



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

Distr.: General
3 February 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
Третья сессия
Женева, 8–10 декабря 2010 года

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

проходившей во Дворце Наций в Женеве с 8 по 10 декабря 2010 года

I. Резюме Председателя

1. Третья сессия рассчитанного на несколько лет совещания экспертов по упрощению процедур перевозок и торговли по теме "Новые вызовы и последние тенденции, затрагивающие упрощение процедур перевозок и торговли" была созвана 8–10 декабря 2010 года на основании решения, принятого Советом по торговле и развитию на его пятьдесят пятой сессии, и утвержденного круга ведения, а также в соответствии с положениями пунктов 107 и 164–168 Аккредитованного соглашения. Экспертам была представлена справочная записка, подготовленная секретариатом (TD/B/C.I/MEM.1/8).

2. Это совещание стало форумом для обсуждения последних тенденций и новых вызовов в сфере упрощения процедур международных перевозок и торговли. Принимавшие участие в работе сессии эксперты представляли министерства торговли и транспорта, таможенные органы, частный сектор, научные круги, а также международные и региональные организации.

3. Основные заседания этого совещания были посвящены следующим вопросам:

- a) последние тенденции в области упрощения процедур перевозок и торговли;
- b) последние тенденции в области упрощения процедур торговли;
- c) новые глобальные вызовы, затрагивающие перевозки и торговлю;
- d) важные изменения в регулировании;
- e) использование ИКТ для целей логистики, упрощения процедур торговли и обеспечения безопасности производственно-сбытовых цепочек.

A. Выступления на открытии сессии

4. В своем выступлении на открытии сессии заместитель Генерального секретаря ЮНКТАД г-н Петко Драганов подчеркнул важность упрощения процедур перевозок и торговли, являющихся неотъемлемыми составляющими международной торговли. Он подчеркнул особую актуальность данной темы для не имеющих выхода к морю развивающихся стран и малых островных развивающихся государств (МОРАГ), которые, несмотря на различия в стоящих перед ними проблемах, сталкиваются со схожими вызовами в силу удаленности от торговых партнеров. К числу препятствий, стоящих перед большинством развивающихся стран, в частности перед не имеющими выхода к морю и малыми островными развивающимися государствами, относятся слаборазвитая инфраструктура, неэффективная логистика и обременительные торговые процедуры, вызывающие задержки с прохождением грузов через пограничные пропускные пункты и порты. Эти факторы серьезно отражаются на транспортных и торговых издержках, которые во многом определяют результаты торговли и конкурентоспособность развивающихся стран. Поскольку свыше 80% мировой торговли в натуральном выражении осуществляется по морю, важно также учитывать растущее значение фактора стабильности морского судоходства. В этой связи особое значение имеют некоторые меры регулирования, разработанные в последнее время Международной морской организацией (ИМО) в интересах обеспечения стабильности морских перевозок.

5. Г-жа Анн Миру, директор Отдела технологии и логистики ЮНКТАД, в своем выступлении подчеркнула, что для повышения эффективности торговли и конкурентоспособности развивающихся стран потребуются политические меры, учитывающие транспортную проблематику. Такие политические задачи, как упрощение процедур перевозок и торговли, повышение рентабельности и энергоэффективности транспортных услуг, обеспечение безопасной работы производственно-сбытовых цепочек и экологической устойчивости, должны сводиться воедино и решаться в рамках комплексной стратегии. Кроме того, при разработке таких стратегических рамок директивным органам следует принимать во внимание целый ряд факторов, которые оказывают сегодня заметное влияние на торговую логистику. Речь идет о финансовом кризисе, колебаниях цен на нефть и их влиянии на транспортные издержки и торговлю, изменении климата и связанных с этим последствиях для транспорта и торговли, безопасности работы производственно-сбытовых цепочек и соответствующих мерах регулирования, экологических нормативах, сказывающихся на стабильности судоходства, а также о стимулировании более широкого использования информационно-коммуникационных технологий (ИКТ). Г-жа Миру подчеркнула, что совещание предоставляет странам возможность обменяться ценным опытом и примерами передовой практики и возможных политических мер, а также изучить пути и способы учета особых потребностей, не имеющих выхода к морю, и малых островных развивающихся государств.

6. Затем г-н Хосе Мария Рубиато, и.о. начальника секции торговой логистики, представил справочную записку, подготовленную секретариатом для использования на совещании. Обратив внимание на ряд важнейших вопросов, рассматриваемых в документе, оратор рассказал об основных проблемах и возможностях в области упрощения процедур перевозок и торговли на национальном, региональном и международном уровнях. Стремясь направить дискуссии в нужное русло и облегчить их, секретариат привлек внимание участников к некоторым важным вопросам.

7. С учетом важности поднятых тем и серьезности проблем, стоящих перед государствами-членами в области развития торговли и транспорта, ряд делегаций поблагодарили ЮНКТАД за своевременную и надлежащую организацию совещания экспертов. Кроме того, секретариат поблагодарили за качество подготовленной справочной документации и высокую квалификацию приглашенных ораторов.

В. Последние тенденции в области упрощения процедур перевозок и торговли

8. В своем вступительном слове представитель секретариата отметил, что в последние два года в условиях глобального экономического спада морской транспорт столкнулся с рядом трудностей, связанных с уменьшением объема морских перевозок, снижением фрахтовых ставок и, как это ни парадоксально, с увеличением количества судов и их размера. Нарушение вследствие этого равновесия между спросом и предложением оказало негативное влияние на уровень фрахтовых ставок. Среди других стоящих перед транспортной индустрией проблем можно выделить необходимость внедрения и обеспечения соблюдения нормативных требований, колебания расходов на топливо, недостаточное развитие смешанных перевозок, сокращение числа рейсов и неравномерное осуществление мер по упрощению торговых процедур.

9. Эксперты и ораторы также затрагивали некоторые важнейшие проблемы, стоящие перед портами, и вопросы доступа к ним стран, не имеющих выхода к морю. Отмечалось, что именно в портах кроются предпосылки роста торговли в регионах и странах, в которых они работают. В нынешних условиях глобализации портам необходимо адаптироваться к новым требованиям рынка, в том числе к ограничениям на строительство в уже существующих портах и все большему усложнению оборудования для обслуживания судов большего тоннажа. Отражается это и на не имеющих выхода к морю развивающихся странах, у которых выбор альтернативных портов невелик. Было высказано мнение о том, что в долгосрочной перспективе при планировании транспортной инфраструктуры и учете требований устойчивости использование мультимодального подхода и углубление специализации могут помочь портам наладить синергические связи с непосредственным географическим и экономическим окружением.

10. В качестве примера такого подхода спикер, представляющий одно из портовых управлений, рекомендовал провести оценку стратегических потребностей для выявления рыночных и торговых возможностей, а также обратил внимание на необходимость социально ответственных, экономически эффективных и экологически устойчивых стратегий и программ развития. Открывая доступ к основным торговым путям, порты должны планировать свою работу таким образом, чтобы в среднесрочной и долгосрочной перспективе иметь адекватную инфраструктуру для удовлетворения растущих потребностей и содействия социально-экономическому развитию районов, где они расположены. Для этого им следует взаимодействовать и развивать партнерские связи по институциональным вопросам с другими участниками торговых и транспортных операций в целях обеспечения максимального качества услуг благодаря использованию потенциала высококвалифицированных людских ресурсов.

11. Указывалось, особенно применительно к наименее развитым странам (НРС), что задачи упрощения процедур перевозок и торговли иногда конкурируют с другими, более насущными приоритетами. Однако ораторы подчеркнули, что, если исходить из долгосрочных перспектив развития, правительства и их партнеры по развитию должны уделять этим задачам больше внимания. Отмечалось, что НРС сталкиваются с проблемами низких объемов торговли и неудовлетворительного развития инфраструктуры, влекущих за собой рост транспортных и других транзакционных издержек. Более высокие транспортные издержки являются, в свою очередь, препятствием для торговли, осложняющим для НРС задачу выхода на такие объемы, без которых невозможен доступ к рентабельным и регулярным транспортным маршрутам.

12. Интересам НРС могут отвечать и соглашения об упрощении процедур торговли, которые должны быть заключены под эгидой Всемирной торговой организации (ВТО). Поскольку будущее переговоров по данной теме в рамках ВТО неопределенно, эксперты считают, что в условиях, когда НРС становятся все более и более уязвимыми, членам ВТО следует как можно скорее договориться об оказании технической помощи и укреплении потенциала НРС. Что касается развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, для их внешней торговли вопросы упрощения процедур торговли и перевозок имеют особую актуальность, поскольку эти страны используют для транзита порты своих соседей. В случае НРС рекомендации в отношении совершенствования работы по упрощению процедур торговли и перевозок охватывали три основные группы вопросов. Во-первых, НРС должны сами сделать упрощение процедур торговли и перевозок своим приоритетом, предусматривая соответствующие реформы и резервируя на это необходимые средства в своих национальных планах развития. Во-вторых, если говорить об инфраструктуре, транспортных услугах и уп-

рошении процедур торговли и перевозок, многие практические решения предполагают развитие регионального сотрудничества. Наконец, НРС и их региональные партнеры будут и впредь зависеть от финансовой и технической поддержки со стороны международного сообщества.

13. По мнению некоторых экспертов, взаимоотношения между не имеющими выхода к морю странами и странами транзита не являются сбалансированными. Доступность морских портов и зарубежных рынков для участников торговли из не имеющих выхода к морю развивающихся стран зависит от инфраструктуры и режима регулирования в соседних странах транзита. С другой стороны, страны транзита сталкиваются с проблемой неуплаты таможенных пошлин в тех случаях, когда товары, заявленные как транзитные, в реальности поступают на внутренний рынок. Для решения этой проблемы страны транзита принимают разные меры, осуществляя таможенное сопровождение, отслеживая передвижение грузов и практикуя схемы залогов, которые легко могут превратиться в препятствие для торговли. Эксперты подчеркивали, что для улучшения положения развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, а также взаимоотношений между ними и развивающимися странами транзита меры по упрощению процедур торговли и перевозок должны быть комплексными и последовательными. Например, развитие инфраструктуры должно подкрепляться усилиями по упрощению и гармонизации норм и процедур регулирования как на национальном, так и на региональном уровнях.

14. Создание коридоров наряду с упрощением порядка регулирования в рамках двусторонних или региональных транзитных соглашений было названо вполне приемлемым решением для не имеющих выхода к морю развивающихся стран, которое позволит им идти по пути упрощения процедур торговли и транзита. В то же время, должное осуществление таких соглашений часто наталкивается на серьезные препятствия, связанные с отсутствием политического стремления к унификации режимов регулирования и процедур между странами-соседями. В качестве позитивного примера было рассказано о пилотном проекте создания электронной системы слежения за движением грузов, внедрения залоговых платежей и дематериализации таможенных процедур на всем протяжении коридора, связывающего ряд стран Западной Африки. Такие меры не только облегчают торговлю и перевозки, но и улучшают взаимоотношения и укрепляют доверие между не имеющими выхода к морю развивающимися странами и их соседями – странами транзита, - создавая тем самым гарантии непопадания транзитных грузов на внутренние рынки стран транзита. В то же время, предлагаемые решения не должны сводиться лишь к упрощению процедур перевозок и торговли. Они должны предусматривать также либерализацию транспортных рынков, развитие инфраструктуры и поиск логистических решений, таких, как строительство сухих портов.

15. Говоря о влиянии будущего соглашения об упрощении процедур торговли, которое должно быть заключено в рамках ВТО, некоторые участники обратили внимание на важность для не имеющих выхода к морю развивающихся стран статьи V Генерального соглашения по тарифам и торговле (ГАТТ), указав при этом на то, что последствия ведущихся переговоров для таких стран пока не поддаются оценке. Было заявлено, что не имеющим выхода к морю развивающимся странам не следует возлагать чрезмерные надежды на такие соглашения. В независимости от будущего соглашения ВТО как не имеющие выхода к морю развивающиеся страны, так и развивающиеся страны транзита могут выиграть от укрепления сотрудничества в деле упрощения процедур торговли, которые должны в максимально возможной степени опираться на действующие международные стандарты. Было отмечено, что упрощение транзита важно для

международной торговли не только не имеющих выхода к морю развивающихся стран, но практически всех других стран и что многие не имеющие выхода к морю развивающиеся страны одновременно служат важными транзитными коридорами для своих прибрежных соседей.

С. Последние тенденции в области упрощения процедур торговли

16. Секретариат пояснил, что работа по осуществлению повестки дня упрощения процедур торговли ведется на национальном, региональном и многостороннем уровнях. Включение темы упрощения процедур торговли в повестку Дохинского раунда переговоров по вопросам развития, проходящих под эгидой ВТО, стало как причиной, так и следствием роста внимания к этой теме. Примерно 25% действующих региональных торговых соглашений содержат положения, посвященные упрощению процедур торговли, причем эти вопросы обсуждаются на большинстве проходящих сегодня региональных торговых переговоров. Ввиду этого важно обеспечить эффективную координацию региональных и многосторонних инициатив по упрощению процедур торговли, а также увязывать международные обязательства с национальными стратегиями развития.

17. Целый ряд экспертов называли разные причины, в силу которых многостороннее соглашение об упрощении процедур торговли важно для развивающихся стран. Результаты количественного анализа указывают на то, что такое соглашение окажет сильное позитивное влияние на логистические услуги и международные перевозки, а следовательно, и на торговлю и развитие стран. Многостороннее соглашение внесет также больше определенности в правовую сферу. Помимо этого, оно может помочь некоторым странам закрепить результаты национальных усилий по упрощению процедур торговли и придать необходимый политический стимул национальным усилиям, направленным на то, чтобы сделать упрощение процедур торговли одним из приоритетных направлений общенациональной стратегии развития. И, что самое главное, такое соглашение поможет участникам мировой торговли товарами и услугами работать в более единообразных международных условиях, поскольку в основе национальных требований будут лежать одни и те же международные нормы и стандарты. Эксперты, представляющие частный сектор, высказали в частности, пожелание, чтобы национальные и региональные реформы опирались на положения многосторонних соглашений.

18. Эксперты подчеркнули, что успех претворения в жизнь будущего многостороннего соглашения об упрощении процедур торговли будет зависеть от эффективности институциональных механизмов, как многосторонних (таких как комитет ВТО по упрощению процедур торговли), так и национальных (например, национальных комитетов по упрощению процедур торговли). Будет он зависеть и от эффективности применения принципа особого и дифференцированного режима, который должен гарантировать развивающимся странам и НРС получение необходимой технической помощи, а также освободить их от выполнения своих обязательств в том случае, если у них отсутствуют необходимые для этого возможности.

19. Для выполнения многосторонних обязательств часто необходимо региональное сотрудничество, в то время как региональные обязательства в сфере упрощения процедур торговли могут дополнять обязательства, принятые на многостороннем уровне. Ряд экспертов указали на необходимость ратификации

и широкого осуществления профильных международных договоров по вопросам упрощения процедур перевозок и торговли.

20. Увеличение числа региональных торговых соглашений создает трудности для участников торговли и учреждений, работающих в этой области, создавая необходимость таких мер по упрощению процедур торговли, которые позволят таможенным и другим органам эффективно разбираться в этой паутине соглашений и правил происхождения. В качестве примера было рассказано о разных требованиях к признанию сертификатов происхождения или отчетов о лабораторных испытаниях, выдаваемых различными органами, которые предусмотрены в разных региональных соглашениях.

21. Что касается региональных обязательств в области упрощения процедур торговли, существует опасность применения различных процедур к импортной продукции, поставляемой разными торговыми партнерами. Некоторые меры по упрощению процедур торговли, предусмотренные в региональных торговых соглашениях (РТС), не носят преференциального характера, т.е. они осуществляются в интересах как членов, так и нечленов РТС. К таким мерам можно, например, отнести меры по созданию национальных служб "единого окна" и безбумажных систем документооборота, в равной мере обслуживающих торговые потоки всех торговых партнеров. С другой стороны, было показано, что ряд мер применяется к участникам РТС на преференциальной основе и, соответственно, носит дискриминационный характер по отношению к третьим сторонам. К ним можно отнести, например, требования о заблаговременном получении решения, унификацию таможенных правил, сборов и пошлин в договорном порядке исключительно между участниками РТС, а также применение региональных стандартов. Высказывались пожелания, чтобы в РТС содержалось как можно больше недискриминационных положений об упрощении процедур торговли и чтобы остальные положения об упрощении процедур преференциальной торговли, по возможности, переводились на многостороннюю основу, например в результате трансформации региональных стандартов в международные или введения в одностороннем порядке недискриминационных сборов и пошлин.

22. Эксперты обсудили случаи, когда региональные интеграционные процессы помогали стимулировать и проводить в жизнь меры по упрощению процедур торговли на национальном уровне. В качестве примера приводился опыт одной из африканских НРС с низким внутренним производственным потенциалом и высокой зависимостью от импорта, которая, опираясь на региональные инициативы, разработала национальную программу упрощения процедур торговли в целях адаптации к последствиям глобального экономического кризиса. Положительный опыт этой страны может послужить примером для других стран, находящихся в аналогичных условиях.

23. В условиях роста торговли и потребностей в упрощении торговых процедур многие страны создали национальные учреждения и неофициальные рабочие группы, с тем чтобы вовлечь в процесс реформ все основные национальные заинтересованные стороны, в том числе участников торговли и поставщиков услуг из частного сектора. Отмечалось, что ключевую роль в этом процессе должны взять на себя таможенные органы и что нередко это означает необходимость ратификации и осуществления пересмотренной Киотской конвенции Всемирной таможенной организации, включая Кодекс этики. На опыте ряда стран была продемонстрирована необходимость создания механизмов взаимодействия и эффективного сотрудничества между всеми заинтересованными сторонами.

24. По мнению одной из делегаций, серьезной проблемой для развивающихся стран является финансирование проектов строительства транспортной инфраструктуры. Необходимо получать больше технической и финансовой помощи от международных организаций и международных банков, причем такая помощь должна увязываться с техническими потребностями развивающихся стран. В дополнение к этому делегация указала на необходимость оснащать развивающиеся страны требующимися технологиями и оборудованием для развития торговой и транспортной инфраструктуры, особенно в сегментах авиаперевозок и развития портового хозяйства. В этой связи передачу соответствующей технологии развивающимся странам можно считать важнейшей предпосылкой ускорения развития торговли и перевозок и упрощения соответствующих процедур. Важным фактором было названо также развитие национальных транспортных сетей, дополняемых региональными сетями автомобильных дорог, особенно с точки зрения восполнения недостающих транспортных звеньев между Восточной и Западной Азией.

D. Новые глобальные вызовы, затрагивающие перевозки и торговлю

25. По мнению секретариата, в условиях продолжающейся интеграции мировой экономики транспортная инфраструктура и услуги должны стать еще более эффективными, рентабельными, надежными и экологически устойчивыми. Однако удовлетворение этих требований осложняется в связи обострением ряда глобальных проблем, связанных, в частности, с усилением нагрузки на традиционные источники энергоснабжения и последствиями высоких цен на нефть для транспортных издержек и торговли, а также с потенциальным воздействием изменения климата на перевозки и расходами на принятие действенных мер адаптации. Основное внимание в ходе выступлений и дискуссий на данной сессии было посвящено этим проблемам и эффективным способам их преодоления, особенно под углом зрения развивающихся стран.

26. Представитель Международного энергетического агентства (МЭА) подчеркнул, что нынешняя несбалансированность спроса на нефть и ее предложения, по всей видимости, будет усугубляться ростом спроса, особенно в развивающихся регионах с формирующимися рынками, для которых нефть является залогом повышения мобильности населения и роста. Реально ожидать возникновения дефицита предложения в условиях, когда мировая добыча нефти должна стабилизироваться или даже достичь пика. Данные публикации МЭА "Прогноз мировой энергетики" за 2010 год показывают, что давление на энергетические рынки приведет к росту цен на нефть и в то же время к увеличению расходов на то, чтобы процесс изменения климата не вышел из-под контроля. Уровень нефтяных цен может меняться в зависимости от выбранного политического сценария, однако ясно то, что эпоха дешевой нефти закончилась и что в отсутствии политических мер эти цены значительно вырастут.

27. Хотя потребности в энергии можно частично удовлетворить за счет увеличения производства иных энергоносителей, таких как сжиженный газ и нефть, полученная из нетрадиционных источников, эти варианты являются очень дорогостоящими и углеродоемкими. Важным шагом на пути к решению этой проблемы стало бы сокращение спроса на энергию, которое ослабило давление на рынок. В этой связи действенной мерой, которая позволит уменьшить спрос на энергию и восстановить нормальный уровень цен, может стать постепенное прекращение субсидирования ископаемых видов топлива. В ответ на

вопрос о разнице в уровнях субсидирования, например, в Соединенных Штатах, Китае и Европейском союзе было разъяснено, что в основе методологии, используемой МЭА для расчета глобального уровня субсидий, лежит разница между фиксированными ценами и ценами международного рынка.

28. По данным МЭА, снизить зависимость транспорта от ископаемых видов топлива и сократить выбросы углерода можно за счет заметного повышения эффективности работы всех видов транспорта в сочетании с переходом на альтернативные виды топлива и иные виды транспорта (например, с грузовых автомобильных перевозок на железнодорожные). С учетом фактора расходов особый риск для торговли развивающихся стран представляют те транспортные системы, которые имеют повышенную углеродоемкость. В то же время эти расходы можно снизить благодаря повышению эффективности и отказу от использования нефти.

29. Для улучшения понимания того, как рост цен на нефть и расходов на топливо отражается на транспортных издержках и международной торговле, представитель организации "Вивид экономикс" представил результаты эмпирического исследования по данному вопросу, недавно проведенного ею по заказу ИМО. Цель исследования заключалась в том, чтобы углубленно проанализировать потенциальное влияние предлагаемых рыночных мер, которые рассматриваются сегодня ИМО и которые направлены на сокращение выбросов парниковых газов в сфере международного судоходства. В исследовании оцениваются последствия повышения цен бункерного топлива для ставок фрахта и ставок фрахта для потребителей и производителей. С учетом специфики развивающихся стран оба анализа проводились по нескольким рынкам, в частности рынкам зерна, железной руды и контейнерных и танкерных перевозок.

30. Оратор подчеркнул, что последствия роста цен на энергию применительно к разным товарам и маршрутам неодинаковы и зависят от конкретных транспортных и товарных рынков. Таким образом, для того чтобы дать ответы на вопросы конкретных стран, необходимы дополнительные эмпирические исследования. В этой связи упоминалось проведенное секретариатом ЮНКТАД по данной теме исследование, озаглавленное "Oil Prices and Maritime Freight Rates: An Empirical Investigation" ("Цены на нефть и динамика ставок морского фрахта: эмпирический анализ") (UNCTAD/DTL/TLB/2009/2). В долгосрочном плане изменение стоимости топлива может изменить и структуру торговли, поскольку под влиянием увеличения транспортных расходов конкурентоспособность производителей в разных районах будет меняться. Эластичность ставок фрахтования по отношению к ценам бункерного топлива различается в зависимости от направлений морских перевозок и маршрутов перевозки. В ответ на вопрос о том, существует ли такая точка, ниже которой транспортные расходы перестают зависеть от цен на нефть, было отмечено, что здесь существует множество факторов и что необходимо проводить различия между системным, постоянным повышением цен на нефть и их краткосрочными колебаниями. Эти факторы влияют на то, как транспортные расходы реагируют на изменение цен на нефть. Степень влияния роста ставок фрахта на товарные цены также зависит от товаров и рынков и может составлять от нуля до ста процентов. Это означает, что в одних случаях рост издержек ложится на плечи потребителей, а в других – на плечи производителей. Таким образом, следует учитывать конкурентную структуру анализируемого рынка; не в каждом случае повышение фрахта в полной мере отражается на потребителях.

31. Из всего вышесказанного можно сделать важный вывод: необходимо активно реагировать на рост цен топлива, проводя структурные преобразования в

экономике и изыскивая пути адаптации к новым ценовым уровням. Для этого странам важно хорошо понимать, в чем заключается их специализация и в каких областях они обладают конкурентоспособностью, и четко представлять себе структуру своей экономики и характер существующих издержек. Это позволит им подготовиться к будущим тенденциям. Для более глубокого осмысления экономических последствий повышения транспортных издержек необходимы дополнительные исследования и обмен информацией, в том числе с тем, чтобы улучшить понимание влияния нефтяных цен на ставки фрахта, а следовательно, и на торговлю. ЮНКТАД в сотрудничестве с другими организациями могла бы стать форумом и платформой для проведения соответствующих исследований, аналитической работы и дискуссий.

32. Представитель Всемирного банка подчеркнул, что технологических изменений может оказаться недостаточно для того, чтобы обеспечить устойчивую работу транспортного сектора. Транспортные издержки являются серьезным препятствием для торговли. В этой связи был поставлен вопрос о том, являются ли глобальные экологические процессы, в том числе изменение климата, предпосылкой роста издержек в торговле. Ожидается, что транспорт останется одним из основных потребителей нефти, и при отсутствии серьезных реформ превратится в главный источник выбросов углерода. Без технического прогресса ситуация вряд ли изменится. Отмечалось, что альтернативы (например, альтернативные виды топлива и двигатели) имеют свои недостатки (например, биотопливо первого поколения), и их использование вряд ли станет массовым.

33. Отмечалось также, что рост издержек, связанных с потреблением топлива или выбросами углерода, вызванный борьбой с изменением климата, приведет к увеличению стоимости перевозок. В то же время глобализация, изменения в структуре международной торговли и увеличение стоимостного объема международной торговли по сравнению с физическим объемом должны стать теми факторами, которые будут сдерживать рост транспортных расходов. Для того чтобы стоимость международных перевозок оставалась невысокой, меры по адаптации к изменению климата должны снижать риски сбоев, вызываемых чрезвычайными погодными условиями. Кроме того, необходимо совершенствовать структуру смешанных перевозок, в том числе за счет перехода на использование более эффективных видов транспорта. По мнению одной делегации, не имеющим выхода к морю развивающимся странам надо думать о возможностях использования тех или иных видов транспорта постоянно, и в этой связи вопрос использования внутренних водных путей, возможно, заслуживает пристального внимания. В то же время интерес представляет и изучение соотношения стоимости и веса перевозимых грузов, поскольку такой анализ помогает оценить потенциальную торговую выгоду, которую можно получить за счет переориентации на торговлю товарами с меньшей транспортной составляющей. Помимо этого важно, чтобы усилия по снижению зависимости от ископаемых видов топлива – за счет перехода на использование альтернативных источников – предпринимались с учетом интересов развивающихся стран, не имеющих выхода к морю.

34. Национальный опыт Эфиопии показал, что, хотя адаптационные расходы в сфере транспорта могут быть довольно существенными, принятие таких мер в целях развития и поддержания дорожной инфраструктуры жизненно важно для сельскохозяйственной торговли и экономического развития страны. Пример Эфиопии демонстрирует необходимость принятия мер по адаптации к изменению климата и в сфере транспорта, поскольку это стимулирует торговлю и развитие, а также позволяет говорить о том, что расходы на адаптацию различают-

ся в зависимости от местоположения, уровня развития и структуры экономики и торговли.

35. В выступлениях и дискуссиях, в которых поднимались различные глобальные проблемы, возникающие в сфере транспорта и торговли, была продемонстрирована глубокая зависимость между энергетикой, транспортными расходами и изменением климата, проявляющаяся в целом комплексе сложных и динамичных механизмов прямой и обратной связи.

36. На совещании прозвучало выступление, в котором описывался национальный опыт Азербайджана в области упрощения процедур торговли, в том числе подход страны к развитию таможенной службы. Одними из важнейших целей национальной транспортной политики Азербайджана являются развитие транспортной инфраструктуры и совершенствование законодательства, регулирующего работу транспорта.

Е. Важные изменения в регулировании

37. Секретариат представил информацию о масштабах негативных внешних последствий морских перевозок (загрязнение водной и воздушной сред, риски и вред для безопасности и здоровья человека), которые влекут за собой рост издержек. В условиях, когда социальные и экологические соображения приобретают не менее важное значение, чем экономические императивы, фактор устойчивости судоходства начинает играть все большую роль, превращаясь в один из основных стратегических приоритетов для перевозчиков, потребителей их услуг и органов регулирования. На заседании, посвященном изменениям в сфере регулирования, важность обеспечения стабильности морских перевозок рассматривалась под углом зрения трех различных комплексов правовых инструментов.

38. Эксперты анализировали международно-правовой режим возмещения ущерба в связи с загрязнением с судов, делая особый акцент на Международной конвенции об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ 1996 года с поправками, внесенными в нее в апреле 2010 года на основании протокола, принятого под эгидой ИМО. Еще не вступившая в силу Конвенция об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ была разработана по образцу доказавшего свою эффективность международно-правового режима выплаты компенсации за ущерб от загрязнения перевозимой танкерами нефтью, действующего под эгидой Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью. Конвенция об опасных и вредных веществах с внесенными в нее на основании протокола поправками предусматривает многоуровневую систему выплаты компенсации в случае морских аварий, повлекших за собой выброс вредных и ядовитых веществ, например химикатов. Поскольку доходы многих прибрежных и малых островных развивающихся государств сильно зависят от рыбного промысла и туризма, ущерб от загрязнения водной среды в результате морских аварий представляет собой серьезную экономическую угрозу. Вот почему ратификация важных международно-правовых договоров может принести этим странам большую пользу.

39. Один из ораторов рассказал об основных особенностях международно-правовых договоров, касающихся загрязнения нефтью с судов, а также вредными и ядовитыми веществами, и о центральной роли Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью в урегулировании соответствующих претензий. Были приведены недавние и более ранние примеры разлива

нефти и поданных в связи с ними претензий. В выступлении подчеркивались преимущества многоуровневой системы, предполагающей распределение ответственности и выплачиваемой компенсации между судовладельцами и грузо-владельцами, а также участие в финансировании фонда государств-членов, которым предназначались грузы. Крупные суммы компенсации выплачивались из Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью в тех случаях, когда в связи с приведшей к загрязнению аварией были поданы иски на сумму, превышающую ограниченную ответственность судовладельца. Страны, не импортирующие в крупных объемах нефть и/или вредные и ядовитые вещества, при подаче иска в связи с вызванным аварией загрязнением могут рассчитывать на существенную компенсацию, не внося при этом крупных взносов. Для некоторых стран, например тех, которые не являются крупными импортерами таких товаров, размер потенциальных финансовых обязательств будет минимальным. Что касается Конвенции об опасных и вредных веществах, важно отметить, что подобные аварии, хотя они и случаются реже и являются менее масштабными, чем аварии, связанные с разливом нефти, сопряжены с катастрофическими последствиями, нередко влекущими за собой гибель людей и причинение вреда их здоровью. Вот почему вступление в силу Конвенции об опасных и вредных веществах с внесенными в нее поправками поможет восполнить серьезный нормативный пробел в интересах всего международного сообщества.

40. Другой эксперт отметил, что Международный фонд для компенсации ущерба от загрязнения нефтью должен сыграть важную роль в обеспечении осуществления Конвенции, в том числе благодаря технической помощи, укреплению потенциала и информационно-пропагандистской деятельности, которую можно еще более активизировать в сотрудничестве с ИМО.

41. По итогам дискуссий был сформулирован важный вывод: система Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью и Конвенция об опасных и вредных веществах отвечают интересам всех сторон, в первую очередь прибрежных государств, чье экономическое благополучие во многом зависит от морских ресурсов, биологического разнообразия, рыболовства и туризма. Кроме того, отмечалось, что в результате осуществления соответствующих международно-правовых инструментов, регулирующих вопросы ответственности и компенсации, случаи загрязнения нефтью в последние годы стали происходить гораздо реже. Таким образом, вступление в силу правового режима на случай загрязнения опасными и вредными веществами также должно способствовать повышению безопасности морских перевозок. Экспертам было рекомендовано вести среди высокопоставленных сотрудников национальной администрации работу по популяризации соответствующих международно-правовых договоров и анализировать потенциальные выгоды их ратификации. В этой связи отмечалось, что учреждения, занимающиеся проблематикой развития, вместе с ИМО и Международным фондом для компенсации ущерба от загрязнения нефтью могут сыграть важную роль в содействии повсеместной ратификации и осуществлению этих договоров в развивающихся странах.

42. Представитель ИМО особо выделил Гонконгскую международную конвенцию о безопасной и экологически рациональной утилизации судов как еще один важный правовой документ, имеющий самое непосредственное отношение к вопросам экологической устойчивости, здоровья и безопасности людей. Эта конвенция, принятая в 2009 году под эгидой ВТО, устанавливает применимые во всем мире правила утилизации судов, подлежащие соблюдению компаниями, осуществляющими международные морские перевозки и занимающимися утилизацией судов. Особое значение эта конвенция имеет для пяти стран, на кото-

рые приходится 98% всей утилизации тоннажа, а именно для Китая, Индии, Бангладеш, Пакистана и Турции. Утилизация судов является важным источником занятости и доходов, в том числе благодаря смежной торговле частями и компонентами утилизируемых судов (например, двигателями, оборудованием, мебелью). К числу факторов, учитываемых при принятии решений об утилизации судов, относятся фундаментальные макроэкономические показатели, нормативные требования (например, о поэтапном прекращении эксплуатации однокорпусных танкеров) и физический износ судна. Указывалось, что некоторые не имеющие выхода к морю развивающиеся страны хотели бы воспользоваться профильной технической помощью ИМО.

43. Один оратор рассказал об истории и целях принятия Гонконгской конвенции и подробно осветил ее структуру и основные положения, коснувшись, в частности, мощностей для утилизации судов и временных мер по выполнению технических требований Конвенции на добровольной основе. Было рассказано и о требованиях, которые должны быть выполнены для того, чтобы Конвенция вступила в силу. При этом отмечалось, что для их выполнения может потребоваться несколько лет. Оратор подчеркнул, что, когда согласовывался текст Конвенции, пришлось пойти на компромиссы, с тем чтобы обеспечить гибкий и универсальный характер ее положений и не подорвать функционирование индустрии по утилизации судов.

44. Представитель Турции, занимающей в мире пятое место по объему утилизации судов, подчеркнул стратегическое значение этой отрасли для турецкой экономики и торговли. Опыт этой страны был признан хорошим примером "устойчивой" утилизации судов, поскольку в ней применяются передовые методы и технологии, а также надлежащие процедуры удаления отходов от утилизации. Правовые границы между Гонконгской конвенцией и Базельской конвенцией о контроле за трансграничной перевозкой опасных отходов и их удалением были уточнены представителями секретариатов этих конвенций, которые отмечали, что в отличие от Гонконгской конвенции, регулирующей утилизацию судов "до ворот предприятия по утилизации", Базельская конвенция регулирует вопросы удаления отходов, оставшихся после утилизации судна.

45. Принимая во внимание социальные аспекты устойчивых морских перевозок, эксперты остановились также на Конвенции о труде в морском судоходстве, которая была принята Международной организацией труда (МОТ) в 2006 году, но еще не вступила в силу. Отмечалось, что Конвенция о труде в морском судоходстве объединила в современном варианте свыше 65 международных трудовых стандартов, регулирующих труд моряков. Цель конвенции заключается в том, чтобы защитить права моряков с учетом меняющихся реалий в области морских перевозок, в том числе путем установления минимальных требований, касающихся труда моряков на судах. Другой оратор подчеркнул, что Конвенция может служить примером успешного трехстороннего сотрудничества между судоходными предприятиями, моряками и их представителями и органами власти.

46. Хотя процесс ратификации данной конвенции сегодня вселяет оптимизм, и во всех регионах принимаются меры для ускорения этого процесса (техническое сотрудничество, семинары и т.д.), очень важно, чтобы Конвенцию ратифицировали страны всех регионов, особенно государства, где расположены важнейшие порты и откуда происходят большинство моряков. Для достижения целей конвенции крайне важно ее эффективное осуществление на национальном уровне. Ожидается, что конвенция вступит в силу в 2012 году.

47. Участники совещания были проинформированы о деятельности Канцелярии Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся

странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам (Канцелярия Высокого представителя). Если говорить более конкретно, были освещены последние мероприятия, непосредственно касающиеся не имеющих выхода к морю развивающихся стран, в том числе мероприятия, связанные с осуществлением Алматинской программы действий в области упрощения процедур перевозок и торговли. Была подчеркнута насущная необходимость в дальнейшей работе над вопросами, представляющими интерес для не имеющих выхода к морю развивающихся стран, а также высказаны некоторые рекомендации для продвижения вперед, в том числе благодаря эффективному осуществлению Алматинской программы действий, и выработки учреждениями системы Организации Объединенных Наций скоординированного подхода к оказанию поддержки развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и развивающимся странам транзита.

Е. Использование ИКТ для целей логистики, упрощения процедур торговли и обеспечения безопасности производственно-сбытовых цепочек

48. В сообщении секретариата было рассказано о том, как благодаря ИКТ можно найти многочисленные варианты и пути решения некоторых серьезных задач, встающих на повестку дня в результате пересечения интересов (в ряде случаев противоположных) логистики, упрощения процедур торговли и безопасности производственно-сбытовых цепочек. Опыт показывает, что автоматизация и интеграция таможенных процедур на национальном и региональном уровнях может стать залогом упрощения легальной торговли и действенной защиты международных производственно-сбытовых цепочек.

49. Было отмечено, что ЮНКТАД накопила более чем 25-летний опыт в данной области, в первую очередь по линии осуществления программы АСОТД, и что она оказывает помощь странам в реформировании и модернизации таможенной службы, предлагая надежные интегрированные информационные технологии для автоматизации таможенных процедур и операций. Работая в более чем 90 развивающихся странах, НРС и странах с переходной экономикой, АСОТД приносит реальную отдачу властям и деловым кругам, позволяя, например, вести точный учет таможенных поступлений, укрепляя институциональные возможности, ориентируя работу таможни на оказание услуг и повышая предсказуемость, эффективность и прозрачность таможенных процедур.

50. Национальный опыт свидетельствует о том, что, внедряя современные ИКТ в таможенной службе, в частности благодаря программе АСОТД, можно быстро и существенно повысить эффективность работы таможенных органов. В то же время, развивающиеся страны, особенно НРС, в вопросах автоматизации таможенных операций продолжают сталкиваться с многочисленными трудностями, вызванными в первую очередь отсутствием финансовых ресурсов для финансирования инфраструктуры и оборудования, знаний и профессиональной подготовки, невыполнением требований, противодействием переменам и т.д. В этой связи успех национальных усилий в области модернизации таможенного дела в решающей степени зависит от дальнейшей поддержки международных доноров.

51. Обеспечивая последовательное применение законодательства на национальном уровне, упрощая торговые операции и помогая делать административные процедуры более экологичными, интегрированные информационно-коммуникационные возможности АСОТД создают условия для межведомствен-

ного взаимодействия, способствуя тем самым созданию систем "единого окна" и "электронного правительства". Использование этих функций на региональном и глобальном уровнях может принести еще большую отдачу в плане повышения безопасности производственно-сбытовых цепочек.

52. Представитель Всемирной таможенной организации сообщила о том, что ее организация в настоящее время занимается пропагандой ряда важных инициатив по налаживанию взаимодействия между таможенными органами разных стран. Она отметила, что инициатива Всемирной таможенной организации по формированию глобальной таможенной сети направлена на создание комплексной, взаимосвязанной системы обмена информацией между таможенными органами в реальном времени в целях поддержки и совершенствования механизмов: а) функционирования международной торговой системы; б) экономического развития стран; с) защиты общества; и d) управления налогово-бюджетной сферой. В ходе сессии был представлен еще один современный инструмент управления таможенной деятельностью, третья версия Модели таможенных данных Всемирной таможенной организации, которая включает в себя интегрированные и унифицированные пакеты данных, схемы и сообщения на базе XML, информационные модели и модели деловых операций и международные стандартные коды и работает по принципу "единого окна".

53. Представитель Всемирной таможенной организации представила также информацию о создании систем "единого окна" для пограничных пропускных пунктов – "умных" механизмов, позволяющих сторонам, участвующим в торговых и транспортных операциях, представлять стандартизированную информацию и документы с использованием единого пропускного канала в целях выполнения всех нормативных требований, касающихся импорта, экспорта и транзита. В рамках таких систем должны действовать единые центры ввода данных, которые затем будут передаваться соответствующим органам. Всем странам, в том числе НРС и малым островным развивающимся государствам, для решения существующих проблем было предложено внедрять разработанные Всемирной таможенной организацией Рамочные стандарты обеспечения безопасности и упрощения процедур глобальной торговли, руководствуясь соответствующими принципами и стандартами в соответствии с возможностями каждой страны. Было отмечено, что АСОТД сотрудничает с Всемирной таможенной организацией, содействуя разработке и внедрению совместимых систем.

54. Эксперты согласились с тем, что ИКТ оказывают серьезную помощь во внедрении современных методов и приемов управления рисками на национальном и региональном уровнях, а также в повышении финансовой и физической безопасности всей производственно-сбытовой цепочки. Продуманные системы ИКТ представляют собой эффективный инструмент выявления, оценки, анализа, мониторинга и снижения рисков, связанных с процедурами пересечения границы и таможенной очистки. Эти системы могут оказать серьезную поддержку развивающимся странам, в частности малым островным развивающимся государствам, в искоренении хронических причин уязвимости, включая наркотрафик, и проблем на уровне предложения, связанных с их географическим положением, как, например, в случае стран Карибского региона.

55. Эксперты подчеркнули, что создание интегрированной системы управления рисками для использования всеми контролирующими инстанциями могло бы упростить и ускорить процесс прохождения грузов через таможню и порты в целом. Помимо этого отмечалось, что страны-пользователи в Западной и Центральной Африке, а также на Ближнем Востоке разработали и начали использо-

вать как на оперативном, так и на индивидуальном уровне рассчитываемые на основе системных данных показатели эффективности для реинжиниринга бизнес-процессов и борьбы с коррупцией. В одной стране система АСОТД обеспечила совершенствование процедур электронного обмена данными и передачи документации участникам и участниками торговли и перевозок и при этом помогла стране расширить сотрудничество между таможенной службой, другими государственными органами и деловыми кругами.

56. Эксперты отметили, что создание систем управления рисками на региональном уровне повысит безопасность региональных производственно-сбытовых цепочек и упростит ведение торговли благодаря улучшению обмена таможенной информацией, аналитическими материалами таможенной службы и торговой статистикой. В то же время, по мнению экспертов, при создании таких систем на практике можно столкнуться с определенными трудностями, связанными с несовместимостью существующих у таможенных служб информационно-технологических систем и национального законодательства, спецификой пограничных требований и отсутствием политической воли.

Г. Предложения в отношении будущей деятельности ЮНКТАД

57. В ходе дискуссий, состоявшихся во время проведения пяти тематических заседаний, эксперты высказали ряд предложений в отношении того, как ЮНКТАД могла бы углубить свою работу в разных областях. Эти предложения сведены ниже в три группы, соответствующие основным направлениям работы ЮНКТАД.

Исследования и анализ

58. По мнению экспертов, дальнейшая исследовательская и аналитическая работа, а также обмен информацией важны для углубления понимания главных проблем в сфере международных перевозок. Речь, в частности, идет об изучении связи между энергетическими и транспортными расходами и более широкими экономическими последствиями роста стоимости перевозок. Дополнительная работа требуется для того, чтобы лучше понять влияние нефтяных цен на ставки фрахтования, а, следовательно, и на торговлю. В этой связи важно опираться на уже проделанную эмпирическую работу. ЮНКТАД в сотрудничестве с другими партнерами могла бы стать форумом и платформой для соответствующей исследовательской и аналитической работы, а также для обмена информацией и распространения основных результатов и выводов.

59. В ходе обсуждения устойчивости морских перевозок и загрязнения моря с судов отмечалось, что организации, занимающиеся вопросами развития, а также ИМО и Международный фонд для компенсации ущерба от загрязнения нефтью, призваны сыграть важную роль в содействии повсеместной ратификации и осуществлению этих правовых документов в развивающихся странах.

60. Указывалось на настоятельную необходимость продолжения работы над проблемами развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, а также высказывались некоторые рекомендации в отношении продвижения вперед, в частности благодаря эффективному осуществлению Алматинской программы действий и координации усилий учреждений Организации Объединенных Наций в поддержку не имеющих выхода к морю развивающихся стран и развивающихся стран транзита.

Формирование консенсуса

61. В интересах эффективной реализации концепции "единого окна" ЮНКТАД следует и впредь содействовать а) диалогу между таможенными органами, другими государственными ведомствами и деловыми кругами; и б) укреплению государственно-частного партнерства.

62. Продолжая конструктивное сотрудничество с программой АСОТД ЮНКТАД, секретариат Всемирной таможенной организации и другие заинтересованные стороны должны вносить дальнейший вклад в пропаганду международных стандартов и передовой практики в таможенном секторе, реализацию концепции "единого окна" и расширение обмена информацией между таможенными на двустороннем, региональном и глобальном уровнях. В частности, эксперты программы АСОТД были приглашены для участия в следующем совещании глобальной таможенной сети Всемирной таможенной организации в феврале 2011 года.

63. Обмен опытом осуществления программы АСОТД в странах-бенефициарах помогает государствам – членам ЮНКТАД лучше осознать те преимущества и возможности, которые появляются благодаря внедрению современных инструментов ИКТ, особенно инструментов управления рисками, в таможенном секторе. Особую ценность будет иметь системный подход к сбору и анализу результатов исследований, посвященных разработке показателей эффективности, который поможет унифицировать методологии стимулирования и укрепления потенциала стран-бенефициаров, необходимого для проведения и мониторинга оценок после завершения проектов. Необходимо продолжать эту работу, в том числе во взаимодействии со Всемирной таможенной организацией, Всемирным банком и другими международными и региональными организациями.

64. Что касается связи между энергетическими и транспортными расходами (включая последствия для торговли и конкурентоспособности), отмечалось, что ЮНКТАД в сотрудничестве с другими организациями может играть полезную роль в стимулировании дебатов, обсуждений и обмена информацией по данным вопросам, предоставляя для этого соответствующий форум и при необходимости организуя совещания и другие мероприятия.

Техническая помощь и укрепление потенциала

65. Многие эксперты высоко оценили техническую помощь, оказываемую ЮНКТАД по линии проектов АСОТД. Обмен мнениями между участвовавшими в совещании экспертами показал, что использование ИКТ могло бы дать значительный полезный эффект в рамках сотрудничества. Такое же мнение прозвучало и применительно к созданию региональных систем транзита, например, на Ближнем Востоке и в Центральной Африке. Эти системы открывают возможность для трансграничного обмена данными, повышения безопасности и усиления контроля, позволяя в то же время упростить процедуры легальной торговли.

66. Результаты изучения продолжительности таможенной очистки и пропуска грузов в Латинской Америке и Карибском бассейне в рамках проектов, финансируемых Всемирным банком, помогают таможенным органам оценивать, сколько времени в среднем проходит с момента прибытия грузов до их пропуска, а также выявлять проблемы и узкие места на этапах отдельных процедур. Широкое и систематическое использование такой информации поможет повышать и отслеживать эффективность и результативность конкретных процедур,

обеспечивая тем самым максимально широкое применение ИКТ в таможенных органах.

67. Участники высоко оценили ряд недавно реализованных и осуществляемых в настоящее время проектов ЮНКТАД по упрощению процедур перевозок и торговли, деятельность в рамках которых служит подспорьем для механизмов национального и регионального сотрудничества. Эти проекты следует продолжать. Эксперты пришли к выводу, что эти проекты помогут развивающимся странам в полной мере пользоваться результатами упрощения процедур торговли, проводимого последовательно и в соответствии с действующими международными стандартами. Использование международных стандартов позволит обеспечить единообразное упрощение торговых процедур в разных странах. Это особенно важно для гармонизации процедур в не имеющих выхода к морю развивающихся странах и странах транзита.

68. Эксперты подчеркнули важность укрепления кадрового потенциала для управления портами и их развития. В этой связи эксперты высоко оценили проводимую ЮНКТАД программу подготовки портовых кадров в рамках "ТРЕЙНФОРТРЕЙД", являющуюся важным инструментом решения многих из вышеупомянутых проблем. Эта долговременная программа обеспечивает эффективную подготовку сотрудников администрации портов, помогает налаживанию партнерских связей между портами и другими субъектами портового хозяйства в рамках стран тех или иных языковых групп и позволяет обмениваться опытом и передовой практикой. Эксперты рекомендовали ЮНКТАД продолжать расширять сеть программы подготовки портовых кадров "ТРЕЙНФОРТРЕЙД".

69. Некоторые эксперты указали также на то, что в национальном, региональном и международном контексте и в сотрудничестве с заинтересованными региональными структурами ЮНКТАД призвана играть свою роль в оказании технической помощи и укреплении потенциала, например в вопросах использования технологий а) на транспорте и в торговле; б) в развитии транспортной инфраструктуры и соответствующих сетей; и с) в экологически устойчивых транспортных системах. Один делегат предложил в координации с другими международными организациями проводить больше рабочих совещаний по проблемам торговли и перевозок, в том числе опасных грузов, указав, что ЮНКТАД может немало сделать в этом отношении.

II. Организационные вопросы

A. Выборы должностных лиц

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

Председатель:

г-н Отто Ханс ван Маерссен
(Соединенные Штаты)

Заместитель Председателя-Докладчик:

г-н Рави Бхаттарай (Непал)

B. Утверждение повестки дня и организация работы

2. На своем первом пленарном заседании рассчитанное на несколько лет совещание экспертов утвердило предварительную повестку дня сессии (содержа-

щуюся в документе TD/B/C.I/MEM.1/7). Таким образом, повестка дня была следующей:

1. Выборы должностных лиц.
2. Утверждение повестки дня и организация работы.
3. Новые вызовы и последние тенденции, затрагивающие упрощение процедур перевозок и торговли.
4. Утверждение доклада о работе совещания.

С. Итоги сессии

3. На своем заключительном пленарном заседании в пятницу, 10 декабря 2010 года, рассчитанное на несколько лет совещание экспертов постановило поручить Председателю подготовить резюме обсуждений (см. главу I).

Д. Утверждение доклада

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

Приложение

Участники*

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

Азербайджан	Мали
Албания	Марокко
Алжир	Мексика
Ангола	Непал
Аргентина	Нигерия
Бельгия	Объединенные Арабские
Ботсвана	Эмираты
Бразилия	Пакистан
Бутан	Парагвай
Венесуэла (Боливарианская	Российская Федерация
Республика)	Руанда
Вьетнам	Саудовская Аравия
Габон	Святой Престол
Гаити	Сенегал
Гана	Сент-Люсия
Германия	Сирийская Арабская
Доминиканская Республика	Республика
Зимбабве	Соединенные Штаты Америки
Иордания	Тринидад и Тобаго
Иран (Исламская Республика)	Тунис
Италия	Турция
Камбоджа	Уганда
Камерун	Филиппины
Конго	Центральноафриканская
Кот-д'Ивуар	Республика
Либерия	Швейцария
Ливан	Эфиопия
Маврикий	

2. На сессии был представлен следующий наблюдатель:

Косово

3. На сессии были представлены следующие межправительственные организации:

Азиатский банк развития
 Центральноафриканское экономическое и валютное сообщество
 Европейский союз
 Организация восточнокарибских государств
 Центр "Юг"
 Всемирная таможенная организация

* Поименный список участников см. в документе TD/B/C.I/MEM.1/Inf.3.

4. На сессии были представлены следующие организации системы Организации Объединенных Наций

Международный торговый центр ЮНКТАД/ВТО
Программа Организации Объединенных Наций по окружающей среде

5. На сессии были представлены следующие специализированные учреждения и приравняемые к ним организации:

Продовольственная и сельскохозяйственная организация Объединенных Наций
Международная организация труда
Международная морская организация
Всемирный банк

6. На сессии были представлены следующие неправительственные организации:

Общая категория

Организация "Инженеры мира"

Специальная категория

Международная ассоциация смешанных перевозок

7. На совещание экспертов были приглашены следующие члены дискуссионных групп (перечислены в порядке выступления):

Г-н Рави **Бхаттарай**, заместитель Постоянного представителя Непала (торговля/ВТО, Женева)

Г-н Хосе Луис **Бареттино**, портовое управление Хихона, Испания

Г-н Карлос **Энрикес**, советник, Постоянное представительство Мексики при ВТО, Женева

Г-н Шинтаро **Хаманака**, экономист, Азиатский банк развития

Г-н Усман **Мбенге**, старший инспектор специальной таможни, Директор по вопросам упрощения процедур и партнерства, Сенегал

Г-н Нхунг **Мондол**, исполняющий обязанности отдела уведомлений, Департамент уведомлений и нормативно-правового соответствия, министерство торговли, Камбоджа

Г-н Пурушоттам **Ойха**, секретарь, министерство торговли и снабжения, Непал

Г-н Р. **Рауниар**, исполнительный директор, "Интерстейт малти-модал транспорт пвт лтд.", Непал

Г-н Джавад **Гасимов**, первый заместитель начальника отдела организации таможенного контроля, Государственный таможенный комитет, Азербайджан

Г-н Лью **Фултон**, старший специалист по вопросам использования энергии на транспорте, отдел политики в области энергетических технологий, Международное энергетическое агентство

Г-н Саймон **Бэптист**, управляющий по вопросам взаимодействия "Вивидэкомикс"

Г-н Андреас **Копп**, ведущий экономист по транспорту, Департамент энергетики, транспорта и водных ресурсов, Всемирный банк

Г-н Джерри **Ризанек**, председатель, Ассамблея Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1992 года, и исполнительный директор отдела международной морской политики, министерство транспорта, Канада

Г-н Никос **Микелис**, старший сотрудник по вопросам осуществления, ИМО

Г-жа Клеопатра **Думбиа-Хенри**, директор, Департамент международных трудовых стандартов, МОТ

Г-жа Сюзанн **Эгнер**, заместитель директора, отдел соответствия и упрощения процедур, Всемирная таможенная организация, Бельгия

Г-жа Деконте **Кинг-Саки**, уполномоченный, Акцизно-таможенное бюро, Либерия

Г-н Питер **Теренс Леонард**, директор отдела упрощения процедур торговли, министерство иностранных дел, международной торговли и инвестиций, Сент-Люсия
