установления региональных и международных связей.

33. Хорошим примером всеобъемлющей региональной инициативы в интересах стран, не имеющих выхода к морю, является деятельность секретариата Организации экономического сотрудничества, семь из десяти членов которой не имеют выхода к морю. Начиная с 2009 года эта организация содействовала развитию транспортных услуг в транзитных коридорах, специально предназначенных для обслуживания государств-членов из Центральной Азии, не имеющих выхода к морю, через транзитные порты Пакистана, Исламской Республики Иран и Турции, где были специально выделены мощности для транзитных грузов, перевозимых в государства-члены, не имеющие выхода к морю, и из этих государств.

D. Заключительные замечания

34. Краткий обзор существующего состояния систем транзитных перевозок в различных регионах показывает, что был достигнут существенный прогресс в понимании причин, обуславливающих необходимость функционирования таких систем. Он также показывает, что на различных уровнях, в том числе в отдельных портах, странах или региональных экономических группировках, были приняты достойные подражания решения. Чего, по видимому, недостает, так это разработки политики транзитных перевозок как в не имеющих выхода к морю странах, так и в соседних странах транзита, которая не ограничивалась бы лишь признанием права на доступ к морю, с тем чтобы открыть транспортные рынки путем развития логистических услуг, что дало бы возможность странам, не имеющим выхода к морю, интегрироваться в региональные цепочки приращенности стоимости и вело бы к созданию глобальных цепочек в таких условиях, когда единственным различием будет лишь перевозка грузов на дополнительное расстояние по суше. Элементы такой всеобъемлющей и способствующей разви-

¹⁴ Transport and logistics in Djibouti: Contribution to job creation and economic diversification, Report No. 75145 (Washington, D.C., World Bank, February 2013), p. 6.

¹⁵ Там же.

¹⁶ Там же.

тию политики ныне хорошо известны. Если государственные органы и предпринимательские круги смогут договориться о ее применении, будут обеспечены финансовые и технические средства либо в форме инвестиций, либо в виде официальной помощи в целях развития.

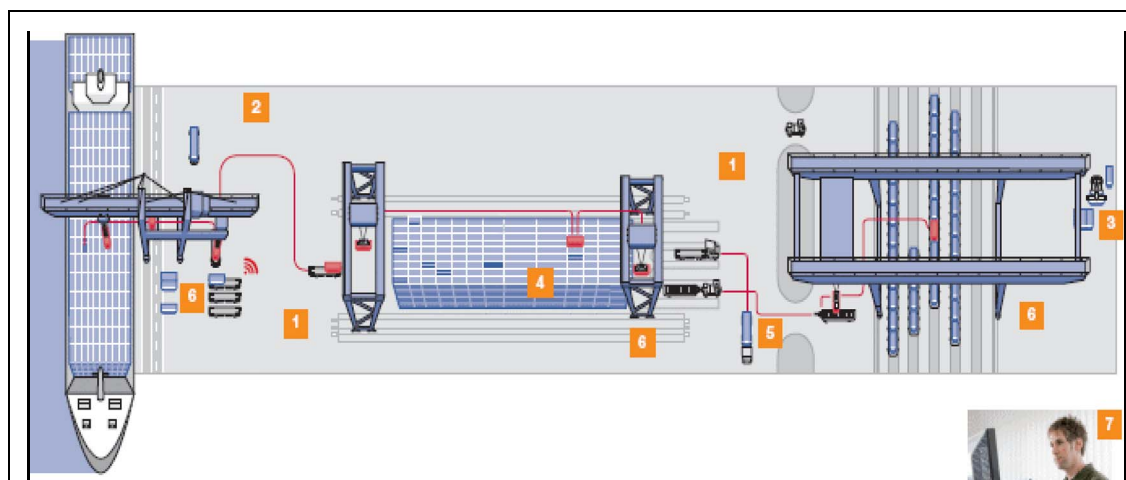
II. Технология и инновации в системах транзитных перевозок

35. Информационно-коммуникационные технологии в логистике, упрощение процедур торговли, а также обеспечение безопасности производственно-сбытовых цепочек способствовали улучшению транспортных операций. Хотя различные информационные системы были разработаны для удовлетворения конкретных потребностей соответствующих секторов, такие системы способны во многих случаях обеспечить дополнительную эффективность, если они будут взаимосвязаны, когда это возможно. Они делятся на различные категории в зависимости от трех основных целей: грузовые операции, таможенный контроль за транзитными грузами, а также обеспечение безопасности производственно-сбытовой цепочки.

A. Технологическая составляющая транзитных перевозок и портов

36. В портах инновационные решения на основе информационных технологий ориентированы главным образом на грузовые и складские операции, в частности на управление контейнерными терминалами и планом работы судов во время их нахождения в акватории порта. В то время как первый вид компьютерных систем позволяет осуществлять мониторинг контейнеров, находящихся на складах открытого хранения, второй позволяет упорядоченно размещать контейнеры внутри судна таким образом, чтобы груз был выровнен и чтобы обеспечивалась возможность эффективной погрузки и выгрузки с учетом очередности портов захода. Обе системы, одна, расположенная на берегу, а другая – на судне, выигрывают в том случае, когда они взаимосвязаны, поскольку они имеют важнейшее значение для ускорения операций по разгрузке судов, позволяя оптимально использовать погрузочно-разгрузочное оборудование (диаграмма 2).

Диаграмма 2
Система программного обеспечения для комплексного управления операциями на грузовом терминале



Легенда

- | | |
|--|---|
| <p>1 Управление производственным процессом</p> <ul style="list-style-type: none"> • контроль последовательности операций • синхронизация разгрузки судна береговыми кранами | <p>4 Контроль за складом открытого хранения</p> <ul style="list-style-type: none"> • оптимизация использования складских площадей • оптимизация укладки и расположения грузовых единиц • обработка порожней тары, замороженных грузов и опасных грузов |
| <p>2 Управляющий судном</p> <ul style="list-style-type: none"> • интерфейс с системой планирования стивидорных работ на судне, получение и исполнение запросов на производственные операции • планирование погрузочно-разгрузочных операций, равномерное распределение работ | <p>5 Контроль ворот</p> <ul style="list-style-type: none"> • график захода грузовых автомобилей, определение времени разгрузки грузовых автомобилей • контроль за перемещением грузовых автомобилей |
| <p>3 Управляющий, находящийся вдали от прибрежной границы</p> <ul style="list-style-type: none"> • административная деятельность, оптимизация и распределение работ, выполняемых на суше | <p>6 Контроль оборудования</p> <ul style="list-style-type: none"> • береговой кран, кран-штабелестроитель, автомобильный кран, кран на рельсовом ходу |
| | <p>7 Диспетчерское управление</p> <ul style="list-style-type: none"> • проверка общего состояния склада открытого хранения, контроль рабочей нагрузки оборудования и ведение статистического учета |

Источник: <http://www.terminalstar.eu/application.htm>.

37. За десятилетие с 2003 по 2013 год в большинстве транзитных портов, обслуживающих страны, не имеющие выхода к морю, были внедрены такие современные системы для управления операциями на берегу. Что касается наземных операторов, то связующее звено перевозок "море-суша" остается, однако, гораздо менее оснащенной информационными системами. Хотя все таможенные органы сейчас пользуются автоматизированными системами таможенной очистки грузов, в том числе при транзите, а портовые структуры, объединяющие всех действующих лиц, быстро развиваются, наземные перевозчики, как автомобильные, так и железнодорожные, по-прежнему отстают от своих партнеров по цепочке транзитных перевозок.

38. Навигационные спутниковые системы становятся все более доступными как в финансовом плане, так и в том, что касается их наличия. За последние пять лет они быстро развивались для двух областей использования. Так, например, в Иордании они используются правительственными учреждениями для обеспечения безопасности транзитных перевозок при перевозке грузов, разгружаемых в Акабе и перевозимых в Сирийскую Арабскую Республику и Ирак.

Чаще всего они используются автотранспортными компаниями для управления использованием автопарка. В трех зарегистрированных случаях в Африке навигационные спутниковые системы используются для отслеживания грузовых автомобилей, перевозящих грузы в Гану, Камерун и Кению, которые не имеют выхода к морю, а также грузы, происходящие из этих стран. Во всех трех случаях эти системы отслеживания были увязаны так или иначе с автоматизированными системами таможенной очистки грузов. Несмотря на заявления, иногда делаемые поставщиками систем спутниковой навигации, эти системы не позволяют осуществлять мониторинг грузов. Они могут использоваться лишь для определения места нахождения транспортного средства, поскольку соответствующие устройства обычно устанавливаются на самом транспортном средстве, а не на грузовом трейлере.

39. Небольшое число железнодорожных компаний, осуществляющих перевозки грузов из стран, не имеющих выхода к морю, в порты транзита и из портов транзита в обратном направлении, используют служебные системы информационных технологий (ИТ), которые главным образом предназначены для управления подвижным составом и выставления счетов, включая в некоторых случаях системы бронирования мест в вагонах и отслеживания грузов для клиентов. Наиболее позитивным результатом более широкого использования информационных технологий многими частными и государственными операторами на различных этапах транзитных перевозок грузов в страны, не имеющие выхода к морю, и из этих стран, является представление большого количества точных данных о транзите. В том случае, когда такие данные имеются, они могут стать ключевым фактором для выработки решений об упрощении процедур транзитных перевозок и для информационного обеспечения таких органов планирования, как транспортные наблюдательные станции, которые определяют производственные характеристики транзитных коридоров.

40. Вместе с тем большинство инициатив, касающихся развития ИТ, исходят от небольшого числа основных участников, действующих в частном секторе; правительственные учреждения существенно отстают от них, за исключением таможенных органов и некоторых управлений портами. Для того чтобы исправить такое положение, необходимо в срочном порядке ввести и осуществлять надлежащие меры политики. Эти меры не должны ограничиваться автоматизацией административных услуг, а должны охватывать также повышение квалификации работников местных малых и средних предприятий, для того чтобы они могли сотрудничать с глобальными транспортными операторами и обслуживать национальные торговые компании, используя современные системы логистики.

В. Системы таможенного контроля транзитных грузов

41. Большинство региональных соглашений о перевозках содержат положения, предусматривающие общую систему транзитных перевозок, основанную на принятии единого документа, – будь то в бумажной или в электронной форме – и на согласованных процедурах. Вместе с тем одним из основных препятствий для применения систем отслеживания грузов в режиме онлайн является необходимость того, чтобы правительственные органы согласились обмениваться данными о таможенной очистке транзитных грузов. Были введены некоторые меры, включая заблаговременное представление информации как в порты транзита, так и в пограничные пункты, что иногда приводило к прекрасным результатам с точки зрения необходимого сокращения времени, однако они по-

прежнему ограничиваются территориями, где действует национальный фискальный режим.

42. Одно из недавно принятых решений в Центральной Америке действительно обеспечивает возможность электронной очистки грузов при пересечении границы¹⁷. В других предлагаемых решениях акцент делается на разработку всеобъемлющих ИТ-решений, приемлемых для стран, не имеющих выхода к морю, которые включают нормативные, институциональные, операционные и процедурные реформы. Одним из примеров такого решения является транзит грузов через порт Дуалы, Камерун, в Чад и Центральноафриканскую Республику – страны, не имеющие выхода к морю. Помимо выгод этой системы для соответствующих стран, она также является примером сотрудничества между тремя национальными учреждениями и одним региональным экономическим сообществом – Центральноафриканским экономическим и валютным сообществом – примером деятельности, осуществляемой в тесном сотрудничестве с ЮНКТАД, Всемирным банком и Европейским союзом, которые выступают в качестве учреждений-исполнителей и финансирующих организаций.

43. В Центральноафриканском экономическом и валютном сообществе существующей нормативной системой была Международная конвенция об автомобильных транзитных перевозках, подписанная в 1991 году (Конвенция ТИПАК)¹⁸, основанная на системе МДП (карточка, гарантируемая какой-либо ассоциацией). Вместе с тем эта система никогда не применялась на практике вследствие нехватки средств и из-за отсутствия гарантирующей ассоциации. Предложенный новый режим транзитных перевозок стал адаптированным вариантом единой системы транзитных перевозок для торговли внутри стран Сообщества; он предусматривает наличие одного транзитного документа, основанного на едином административном документе, обычно известном под сокращенным названием SAD. Это позволяет отказаться от всех контрольно-пропускных пунктов и использовать вариант ИТ, имеющий интерфейс с национальными системами АСОТД, а также применять транзитные модули АСОТД со штриховыми кодами, оптически считываемыми в пунктах отправки, пунктах назначения и пограничных пунктах.

44. Технология АСОТД позволяет увязать в режиме онлайн три различные национальные системы и один региональный центр данных, что обеспечивает возможность мониторинга в режиме реального времени процесса таможенной очистки транзитных грузов в порту транзита и в таможенных отделениях в пограничных пунктах.

С. Безопасность цепочки транзитных перевозок

45. Безопасность международной торговли – это область, в которой ИТ развиваются весьма быстрыми темпами. Начиная с порта, где проводится электронный обмен информацией в отношении судов и отгрузок, и ворот порта, где установлены сканирующие устройства, связанные с автоматизированными таможенными системами, информационные технологии распространились на различные этапы глобальных торговых операций. Устройства радиочастотной идентификации и электронные печати стали важнейшими компонентами пере-

¹⁷ http://www.proyectomesoamerica.org/joomla/index.php?option=com_content&view=article&id=183&Itemid=112.

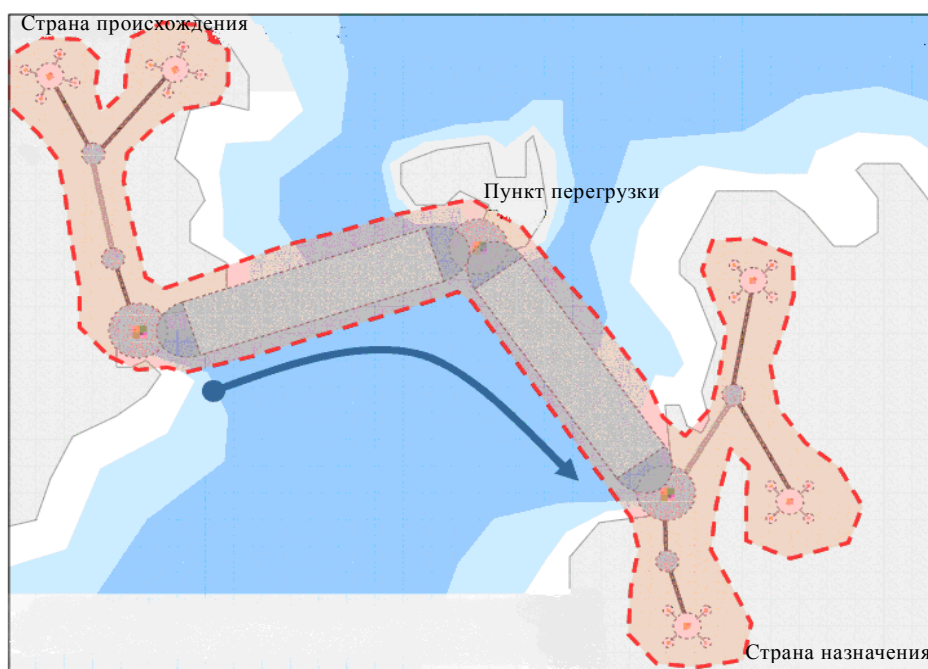
¹⁸ Соответствует французскому названию Конвенции: "Transit inter-États des pays de l'Afrique centrale".

дачи информации, позволяющими постоянно отслеживать контейнеры и, в некоторых случаях, транспортные средства. Эти вспомогательные системы вкратце описаны ниже как примеры видов информационных сетей для безопасности логистики, которыми органы стран, не имеющих выхода к морю, и торговые фирмы могут в соответствующих случаях воспользоваться, подключившись к ним.

46. После предпринятых ранее национальных односторонних или секторальных многосторонних инициатив и программ по обеспечению безопасности принятие в 2005 году Рамочного соглашения Всемирной таможенной организации о стандартах для обеспечения безопасности и упрощения глобальной торговли явилось шагом, обеспечившим возможность ряда технологических изменений и появления новых действующих лиц в этой отрасли с быстрым их распространением во многих регионах мира. Эти стандарты обеспечения безопасности привели к все более активному использованию широкого ряда технических решений, включая электронные печати для контейнеров или закрытые вагоны и отсеки грузовых автомобилей, определение радиочастот для идентификации груза, причем все эти решения основаны на использовании спутниковых систем отслеживания и мониторинга. Такие средства визуального контроля, как видеокamеры и устройства для сканирования грузов или транспортных средств, в настоящее время имеются во всех крупных портах и грузовых терминалах.

Диаграмма 3

Таможенно-торговое партнерство по борьбе с терроризмом в цепочке логистического обеспечения безопасности контейнерных перевозок



Источник: Container Transport Security Across Modes (Paris, Organization of Economic Cooperation and Development and European Conference of Ministers of Transport, 2005).

Примечание: Данное партнерство – это инициатива в области безопасности производственно-сбытовых цепочек, известная под сокращенным названием С-ТРАТ, которая была предпринята правительством Соединенных Штатов Америки.

47. Главная цель использования этой технологии обеспечения безопасности по-прежнему заключается в бдительном контроле за действиями и действующими лицами в глобальных производственно-сбытовых цепочках. На диаграмме 3 показано, каким образом С-ТРАТ предлагает переместить контроль за контейнерами из страны назначения вверх по цепочке в страну происхождения грузов. Как представляется, подробная информация, обеспечиваемая этими системами безопасности, может быть использована также для планирования и проектирования служб и инфраструктуры в области транзитных перевозок. Новаторские двусторонние или региональные схемы также могут получить выгоду от этих систем, ведя учет соблюдения правил операторами транзитных перевозок. Это может позволить развитие системы доверенных операторов в местах пересечения границ, как это предлагается в недавних работах, посвященных проблемам доступа к морским портам для обеспечения транзитных перевозок в интересах стран, не имеющих выхода к морю, а также возможным решениям этих проблем¹⁹.

D. Заключительные замечания

48. Применяемая в настоящее время в системах транзитных перевозок технология в основном опирается на информационные системы, используемые правительственными учреждениями и фирмами частного сектора для содействия процессам мониторинга транзита или управления операциями. Хотя эти современные разработки уже имеются в большинстве развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита, существуют еще значительные нереализованные возможности для улучшения работы в части, касающейся мер политики, направленных на содействие повышению квалификации местных операторов, обслуживающих транзитные коридоры. Новаторские решения, основанные на сборе данных при планировании и проектировании логистических служб и инфраструктуры, могли бы использоваться для определения доверенных операторов и работы с ними в рамках систем регулирования.

III. Задачи на будущее и вопросы для обсуждения

49. В 2008 году участники проведенного ЮНКТАД глобального среднесрочного обзора осуществления Алматинской программы действий приняли решение призвать международное сообщество к оказанию экспертной технической помощи и к поддержке в области создания потенциала в целях дальнейшего прогресса в области соглашений о сотрудничестве между развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и развивающимися странами транзита, а также в целях реализации систем оценки эффективности транзитных коридоров. В 2013 году были приняты значительные меры по удовлетворению этих потребностей, в результате чего существенно улучшилось понимание факторов, обуславливающих необходимость такой практики, и интересов сторон, участвующих в транзитных перевозках. Возросло значение транзитных коридоров в качестве средства улучшения условий для транзитных перевозок через прибрежные страны. Эти мезоэкономические системы по-прежнему будут обеспечивать надлежащим образом разработанный инструментарий для совершенствования транзитных перевозок.

¹⁹ *The Way to the Ocean: Transit Corridors Servicing the Trade of Landlocked Developing Countries*, UNCTAD/DTL/TLB/2012/1 (New York and Geneva, United Nations, 2013).

50. В связи с новой рамочной основой, которую планируется принять в 2014 году, участники, возможно, пожелают изучить изложенные ниже вопросы. Каким образом более эффективные, предсказуемые и рентабельные системы логистики транзитных перевозок могут дать производителям из стран, не имеющих выхода к морю, возможность интегрироваться в глобальные цепочки приращения стоимости? Каким образом улучшение транзитных перевозок на региональном уровне повлияет на участие стран, не имеющих выхода к морю, в региональных цепочках приращения стоимости, которые в свою очередь могут быть подключены к глобальным системам?

51. В качестве одного из приоритетных вопросов участники, возможно, пожелают рассмотреть пути установления всеобъемлющей и последовательной национальной и региональной политики в области транзитных перевозок, включающей нормативную основу, обеспечивающую доступ к рынку транспортных и логистических услуг в целях содействия расширению участия стран, не имеющих выхода к морю, в глобальной торговле. В этой связи они, возможно, пожелают также обсудить вопрос о том, каким образом региональные организации по вопросам интеграции и партнеры по развитию могут способствовать обеспечению того, чтобы новые институциональные системы не затрудняли, а поощряли технологические инновации и упрощали доступ к наиболее эффективным услугам.

52. Участники, возможно, пожелают рассмотреть вопрос о том, каким образом политика в области инноваций и технологии может способствовать реализации политики и нормативной основы в области логистики и транзитных перевозок. Такие меры политики могли бы, например, быть направлены на то, чтобы помочь правительственным органам достичь уровня, на который вышли наиболее передовые глобальные игроки, и повысить конкурентоспособность национальных и региональных торговых кругов. В этой связи можно было бы также рассмотреть вопрос о рассчитанных на длительную перспективу программах наращивания потенциала.

53. Наконец, участники, возможно, пожелают обсудить технологические средства и пути поддержки развития новаторских решений в области транзитных перевозок для обеспечения такого положения, при котором товары развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, будут пользоваться тем же режимом, что и любые другие грузы, перевозимые по транзитному коридору или проходящие через порт.

54. В связи с вопросами, затрагиваемыми в настоящей записке, работе экспертов могут также способствовать итоги двух региональных совещаний: совещания по обзору для стран Азии и Центральной Азии, которое проходило во Вьентьяне 5–7 марта 2013 года, и совещания для Африки, проходившего в Аддис-Абебе 16–18 июля 2013 года, в рамках десятилетнего обзора осуществления Алматинской программы действий.