ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ **TD**

КОНФЕРЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ ПО ТОРГОВЛЕ И РАЗВИТИЮ

Distr.
GENERAL

TD/B/COM.3/42
19 December 2001

RUSSIAN
Original: ENGLISH

СОВЕТ ПО ТОРГОВЛЕ И РАЗВИТИЮ
Комиссия по предпринимательству, упрощению деловой практики и развитию
Шестая сессия
Женева, 18-22 февраля 2002 года
Пункт 3 предварительной повестки дня

ЭЛЕКТРОННАЯ ТОРГОВЛЯ И МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ УСЛУГИ: ПЕРЕДОВАЯ ПРАКТИКА В ОБЛАСТИ ПОВЫШЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ РАЗВИВАЮЩИХСЯ СТРАН

Записка секретариата ЮНКТАД

СОДЕРЖАНИЕ

Глава		Стр.
Введение		2
I.	Международные транспортные услуги и развитие	3
II.	Основные вопросы, выносимые на рассмотрение Комиссии	4
III.	Предложения, касающиеся будущей работы ЮНКТАД	10

ВВЕДЕНИЕ

1. В Плане действий, принятом на ЮНКТАД X (TD/386), ЮНКТАД предлагается провести работу по изучению последствий экономических, социальных и правовых аспектов электронной торговли для развивающихся стран, в частности по вопросам, затрагивающим транспортный сектор и другие смежные секторы услуг (пункт 157). Во исполнение этой просьбы было созвано Совещание экспертов по вопросу "Электронная торговля и международные транспортные услуги: передовая практика в области повышения конкурентоспособности развивающихся стран". Эксперты обсудили вопросы воздействия электронной торговли на сферу международных транспортных услуг, включая экономические, оперативные и правовые аспекты, а также аспекты, касающиеся документации. В свете проведенных дискуссий были приняты выводы и рекомендации, одобренные всеми экспертами. По их мнению, согласованные рекомендации отражают основные вопросы, имеющие важнейшее значение для развития электронной торговли, в частности применительно к международным транспортным услугам.

2. Выводы и рекомендации Совещания экспертов были направлены государствам-членам для получения от них замечаний. Четыре государства-члена[1] представили такие замечания, которые были учтены при подготовке настоящей записки. Данная записка записка призвана оказать содействие Комиссии в рассмотрении основных вопросов в области электронной торговли и международных транспортных услуг, изученных экспертами. Она состоит из трех частей. В первой части подчеркивается важное значение транспортных услуг для процесса развития, включая их взаимосвязь с информационно-коммуникационной технологией. Во втором разделе освещаются конкретные вопросы, требующие принятия мер на национальном и международном уровнях, а в третьем разделе описываются возможные направления будущей работы ЮНКТАД.

---

[1] Колумбия, Нигер, Тонга и Фиджи.

Глава I

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ УСЛУГИ И РАЗВИТИЕ

3. Развитие электронной торговли оказало существенное воздействие на транспорт. Предприятия не могут воспользоваться новыми методами осуществления коммерческих операций без надлежащей транспортной инфраструктуры и услуг, необходимых для доставки товаров, продаваемых на рынке с использованием таких методов. Многие развивающиеся страны не в состоянии воспользоваться преимуществами электронной торговли из-за отсутствия доступа к надлежащим транспортным услугам и поэтому не могут превратить потенциальные возможности *новой экономики* в реальные выгоды. Правительствам развивающихся стран необходимо обеспечить, чтобы их национальный транспортный сектор гладко стыковался с международными транспортными услугами. Это предполагает разработку и осуществление комплексного национального плана по развитию транспорта, подкрепляемого современной правовой инфраструктурой. Для осуществления такого плана потребуется принять меры для повышения эффективности и направления инвестиций на развитие инфраструктуры, оборудования и людских ресурсов при участии частного сектора. В этой связи можно ожидать, что транспорт, связанный с информационно-коммуникационной технологией, будет играть ключевую роль в содействии развитию и станет одним из основных направлений усилий на национальном и международном уровнях в целях обеспечения устойчивости процессов развития, опирающихся на расширение торговли и технологический прогресс.

Глава II

ОСНОВНЫЕ ВОПРОСЫ, ВЫНОСИМЫЕ НА РАССМОТРЕНИЕ КОМИССИИ

A. Возможные направления деятельности на национальном уровне

4. На протяжении последних десятилетий XX века наблюдалось стремительное развитие международных экономических связей и получили широкое распространение новые методы производства и сбыта продукции, что принято называть процессом глобализации. Глобализация привела к радикальным изменениям в масштабах и методах передвижения товаров и повысила требования, предъявляемые как к международным, так и национальным транспортным системам. Хотя успех экономической глобализации зависит не только от транспортировки товаров, она остается важным и незаменимым фактором. Развивающиеся страны по-прежнему обладают преимуществами, связанными с более низкими затратами на рабочую силу и национальными ресурсами, однако для того чтобы успешно конкурировать на мировом рынке, они все в большей степени нуждаются в доступе к международным перевозкам и телекоммуникационным сетям, создании качественной местной инфраструктуры и проведении соответствующей политики. Без политики, направленной на развитие национальных систем, обеспечивающих формирование грузовых партий, доставку грузов и взаимодействие между различными видами транспорта, развивающиеся страны не смогут воспользоваться преимуществами, которые открывает для процесса развития торговля, и привлечь инвестиции иностранных компаний. Поэтому потребуются значительные инвестиции в развитие транспортной и телекоммуникационной инфраструктуры в целях обеспечения качества услуг, необходимых для участия в международной торговле.

5. От возможностей стран осуществлять такие инвестиции будет зависеть, кто из них сможет успешно конкурировать. В своей политике правительствам рекомендуется уделять первостепенное внимание поощрению государственных и частных инвестиций в транспортную и телекоммуникационную инфраструктуру. В этих целях некоторые развивающиеся страны поощряют развитие сотрудничества между государственным и частным секторами, в рамках которого правительства обеспечивают финансирование базовой инфраструктуры, а на частный сектор ложится финансирование своего рода "надстройки" и оборудования. Технический прогресс продолжает делать информационно-телекоммуникационную инфраструктуру все более доступной. Инвестиции в развитие национального телекоммуникационного сектора необходимы как для расширения телекоммуникационной сети, так и для повышения нагрузочной и пропускной способности схем в целях снижения стоимости доступа. Следует поощрять участие частного сектора. Поскольку практически все международные перевозки предполагают

использование более одного вида транспорта, правительствам следует обеспечить скоординированное развитие транспортной инфраструктуры и ее соответствие национальным потребностям[2].

6. Использование крупных контейнерных судов, осуществляющих перевозки генеральных грузов в рамках международных судоходных альянсов, потребует расширения портовых мощностей. Это может подтолкнуть группы стран к разработке общей политики по развитию портового хозяйства, обеспечивающей наиболее эффективное использование имеющихся ресурсов на региональной основе, например путем развития регионального узлового порта. Еще одним способом снижения транспортных расходов и времени нахождения грузов в пути является развитие региональных железнодорожных сетей с общим стандартом железнодорожной колеи. Заключение региональных соглашений о сотрудничестве в развитии транзитных коридоров способствует упрощению процедур, сосредоточению усилий на ключевых направлениях развития на национальном и региональном уровнях и привлечению капитала. Развитие региональной телекоммуникационной инфраструктуры позволяет воспользоваться эффектом экономии масштаба. На Совещании экспертов представители ряда региональных комиссий отметили, что некоторые правительства уже заключили региональные соглашения о сотрудничестве, и в этой связи правительствам было настоятельно рекомендовано продолжать политику, направленную на развитие таких соглашений[3].

7. В ходе дискуссии был поднят также вопрос о необходимости заострения внимания правительств на приведении национального законодательства и нормативных положений в соответствие с требованиями электронной торговли. Эксперты признали, что применение существующих норм и правил в электронной среде может создавать препятствия для развития электронной торговли в целом, и в частности в транспортном секторе. Было высказано мнение о том, что серьезным препятствием являются требования в отношении "письменных", "подписанных" и "подлинных" документов, вытекающие из международных конвенций, применяемых на транспорте. В этой связи эксперты подтвердили необходимость создания правовой базы, благоприятствующей и способствующей развитию электронной торговли. Данный вопрос неоднократно рассматривался в рамках ЮНКТАД и других международных организаций, которые подчеркивали его важное значение. В частности, участники Совещания экспертов ЮНКТАД по укреплению потенциала в области электронной торговли: правовые и

---

[2] См. пункт 1 согласованных выводов и рекомендаций, TD/B/COM.3/EM.12/L.1.

[3] Там же, пункт 2.

нормативные аспекты, состоявшегося в 1999 году[4], настоятельно рекомендовали правительствам изучить существующую национальную правовую инфраструктуру и привести ее в соответствие с требованиями электронной торговли, а также подготовить такие новые законодательные положения, которые могут быть необходимы для этого.

8. Как следует из дискуссий, проведенных экспертами, правительства ряда стран уже предприняли или предпринимают шаги для принятия законодательства, отвечающего требованиям электронной торговли. В этой связи упоминался Типовой закон об электронной торговле (1996 года) и Типовой закон об электронных подписях (2001 года), принятые Комиссией Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ) и содержащие согласованные на международном уровне нормы и принципы, рекомендованные для национальных законодательных органов в данной области.

9. В свете проведенных дискуссий эксперты сочли необходимым вновь призвать правительства принять меры для упрощения существующей правовой инфраструктуры своих стран и ее адаптации к требованиям электронных операций. В целях принятия единообразного подхода и предотвращения расхождений в национальном законодательстве эксперты рекомендовали правительствам учитывать существующие международные нормы и руководящие принципы, такие как типовые законы ЮНСИТРАЛ, в процессе адаптации своей правовой инфраструктуры[5]

10. Следует напомнить, что существующие международные конвенции, применяемые к морским перевозкам, такие, как Гаагские и Гаагско-Висбийские правила, в основном регламентируют требования к документам и поэтому препятствуют использованию электронных средств связи. С другой стороны, международные конвенции, регулирующие воздушные и железнодорожные перевозки, были пересмотрены в 1999 году[6] и теперь предусматривают возможность использования электронных сообщений вместо традиционных транспортных документов. Поэтому, признавая отрицательные последствия несоблюдения операторами и пользователями транспортных услуг требований, предусмотренных в применимых международных конвенциях,

---

[4] См. согласованные выводы и рекомендации Совещания экспертов, TD/B/CON.3/EM.8/3.

[5] См. пункты 3 и 4 согласованных выводов и рекомендаций, TD/B/COM.3/EM.12/L.1.

[6] См. Монреальскую конвенцию о воздушных перевозках (1999 года) и Конвенцию о перевозке грузов по железным дорогам (1999 года).

эксперты рекомендовали правительствам "рассмотреть возможность практического применения существующих международных транспортных договоров, разрешающих использование электронных транспортных документов"[7].

11. Эксперты пришли к выводу о возможности упрощения административных положений и практики, касающихся передвижения товаров, в целях сокращения задержек в транспортировке грузов и облегчения применения информационно-коммуникационной технологии[8]. В частности, реформа таможенных процедур и расширение использования информационной технологии могут ускорить процесс таможенной очистки товаров. Создание органа по упрощению торговых и транспортных процедур является еще одним способом, позволяющим объединить усилия различных сторон для проведения анализа существующих национальных процедур и их пересмотра на основе международных рекомендаций и стандартов.

12. Контейнеризация способствовала повышению производительности портов и судов и тем самым ускорению товаропотока. Однако прохождение грузов через порты может задерживаться из-за отсутствия информации или из-за недостаточной информации, поскольку это затрудняет планирование операций и быструю обработку грузов. Применение информационно-коммуникационной технологии сокращает время, необходимое для обмена информацией, и снижает вероятность ошибок, вызываемых многочисленным переписыванием данных. Многие порты поставили перед собой задачу создания единой портовой информационной системы в целях повышения точности и ускорения потока информации. В ряде портов соответствующие подразделения (таможенные органы и портовая администрация) и деловые круги создали совместные компании для разработки, внедрения и эксплуатации таких систем. Первоначальной целью многих компаний было налаживание взаимодействия с таможенными органами, но впоследствии круг функций таких систем был расширен, включая отправку и получение других сообщений, во многих случаях через Интернет.

13. Правительства могут принять меры для поощрения и частичного финансирования разработки единой компьютеризированной портовой системы в целях повышения эффективности работы портов и ускорения товаропотока[9]. Такая система позволяет различным сторонам, связанным с перемещением товаров, обмениваться информацией

---

[7] См. пункт 5 согласованных выводов и рекомендаций, TD/B/COM.3/EM.12/L.1.

[8] Там же, пункт 6.

[9] Там же, пункт 8.

с помощью электронных средств, включая как электронный обмен данными, так и обмен информацией через Интернет. Преимущество единой системы заключается в том, что все уполномоченные партнеры имеют доступ к одной и той же информации, которая может обновляться до прибытия товаров и в дальнейшем по мере их продвижения по портовой зоне. Двумя ключевыми сторонами данной системы выступают портовые власти и таможенная администрация, являющиеся государственными органами. При разработке таких систем следует в полной мере использовать стандартные сообщения, с тем чтобы сделать возможным обмен информацией на международном уровне. Для расширения использования этих систем правительствам следует разрабатывать системы, требующие от участников торговли использовать Интернет при представлении документов, необходимых для международной торговли и перевозок.

14. В соответствующих случаях правительствам следует принять меры по либерализации условий доступа к рынкам для поставщиков телекоммуникационных услуг, в частности для поставщиков Интернет-услуг[10]. В странах с более значительным числом последних, как правило, ниже расходы, связанные с использованием Интернета. В целом было отмечено, что с развитием конкуренции на рынке наблюдается снижение цен и повышение качества предлагаемых услуг. Это имеет особенно важное значение для того, чтобы сделать соответствующие услуги общедоступными.

15. Помимо необходимости развития транспортно-коммуникационной инфраструктуры эксперты подчеркнули важность принятия правительствами и предприятиями мер по повышению осведомленности и информированности общественности о всех аспектах электронной торговли и связанных с нею возможностях и преимуществах[11]. Организация такой работы в рамках общеобразовательной системы и системы образования для взрослых является проверенным методом в преодолении возможных недостатков в данном отношении. Каждой стране следует принять схему, наиболее подходящую для ее потребностей, хотя ключевая роль в этой области должна отводиться правительствам.

B. Возможные направления деятельности на международном уровне

16. Эксперты пришли к выводу о том, что международное сообщество способно играть важную роль в повышении конкурентоспособности торговых и транспортных операторов развивающихся стран. Поэтому международным организациям, занимающимся

---

[10] Там же, пункты 9 и 10.

[11] Там же, пункт 11.

вопросами электронной торговли и перевозок, было предложено сотрудничать и координировать свою деятельность в данном контексте. Им также было рекомендовано расширять правовую, техническую и финансовую помощь развивающимся странам в следующих областях:

a) пересмотр и адаптирование национальных законов и правил;

b) содействие распространению знаний и создание условий для обучения и профессиональной подготовки;

c) развитие транспортной и телекоммуникационной инфраструктуры;

d) оказание поддержки поставщикам транспортных и телекоммуникационных услуг.

17. Кроме того, одно из государств-членов предложило в своих комментариях, чтобы международные организации оказывали также содействие развивающимся странам в укреплении их инфраструктуры в области информационной технологии.

Глава III

ПРЕДЛОЖЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ БУДУЩЕЙ РАБОТЫ ЮНКТАД

18. В рекомендациях Совещания экспертов, адресованных ЮНКТАД, определены основные ориентиры для будущей работы ЮНКТАД в данной области. В них подтверждается необходимость проведения регулярного обзора и мониторинга изменений, касающихся экономических, коммерческих и правовых аспектов электронной торговли и международных транспортных услуг, включая анализ их последствий для развивающихся стран[12]. В представленных впоследствии комментариях одного из государств-членов, было предложено, чтобы ЮНКТАД следила за ходом осуществления мер, принимаемых правительствами для приведения национальной правовой инфраструктуры в соответствие с требованиями электронной торговли, для принятия международных транспортных договоров, предусматривающих возможность использования электронных транспортных документов, и для повышения осведомленности общественности в вопросах использования электронной торговли[13]. Такая работа могла бы проводиться в рамках периодических публикаций и конкретных исследований ЮНКТАД.

19. Эксперты обсудили вопрос о роли транспортных документов, в частности коносаментов, в международной торговле и возможность их замены электронными эквивалентами. Они рассмотрели функции коносамента в качестве расписки в приеме груза, доказательства наличия договора перевозки и товарораспорядительного документа. Товарораспорядительная функция коносамента сделала его ключевым документом в международной торговле, поскольку она позволяет осуществлять куплю-продажу товаров между сторонами, находящимися в различных частях мира. В качестве товарораспорядительного документа коносамент представляет собой право собственности на товары, и передача этого права может осуществляться путем передачи коносамента или с помощью передаточной надписи на нем. Таким образом, коносамент может неоднократно передаваться во время транспортировки грузов без уведомления судовладельца. Для получения грузов в порту назначения законный грузовладелец предъявляет оригинал коносамента судовладельцу.

20. Проблемы могут возникать в связи с тем, что современные технологии перевозки позволяют ускорить доставку грузов в порт назначения, но не соответствующих документов. Задержка с получением коносамента приводит к дополнительным затратам и

---

[12] Там же, пункт 17.

[13] Там же, пункты 3, 4, 5 и 11.

ответственности, связанной с выдачей грузов без предъявления оригинала коносамента или с их выдачей на основании "гарантийного письма". Таким образом, хотя товарораспорядительная функция коносамента сделала его важным документом в международной торговле, она также привела к возникновению серьезных проблем и будет продолжать затруднять процесс замены коносамента электронными эквивалентами.

21. В связи с трудностями, касающимися использования коносаментов, стали высказываться предложения об использовании необоротных транспортных документов, таких, как морские накладные. Морские накладные выполняют функцию расписки в приеме груза и доказательства наличия договора перевозки, однако они не являются товарораспорядительными документами, и поэтому нет необходимости предъявлять их перевозчику в порту назначения для получения грузов.

22. Международное сообщество неоднократно призывало[14] к расширению использования морских накладных в тех случаях, когда не предполагается передача прав собственности на грузы во время их транспортировки. Как следует из обсуждений, проведенных в ходе Совещания экспертов, оборотные коносаменты используются даже в тех случаях, когда не требуется оборотных транспортных документов.

23. Кроме того, с точки зрения электронной торговли оборотный характер коносамента выступает серьезной проблемой, препятствующей использованию электронных эквивалентов. В соответствии с существующими нормами и правилами юридические права увязаны с физическим обладанием бумажными документами. Таким образом, так называемый электронный коносамент не рассматривается в качестве товарораспорядительного документа[15]. Поэтому расширение применения необоротных транспортных документов существенно облегчило бы переход к электронным документам.

24. В свете вышесказанного эксперты рекомендовали коммерческим сторонам пересмотреть свою коммерческую практику в отношении использования традиционных оборотных документов[16] и высказали мнение о том, что ЮНКТАД следует подготовить

---

[14] См. рекомендации Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций "Меры по упрощению процедур, касающихся морских транспортных документов", № 12/Rev.1; www.unece.org/cefact/rec/rec12en.htm.

[15] Более подробную информацию по этому вопросу см. в документе "Электронная торговля и международные транспортные услуги", TD/B/COM.3/EM.12/2, часть II, правовые и документационные аспекты, пункты 30-50.

[16] См. пункт 12 согласованных выводов и рекомендаций, TD/B/COM.3/EM.12/L.1.

исследование для оценки существующей ситуации. Эксперты отметили[17], что ЮНКТАД могла бы изучить вопрос о том, в какой степени оборотные транспортные документы, такие, как коносаменты, необходимы для современной международной торговли и в какой степени они могут быть заменены необоротными транспортными документами, такими, как морские накладные, и электронными альтернативами.

25. При обсуждении правовых аспектов и вопроса о неопределенности, связанной с использованием электронных средств связи в международной торговле и на транспорте, эксперты отметили, что правительства ряда стран предприняли или предпринимают шаги для принятия законодательства в целях создания правовой среды, благоприятствующей и содействующей развитию электронной торговли. Была дана высокая оценка работе ЮНСИТРАЛ по подготовке Типового закона об электронной торговле (1996 года) и Типового закона об электронных подписях (2001 года), которые призваны стать ориентиром для государств, принимающих соответствующее законодательство. Эксперты напомнили, что будущая работа ЮНСИТРАЛ включает подготовку международного правового инструмента, призванного устранить правовые препятствия, связанные с применением существующих международных конвенций, регулирующих международную торговлю и перевозки.

26. Эксперты высказали мнение о том, что до создания необходимых правовых рамок договорные нормы и механизмы сторон могли бы играть важную роль в нахождении решений некоторых проблем, связанных с правовой неопределенностью, или в дополнении существующего законодательства и нормативных положений для устранения таких проблем. Было признано, что не все правовые препятствия можно устранить с помощью договорных механизмов. Например, в тех случаях, когда правовые требования в отношении "письменных", "подписанных" или "подлинных" документов вытекают из закона или международной конвенции, договорные механизмы не имеют юридической силы. В этой связи ЮНКТАД было предложено изучить характер договорных механизмов сторон, а также вопрос о том, в какой мере договорные механизмы могут использоваться для содействия более широкому применению электронной торговли в сфере международных транспортных услуг[18].

27. Эксперты вновь подчеркнули важность развития людских ресурсов и призвали ЮНКТАД разрабатывать и выпускать учебные материалы и распространять информацию о последних изменениях в области электронной торговли и международных транспортных

---

[17] Там же, пункт 18.

[18] Там же, пункт 19.

услуг[19]. Разработка таких материалов должна осуществляться с учетом существующих потребностей в свете запросов, поступающих от развивающихся стран, и в тесном сотрудничестве с частными операторами.

28. ЮНКТАД было также рекомендовано оказывать содействие развивающимся странам в концептуальной разработке единых портовых информационных систем[20], примеры которых уже существуют в ряде развитых и развивающихся стран. Хотя такие системы носят международный характер, наблюдается тенденция к разработке национальных стандартных сообщений для обмена информацией. Секретариат мог бы собрать информацию об этих системах, в том числе о том, каким образом они создавались и внедрялись, как они финансируются, какая информация используется в обмене, какие стандарты применяются, какие соглашения были заключены и каковы основные области применения. Опыт, накопленный секретариатом в осуществлении своих программ технической помощи в области транспортных информационных систем и таможенных систем, мог бы стать ценным источником информации при подготовке этого исследования. На основе анализа соответствующей информации могли бы быть подготовлены рекомендации в целях облегчения процесса разработки и внедрения единой портовой информационной системы. Такой подход позволил бы в максимальной степени использовать существующие международные стандартные сообщения.

29. В заключение эксперты высказали мнение о том, что в случае созыва Совещания экспертов на регулярной основе он мог бы стать форумом, позволяющим развивающимся странам участвовать в обсуждении передовой практики в области электронной торговли и международных транспортных услуг[21]. Благодаря этому мог бы осуществляться контроль за ходом выполнения согласованных рекомендаций и был бы создан механизм для последующей деятельности.

---

[19] Там же, пункт 20.

[20] Там же, пункт 21.

[21] Там же, пункт 22.