



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

Distr.: General
28 September 2011
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
Четвертая сессия
Женева, 7–9 декабря 2011 года
Пункт 3 предварительной повестки дня

**Вызовы и возможные варианты политики в области
упрощения процедур перевозок и торговли**

Записка секретариата ЮНКТАД

Резюме

В настоящем документе анализируются насущные проблемы, которые необходимо преодолеть, поскольку они могут подорвать перевозки и торговлю, особенно развивающихся стран. Хотя эти тенденции и вызовы более детально изучались на предыдущих сессиях рассчитанного на несколько лет совещания экспертов по упрощению процедур перевозок и торговли, тем не менее они сохраняют свою исключительную актуальность и требуют дальнейшего внимания и рассмотрения. В настоящей записке подводятся итоги урокам, извлеченным в ходе предыдущих трех сессий. В отдельных главах в ней рассматриваются вызовы, затрагивающие международные перевозки и торговлю, с особым акцентом на проблемах, с которыми сталкиваются развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю (РСНВМ), а также вызовы, связанные с осуществлением реформ в сфере упрощения процедур торговли и автоматизацией таможенных служб, включая роль частного сектора в этих усилиях.

В настоящей записке рассматриваются возможные варианты политики, которые могут быть приняты на вооружение соответствующими правительствами в отдельных областях. Они включают в себя создание интегрированных мультимодальных транспортных сетей; доступность энергоносителей, цены на нефть и расходы на морские перевозки; политику в области обеспечения устойчивости транспорта; финансирование устойчивого транспорта; последствия изменения климата и адаптацию к нему на морском транспорте; осуществление реформ в сфере упрощения процедур торговли и будущие обязательства в рамках Всемирной торговой организации (ВТО); поддержку мер по упрощению процедур торговли в наименее развитых странах (НРС); а также международное сотрудничество в таможенной сфере в рамках глобальной сети таможенных служб. Затрагивается также возможная роль ЮНКТАД и партнеров по процессу развития в разработке и реализации мер политики развивающимися странами.

Содержание

	<i>Стр.</i>
Введение	3
I. Вызовы, затрагивающие перевозки и торговлю	4
A. Транспортные издержки и доступ к эффективным транспортным услугам	4
B. Доступность энергоносителей, цены на нефть и затраты на морские перевозки	6
C. Экологическая устойчивость транспорта	7
D. Последствия изменения климата и адаптация к нему на морском транспорте....	9
II. Реформы в сфере упрощения процедур торговли и автоматизация таможенных служб	10
A. Новые тенденции в национальных реформах в сфере упрощения процедур торговли	11
B. Региональное взаимодействие	12
C. Многосторонние переговоры и соответствующие обязательства	12
D. Автоматизация таможенных служб и безопасность	13
E. Создание систем "единого окна" на базе таможенных служб	14
III. Возможные варианты политики, роль ЮНКТАД и других партнеров	15
A. Создание интегрированных мультимодальных транспортных сетей	15
B. Доступность энергоносителей, цены на нефть и затраты на морские перевозки	17
C. Политика в области устойчивого развития транспорта	17
D. Финансирование устойчивого транспорта	18
E. Последствия изменения климата и адаптация к нему на морском транспорте....	19
F. Проведение реформ в сфере упрощения торговли и будущие обязательства в рамках Всемирной торговой организации	20
G. Поддержка мер по упрощению процедур торговли в наименее развитых странах	21
H. Международное сотрудничество в таможенной сфере (объединенные в глобальную сеть таможенные службы)	22
IV. Вопросы для обсуждения	23

Введение

1. Совет по торговле и развитию на своей пятьдесят пятой сессии одобрил круг ведения рассчитанного на несколько лет совещания экспертов по упрощению процедур перевозок и торговли. Согласно положениям пунктов 107 и 164–168 Аккраского соглашения, это совещание экспертов, рассчитанное на несколько лет, на протяжении четырех сессий рассматривает вопросы торговой логистики в развивающихся странах. Доклад, содержащий выводы и рекомендации этого совещания экспертов, будет представлен на следующей сессии Комиссии по торговле и развитию в 2012 году.

2. В соответствии с одобренным кругом ведения этому совещанию экспертов, рассчитанному на несколько лет, на четвертой сессии поручается рассмотреть следующие темы:

а) "меры и действия по оптимизации вклада инвестиций, в частности инвестиций частного сектора, в упрощение процедур торговли с особым акцентом на их воздействие на международные транспортные сети и на эффективность транспортных услуг и их вкладе в упрощение процедур торговли. Совещание рассмотрит также вопросы использования информационно-коммуникационных технологий в логистике, упрощении процедур торговли и обеспечении безопасности производственно-сбытовых цепей..." (TD/B/55/9, пункт 2 а));

б) "поддержка процесса осуществления Алматинской программы действий, в том числе анализ узких мест в связях между развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и развивающимися странами транзита и возможных решений этих проблем, включая передовую практику в развитии и использовании транспортной инфраструктуры, а также принятие общих стандартов в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита..." (TD/B/55/9, пункт 2 f)).

3. На своей последней сессии совещание рассмотрит также задачи на будущее в областях упрощения процедур международных перевозок и торговли, а также автоматизации таможенных служб в период, когда мир сталкивается с многочисленными экономическими, социальными и экологическими вызовами.

4. Вызовы, грозящие подорвать быстрый экономический рост, достигнутый в последние десятилетия, включают в себя опасения по поводу наличия и доступности энергоносителей по разумным ценам, усиливающуюся неопределенность в связи с глобальным экономическим кризисом и риски, связанные с деградацией окружающей среды и изменением климата. С точки зрения секторов торговли и транспорта значимость этих опасений невозможно переоценить; они особенно актуальны для наиболее уязвимых стран, РСНВМ, наименее развитых стран (НРС) и малых островных развивающихся государств (МОРАГ).

5. Исходя из этого, в настоящем документе, который не претендует на всю полноту анализа, рассматриваются отдельные насущные проблемы, которые могут подорвать перевозки и торговлю, особенно развивающихся стран, и которые необходимо преодолеть. Хотя эти тенденции и вызовы более детально изучались на предыдущих сессиях рассчитанного на несколько лет совещания экспертов по упрощению процедур перевозок и торговли, тем не менее они сохраняют свою исключительную актуальность и требуют дальнейшего внимания и рассмотрения.

6. Чтобы задать тон и помочь стимулировать дискуссии экспертов, в настоящей записке подводятся итоги урокам, извлеченным в ходе предыдущих трех сессий, и в отдельных главах рассматриваются последние тенденции и сохраняющиеся вызовы, затрагивающиеся международные перевозки, с особым акцентом на проблемах РСНВМ; а также будущие вызовы в области проведения реформ в сфере упрощения процедур торговли и автоматизации таможенных служб, включая роль частного сектора в этих усилиях. В заключительной части записки рассматриваются возможные варианты политики, которые могут быть приняты на вооружение соответствующими правительствами в отдельных областях, а также возможная роль ЮНКТАД и партнеров по процессу развития в их разработке и реализации.

I. Вызовы, затрагивающие перевозки и торговлю

7. Сегодня международная торговля составляет часть разнообразных глобализованных производственных процессов, которые нуждаются во все более надежных и своевременных торговых операциях. Скорость и надежность поставок зачастую становятся решающим фактором, определяющим конкурентоспособность той или иной страны в сфере торговли. В то же время цели обеспечения экологической устойчивости и преодоления последствий изменения климата для торговли и перевозок стали приоритетными задачами в политике, отраслевых стратегиях и деятельности партнеров по процессу развития. Эти аспекты кратко рассматриваются ниже.

A. Транспортные издержки и доступ к эффективным транспортным услугам

8. С точки зрения торговой конкурентоспособности страны эффективный доступ к недорогим, надежным и эффективным с точки зрения затрат транспортным системам остается императивом для многих развивающихся стран. Их участие в глобальной торговле во многом определяется стоимостью производства и своевременной поставки товаров на рынки. Транспортные издержки, которые нередко превышают таможенные пошлины, влияют на объем, структуру и характер торговли, а также на сравнительные преимущества и торговую конкурентоспособность страны¹.

9. Высокие транспортные издержки препятствуют развитию экспорта, ограничивая набор потенциальных видов продукции и тех рынков, на которых товары могут реализовываться на конкурентоспособной и выгодной основе. Хотя стоимость морского фрахта в процентах от стоимости товаров за последние два десятилетия в глобальных масштабах снизилась примерно на 15%, для многих развивающихся стран она остается очень высокой (см. диаграмму 1). Если развитые страны тратят на морские перевозки в среднем 6,4% от стоимости импорта, то развивающиеся страны платят в среднем на 22% больше, т.е. 7,8%. В некоторых регионах, прежде всего в Африке, средняя стоимость морских пе-

¹ См., например, UNCTAD Transport Newsletter No. 33, September 2006, Trade, liner shipping supply, and maritime freight rates; UNCTAD Transport Newsletter No. 38, March 2008, The modal split of international goods transport; Kumar and Hoffmann J (2010), Globalization: the maritime nexus, в: the Handbook of Maritime Economics and Business, Second Edition.

ревозок на 67% выше, чем в развитых странах, т.е. составляет 10,6% от стоимости импорта.

10. Для РСНВМ на плечо морских перевозок в настоящее время приходится порядка 8,7% стоимости импорта². Большая удаленность от транзитного порта, задержки, вызываемые ожиданием свободных транспортных средств и проверками на предмет обеспечения безопасности, или авансовое финансирование зачастую означают, что совокупные транспортные издержки в процентах от импорта могут в два–три раза превышать приведенные выше показатели. В знак признания того, что РСНВМ входят в число наиболее проблемных стран в вопросах доступа на внешние рынки, в Алматинской программе действий предусматриваются меры по удовлетворению их особых потребностей в целях повышения их конкурентоспособности в международной торговле³.

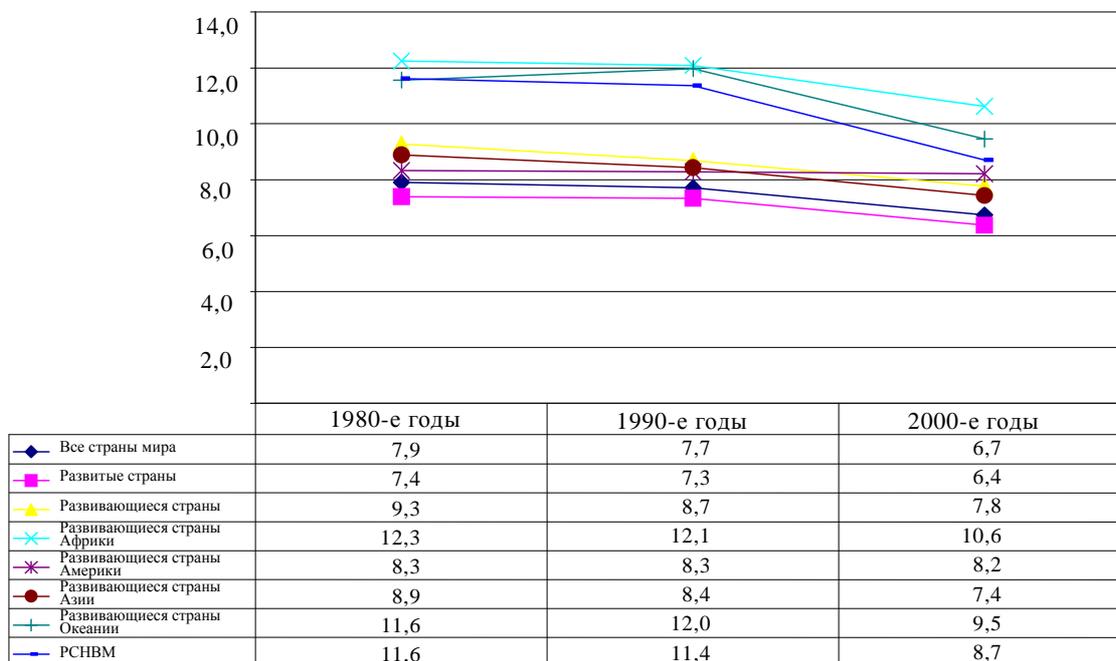
11. Качество и эффективность транспортной инфраструктуры и транспортных услуг действительно влияют на уровни затрат. Доступ к эффективно функционирующим транспортным системам позволяет обеспечить бесперебойность торговых потоков за счет сокращения операционных издержек, в частности на транспортировку, хранение и обработку, а также транзакционных издержек, например на обработку документации и упрощение процедур торговли. Вместе с тем, как отмечалось экспертами в ходе второй сессии рассчитанного на несколько лет совещания экспертов по упрощению процедур перевозок и торговли⁴, транспортная инфраструктура и услуги во многих развивающихся странах остаются неадекватными и не могут гарантировать эффективной стыкуемости с глобальными транспортными системами и доступ к рынкам.

² За последние несколько лет число РСНВМ изменилось; поэтому непосредственное сопоставление между десятилетиями не представляется возможным.

³ См. материалы специального совещания экспертов по транзитным портам, обслуживающим развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, 11 декабря 2009 года, www.unctad.org/Templates/meeting.asp?intItemID=2068&lang=1&m=18614.

⁴ Доклад совещания: http://unctad.org/en/docs/cimem1d6_en.pdf.

Диаграмма 1
Средняя стоимость перевозок в разбивке по десятилетиям и региональным группам
 (в процентах от стоимости импорта)



Источник: Секретариат ЮНКТАД.

В. Доступность энергоносителей, цены на нефть и затраты на морские перевозки

12. Двигателем роста глобальной торговли в последние несколько десятилетий выступали все более эффективные транспортные системы, которые, впрочем, сильно зависят от нефти. Морской транспорт, на который приходится более 80% объема мировой торговли, в значительной степени опирается на нефть в качестве топлива и в то же время пока не в состоянии использовать альтернативные типы топлива и технологии. Хотя нефть доминирует в качестве источника первичного энергопотребления (в 2010 году на нее приходилось более 34% мирового энергопотребления), резкие скачки цен на нефть, наблюдавшиеся в последние несколько лет, свидетельствуют об окончании эпохи легкодоступной и дешевой нефти⁵.

13. Как уже отмечалось, уровень транспортных затрат определяется множеством факторов. Одним из таких определяющих факторов, который в последние годы обретает все более важное значение, является стоимость топлива. Рост цен на нефть ведет к увеличению транспортных затрат для перевозчиков и в со-

⁵ Прогнозы, касающиеся будущих объемов добычи нефти, включают в себя прогнозы Международного энергетического агентства, Управления энергетической информацией Соединенных Штатов и организации "Association for the Study of Peak Oil" (<http://www.peakoil.net>). Подробнее о дискуссиях на тему достижения пикового уровня добычи нефти см. Jeremy Leggett, <http://jeremyleggett.net>.

стоянии подорвать торговлю. Одно эмпирическое исследование ЮНКТАД⁶ показало, что рост цен на нефть приведет к повышению затрат на морские перевозки грузов, будь то в контейнерах (продукция обрабатывающей промышленности) или наливом/навалом (например, сырая нефть или железная руда)⁷. В рамках исследования было установлено, что 10-процентное повышение цен на сырую нефть марки "Брент" приведет к увеличению ставок контейнерных перевозок на 1,9–3,6%, а ставок перевозок железной руды и танкерных перевозок соответственно на 10,5% и около 2,8%.

14. Еще одно недавно проведенное эмпирическое исследование⁸ по этому вопросу было проведено по заказу Международной морской организации в целях улучшения понимания того, как повышение цен на нефть и затрат на топливо затрагивает транспортные издержки и международную торговлю. В ходе исследования было установлено, что в более долгосрочной перспективе изменение расходов на топливо может изменить структуру торговли, поскольку конкурентоспособность производителей различных регионов меняется из-за увеличения транспортных издержек. В исследовании был сделан вывод о том, что воздействие роста затрат на энергоресурсы варьируется между товарами и транспортными маршрутами в зависимости от конкретных судоходных линий и товарных рынков и что необходимы дальнейшие эмпирические исследования для удовлетворения интересов конкретных стран. Перенос издержек, связанных с повышением фрахтовых ставок, в товарные цены по различным товарам и рынкам варьируется от 0% до более чем 100%, в связи с чем возросшие издержки в одних случаях покрываются потребителем, а в других – производителем.

15. За последние два года судоходная отрасль отреагировала на растущие топливные издержки, перейдя на режим малого хода, что оказалось полезной стратегией сокращения издержек. Это помогло также абсорбировать избыточный тоннаж, который образовался в ходе экономического спада. Вместе с тем, с точки зрения грузоперевозчиков, режим малого хода имеет свои недостатки, так как, например, отрицательно сказывается на точности графика движения и качестве услуг, что также может привести к повышению издержек.

16. Кроме своего прямого воздействия на топливные и транспортные издержки, устойчиво высокие цены на нефть имеют и ряд других важных последствий, в том числе для а) высококапиталоемких вновь построенных судов, которые не приспособлены к использованию альтернативных видов топлива или не отвечают новым требованиям к топливной технологии, б) потенциального переключения на менее энергоемкие виды транспорта, такие как морской и железнодорожный транспорт, в) торговых потоков и их структуры ввиду того давления, которое цены на энергоносители оказывают на производственные издержки, а также на решения о месте размещения производственных объектов.

С. Экологическая устойчивость транспорта

17. Учитывая, что грузовые перевозки, как ожидается, будут расти в tandem с ростом численности населения мира, потребления и с экономическим ростом,

⁶ См. UNCTAD (2010), *Oil Prices and Maritime Freight Rates: An Empirical Investigation*, Technical report by the UNCTAD secretariat, UNCTAD/DTL/TLB/2009/2, 1 April.

⁷ См., например, главу 1 документов ЮНКТАД Обзор морского транспорта, за 2009 и 2010 годы.

⁸ Vivideconomics (2010). *Assessment of the economic impact of market-based measures*. Final report. August.

вопрос об экологически устойчивом развитии транспорта, строящемся на эффективном энергопользовании, более чистых источниках энергии и экологических видах транспорта, становится все более важным, тем более ввиду значительной зависимости перевозок от нефти и необходимости сокращения всякого рода выбросов, например загрязнителей и углерода.

18. Транспорт потребляет более половины жидкого ископаемого топлива в мире и, как ожидается, на 97% обеспечит прирост первичного мирового потребления нефти в период с 2007 по 2030 год. В силу значительного потребления ископаемого топлива на транспортный сектор приходится почти одна четверть связанных с потреблением энергии выбросов диоксида углерода (CO₂) в мире и 13% всех выбросов парниковых газов (ПГ). 70% совокупных выбросов CO₂ этого сектора приходится на наземный транспорт, за которым следуют авиация (11%) и водный транспорт (9%). Доля грузовых автомобильных перевозок, в которых используются преимущественно большегрузные автомобили, в совокупном потреблении энергии в транспортном секторе и, следовательно, в выбросах составляет 27%. При сохранении нынешних тенденций связанные с транспортным сектором выбросы CO₂ во всем мире за период 2005–2030 годов, как ожидается, увеличатся на 57% (1,7% в год). Ожидается, что более чем на 80% прогнозируемый прирост выбросов на транспорте будет обусловлен работой автомобильного транспорта в развивающихся странах⁹.

19. Сегодня вопрос об устойчивости транспорта занимает одно из первых мест в числе задач глобальной политики и нормативного регулирования, в том числе в Алматинской программе действий. В этой Программе, которая направлена на удовлетворение особых потребностей РСНВМ, указывается, что в транспортных стратегиях и программах должны в полной мере учитываться экологические аспекты и потребности в области развития для обеспечения устойчивого развития на местном и глобальном уровнях¹⁰. Для развивающихся стран поощрение устойчивого развития систем грузовых перевозок открывает возможность облегчить двойное бремя, связанное с уменьшением зависимости от ископаемых видов топлива и сведением к минимуму негативных последствий изменения климата. В то же время это обеспечивает возможность довести до максимума долгосрочный потенциал экономического роста благодаря развитию энергоэффективных, низкоуглеродных видов транспорта.

20. Вопрос об обеспечении устойчивости занимает также видное место среди задач самой транспортной отрасли. В условиях, когда экологические и социальные соображения приобретают такое же важное значение, как и экономические императивы, принципы корпоративной социальной ответственности¹¹ все активнее интегрируются в политику, процессы планирования и операционные за-

⁹ На основе докладов Международного энергетического агентства World Energy Outlook 2009, Transport, Energy and CO₂: Moving towards Sustainability, 2009 и Energy Technology Perspectives 2008: Scenarios and Strategies to 2050; а также доклада Программы Организации Объединенных Наций по окружающей среде (ЮНЕП) Towards a Green Economy 2011: Pathways to Sustainable Development and Poverty Eradication, Part II, Transport.

¹⁰ Алматинская программа действий, приложение I: 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, A/CONF.202/3.

¹¹ Этот вопрос затрагивался в докладе о работе второй сессии рассчитанного на несколько лет совещания экспертов (2009 год), TD/B/C.I/MEM.1/6. Имеется по адресу: http://www.unctad.org/en/docs/cimem1d6_en.pdf.

дачи¹². Для судоходной отрасли реализация концепции устойчивости подразумевает достижение результативности, эффективности и качества обслуживания при одновременном учете издержек, порождаемых любыми потенциальными негативными последствиями ее деятельности. Например, в рамках инициативы "Устойчивое судоходство", которая объединяет ведущие компании этой отрасли во всем мире, судоходная отрасль недавно опубликовала документ, озаглавленный *The Case for Action* ("Как действовать дальше")¹³, где приводятся прогнозы до 2040 года и рассматриваются оптимальные пути реагирования этой отрасли на меняющиеся глобальные требования, включая требования обеспечения устойчивости.

21. Помимо сугубо рыночных требований, нормативные требования, разработанные под эгидой Международной морской организации в целях обеспечения безопасности и экологической устойчивости судоходства, способствуют нынешней смене акцентов в политике в этой отрасли. В этом отношении глубокое понимание этих юридических документов, в том числе их потенциальных последствий для перевозок и торговли, имеет важное значение для облегчения их широкого внедрения и применения в развивающихся регионах.

D. Последствия изменения климата и адаптация к нему на морском транспорте

22. Как и перед другими экономическими секторами, перед транспортом, включая международный морской транспорт, в связи с изменением климата стоит двуединая задача: сокращение выбросов ПГ и укрепление собственной сопротивляемости перед лицом негативных последствий уже принятых обязательств по сокращению выбросов ПГ и необратимого изменения климата. Воздействие уже существующих и прогнозируемых факторов изменения климата, таких как повышение уровня моря и экстремальные погодные условия, имеет особенно актуальное значение для морского транспорта, прежде всего портов¹⁴. Меры адаптации на морском транспорте требуют как никогда устойчивых инфраструктур и операций, перестройки систем грузовых перевозок и взвешенного учета соображений, связанных с изменением климата, при принятии инвестиционных и плановых решений, а также в рамках более широких планов реформирования и развития транспорта¹⁵.

¹² См., например, Global shipping leaders call for sustainable industry (2011), press release, 17 May; Meade R (2011), Sustainable shipping gets more industry clout, Lloyd's List, 23 May.

¹³ Имеется по адресу: <http://www.forumforthefuture.org/project/sustainable-shipping-initiative/more/ssi-project-stages>.

¹⁴ См., например, International Finance Corporation (2011), Climate Risk and Business Ports: Terminal Maritimo Muelles el Bosque, Cartagena, Colombia.

¹⁵ См., например, ЮНКТАД (2009 год). Доклад рассчитанного на несколько лет совещания экспертов по упрощению процедур перевозок и торговли о работе его первой сессии, TD/B/C.I/MEM.1/3, 23 марта. См. также "Влияние изменения климата на международные транспортные сети", записка секретариатов Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций и Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию, ECE/TRANS/WP.5/2010/3, 29 июня 2010 года. Дополнительная информация по работе ЮНКТАД над проблематикой морского транспорта и проблемой изменения климата, в том числе о совместном рабочем совещании ЕЭК ООН–ЮНКТАД по теме "Влияние изменения климата на международные транспортные сети", имеется по адресу: www.unctad.org/ttl/legal.

23. Некоторые из этих вопросов анализировались в ходе а) первой сессии рассчитанного на несколько лет совещания экспертов по упрощению процедур перевозок и торговли, которое было проведено 16–18 февраля 2009 года и на котором внимание было сосредоточено на теме "Морские перевозки и проблема изменения климата"; б) совместного рабочего совещания ЮНКТАД и Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН), которое было проведено 8 сентября 2010 года и на котором обсуждались вопросы влияния изменения климата на международные транспортные сети¹⁶; и с) Специального совещания экспертов ЮНКТАД по последствиям изменения климата и адаптации к нему: вызов для глобальных портов, которое было проведено 29–30 сентября 2011 года¹⁷.

24. На совещании 2009 года эксперты высветили безотлагательную необходимость достижения согласия на ведущихся переговорах по режиму урегулирования выбросов ПГ в международном судоходстве. Они с беспокойством отметили также недостаточное внимание, уделяемое потенциальному воздействию и последствиям изменения климата для транспортных систем, и прежде всего для портов, которые являются ключевыми узлами в производственно-сбытовой цепочке и играют жизненно важную роль в глобальной торговле.

25. На совместном рабочем совещании ЕЭК ООН–ЮНКТАД эксперты обсудили вопрос о том, как лучше всего восполнить пробел в знаниях, касающихся влияния изменения климата на транспортные сети, а также вопрос о необходимости принятия эффективных адаптационных мер как развитыми, так и развивающимися странами. Эта работа продолжается с учреждением в марте 2011 года международной группы экспертов под эгидой ЕЭК ООН для оказания содействия в углублении понимания влияния изменения климата на международные транспортные сети и соответствующих адаптационных требований. Первое совещание международной группы экспертов, состоявшееся 5 сентября 2011 года, одобрило план работы группы экспертов и основные ожидаемые от нее результаты¹⁸, включая предметный доклад по соответствующим вопросам, а также созыв международной конференции для распространения результатов ее работы. Группа экспертов одобрила решение предложить ЮНКТАД и ее государствам-членам принять активное участие в работе группы экспертов для обеспечения глобального охвата этой работы, а также для получения материалов и обмена передовым опытом между странами.

II. Реформы в сфере упрощения процедур торговли и автоматизация таможенных служб

26. Хотя общая роль упрощения процедур торговли в процессе развития с опорой на торговлю признается уже давно, значимость этих мер с годами лишь возрастает. Это побудило тех, кто занимается разработкой политики, все активнее включать обязательства в области упрощения процедур торговли

¹⁶ Имеется по адресу: <http://www.unctad.org/Templates/meeting.asp?intItemID=2068&lang=1&m=20101>.

¹⁷ Итоги Специального совещания экспертов будут размещены по адресу: www.unctad.org/ttl/legal.

¹⁸ Для получения дополнительной информации посетите сайт: http://live.unecsc.org/trans/main/wp5/wp5_workshop4.html. Круг ведения группы экспертов имеется по адресу: <http://live.unecsc.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2010/wp5/ECE-TRANS-WP5-48e.pdf>.

и реформирования таможенных служб в многосторонние и региональные торговые соглашения. В этом контексте ввиду растущих масштабов использования информационно-коммуникационной технологии (ИКТ) в таможенных процессах, включая неинтрузивные средства инспектирования и автоматизированные селективные системы, значительный вклад был внесен в повышение эффективности таможенного контроля, прежде всего в части облегчения торговли и борьбы с мошенничеством.

27. В настоящем разделе анализируются тенденции в реформах в сфере упрощения процедур торговли на национальном, региональном и международном уровнях; все более активное включение обязательств в области упрощения процедур торговли в региональные и многосторонние торговые соглашения; а также вопрос об автоматизации таможенных служб в качестве краеугольного камня реформ в сфере упрощения процедур торговли.

A. Новые тенденции в национальных реформах в сфере упрощения процедур торговли

28. Задачи в области упрощения процедур торговли претерпели изменения, и масштабы реформ в этой сфере увеличиваются: теперь они охватывают всю производственно-сбытовую цепочку, а не ограничиваются лишь пунктом пересечения международных границ. Даже в тех случаях, когда автоматизация таможенных служб остается ключевым фактором, облегчающим проведение реформ в сфере упрощения процедур торговли, прослеживается тенденция не ограничиваться лишь условиями работы таможенных служб, а обращать внимание на операционные стратегии и возможности всех операторов, действующих в производственно-сбытовой цепочке.

29. В результате этого хозяйственные секторы теперь склонны принимать участие в качестве активных субъектов в проведении этой реформы, а не оставаться лишь пользователями услуг государственного сектора. Это многократно повысило роль частного сектора как в качестве движущей силы этого процесса, так и в качестве стороны, облегчающей его. Поскольку на плечи участников торговли и поставщиков логистических услуг ложится все более тяжелое бремя, связанное с соблюдением нормативных требований, теперь они, как никогда прежде, кровно заинтересованы в упрощении процедур торговли¹⁹.

30. Движущей силой реформ все чаще выступает также соблюдение международных конвенций или других договорных инструментов, касающихся упрощения процедур торговли и безопасности производственно-сбытовых цепочек. Стратегии соблюдения становятся все более сложными, и внимание фокусируется на контроле и проверке не столько товаров, сколько данных. Информационная технология (ИТ) не только обеспечивает механизм быстрой обработки операций на границах, но и приводит к изменениям в институциональной культуре. Кроме того, ИТ позволяет проводить административные реформы для стимулирования взаимодействий между различными заинтересованными сто-

¹⁹ См. Forum on Engaging the Trading Community: WTO, Trade Facilitation and the Private Sector in Developing Countries, Geneva, 15–16 February 2010, имеется по адресу: <http://www.unctad.org/Templates/Meeting.asp?intItemID=2068&lang=1&m=18987&year=2010&month=2> и доклад рассчитанного на несколько лет совещания экспертов по упрощению процедур перевозок и торговли о работе его третьей сессии, TD/B/C.I/MEM.1/9, ЮНКТАД, 3 февраля 2011 года, имеется по адресу: http://www.unctad.org/en/docs/cimem1d9_en.pdf.

ронами. Примерами институционального и технологического тренда, требующего расширения сотрудничества между заинтересованными сторонами, являются определенные решения на базе ИКТ, такие как механизмы "единого окна", информационно-справочные пункты или совместные операции при пересечении границ.

В. Региональное взаимодействие

31. Взаимодействие на региональном уровне позволяет обеспечить эффект масштаба. Региональная лицензия, например, дает возможность участникам торговли избегать необходимости оплачивать многочисленные лицензии, а совместная пограничная администрация позволяет соседним странам совместно использовать инфраструктуру и распределять сферы ответственности, учиться друг у друга и уменьшать задержки, вызываемые ненужным дублированием. Такие услуги, как аккредитация, страхование и финансирование, также бывают зачастую более экономично и выгодно оказывать на региональном уровне. Географическая близость в рамках региона способствует использованию общей практики и систем, а также расширению потоков информации между участниками торговли. На общих рынках товаров или транспортных услуг гармонизированные процедуры обеспечивают снижение транзакционных издержек.

32. В частности, РСНВМ и соседствующие с ними развивающиеся страны транзита все активнее ведут поиск обоюдорыгодных решений, в рамках которых РСНВМ расширяют доступ на зарубежные рынки, а развивающиеся страны транзита получают дополнительный бизнес для своих портов и транспортных служб. Объединяя грузовые объемы, обе стороны могут получить выигрыш за счет эффекта масштаба, а морские порты страны транзита могут стать более привлекательными в качестве портов захода, улучшая морскую стыкуемость для международной торговли обеих стран.

33. Выгоды, сопряженные с региональным сотрудничеством, привели к включению положений об упрощении процедур торговли в многочисленные региональные торговые соглашения. В некоторых случаях это привело также к созданию непреднамеренных препятствий на пути упрощения процедур торговли. Выполнение пограничных формальностей на национальном уровне временами становится более сложной задачей в связи с необходимостью проводить различия между потоками преференциальной и непреференциальной торговли. Однако на практике региональные торговые соглашения, в том числе положения об упрощении процедур торговли, в целом оказали позитивное воздействие на реформы в сфере упрощения таких процедур, обеспечив выгоды всем торговым партнерам.

С. Многосторонние переговоры и соответствующие обязательства

34. Начало переговоров по упрощению процедур торговли в ВТО в 2004 году стало важным шагом, позволившим привлечь внимание разработчиков политики во многих развивающихся странах к проблематике упрощения процедур торговли. Если переговоры по другим вопросам Дохинской повестки дня в области развития переживали множество взлетов и падений, то в рамках переговоров по упрощению процедур торговли темпы остаются относительно стабильными, а настрой – позитивным. В настоящее время члены работают над пересмотренным проектом сводного переговорного текста, содержащего существенные обя-

зательства по упрощению процедур торговли, а также положения об особом и дифференцированном режиме для развивающихся государств-членов.

35. Теперь делегаты концентрируют свои усилия на разработке методологии, в которой отправная точка в плане возможностей соблюдения требований может быть разной для стран, находящихся на разных уровнях развития; тем не менее в конечном итоге для всех будет установлена одинаковая планка. Достижение этой планки будет зависеть от двух условий. Во-первых, всем странам, включая НРС, необходимо будет принять обязательства по соблюдению общих глобальных правил. Во-вторых, всем странам, включая НРС, необходимо обеспечить потенциал для проведения необходимых реформ в целях достижения этой общей планки. Ставка на этих переговорах высока: если некоторые страны окажутся в стороне, поскольку они не имеют возможностей для соблюдения установленных требований, то важная возможность получить максимальные выгоды от упрощения процедур торговли будет упущена.

36. Как и в предыдущие несколько лет, включение вопросов упрощения процедур торговли в повестку дня переговоров ВТО оказало позитивное воздействие на многие национальные и региональные реформы в сфере упрощения процедур торговли. Однако нынешняя тупиковая ситуация в рамках Дохинской повестки дня в области развития в целом порождает опасность замедления этого процесса. Ключевая задача для развивающихся стран заключается в продолжении работы на многостороннем уровне и в перестройке национального ландшафта в сфере торговли в соответствии с их собственными целями и потребностями в области развития вне зависимости от темпов продвижения на переговорах ВТО.

D. Автоматизация таможенных служб и безопасность

37. Международная торговля основывается на эффективном и своевременном обращении и обработке информации и документов. Эта эффективность уже обеспечивается во всем мире в большинстве секторов торговли и транспорта. Она должна быть обеспечена или повышена в государственном секторе как на национальном, так и на международном уровнях. На протяжении многих лет ИКТ составляли сердцевину модернизации и автоматизации таможенных служб. В стремительно эволюционирующем мире задача автоматизации таможенных служб заключается в нахождении способов не отстать от быстрого развития ИКТ и адаптировать автоматизированные процедуры к меняющимся требованиям таможен и торговли. Другие задачи заключаются, в частности, в том, чтобы не отставать от частного сектора, который зачастую выступает лидером при внедрении новых систем и использовании самых современных технологий.

38. При размышлении об автоматизации таможенных служб и обеспечении безопасности в ближайшем будущем на ум приходят две тенденции в сфере ИКТ. Обе они связаны с дистанционным доступом к информации и требованиями к защите данных.

39. Первое из них касается появления так называемой "облачной" обработки данных и сетей. "Облачная" обработка данных позволяет получать услуги в области ИТ на основе аутсорсинга из неизвестных мест и систем. Поскольку индустрия ИТ развивается в этом направлении, а таможенные службы переориентируются на концепцию глобальной сетевой таможенной администрации, осуществляющей обмен данными через границы, таможенные системы должны обеспечивать защиту торговых данных и предотвращать любые их потери, чего

можно добиться лишь с помощью наиболее передовых технологических решений, таких как цифровые подписи, электронные документы и "биологины".

40. Вторая тенденция в сфере ИКТ, имеющая колоссальную значимость для автоматизации таможенных служб, связана с дистанционным доступом с использованием технологий мобильной связи. "Смартфоны" и аналогичные устройства обеспечивают быстрый, легкий доступ и прямое подключение к бизнес-приложениям и сетям. Торговые компании, перевозчики, представители государственных ведомств и другие клиенты таможенных служб уже заявили о желании использовать такие мобильные устройства в своей повседневной деятельности для дальнейшего сокращения времени очистки. Все большее число полностью автоматизированных таможенных администраций используют такие устройства для дистанционного подключения к своим таможенным программам для осуществления дистанционных операций из инспекционных пунктов или других мест.

41. Еще одной давно стоящей задачей является физическая и финансовая безопасность. В современном мире крайне неразумно рассчитывать на физическую проверку миллионов контейнеров, ежегодно циркулирующих между тысячами коммерческих портов, или миллиардов отдельных партий, доставляемых воздушным транспортом, почтовыми отправлениями или экспресс-службами. Нынешние технологии позволяют мощным и "умным" автоматизированным селективным системам просеивать колоссальные объемы информации, выявлять сделки, сопряженные с риском, и устанавливать соответствующие каналы контроля, давая возможность поддерживать строгий контроль и в то же время облегчать законную торговлю.

42. Современные технологии включают в себя также сканирование контейнеров, которое позволяет просматривать содержимое отдельных единиц тары, не открывая их, с использованием быстрых, неинтрузивных процессов. Таким образом, информационные технологии позволяют таможенным службам находить "золотую середину" между эффективным контролем для блокирования импорта или экспорта опасных грузов – вне зависимости от той угрозы, которую они могут нести для безопасности, окружающей среды или бизнеса (мошенничество), – и облегчением законной торговли. Ожидается, что в будущем технологическое развитие будет и далее способствовать укреплению безопасности всей производственно-сбытовой цепочки без подрыва торговли.

Е. Создание систем "единого окна" на базе таможенных служб

43. Внедрение системы "единого окна" (СЕО) для международной торговли считается эффективным средством упрощения процедур торговли. Эта концепция была определена в рекомендации 33 ЕЭК ООН следующим образом: "...механизм, позволяющий сторонам, участвующим в торговых и транспортных операциях, представлять стандартизированную информацию и документы с использованием единого пропускного канала в целях выполнения всех регулирующих требований, касающихся импорта, экспорта и транзита". Если информация имеет электронную форму, элементы индивидуальных данных должны представляться лишь один раз. В практическом плане механизм "единого окна" предназначен для ускорения и упрощения потоков информации между участниками торговли и правительством и обеспечения значимых выгод для всех сторон, участвующих в трансграничной торговле.

44. В целом управление системой "единого окна" осуществляется в централизованном порядке ведущим учреждением, что позволяет соответствующим

государственным учреждениям и ведомствам получать нужную им информацию или иметь доступ к ней. Кроме того, участвующие органы и учреждения должны координировать свои меры контроля. В некоторых случаях система "единого окна" может обеспечивать возможности для уплаты пошлины, налогов и сборов.

45. На концептуальном уровне создание "единого окна" не обязательно подразумевает внедрение или использование ИКТ. Однако на практике большая часть информации в настоящее время представляется торговыми и транспортными компаниями в электронном формате. Поэтому правительствам целесообразно выявить и внедрить соответствующие ИКТ для создания системы "единого окна" и тем самым подготовить почву для безбумажной среды и в полной мере использовать преимущества этих технологий.

46. В соответствии с рекомендацией 33 ЕЭК ООН ведущую роль в создании СОЕ должно играть государственное ведомство. Для ЮНКТАД эта роль, как представляется, естественным образом отводится таможене в рамках концепции СОЕ для международной торговли на базе таможенной службы. В отличие от других ведомств таможенная служба задействована на каждом этапе процесса международной торговли при импорте и экспорте до и после прибытия товаров, вплоть до их выпуска на рынок после уплаты пошлин и налогов. Это постоянное участие и последующая деятельность обеспечивают таможенным службам возможность для устойчивого глобального надзора и уникальные знания в области таможенной очистки. Кроме того, во многих случаях таможенные службы уже имеют делегированные полномочия для применения установленных норм или проведения проверок от имени других государственных ведомств при пересечении границ. В силу этого таможенная служба, как правило, остается наиболее подготовленным государственным ведомством, чтобы возглавить процесс создания и функционирования системы "единого окна" и обеспечить связь с другими государственными ведомствами в целях оптимизации использования таких инструментов и продолжения процесса реформ и модернизации.

III. Возможные варианты политики, роль ЮНКТАД и других партнеров

47. После краткого обзора вызовов, которые, как и ожидается, будут оказывать влияние на торговлю и перевозки в ближайшем будущем, становится ясно, что в развивающихся странах необходимо применять комплексный подход к упрощению процедур перевозок и торговли. В основу такого подхода должны быть положены политика и инвестиционные меры, которые позволят странам создать эффективную транспортную систему для содействия повышению конкурентоспособности той или иной страны и глобальной интеграции на устойчивой основе. Ниже описываются возможные ответы на эти вызовы.

A. Создание интегрированных мультимодальных транспортных сетей

48. Для преодоления проблем высоких транспортных издержек и соответствующих экологических последствий правительствам необходимо предоставить частному сектору жизнеспособные альтернативы перевозок, обеспечивающие интегрированную транспортную сеть, способную адаптироваться к изменениям в спросе или использовании. Различные виды транспорта необходимо объеди-

нить в сети не только на национальном, но и на региональном уровне. Более эффективные транспортные решения обеспечивают логистические коридоры, привязанные к региональным и глобальным торговым маршрутам. Примером является Северный транспортный коридор в Африке, соединяющий Бурунди, Демократическую Республику Конго, Кению, Руанду и Уганду. Этот коридор способствует снижению расходов и упрощению таможенных процедур при пересечении границ благодаря введению единого документа для дорожного транзита. В результате этого в период с 1998 по 2003 год объемы транзитных перевозок по этому коридору удвоились²⁰. Основанный на развитии коридоров подход особенно важен для РСНВМ, и это должно отражаться в стратегии развития коридоров²¹.

49. В интегрированной сети должны предусматриваться транспортные узлы, в которых могут предоставляться более ценные услуги, например "сухие порты" или внутренние контейнерные депо. В настоящее время в Дар-эс-Саламе (Объединенная Республика Танзания) целый ряд "сухих портов", расположенных вокруг города, обслуживают импорт автотранспортных средств. В этих частных "сухих портах" размещаются также должностные лица таможенной службы, и они позволяют клиентам уплачивать налоги, получать номерные знаки и сами автомобили в одном месте. Благодаря этому порт Дар-эс-Салама имеет больше возможностей для более эффективной обработки других грузов. "Сухие порты" расположены также в других частях страны на автодорожных и железнодорожных узлах, что позволяет формировать и расформировывать партии контейнерных грузов. В Индии компания "Контейнер корпорейшн оф Индия лтд" в 1988 году перевела от индийских железных дорог на свой баланс семь внутренних контейнерных депо и в настоящее время создала сеть из более чем 60 таких депо. Большинство из них оказывают таможенные услуги (с использованием таможенных закладных) и обеспечивают связь между автомобильным и железнодорожным транспортом.

50. Эффективность различных видов транспорта можно также повысить за счет поощрения конкуренции, облегчающей рыночный доступ к альтернативным логистическим операторам и частным инвесторам. Необходимо принимать меры по тому, чтобы не замыкаться на каком-то одном виде транспорта, поскольку это может поднять логистические издержки. В Индонезии 85% национальных грузовых перевозок обеспечиваются автомобильным транспортом, в результате чего логистические издержки составляют до 30% валового внутреннего продукта страны, тогда как в Таиланде более диверсифицированное использование видов транспорта приводит к тому, что соответствующая цифра составляет 15%²².

²⁰ United Nations Economic Commission for Africa (2010). Study for the establishment of a permanent regional corridor development working group in PMAESA (Port Management Association of Eastern and Southern Africa) region. Имеется по адресу: <http://www.uneca.org/atpc/events/23-25Nov10Mombasa/Study%20Done%20by%20Consultant.pdf> (доступ – 8 февраля 2011 года).

²¹ ЮНКТАД (2003 год). Развитие смешанных перевозок и логистических услуг. Имеется по адресу: http://www.unctad.org/en/docs/c3em20d2_en.pdf (доступ – 8 февраля 2011 года).

²² Jakarta post (2011): RI's logistical costs among the highest in Southeast Asia, имеется по адресу <http://www.thejakartapost.com/news/2011/02/11/ri%E2%80%99s-logistical-costs-among-highest-southeast-asia.html> (доступ – 27 июля 2011 года); Frost & Sullivan (2011). Market report: Multi-modal transport across Indonesia – current situation and future trends, имеется по адресу <http://www.growthconsulting.frost.com/web/images.nsf/0/>

В. Доступность энергоносителей, цены на нефть и затраты на морские перевозки

51. Понимание взаимосвязи между транспортными издержками, наличием и доступностью энергоносителей и ценами на нефть имеет фундаментальное значение, особенно для многих развивающихся стран, в торговле которых уже существуют барьеры в виде относительно высоких транспортных издержек. Как подчеркивалось экспертами на третьей сессии рассчитанного на несколько лет совещания экспертов, для углубления понимания некоторых из основных вызовов, стоящих перед международным транспортом, необходима дополнительная исследовательско-аналитическая работа, а также обмен информацией. В число этих проблем входит связь между ценами на энергоносители и транспортными издержками, а также более широкие экономические последствия высоких транспортных издержек. Эксперты выразили мнение о том, что на основе уже проведенной эмпирической работы по изучению цен на нефть и ставок морского фрахта ЮНКТАД в сотрудничестве с другими соответствующими партнерами могла бы и впредь обеспечивать форум и платформу для соответствующей исследовательско-аналитической работы, обмена информацией и распространения ключевых выводов.

С. Политика в области устойчивого развития транспорта

52. Переориентация на политику развития экологичного транспорта требует комплексной транспортной стратегии, комбинирующей экономические, экологические и социальные меры. Эти меры требуют от различных субъектов, включая правительство и частный сектор, предпринимать различные шаги и проводить определенную политику. Это включает в себя, в частности, интеграцию транспортных систем на национальном и/или региональном уровнях; внедрение новых технологий, позволяющих развивать более энергоэффективные и экологичные транспортные системы и транспортные средства; поощрение, по возможности, перехода на более экологически устойчивые виды транспорта, такие как железные дороги или водный транспорт; адаптацию и развитие соответствующей инфраструктуры; а также изменение операционных условий для "зеленой логистики".

53. Примером такого всеобъемлющего подхода является, в частности, "белая книга" по транспорту, принятая Европейской комиссией в марте 2011 года. В этом документе устанавливаются четкие цели, такие как оптимизация работы мультимодальных логистических цепочек, в том числе посредством более широкомасштабного использования некоторых дополнительных энергоэффективных видов транспорта при содействии эффективных и экологичных транспортных коридоров, а также укрепление роли железных дорог в грузовых и пассажирских перевозках, что также будет способствовать достижению общей цели сокращения на 60% выбросов, связанных с работой транспорта, к 2050 году²³.

DB06AFF78216F8006525786D0041BBA4/\$File/LogisticsPlus.April.Asrofi.2011.pdf
(доступ – 29 июля 2011 года).

²³ К 2050 году все основные сетевые аэропорты должны быть связаны с железнодорожной сетью, предпочтительно высокоскоростной сетью, а все основные морские порты должны быть в достаточной степени связаны с железнодорожной сетью и, по возможности, с системами внутреннего водного транспорта. Источник:

54. Еще одним примером является Китай, где правительство через министерство транспорта разработало целый ряд программ и планов, а именно двенадцатый пятилетний план и руководство по созданию низкоуглеродной транспортной системы. В число основных целей входит 16-процентное сокращение потребления энергии и 17-процентное сокращение выбросов CO₂ на единицу валового внутреннего продукта в 2015 году по сравнению с 2005 годом. В случае автомобильного транспорта, на который приходится 54% совокупного потребления топлива в транспортном секторе, это означает сокращение потребления энергии на 12% и сокращение выбросов CO₂ на 15% в расчете на 100 т·км. Для достижения этих целей будет использоваться пять стратегий: альтернативные источники энергии, энергоэффективность, оптимизация логистики грузовых перевозок и стыкуемости различных видов транспорта, низкоуглеродные технологии, а также корректировки налогов и сборов²⁴.

D. Финансирование устойчивого транспорта

55. Фундаментальным элементом поощрения устойчивой транспортной системы является изменение конфигурации инвестиций. Для удовлетворения колоссальных инвестиционных потребностей в целях повышения устойчивости транспортных систем требуется основанный на сотрудничестве подход инвестиционных партнеров – государственного и частного секторов, доноров и многосторонних партнеров. Для содействия устойчивому развитию транспортной инфраструктуры на национальном и региональном уровнях необходимо внутреннее государственное финансирование. Правительство должно также содействовать финансированию, предусматривая стимулы и/или предоставляя гарантии или залоговое обеспечение для поощрения перехода на энергоэффективные, низкоуглеродные технологии.

56. Для содействия расширению и ускорению доступа к ресурсам, таким как специализированные кадры, инновации и новые технологии, которые необходимы для создания, эксплуатации и обслуживания экологически устойчивой и имеющей бóльшую сопротивляемость инфраструктуры и услуг грузового транспорта, можно также эффективно поощрять и стимулировать участие частного сектора в рамках государственно-частного партнерства. Кроме того, важная роль отводится многосторонним банкам и учреждениям, занимающимся финансированием развития, поскольку они все активнее интегрируют устойчивое финансирование в свои программы финансирования проектов.

57. Например, Межамериканский банк развития сформировал фонд оперативного финансирования (ИнфраФонд) для подготовки проектов создания стойкой к изменению климата и устойчивой инфраструктуры в Латинской Америке и Карибском бассейне. Азиатский банк развития приступил к осуществлению оперативного плана в рамках инициативы "Устойчивый транспорт", в котором признается необходимость всестороннего учета аспектов устойчивости в его кредитном портфеле и наращивания поддержки странам – получателям кредитов в областях транспорта, изменения климата и энергоэффективности.

"Белая книга Европейской комиссии 2011 года", имеется по адресу:
http://ec.europa.eu/transport/strategies/2011_white_paper_en.htm

²⁴ Clean Air Initiative for Asian Cities Center (2011). Green Freight China Seminar Summary Report – Draft: Clean Air Initiative for Asian Cities (CAI-Asia) Center – May 2011. Pasig City, Philippines. Имеется по адресу: <http://cascadesierrasolutions.org/Documents/Green-Freight-China-Seminar-Summary-Report.pdf>.

58. Что касается финансирования борьбы с изменением климата, то в контексте проводимых переговоров по вопросам изменения климата в рамках набора финансовых инструментов усиленный акцент делается на тех из них, которые должны в полном объеме применяться в транспортном секторе, что в настоящее время не обеспечивают существующие инструменты, такие как механизм чистого развития (МЧР) (см. вставку 1)²⁵.

Вставка 1. Будущая роль финансирования борьбы с изменением климата в формировании "зеленого транспорта"

В рамках намеченной системы после 2012 года меры по смягчению воздействия на изменение климата на транспорте в развивающихся странах скорее всего будут подпадать под категорию соответствующих национальным условиям действий по предотвращению изменения климата (НАМА), которые могли бы финансироваться с использованием следующих средств:

- a) "транспортное окно" в рамках фонда смягчения воздействия на изменение климата, например будущего Зеленого климатического фонда;
- b) расширенный, ориентированный на программы МЧР;
- c) инструментарий, предназначенный конкретно для транспорта;
- d) другие потенциальные фонды, рассчитанные на укрепление потенциала или развитие технологий.

Такого рода меры, поддерживаемые развитыми странами, будут скорее всего подкрепляться инструментами фондового типа, а меры по получению кредитов будут приниматься в рамках схемы кредитования, такой как расширенный МЧР.

Источник: Программа Организации Объединенных Наций по окружающей среде, имеется по адресу: http://www.unep.org/greeneconomy/Portals/88/documents/ger/GER_10_Transport.pdf.

Е. Последствия изменения климата и адаптация к нему на морском транспорте

59. Углубление понимания последствий изменения климата на морском транспорте и соответствующих адаптационных требований имеет колоссальное значение, особенно ввиду важного значения международного судоходства и портов для глобальной торговли. Для разработки эффективных и адекватных адаптационных стратегий требуется точная информация о вероятной уязвимости морского транспорта перед соответствующими последствиями изменения климата, включая их тип, масштабы и распределение между различными регионами. Как отмечалось выше, ЮНКТАД уже осуществляет определенную деятельность, направленную на повышение осведомленности и содействие улучшению понимания масштабов этого вызова, в частности для портов. Деятельность по формированию консенсуса обеспечивает важную платформу для

²⁵ По состоянию на октябрь 2010 года, на транспортный сектор приходилось лишь 3 из 2 400 зарегистрированных проектов МЧР и лишь 32 из 5 529 разрабатываемых проектов МЧР. Таким образом, на транспорт приходится менее 0,1% ожидаемых сертифицированных сокращений выбросов. Источник: UNEP-Risoe Centre.

дискуссий, а также возможность проводить обсуждения, обмениваться мнениями и передовым опытом для разработчиков политики, ключевых заинтересованных сторон, представляющих государственный и частный секторы, международных организаций, ученых, инженеров и др.

Е. Проведение реформ в сфере упрощения торговли и будущие обязательства в рамках Всемирной торговой организации

60. После принятия соответствующих решений на национальном уровне реформы в сфере упрощения процедур торговли необходимо провести, но применительно к разным мерам и условиям положение стран может различаться. Для проведения одних реформ может потребоваться техническая помощь, тогда как реализация других в большей мере зависит от политической воли. Некоторые реформы могут проводиться на национальном уровне, другие же зависят от сотрудничества с соседними странами. Некоторые реформы являются дорогостоящими, другие же – нет. Порой все заинтересованные стороны настроены одинаково, а в других случаях некоторые стороны, которые оказываются в выигрыше от неэффективных процедур или деловой практики, выступают против реформ. В случае одних реформ достаточно взаимодействовать с таможенной службой, в других же случаях необходимо объединять усилия многих сторон.

61. Для проведения реформ в сфере упрощения процедур торговли предлагается трехэтапный подход, основанный на опыте ЮНКТАД. Во-первых, соответствующая страна должна создать институциональный механизм, позволяющий привлекать все соответствующие заинтересованные стороны. Во-вторых, используя этот институциональный механизм, следует определить национальные потребности и приоритеты в области упрощения процедур торговли; это все чаще предполагает обеспечение соблюдения региональных или многосторонних обязательств в области упрощения процедур торговли. В-третьих, стране необходимо разработать практический план упрощения процедур торговли, предусматривающий выявление областей, в которых требуется международное сотрудничество.

62. Решающее значение имеет первый этап. Странам следует сформировать механизм, позволяющий тем, кто разрабатывает политику, провести всеобъемлющую национальную оценку потребностей и приоритетов в сфере упрощения процедур торговли перед принятием региональных или многосторонних обязательств. Им следует создать целевую группу, комитет по упрощению процедур торговли или консультативный механизм иного типа. Мандат этого механизма взаимодействия должен быть достаточно общим с учетом того, что упрощение процедур торговли является более широкой концепцией, чем та, которая будет отражена, например, в будущем соглашении ВТО об упрощении процедур торговли.

63. Даже в довольно узком контексте концепции упрощения процедур торговли в рамках ВТО развивающиеся страны могут столкнуться с имплементационными трудностями после заключения соглашения об упрощении процедур торговли. Некоторым странам придется преодолеть проблемы нехватки потенциала, инфраструктуры или ресурсов. Кроме того, некоторым странам будет затруднительно обеспечить правовое соответствие внутренним законам или нормам. И наконец, в случае согласования институциональных схем у развивающихся стран может возникнуть потребность в дополнительных кадрах. Поэтому после согласования обязательств международному сообществу скорее всего придется продолжить и даже расширить свою техническую помощь и поддерж-

ку в укреплении потенциала для осуществления договоренностей. ЮНКТАД наряду с другими партнерами, включенными в приложение D²⁶, приступила к реализации программы, направленной на поддержку развивающихся стран, участвующих в процессе переговоров, в деле проведения практических реформ. ЮНКТАД твердо намерена не сбавлять набранные обороты, поскольку постоянное активное участие развивающихся стран имеет ключевое значение для успешной реализации Дохинской повестки дня в области развития в части упрощения процедур торговли.

64. В дополнение к взаимодействию на многостороннем уровне ЮНКТАД будет и далее поддерживать национальные реформы и региональные интеграционные процессы. На всех трех уровнях – национальном, региональном и многостороннем – акцент будет делаться на укреплении национального потенциала, в том числе комитетов по упрощению процедур торговли или аналогичных платформ для взаимодействия. Эти механизмы играют важную роль в определении национальных потребностей и приоритетов в сфере упрощения процедур торговли и в последующей реализации реформ в этой сфере.

Г. Поддержка мер по упрощению процедур торговли в наименее развитых странах

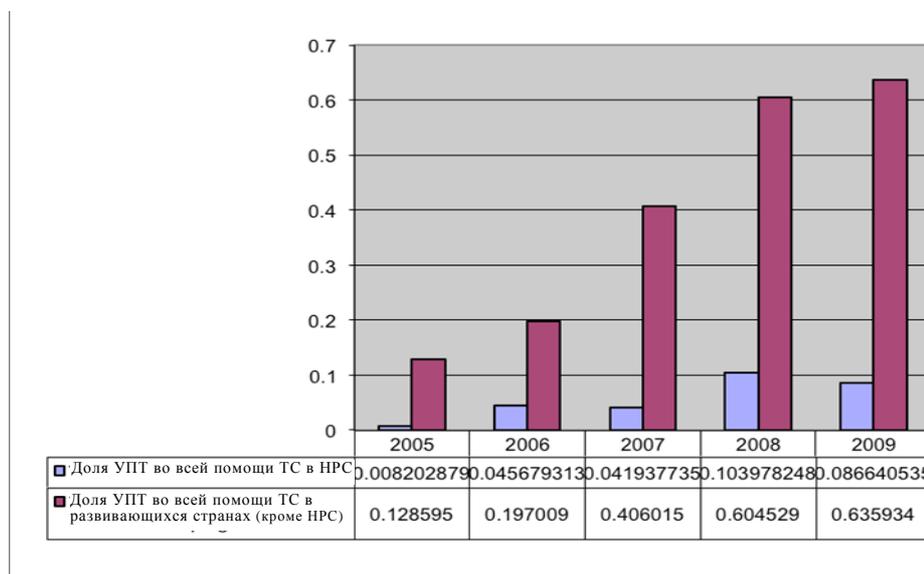
65. Международное сообщество, включая ЮНКТАД, сталкивается с той проблемой, что меры по упрощению процедур торговли в целом реализуются быстрее в развивающихся странах со средними уровнями доходов, чем в НРС. Зачастую, опираясь на более крупные торговые потоки, развивающиеся страны со средними уровнями доходов могут обеспечивать более значительную отдачу от инвестиций в реформы в сфере упрощения процедур торговли и тем самым легче мобилизовывать необходимое финансирование. Аналогичным образом, в таких вопросах, как институциональный, технологический и человеческий потенциал, развивающиеся страны со средними уровнями доходов часто имеют более мощную стартовую базу, чем НРС. Таким образом, реформы в НРС скорее всего будут сопряжены с большими издержками с точки зрения требующихся ресурсов и времени, но в то же время НРС имеют меньше возможностей для оценки своих потребностей, формулирования запросов и эффективного освоения помощи, предоставляемой для проведения реформ в сфере упрощения процедур торговли. Кроме того, в большинстве НРС своего внимания и ресурсов требуют базовые потребности в таких конкурирующих областях, как образование, здравоохранение или инфраструктура.

66. Все вышесказанное снижает вероятность того, что НРС, в отличие от более продвинутых развивающихся стран со средними уровнями доходов, запросят помощь для поддержки реформ в сфере упрощения процедур торговли от международных партнеров, подобных ЮНКТАД. Как показано на диаграмме 2, в странах, не относящихся к категории НРС, доля технической помощи, выделяемая на упрощение процедур торговли, выше чем в НРС.

²⁶ Международный валютный фонд, Организация экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), Всемирный банк, Всемирная таможенная организация (ВТАМО).

Диаграмма 2

Процентная доля технической помощи в сфере упрощения процедур торговли в НРС и развивающихся странах, не относящихся к категории НРС, 2005–2009 годы



Сокращения: ТС – техническое сотрудничество, УПТ – упрощение процедур торговли.

Источник: Расчеты ЮНКТАД на основе данных, предоставленных ОЭСР. Понятие упрощения процедур торговли охватывает целый ряд концепций, таких как рационализация и гармонизация импортных и экспортных процедур (например, таможенная оценка, процедуры лицензирования, транспортные формальности, платежи и страхование) и поддержка таможенных служб.

67. На позитивной ноте следует отметить, что, как также явствует из диаграммы 2, общая доля технической помощи, выделяемой на упрощение процедур торговли, в последние годы значительно возрастает как в НРС, так и в других развивающихся странах. Однако по сравнению с другими областями эта доля остается низкой. В 2009 году менее 0,1% технической помощи НРС выделялось на упрощение процедур торговли. По странам, не относящимся к категории НРС, этот показатель в том же году достиг 0,63%.

68. ЮНКТАД вместе с партнерами, включенными в приложение D, и другими региональными партнерами должна применять инициативный подход и разрабатывать предложения для НРС в сотрудничестве с местными компетентными властями.

Н. Международное сотрудничество в таможенной сфере (объединенные в глобальную сеть таможенные службы)

69. Во многих странах автоматизация таможенных служб является реальностью уже на протяжении десятилетий. Тем не менее здесь необходимо постоянное обновление и модернизация для адаптации таможенных служб к меняющимся условиям. Эта адаптация обеспечивается на оперативном уровне посредством применения процессов и технических приемов, которые упрощают процедуры, переводя их на безбумажную основу, за счет использования достижений в сфере ИКТ. На национальном уровне это приводит к созданию систем

"единого окна" и межведомственному сотрудничеству. На глобальном и региональном уровнях это приводит к международному сотрудничеству между таможенными администрациями, в том числе в части совместимости их систем в рамках глобальной сетевой таможенной среды для обеспечения согласованности и высокого уровня безопасности.

70. Сотрудничество между таможенными администрациями было налажено уже давно и было институционально закреплено при учреждении бывшего Совета таможенного сотрудничества (1952 год), который был преобразован в ВТАМО. В числе прочих направлений деятельности это сотрудничество подразумевает обмен информацией, касающейся мошеннических или коммерческих операций в рамках соглашения об административной взаимопомощи. С самого начала этот обмен информацией основывался на бумажных документах (например, на факсах или телексах), а затем постепенно совершенствовался за счет использования ИКТ, в результате чего была создана сеть обеспечения соблюдения таможенных правил.

71. В прошлом десятилетии главный акцент в таможенной политике стал делаться на безопасности всей производственно-сбытовой цепочки посредством поощрения обмена данными между торговыми компаниями и таможенными службами, а также между самими таможенными службами, включая обмен информацией на этапе до поставки, для обеспечения гарантий грузовых перевозок в соответствии с рамочными стандартами ВТАМО в области обеспечения безопасности и упрощения процедур торговли 2005 года. Наряду с этим были усовершенствованы и методы таможенного контроля с переходом от простого упрощения процедур торговли на контрольную проверку грузов в целях обеспечения безопасности с использованием автоматизированных селективных систем и неинтрузивных средств.

72. ВТАМО развернула инициативу "Объединенные в глобальную сеть таможенные службы" в целях использования решений, предлагаемых современными ИКТ для расширения обмена данными между таможенными администрациями в интересах применения установленных норм, борьбы с коммерческим мошенничеством и применения международных процедур (например, в сфере транзита). Разумеется, обеспечение этого глобального обмена данными требует продолжения и расширения работы по стандартизации и нормативному закреплению данных, документов и сообщений.

IV. Вопросы для обсуждения

73. Экспертам предлагается руководствоваться итогами дискуссий на предыдущих сессиях рассчитанного на несколько лет совещания экспертов по упрощению процедур перевозок и торговли, которые помогли более пристально взглянуть на существующие и нарождающиеся проблемы, затрагивающие работу транспорта, функционирование торговли и конкурентоспособность развивающихся стран, особенно НРС, РСНВМ и МОРАГ.

74. Эксперты, возможно, сочтут целесообразным обсудить следующие вопросы:

- a) анализ и распространение информации о передовой практике и существующих возможных решениях:
 - i) поощрение интегрированных мультимодальных транспортных и логистических систем;

- ii) поддержка и финансирование устойчивого грузового транспорта, в том числе в рамках государственно-частного партнерства;
- b) сотрудничество с соответствующими партнерами для обеспечения форума и платформы в исследовательской сфере по следующим аспектам:
 - i) воздействие нефтяных цен на транспортные издержки и торговлю;
 - ii) воздействие изменения климата на порты и соответствующие адаптационные требования;
- c) помощь развивающимся странам в следующих областях:
 - i) ратификация и осуществление правовых документов в транспортной сфере;
 - ii) проведение реформ в сфере упрощения процедур торговли, включая обязательства в рамках ВТО;
 - iii) автоматизация таможенных служб и систем обработки информации о безопасности производственно-сбытовых цепочек.
