



КОНФЕРЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ  
ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ  
ПО ТОРГОВЛЕ И РАЗВИТИЮ

Distr.  
GENERAL

TD/B/COM.3/EM.30/3  
12 November 2007

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

СОВЕТ ПО ТОРГОВЛЕ И РАЗВИТИЮ

Комиссия по предпринимательству,  
упрощению деловой практики и развитию  
Совещание экспертов по региональному  
сотрудничеству в области транзитных  
перевозок: решения для развивающихся  
стран, не имеющих выхода к морю,  
и развивающихся стран транзита  
Женева, 27-28 сентября 2007 года

ДОКЛАД СОВЕЩАНИЯ ЭКСПЕРТОВ ПО РЕГИОНАЛЬНОМУ  
СОТРУДНИЧЕСТВУ В ОБЛАСТИ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК:  
РЕШЕНИЯ ДЛЯ РАЗВИВАЮЩИХСЯ СТРАН, НЕ ИМЕЮЩИХ  
ВЫХОДА К МОРЮ, И РАЗВИВАЮЩИХСЯ СТРАН ТРАНЗИТА

СОДЕРЖАНИЕ

	<i>Стр.</i>
I. Резюме Председателя .....	2
II. Организационные вопросы .....	13
<i>Приложение</i>	
Участники совещания .....	15

## I. Резюме Председателя

1. Совещание экспертов по региональному сотрудничеству в области транзитных перевозок: решения для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита, - было создано 27 и 28 сентября 2007 года во исполнение решения, принятого Комиссией по предпринимательству, упрощению деловой практики и развитию на ее одиннадцатой сессии. На рассмотрение экспертов был представлен справочный документ, подготовленный секретариатом (TD/B/COM.3/EM.30/2).
2. Совещание стало форумом, в ходе которого были изучены модели и передовая практика в деле улучшения операций международных транзитных перевозок на основе практических решений в целях повышения эффективности транзитных перевозок в интересах развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита.
3. Эксперты представляли а) министерства торговли, транспорта и другие ведомства; б) таможенные органы; в) другие учреждения; г) организации частного сектора; д) государственные и частные транспортные компании; и е) специализированные организации, занимающиеся вопросами торговли, транспорта и многосторонних переговоров.
4. Дискуссии по существу вопросов были проведены в рамках следующих тем:
  - а) мнения и опыт транспортной отрасли в отношении транзитных перевозок;
  - б) стратегии стран транзита;
  - в) отдельные механизмы транзитных перевозок; и
  - г) выводы и направления дальнейших действий.
5. В своих вступительных замечаниях участники совещания упомянули декларацию, принятую на совещании министров торговли не имеющих выхода к морю развивающихся стран, которая состоялась в Улан-Баторе, Монголия, 28 и 29 августа 2007 года. Копии декларации были распространены на совещании экспертов. В этом контексте было подчеркнуто, что вопрос о транзитных перевозках имеет первостепенное значение как для 31 развивающейся страны, не имеющей доступа к морю, так и для стран транзита.

**A. Мнения и опыт транспортной отрасли в отношении транзитных перевозок**

6. Было отмечено, что для обеспечения своей конкурентоспособности грузоотправители должны эффективно контролировать сбытовую цепочку. В настоящее время сбытовые цепочки больше не ограничиваются национальными границами и становятся все более глобализованными, в результате чего управление ими является все более сложной задачей.

7. Одним из основных сдерживающих факторов для грузоотправителей, стремящихся оптимизировать сбытовые цепочки, является проблема ограничений, связанных с инфраструктурой, таких, как перегрузка автомобильных сетей и портов и недостаточное развитие железнодорожного сообщения. От решения этих проблем зависит обеспечение устойчивого экономического роста в стране. В частности, дополнительные провозные мощности могут быть созданы благодаря переориентации перевозки грузов на железнодорожный транспорт. Для удовлетворения инфраструктурных потребностей, включая организацию смешанных перевозок, требуется налаживание партнерства между государственным и частным секторами. Вместе с тем инвестиции в рамках партнерства между государственным и частным секторами в развитие инфраструктуры могут быть мобилизованы лишь в том случае, если такое партнерство окажется эффективным.

8. В рамках сложных сбытовых цепочек эффективность каждого поставщика услуг имеет, как считается, крайне важное значение. Например, перегруженность портов вызывает сбои в функционировании сбытовой цепочки. Обеспечение наличия и транспарентности информации имеет решающее значение для надлежащей работы транзитных коридоров, и требуется четкое определение потребностей и представление информации о них, например, в рамках форумов с участием как пользователей, так и компетентных органов.

9. К другим основным проблемам, вызывающим беспокойство у грузоотправителей в рамках региональных транзитных перевозок, относится отсутствие современных регулирующих положений, необходимость выполнения сложных и неунифицированных процедур на границах, приводящих к высоким затратам, отсутствие трансграничного сотрудничества, нехватка логистических терминалов и транспортных узлов, отсутствие рамочной основы для механизмов транзитных коридоров, недостаточное распространение информационно-коммуникационных технологий (ИКТ) и ограничения с точки зрения обеспеченности капиталом и людскими ресурсами.

## **В. Стратегии стран транзита**

10. Один из основных вопросов в процессе практической реализации механизмов транзитных перевозок касается принятия четкой стратегии в области транзитных перевозок на национальном уровне, а также в отношениях с соседними странами. В этой связи к главным задачам национальной стратегии в области транзитных перевозок относятся: а) упрощение процедур торговли в целях повышения эффективности и снижения транзакционных затрат; и б) экономическая интеграция и содействие развитию торговли в региональном контексте.

11. Во многих случаях считается, что национальная стратегия в области транзитных перевозок должна охватывать ряд уровней, включая двусторонние соглашения с соседними странами, региональные механизмы и многосторонние соглашения. В данном контексте было отмечено, что определенная страна может участвовать в нескольких региональных механизмах транзитных перевозок, например Таиланд участвует в Соглашении об экономическом сотрудничестве в субрегионе Большого Меконга и в Рамочном соглашении Ассоциации государств Юго-Восточной Азии об упрощении процедур транзитных перевозок грузов.

12. С особым интересом было отмечено, что в ожидании полной реализации соответствующего механизма в субрегионе Большого Меконга страны-участницы начали с осуществления временных мер по применению ускоренных процедур на основе двусторонних соглашений, таких, как меморандумы о договоренности.

## **С. Отдельные механизмы транзитных перевозок**

### **1. Региональные механизмы транзитных перевозок**

13. В свете представленных докладов было отмечено, что к общим факторам, влияющим на региональные механизмы транзитных перевозок, относятся политические аспекты, общая среда для облегчения процедур торговли, увязка соглашений о транзитных перевозках с двусторонней торговлей и системный подход, в рамках которого вопросы торговли и транспорта рассматриваются в рамках комплексной системы.

14. Было высказано мнение о том, что региональные решения должны, по возможности, включать многосторонний подход, с тем чтобы обеспечить удовлетворение потребностей в транзитных перевозках в рамках континентальных коридоров и избежать изоляции отдельных регионов. Среди отрицательных последствий изолированных решений было отмечено возникновение путаницы для транспортного сектора и соответствующих органов.

15. В связи с транспортными операциями важное значение имеют такие соображения, как свобода транзита, возможность осуществления транспортной деятельности и доступ на рынки. Другие аспекты, связанные с транспортными операциями, касаются налоговых вопросов, сборов, взимаемых с пользователей инфраструктуры, и использования транспортной технологии. В отношении транспортных средств необходимо гарантировать свободу транзита, и следует учитывать такие вопросы, как документация, касающаяся технических стандартов. Региональные соглашения должны также охватывать вопросы, касающиеся водителей, такие, как водительские права, простая процедура получения виз для профессиональных водителей, время отдыха, специальные сертификаты, в том числе в отношении опасных грузов, и политика в области медицинского страхования. И наконец, в связи с вопросами, касающимися грузов, дальнейшее развитие должна получить концепция свободы транзита в контексте Всемирной торговой организации (ВТО).

16. В связи с региональными механизмами был приведен пример Общего рынка восточной и южной части Африки (КОМЕСА). Соглашения КОМЕСА о транзитных перевозках охватывают, в частности, такие вопросы, как физическая инфраструктура, в том числе терминалы, административные и нормативные вопросы, таможенные и портовые процедуры, инфраструктура на транспортных маршрутах, сборы с пользователей, функционирование пограничных пунктов, иммиграционные вопросы и лицензирование операторов и транспортных средств.

17. Необходимо обеспечить стыкуемость физической инфраструктуры на региональном уровне, в частности, путем создания недостающих транспортных звеньев.

18. В отношении других вопросов, помимо физической инфраструктуры, таких как упрощение процедур торговли, необходимо создать благоприятную регулируемую и институциональную рамочную основу, устранить нефизические ограничения и способствовать упрощению процедур торговли и укреплению потенциала. Благоприятствующая политика включает также поощрение частных инвестиций и участия частного сектора в развитии инфраструктуры и осуществлении реформ в регулирующей и институциональной сфере, в том числе поощрение конкуренции и укрепление возможностей регулирующих органов.

19. Было отмечено, что механизмы транзитных коридоров могут быть созданы в рамках региональных экономических сообществ, многонациональных соглашений и двусторонних и смешанных подходов с участием правительств и транспортной отрасли, примером чего может служить транзитный коридор Дар-эс-Салама.

20. И наконец, было отмечено, что главная задача региональных экономических сообществ заключается в том, чтобы использовать общие принципы, принятые в контексте многосторонней рамочной основы, и адаптировать их к конкретным условиям на уровне стран и регионов. В этой связи возникает проблема, поскольку многие развивающиеся страны не могут обеспечить практической реализации принятых договорных инструментов из-за ограниченных возможностей, и поэтому важное значение имеет создание потенциала для осуществления имплементационных мер.

## **2. Двусторонние механизмы транзитных перевозок**

21. Двусторонние перевозки в основном призваны обеспечить реализацию принципа взаимности и контролируемые перевозки. Разработка двусторонних механизмов транспортного сообщения и транзитных перевозок традиционно включает два этапа. Первый этап заключается в выражении дипломатической доброй воли без значительной детализации механизма, тогда как второй этап касается детальных мер по практической реализации соглашения, заключенного на первом этапе.

22. В Европе двусторонние соглашения о транзитных перевозках традиционно охватывают как грузовые, так и пассажирские перевозки.

23. Двусторонние соглашения по вопросам транспорта и транзита, как правило, включают ряд стандартных элементов, в том числе освобождение от пошлин и налогов, назначение компетентных органов, определение разрешенных маршрутов и требований для получения разрешений на проезд, габаритные и весовые ограничения транспортных средств и т.д.

24. В Европе в случае двусторонних соглашений по вопросам транспорта и транзитных перевозок постепенно осуществляется переход от регулирования и ограничения числа транспортных средств, осуществляющих двусторонние перевозки (с заострением внимания на вопросах конкуренции), к регулированию вопросов общего загрязняющего воздействия, связанного с транзитными перевозками.

25. К преимуществам двусторонних соглашений по вопросам транспорта и транзитных перевозок относятся: а) в них четко определяются регулирующие рамочные основы, опирающиеся во многих случаях на международные правовые документы; б) они могут основываться на принципе взаимности; и с) государства могут устанавливать определенные требования, например в целях защиты окружающей среды. Недостатки могут заключаться в следующем: а) в таких соглашениях часто предусматриваются

количественные ограничения, приводящие к повышению транспортных расходов; б) не обеспечивается более широкая международная унификация; и с) осуществление соглашений связано со значительными затратами. Предполагается, что на смену двусторонним соглашениям придут многосторонние и региональные подходы.

26. В контексте регулирования транспортных вопросов соглашения Организации Объединенных Наций, и в частности в области внутреннего транспорта, соглашения Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций закладывают солидную основу для обеспечения согласованного подхода к вопросам торговли, транспорта и транзитных перевозок.

### **3. Механизмы транзитных коридоров**

27. Было отмечено, что одним из ключевых факторов, влияющих на механизмы транзитных перевозок, включая управление транзитными коридорами, являются расходы, связанные с задержками и отсутствием надежности в транзитных перевозках. Согласно недавнему исследованию Всемирного банка, значение этого фактора в шесть раз выше значения фактора, связанного с расходами по содержанию товарно-материальных запасов при транзитных перевозках.

28. Кроме того, выводы, сделанные в исследованиях Всемирного банка, свидетельствуют о том, что наиболее значительная экономия благодаря снижению логистических издержек может быть получена за счет повышения предсказуемости сбытовой цепочки, сокращения возможностей для деятельности по извлечению ренты и проведения реформы рыночных структур, в частности путем устранения картелей, синдикатов и т.д.

29. Всемирный банк недавно провел два исследования, посвященные оценке расходов, связанных с транзитными перевозками, и изучению передовой практики в управлении транзитными коридорами. В настоящее время осуществляется подготовка исследований, посвященных вопросам слежения за перемещением грузов, управления сбытовыми цепочками, воздушных грузовых перевозок, управления пограничными процедурами и т.д.

30. В качестве примера механизма транзитного коридора была представлена информация о Группе по транзитным коридорам Уолфиш-Бей (ГТКУБ), работающей в тесном сотрудничестве с Сообществом по вопросам развития южной части Африки в деле создания западных транспортных ворот для региона.

31. ГТКУБ занимается эксплуатацией сети, включающей целый ряд транзитных коридоров, охватывающих ряд стран. На развитие инфраструктуры транзитных коридоров ушло примерно десять лет, и в настоящее время основное внимание уделяется упрощению процедур. Работа ГТКУБ основывается на партнерстве между государственным и частным секторами с участием таможенных органов, портов и частных транспортных операторов.

32. Опыт ГТКУБ позволяет извлечь ряд полезных уроков:

- a) цели развития: транзитные коридоры должны быть интегрированы в национальные и региональные программы и основываться на экономических/коммерческих принципах;
- b) институциональная рамочная основа: должна быть создана индивидуализированная рамочная основа, поскольку не может существовать подходящего для всех ситуаций универсального подхода в силу различных политических и экономических условий. Важное значение имеют следующие факторы: партнерство между государственным и частным секторами, правильный подбор участников, солидная структура, механизмы рационального управления и достаточное финансирование;
- c) программа развития: на основе комплексного подхода соответствующая программа должна быть ориентирована на решение ключевых проблем транзитных перевозок и предусматривать содействие развитию и маркетинг транзитного коридора.

33. Кроме того, для успешного развития транзитного коридора важное значение, как оказалось, имеет налаживание обмена информацией и передовой практикой в рамках дискуссионных форумов транзитных коридоров и оперативное реагирование на возникающие имплементационные проблемы.

#### **4. Механизмы таможенного транзита**

34. Проблемы, с которыми сталкиваются операторы транзитных перевозок в связи с режимами таможенного транзита, можно в принципе отнести к следующим группам:

- a) необходимость выполнения двух или нескольких национальных требований;
- b) требование о представлении национальной документации; и во многих случаях
- c) требование о представлении национальных гарантий.

35. Международные системы таможенного транзита, такие как Конвенция МДП для международных автомобильных перевозок, способствуют принятию унифицированного и комплексного подхода к требованиям, касающимся таможенного транзита, в 55 странах, применяющих Конвенцию. Конвенция открыта для участия всех государств - членов Организации Объединенных Наций и основывается на принципах единой системы гарантий и документации, взаимного признания, утвержденных грузовых единиц и контейнеров и одобренных операторов. В результате режим МДП обеспечивает применение эффективных процедур для транспортных операторов и получение доходов для государств-членов.

36. На национальном уровне многие страны создали системы таможенного транзита, предусматривающие механизмы управления рисками и гарантиями в рамках одной страны. Во многих странах такие системы были внедрены с использованием ИКТ, обеспечивающих связи между таможенными органами, в целях обеспечения непрерывного таможенного контроля за транзитными перевозками.

## **5. Использование ИКТ в управлении транзитными перевозками**

37. Системы комплексной информации о грузах первоначально были разработаны с учетом необходимости в создании комплексных систем, охватывающих перевозки между портами и внутренними районами стран, в том числе для контроля за транзитными грузами.

38. Системы комплексной информации о грузах отличаются от концепции "единого окна", поскольку они построены на основе открытого комплексного подхода с использованием ИКТ с возможностью получения информации в реальном времени, тогда как механизм "единого окна" построен на централизованном подходе. Кроме того, системы комплексной информации о грузах охватывают всю сбытовую цепочку.

39. Системы комплексной информации о грузах включают коммерческие и таможенные системы, в отличие от систем "единого окна", и могут включать также принятые Всемирной таможенной организацией рамочные стандарты по обеспечению безопасности сбытовых цепочек.

40. Процесс реформы и модернизации таможенных служб направлен на укрепление таможенной администрации и вместе с тем упрощение торговли. Разработанная ЮНКТАД автоматизированная система обработки таможенных данных (АСОТД) способствует осуществлению данного процесса путем компьютеризации таможенных процедур с заострением внимания на таких ключевых областях, как взимание налоговых

сборов, статистика, соблюдение установленных требований, обеспечение безопасности и упрощение процедур торговли.

41. Система АСОТД, основывающаяся на общепринятых международных стандартах, действует в настоящее время более чем в 80 странах.

42. Программа АСОТД включает модуль транзитных перевозок, призванный помочь странам в управлении национальными системами транзитных перевозок, а также региональными и международными системами, такими, как система МДП или система межгосударственных транзитных автомобильных перевозок.

43. Основные элементы, обеспечивающие надлежащее функционирование систем транзитных перевозок, определяются в правовой рамочной основе, регламентирующей такие вопросы, как указание функций и процедур, предоставление гарантий, создание организационной структуры и обеспечение связи. Все эти элементы содержатся в модуле АСОТД, касающемся транзитных перевозок.

#### **D. Выводы и направления дальнейших действий**

44. Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, лишь в ограниченной степени смогли воспользоваться выгодами процессов глобализации, связанных с торговлей. Для исправления сложившегося положения необходимо улучшить условия доступа торговых компаний этих стран к мировым рынкам. С точки зрения общей политики принцип свободы транзита обеспечивает такой доступ. Несмотря на общее признание данного принципа, более пристальное внимание следует уделить практической реализации этой концепции с учетом интересов пользователей и поставщиков услуг транзитных перевозок. Благодаря этому транзитные перевозки могут принести выгоды как странам, не имеющим выхода к морю, так и странам транзита.

45. По мнению участников совещания, одно из очевидных требований пользователей заключается в том, что сбытовые цепочки должны охватывать пользователей и потребителей в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю. В этом контексте требуются более значительные усилия для обеспечения координации между учреждениями и пользователями в частном секторе, в частности путем улучшения транспарентности и предсказуемости, что является одним из требований, предъявляемых пользователями.

46. В отношении многосторонних, региональных и двусторонних решений было высказано явное понимание по поводу того, что предпочтение следует по возможности

отдавать многостороннему подходу и что региональные, двусторонние и местные решения должны, насколько это возможно, опираться на многостороннюю рамочную основу. Вместе с тем, как показывает опыт, требуется определенная адаптация многостороннего подхода на региональном, двустороннем или местном уровнях, поскольку не может быть единого универсального для всех ситуаций решения.

47. В данном контексте многосторонние решения, предлагаемые Всемирной таможенной организацией, например на основе Конвенции МДП и правил ВТО, могут служить инструментом для обеспечения связи развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита с глобальными рынками. В этой связи в некоторых случаях может оказаться необходимым использовать временные "ускоренные" процедуры применения таких принципов с помощью двусторонних или местных механизмов до завершения переговоров о создании региональных механизмов.

48. Существование и эффективное использование физической транспортной инфраструктуры, включающей, в частности, морские порты, аэропорты, сухие порты, автомобильные и железные дороги и инфраструктуру смешанных перевозок, являются предпосылкой для нахождения эффективных решений в области транзитных перевозок. Важное значение имеет изучение инфраструктуры на местном, национальном и региональном уровнях с привлечением как государственного, так и частного финансирования. В этой связи международным финансовым учреждениям было предложено обеспечить выделение надлежащих финансовых ресурсов.

49. Для улучшения транзитных перевозок требуются дальнейшие инвестиции в институциональную инфраструктуру на национальном и региональном уровнях. Это включает механизмы, призванные облегчить связь между тремя основными группами партнерств: частный и государственный секторы, страны, не имеющие выхода к морю, и страны транзита и поставщики и пользователи услуг.

50. Необходимо и впредь содействовать развитию транзитных коридоров, в частности, в деле разработки концепции и ее практической реализации, а также путем обмена передовой практикой. Важно обеспечить финансовую устойчивость механизмов транзитных коридоров путем проведения оценки долгосрочной технико-экономической обоснованности услуг и учета природоохранных соображений, в частности благодаря интеграции вопросов о транзитных коридорах в инициативы и политику в области промышленного развития.

51. ИКТ рассматриваются в качестве важнейшего фактора, способствующего обеспечению жизнеспособности решений в сфере транзитных перевозок. В данном

контексте важно обеспечить стыкуемость между системами ИКТ различных пользователей и стран. Этого можно достичь, в частности, с помощью комплексных систем, объединяющих все стороны, участвующие в сбытовой цепочке. В этой связи необходимо не только продолжить дальнейшую интеграцию систем таможенного транзита с помощью ИКТ, но и продолжить реформы на уровне политики в данной сфере в целях улучшения транзитных перевозок.

## **II. Организационные вопросы**

### **A. Созыв совещания экспертов**

52. Генеральный секретарь ЮНКТАД д-р Супачай Панитчпакди открыл совещание экспертов во Дворце Наций в Женеве 27 сентября 2007 года.

### **B. Выборы должностных лиц**

(Пункт 1 повестки дня)

53. На своем первом заседании совещание экспертов избрало в состав своего президиума следующих должностных лиц:

Председатель: г-н Ригоберто Гауто Вьельман (Парагвай)

Заместитель Председателя - докладчик: г-н Эдуард Бизумуремий (Руанда).

### **C. Утверждение повестки дня и организация работы**

(Пункт 2 повестки дня)

54. На том же заседании совещание экспертов утвердило предварительную повестку дня, распространенную в документе TD/B/COM.3/EM.30/1. Таким образом, повестка дня совещания была следующей:

1. Выборы должностных лиц.
2. Утверждение повестки дня и организация работы.
3. Региональное сотрудничество в области транзитных перевозок: решения для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита.
4. Утверждение доклада о работе совещания.

### **D. Документация**

55. Для рассмотрения основного пункта повестки дня совещанию экспертов была представлена записка секретариата ЮНКТАД, озаглавленная "Региональное сотрудничество в области транзитных перевозок: решения для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита" (TD/B/COM.3/EM.30/2).

**Е. Утверждение доклада о работе совещания**  
(Пункт 4 повестки дня)

56. На своем заключительном заседании совещание экспертов поручило докладчику подготовить под руководством Председателя окончательный текст доклада о работе совещания.

## Приложение

### Участники совещания<sup>1</sup>

1. В работе совещания приняли участие эксперты следующих государств - членов ЮНКТАД:

Азербайджан	Китай
Албания	Кот-д'Ивуар
Ангола	Куба
Андора	Ливан
Афганистан	Литва
Беларусь	Мадагаскар
Бенин	Мали
Боливия	Мексика
Буркина-Фасо	Намибия
Вьетнам	Непал
Гана	Нигерия
Гвинея	Пакистан
Гондурас	Парагвай
Доминиканская Республика	Российская Федерация
Замбия	Руанда
Зимбабве	Саудовская Аравия
Индия	Сенегал
Ирак	Таиланд
Иран (Исламская Республика)	Того
Италия	Украина
Камбоджа	Чили
Камерун	Шри-Ланка
Кения	

2. На совещании были представлены следующие межправительственные организации:

Африканский союз  
Общий рынок восточной и южной части Африки

---

<sup>1</sup> Поименный список участников см. в документе TD/B/COM.3/EM.30/INF.1.

3. На совещании было представлено следующее учреждение системы Организации Объединенных Наций:

Экономическая комиссия для Африки

4. На совещании были представлены следующие специализированные учреждения и приравненные к ним организации:

Организация Объединенных Наций по промышленному развитию

Всемирный банк

Всемирная торговая организация

5. В работе совещания приняли участие следующие эксперты-докладчики:

Г-жа Бренда Хорн, Совет грузоотправителей Южной Африки, Нелспрёт, Южная Африка

Г-н Пхантонг Лойкулнанта, Посольство Королевства Таиланд (таможенные вопросы), Брюссель, Бельгия

Г-н Петер Крауш, Международный союз автомобильного транспорта, Женева, Швейцария

Г-н Жильбер Маети, Общий рынок восточной и южной части Африки, Лусака, Замбия

Г-жа Эва Мольнар, директор, Отдел транспорта, Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций, Женева, Швейцария

Г-н Грэм Смит, экономист по вопросам транспорта, Всемирный банк, Вашингтон, Соединенные Штаты

Г-н Франк Гшвендер, управляющий по коммерческим вопросам, Группа по транзитным коридорам Уолфиш-Бей, Виндхук, Намибия

Г-н Константин Глухенький, Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций, Женева, Швейцария

Г-н Мохаммед Джавад Атрчиян, генеральный директор, Министерство транспорта,  
Тегеран, Исламская Республика Иран

Г-жа Марелия Мартинес Ривас, консультант по вопросам упрощения процедур  
торговли, Париж, Франция

-----