



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

Distr.: General  
20 December 2011  
Russian  
Original: English

---

**Совет по торговле и развитию**  
**Комиссия по торговле и развитию**  
**Рассчитанное на несколько лет совещание экспертов**  
**по упрощению процедур перевозок и торговли**  
Четвертая сессия  
Женева, 7–9 декабря 2011 года

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

проходившей во Дворце Наций в Женеве 7–9 декабря 2011 года

## I. Резюме Председателя

1. Четвертая сессия рассчитанного на несколько лет совещания экспертов по упрощению процедур перевозок и торговли на тему "Вызовы и возможные варианты политики в области упрощения процедур перевозок и торговли" была созвана 7–9 декабря 2011 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 Аккрского соглашения. Экспертам была представлена справочная записка, подготовленная секретариатом (TD/B/C.I/MEM.1/11).

2. Сессия стала форумом для обсуждения последних тенденций и возникающих 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 сессии были посвящены следующим вопросам:

- a) торговля и устойчивый транспорт;
- b) эффективность перевозок;
- c) автоматизация таможенных процедур и безопасность торговли;
- d) упрощение процедур торговли;
- e) путь к прогрессу: варианты политики в целях упрощения процедур перевозок и торговли.

### A. Открытие сессии

4. В своем выступлении на открытии сессии Генеральный секретарь ЮНКТАД д-р Супачай Панитчпакди подчеркнул, что, хотя высокие транспортные и коммерческие издержки по-прежнему создают трудности для многих развивающихся стран, в будущем системы перевозок должны стать экономически, социально и экологически устойчивыми. Экологизация экономики становится одним из ключевых факторов, определяющих конкурентоспособность торговли, и она требует сотрудничества между инвесторами как государственного, так и частного сектора – в том числе и многосторонними – с целью удовлетворения огромных финансовых потребностей энергоэффективных и устойчивых систем перевозок. Генеральный секретарь обратился к некоторым ключевым вопросам, рассматриваемым на сессии, включая а) воздействие изменения климата на инфраструктуру и услуги международных перевозок; б) рост важности упрощения процедур торговли; в) проблемы, возникающие в результате требований о применении правил безопасности по всей цепочке международных поставок. В заключение Генеральный секретарь упомянул проблемы, с которыми сталкиваются пограничные органы и транспорт и которые требуют повсеместного внедрения информационных технологий, и призвал к выработке решений на широкой основе как те, над которыми в настоящее время ЮНКТАД работает по линии своей программы Автоматизированной системы обработки таможенных данных (АСОТД).

5. Имея в виду предстоящую конференцию ЮНКТАД XIII, директор Отдела технологии и логистики г-жа Анн Миру напомнила о той своевременной воз-

возможности, которая создается благодаря четвертой сессии рассчитанного на несколько лет совещания экспертов по упрощению процедур перевозок и торговли и позволяет экспертам, опираясь на понимание, выработанное на предыдущих сессиях, продолжить рассмотрение сохраняющихся и возникающих проблем в области упрощения процедур перевозок, таможенного оформления и торговли, особенно в развивающихся регионах. Г-жа Миру подчеркнула, что большой и общепризнанный опыт ЮНКТАД в области логистики торговли может помочь развивающимся странам а) углубить интеграцию глобальных торговых сетей; б) реализовать международные соглашения об упрощении процедур транспорта и торговли; в) решать проблему высоких транспортных издержек и понять их определяющие факторы; г) преодолевать последствия изменения климата для инфраструктуры и услуг транспорта; д) получить техническую помощь, в том числе благодаря таким технологическим решениям, как программа АСОТД. Задействовав все три опорных компонента своих мер воздействия, ЮНКТАД готова продолжать работу и помогать добиваться прогресса в достижении задач упрощения процедур устойчивого транспорта и эффективной торговли, которые стоят перед развивающимися странами в целом и перед не имеющими выхода к морю развивающимися странами, (НВМРС), в частности.

6. И.о. начальника сектора торговой логистики г-н Хосе Мария Рубиато представил справочную записку, подготовленную секретариатом ЮНКТАД, обратив внимание на некоторые ключевые проблемы, затрагиваемые в данном документе, включая сохраняющиеся и возникающие вызовы в области упрощения процедур международных перевозок и торговли, а также некоторые связанные с этим варианты политики, позволяющие находить действенный ответ за эти вызовы.

## **В. Заседание I: торговля и устойчивый транспорт**

7. В своем вступительном слове представитель секретариата ЮНКТАД отметил, что устойчивость транспорта занимает важное место в международной политической повестке дня, что отчасти отражает рост признания необходимости социальной ответственности корпораций (СОК) и в то же время рост признания необходимости устойчивого использования невозобновимых источников ископаемого топлива, в частности нефти, основного источника топлива на транспорте, на которую в то же время приходится значительная часть глобальных выбросов парниковых газов (ПГ) в результате сжигания топлива. Ожидается, что в результате роста нажима на поставки и роста спроса, в том числе со стороны экономики крупных развивающихся стран, цены на нефть и в долгосрочной перспективе останутся высокими. Соответствующие последствия для транспортных издержек и, соответственно, издержек торговли – а также необходимость обеспечить устойчивое управление ресурсами, охрану окружающей среды и эффективные меры по смягчению изменения климата и адаптации к нему – все это сложные, но в то же время взаимосвязанные проблемы, которые необходимо рассматривать в увязке.

8. Первый выступающий из Международной палаты судоходства (МПС), представлявший глобальную отрасль морских перевозок, остановился на теме "Устойчивое судоходство", подчеркнув усилия отрасли по осуществлению принципов СОК и развитию экономически, социально и экологически устойчивого судоходства. Подчеркнув глобальный характер судоходства, представитель МПС отметил, что эффективное и устойчивое судоходство имеет решающее значение для экономики в целом как в развитых, так и в развивающихся стра-

нах. Выступавший высоко оценил ежегодник ЮНКТАД "Обзор морского транспорта" как стандартный справочник по тенденциям в морском транспорте.

9. Сокращение объема грузоперевозок в результате последнего спада экономики в сочетании с избытком тоннажа на рынке морских перевозок создает нажим на фрахтовые ставки. В целях обеспечения экономической устойчивости судоходства важно а) рассмотреть способы ограничения колебаний фрахтовых ставок; б) скорректировать политику судостроения, с тем чтобы она лучше отражала высокую цикличность морских перевозок; в) содействовать доступу на рынки морских перевозок, в том числе по линии Всемирной торговой организации (ВТО); г) продолжать разрабатывать международные правила и нормы в области безопасности и охраны окружающей среды, чтобы содействовать единообразию требований и сокращению издержек. Выступавший отметил, что судоходство представляет собой уникальную отрасль, поскольку оно развивает социальную ответственность своим участием в разработке обязательных на международном уровне отраслевых законов о трудовых отношениях и занятости под эгидой Международной организации труда (МОТ), в которых, в частности, регулируются продолжительность рабочего дня, гигиенические аспекты и условия проживания экипажей, договорные процедуры и минимальная заработная плата. В таком контексте отмечалась важность скорейшего вступления в силу всеобъемлющей Конвенции МОТ о труде в морском судоходстве 2006 года.

10. В области экологической устойчивости отрасль морского транспорта всячески поддерживает ряд инициатив по регулированию под эгидой Международной морской организации (ИМО), в некоторых случаях имеющих значительные финансовые последствия для отрасли. В их числе: а) международно-правовые акты в области безопасности судоходства/предотвращения загрязнения окружающей среды; б) ответственность и компенсация за загрязнение с судов нефтью и другими опасными и вредными веществами; в) требования к регулированию балластных вод, к применению красок на основе трибутилолова (ТБО) для краски корпусов судов, и к предотвращению загрязнения воздуха, в том числе сернистым топливом; г) утилизация судов, а также сокращение выбросов ПГ. В таком контексте принятие в июле 2011 года обязательных правил ИМО с изложением технических и оперативных мер по сокращению выбросов ПГ в международном судоходстве отмечается как крупное достижение. Правила вступят в силу в январе 2013 года и будут применяться по меньшей мере к 90% мирового тоннажа торговых судов. По вопросу о режиме малого хода выступавший отметил, что надлежащее управление режимами хода может сыграть важную роль в сокращении выбросов ПГ. В ходе дискуссии представитель МПС отметил, что не следует просить от отрасли морских перевозок явно непропорциональных финансовых взносов в возможный глобальный "зеленый фонд" для финансирования адаптации к изменению климата, которые не соответствовали бы доли данной отрасли в глобальных выбросах ПГ.

11. Второй выступавший, представитель Совместного центра транспортных исследований Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) – Международного транспортного форума (МТФ), посвятил свой доклад вопросу об устойчивых перевозках различными видами транспорта с особым упором на автотдорожный транспорт. Он отметил, что хотя перевозки вносят весомый вклад в процветание и улучшение общества, они также связаны с массовым потреблением невозобновляемых ресурсов ископаемого топлива, в связи с чем возникает риск превышения экологических пороговых уровней. Возрастание потребностей растущего населения мира и последние тенденции в экономике свидетельствуют о том, что в будущем сети торговли будут переживать эволю-

цию, в ходе которой центр переместиться из стран "семерки" в развивающиеся страны и регионы с динамично растущей экономикой. Хотя в смешанных перевозках по схеме "от двери до двери" по-прежнему господствуют морские контейнерные перевозки, со стороны как отправителя, так и получателя грузов, как правило, задействован автомобильный, а в некоторых регионах и железнодорожный и речной транспорт.

12. Основные проблемы, связанные с устойчивостью автоперевозок, включают, в частности, транспортные заторы, загрязнение воздуха, потребление энергии и выбросы ПГ, а также безопасность дорожного движения. По проблеме заторов выступавший отметил, что акцент на управление сетями важен не только в целях повышения скорости, но и, что еще более важно, в целях обеспечения надежности и предсказуемости сроков доставки, которые имеют решающее значение для бесперебойности движения товаров в логистических цепях. В таком контексте решающее значение имеют структуры эффективного управления, а также наличие, распространение и результативное использование необходимых и надежных данных. Важнейшее значение имеет соответствующая работа и международное сотрудничество в данной области, в том числе с участием ИМО, Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН), Программы Организации Объединенных Наций по окружающей среде (ЮНЕП), Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) и ЮНКТАД. Остановившись на вопросе информации и данных в морском транспорте, выступавший высоко оценил ежегодник ЮНКТАД "Обзор морского транспорта", в частности содержащиеся в нем весьма полезные данные о тенденциях в мировых морских коммерческих перевозках.

13. Опыт Доминиканской Республики, которая входит в число стран мира, наиболее подверженных воздействию изменения климата, был представлен национальным экспертом. Выступавший отметил важные последствия факторов изменения климата, включая штормы и ураганы и связанные с ними угрозы для прибрежных районов, туризма, портовых объектов, морских коммерческих перевозок, сельского хозяйства, здравоохранения, водных и лесных ресурсов. Были также представлены некоторые меры, принимаемые на национальном уровне с целью решения проблемы изменения климата путем мер смягчения последствий и адаптации на транспорте, включая автодорожный и морской транспорт. В таком контексте подчеркивалась насущная необходимость международного сотрудничества и оказания помощи в области решения проблем изменения климата и адаптации.

14. В ходе дискуссий на этом заседании также подчеркивались проблемы, связанные с ростом морского пиратства в районе Африканского Рога, в более широкой акватории Индийского океана и в Малаккском проливе, и подчеркивалась необходимость наращивания усилий по решению этой проблемы на международном уровне. Отвечая на вопрос о потенциальных последствиях расширения Панамского канала, были отмечены планы портов Соединенных Штатов в Мексиканском заливе максимально использовать такое расширение с целью создания перевалочного узла в регионе. Другие вопросы, которые поднимались в ходе дискуссии, были связаны с проблемами, возникающими в области безопасности из-за неточного оформления документов по содержимому контейнеров. В таком контексте отмечалось, что отрасль морских перевозок поддерживает усилия, направленные на разработку обязательных на международном уровне правил, касающихся веса контейнеров. В области укрепления потенциала была отмечена программа технического сотрудничества ИМО, особенно в связи с обучением и распространением передовых видов практики в морских перевозках и их административном сопровождении.

## С. Заседание II: эффективность транспорта

15. В своем вступительном слове представитель секретариата отметил заметное в последнее время повышение эффективности транспорта в судовых перевозках, портах и смешанных перевозках, что может способствовать сокращению транспортных издержек. Заметно улучшение как физической инфраструктуры, так и оперативных структур; внимание собравшихся было обращено на такие спорные вопросы, как нахождение баланса между потребностями грузовых и пассажирских перевозок. Подчеркивалась необходимость комплексного регионального подхода стран к проблеме доступа к международным рынкам. Также приводились примеры выгод, извлекаемых малыми экспортерами из "сухих портов", которые позволяют им воспользоваться услугами по консолидации грузов и другими потенциальными выгодами, которые могут появляться в результате повышения взаимодействия различных видов транспорта.

16. Был представлен доклад о Дар-эс-Саламском порте, который одновременно является крупным национальным перевалочным пунктом и региональным узлом для соседних НВМРС. Заторы представляют собой одну из основных проблем, с которыми сталкиваются многие порты; они вызваны, в частности, недостаточными площадями для складирования контейнеров, долгими простоями и неразвитостью внутреннего транспорта, особенно железнодорожного. Другие частые здесь сдерживающие факторы включают несоответствие оборудования и объектов предъявляемым требованиям, высокую стоимость обслуживания и текущего ремонта, относительную конкурентоспособность автомобильного транспорта, пиратство и отсутствие необходимой организационно-нормативной базы. Для решения этих проблем порты могут провести работу по модернизации инфраструктуры (углубление дна, внутренние и сухие порты), услуг и управления. Создание внутренних контейнерных складов и внедрение автоматизированных таможенных систем (например, с использованием АСОТД), а также организация некоторых транзитных и транспортных коридоров в сочетании с соответствующими мерами по упрощению процедур торговли могут способствовать повышению эффективности портов. Когда такие факторы сочетаются с ростом капиталовложений в порты и с партнерствами с участием всех заинтересованных сторон (как государственных, так и частных), возможно дальнейшее повышение производительности.

17. Оратор, представлявший одну из частных консалтинговых фирм, рассказал о новаторском подходе к повышению эффективности коридоров в районах, богатых природными ресурсами (например, железа и руды). Он продемонстрировал, что в тех случаях, когда внедряются жизнеспособные решения в области логистики горнодобывающей отрасли, экономика может извлечь выгоду из увеличения спроса на базовое сырье. В то же время значительная часть природных ресурсов не располагается в прибрежных районах, и это требует жизнеспособных транспортных решений, позволяющих реализовать существующие возможности в горнодобывающей отрасли. Для создания возможностей удовлетворения растущего спроса сделаны немалые капиталовложения в такую инфраструктуру, как железные дороги и порты, но трудность состоит в том, что капиталовложения в инфраструктуру представляют собой долговременный процесс и требуют огромных финансовых средств. В силу этого обеспечение устойчивости капиталовложений может достигаться при помощи повышения эффективности приоритетных сырьевых коридоров. Коридоры, по сути, представляют собой сложные системы, состоящие из различных взаимозависимых субъектов с участием многочисленных эксплуатационных организаций, и включают всю цепь поставок с несколькими узлами сопряжения, различными видами практи-

ки/процессами операторов коридоров, стареющей инфраструктурой, пересечением различных видов транспорта, различным уровнем управленческих навыков и т.п. В силу этого ключом к построению высокоэффективных цепей поставок и обеспечению гармоничности различных видов оперативных функций при перевозках сырья от источника к пункту назначения является обеспечение интеграции всех ключевых субъектов. Кроме того, принятие комплексного подхода и создание оперативной среды, способствующей упрощению деловых операций с участием как частных, так и государственных организаций, имеют решающее значение для стимулирования и поддержки процесса упрощения процедур торговли как в пределах стран, так и на международном уровне.

18. Был представлен доклад о железнодорожном транспорте в Индии. В целях удовлетворения растущего спроса была предложена транспортная стратегия стимулирования комплексного развития всех видов транспорта с целью создания "эффективной, устойчивой, безопасной и регионально сбалансированной системы перевозок". Однако существующие в стране железнодорожные системы оказались не в состоянии справиться с удовлетворением растущих потребностей страны в перевозках, и доля железнодорожного транспорта в общих товарных перевозках в стране, включая перевозки навалом/насыпью (которые переклЮчилились на автодорожный транспорт), падает в течение последних 50 лет, в частности в результате ограниченной пропускной способности и неопределенности сроков доставки. Значительная часть железнодорожных товарных перевозок осуществлялась по "Золотому четырехугольнику", на который приходится лишь 27% общей протяженности железных дорог, но по которому перевозится более 50–55% общего объема железнодорожных грузов в стране. Однако, как и на всех других железных дорогах страны, в данной системе осуществлялись как грузовые, так и пассажирские перевозки, а концепция расписаний и графиков применялась лишь к пассажирским поездам, которые считались приоритетными. Это, вместе с проблемой заторов на вспомогательных ветках, приводило к закупориванию основных грузовых магистралей. С учетом этого в планах повышения доли грузовых железнодорожных перевозок было предусмотрено строительство Выделенного грузового коридора (ВГК). Окончание работ на восточном и западном участках "Золотого четырехугольника" намечено на 2016/17 год, а их стоимость, примерно 16 млрд. долл., покрывается за счет ассигнований в бюджет железной дороги в сочетании с официальной помощью развитию, многосторонним финансированием и государственно-частными партнерствами (ГЧП). Ожидается, что расходы на ВГК будут более чем компенсированы не только за счет повышения доходов и рыночной доли, но и благодаря повышению эффективности эксплуатации и сокращению экологического воздействия растущих объемов грузовых перевозок в условиях роста экономики. Было проведено исследование выбросов ПГ в течение следующих 30 лет с рассмотрением сценариев с вводом в строй восточного и западного участков ВГК и их отсутствием. Авторы исследования пришли к выводу, что без ВГК объем выбросов ПГ был бы выше.

19. Для данного проекта разрабатывается специальная модель ГЧП, которая соответствует спросу и требованиям отрасли, не повторяя те модели, которые использовались в других видах транспорта в стране (например, в портах, автодорожном транспорте и воздушных перевозках). Поскольку развитие железных дорог чрезвычайно капиталоемко, возможности участия частного капитала в таких работах, как обслуживание и текущий ремонт подвижного состава, вспомогательные службы железнодорожного транспорта (организация питания, складское обслуживание и т.п.), освоение территорий вдоль коридора (торговые центры, конференц-центры, станции и т.п.), логистические парки, дороги и не-

основные виды деятельности (школы, учебные заведения и т.п.) на основе хорошо продуманных ГЧП не только позволили бы повысить эффективность и создать возможности для получения дополнительных доходов от одних и тех же активов, но и помогли бы сохранить основное внимание на развитии основного вида деятельности, а именно перевозок.

20. Эксперты и выступавшие остановились также на некоторых серьезных проблемах в области перевозок, с которыми сталкивается РСНВМ при транзитных перевозках через соседние страны. Поднимавшиеся проблемы включали а) ограничительные или дублирующие друг друга процедуры оформления документов (например, требование о распечатке документов с Интернета или о дополнительных фитосанитарных сертификатах); б) двойные сборы (например, взимание платы за обработку груза одновременно портами и контейнерно-грузовыми станциями, которые используются для снятия нагрузки с портов); в) недостаточное логистическое обеспечение охраняемых транспортных колонн; г) дискриминация по очередности загрузки грузовиков; д) обязательная установка дорогостоящих электронных устройств отслеживания грузов и наличие многочисленных контрольно-пропускных пунктов. С положительной стороны отмечался ряд мер, облегчающих решение таких проблем, включая создание а) внутренних контейнерных складов; б) региональных организаций (например, национальных и региональных советов перевозчиков и Координационных органов транзитных коридоров); в) комплексных пограничных пунктов. Другие региональные инициативы, направленные на установление связей между соседними странами, включают унификацию региональных процедур (например, предельных нагрузок на ось) и региональные исследования (например, исследования эффективности коридоров и сроков прохождения таможни).

#### **D. Заседание III: автоматизация таможенных процедур и безопасность торговли**

21. Представитель секретариата рассказал о современных функциональных возможностях последней версии комплексной системы таможенной информации ЮНКТАД АСОТД с особым упором на реализацию в таможенной сфере концепции "одного окна" и обеспечение безопасности поставок. Отмечалось, что система АСОТД дает положительные результаты не только для деловых кругов, но и для государства, в том числе благодаря непрерывной адаптации к изменениям в таможенной сфере и в области ИКТ. Отвечая на вопрос, представитель секретариата указал, что обработка данных в удаленной среде не является альтернативой системе АСОТД, но отражает последние тенденции в области ИТ, которые интегрируются в технологии СОТД. Эксперты подчеркнули принципиальную разницу между концепцией обработки данных в государственной удаленной среде и решениями, которые разрабатываются, администрируются и эксплуатируются государственной структурой в соответствии с самыми высокими нормами информационной безопасности, с одной стороны, и решениями, связанными с обработкой данных в удаленной среде, которые частный сектор предлагает для общего пользования – с другой. Представитель секретариата также остановился на издании нового "Всемирного доклада АСОТД" 2011 года.

22. Представитель Агентства таможенного контроля и пограничной охраны (АТП) США рассказал о теории и методах управления рисками, которые его ведомство применяет к операциям с коммерческими грузами. Наилучшие виды практики, накопленные АТП, оказывают большое влияние на работу в области управления рисками на таможне. Выступавший подчеркнул важность следова-

ния руководящим принципам Всемирной таможенной организации (ВТАМО) по анализу рисков и определению соответствующих режимов. Он также остановился на различных методах сотрудничества таможенных служб с национальными и международными партнерами путем обмена информацией, разработки совместных показателей риска, обмена данными об операциях и их объединения, а также совместного определения объектов расследований.

23. Председатель Группы по международной безопасности МАСП представил стандарт ISO 28000, касающийся обеспечения безопасности поставок. Выступавший подчеркнул общий характер данного стандарта, обеспечивающий его совместимость с различными существующими инициативами в области безопасности, многие из которых ограничены по своему масштабу. Стандарт ISO 28000 представляет собой аккредитованную на международном уровне систему обеспечения безопасности, которая позволяет поддерживать и постоянно совершенствовать эффективность работы компаний по выявлению рисков для безопасности и уменьшения их последствий. Выступавший подчеркнул, что тремя важнейшими компонентами надежных систем безопасности являются кадры, технология и процессы.

24. Представитель Руанды подчеркнул, что разработка электронных систем "одного окна" (ЭСОО) объявлена в его стране национальным приоритетом, поскольку они принесут выгоду деловым кругам и позволят увеличить таможенные поступления и повысить конкурентоспособность страны. В результате проведения конкурса был избран вариант "АСОТД-Уорлд" с учетом неизменности и надежности помощи со стороны ЮНКТАД, расходоэффективности и оперативности, защиты более ранних капиталовложений и других факторов, в силу которых ЮНКТАД является наилучшим поставщиком услуг по внедрению ЭСОО и автоматизации таможи.

25. Национальный опыт Джибути связан с ускоренным внедрением последнего варианта системы АСОТД-Уорлд, который пришел на смену системе MIRSAL, благодаря напряженной работе региональной группы с участием экспертов АСОТД. Система АСОТД помогает упростить международные транзитные операции, в частности с Эфиопией, и позволяет решать проблемы безопасности в увязке с логистическими аспектами и операциями иностранных воинских подразделений, которые находятся в стране.

26. Афганистан служит еще одним примером успешного применения системы АСОТД. Благодаря финансируемому Всемирным банком проекту, в стране удалось полностью автоматизировать все таможенные процедуры в соответствии с международными нормами, что позволило повысить поступления и резко сократить время таможенной очистки, а также создать эффективные транзитные коридоры. Автоматизация таможенных процедур стала движущей силой реформы в сферах инфраструктуры, законодательства и нормативного регулирования в стране. Она помогла решить важнейшие проблемы безопасности на национальном и региональном уровне и упростить логистику операций по поддержанию мира в стране. В текущем году таможенный департамент Афганистана при финансовой поддержке Всемирного банка приступил к осуществлению важнейшего проекта перехода с АСОТД++ к системе АСОТД-Уорлд.

27. Эксперты отметили, что реализация системы АСОТД способствовала значительному увеличению таможенных поступлений, о чем, в частности, свидетельствует национальный опыт Джибути, Афганистана, Либерии и других внедривших эту систему стран. Эксперты также выразили признательность за своевременные доклады ведущих и признали, что за последние годы в программе АСОТД ЮНКТАД был достигнут значительный прогресс в деле разра-

ботки системы "одного окна" в соответствии с рекомендациями ЕЭК ООН и передовыми видами таможенной практики, рекомендованными ВТАМО.

28. Эксперты подчеркнули необходимость укрепления взаимодействия между государственными ведомствами и деловыми кругами при помощи эффективных приложений ИТ с целью упрощения процедур торговли и обеспечения защиты системы поставок. Подчеркивалось, что таможенные органы остаются ключевыми учреждениями, ответственными за упрощение процедур торговли и мониторинг транзита с точки зрения международных норм и передовых видов практики, поэтому модель "одного окна", построенная вокруг таможни, должна быть внедрена во многих странах, включая страны – пользователи АСОТД.

29. Опыт стран – пользователей АСОТД показал, что политическая воля правительств является ключевым фактором успеха в эффективной реализации систем "одного окна". Соответственно, автоматизация таможенных процедур может стать движущей силой данного процесса. Эксперты отметили, что АСОТД обеспечивает страны эффективными средствами налаживания связи между таможенными и другими государственными ведомствами, даже теми, работа которых не автоматизирована. В этой связи участники отметили технологические и организационные проблемы, с которыми связано использование электронной подписи. Хотя технологические решения уже разработаны, включая систему АСОТД, такие организационные проблемы, как принятие соответствующего законодательства, во многих странах по-прежнему не решены. В таком контексте отмечалась важность обмена опытом между странами – пользователями АСОТД на будущих совещаниях экспертов ЮНКТАД.

#### **Е. Заседание IV: упрощение процедур торговли**

30. Заседание IV рассчитанного на несколько лет совещания экспертов на тему "Увязка многосторонних, региональных и национальных инициатив в области упрощения процедур торговли" началось с краткого вступления представителя секретариата ЮНКТАД по ключевым вопросам, намеченным к обсуждению: некоторые недавние тенденции в национальных реформах в области упрощения процедур торговли, возросшее внимание к региональным решениям в области упрощения процедур торговли и обеспечение приведения национальных и региональных инициатив в соответствие с будущими обязательствами в рамках соглашений ВТО об упрощении процедур торговли.

31. Представитель секретариата подчеркнул ту важную роль, которую будут играть национальные платформы, построенные на основе сотрудничества, включая национальные комитеты, рабочие группы и целевые группы по упрощению процедур торговли. Учреждение и поддержание работы таких структур не только важно для координации многосторонних, региональных и национальных инициатив в области упрощения процедур торговли, но и будет фигурировать в качестве требования в будущем соглашении ВТО по процедурам упрощения торговли. ЮНКТАД ставит задачу поддержки национальных рабочих групп и комитетов по упрощению процедур торговли в рамках своей Программы упрощения процедур торговли и ведет эту работу путем распространения результатов исследований и анализа, поддержки достижения консенсуса и технической помощи. Представитель секретариата указал, что хотя в прошедшем десятилетии общая сумма финансирования на техническую помощь в области упрощения процедур торговли возросла, она по-прежнему невелика в общем объеме помощи в целях торговли, причем этот показатель в наименее развитых странах (НРС) и в развивающихся странах, не являющихся НРС, еще ниже. В

работе международного сообщества по упрощению процедур торговли об этом следует помнить. Для того, чтобы НРС не остались за бортом инвестиций в реформы по упрощению процедур торговли, могут потребоваться активные инициативы.

32. Представитель Швеции, которая является одним из основных доноров Программы упрощения процедур торговли ЮНКТАД, страной, которая одной из первых осуществила реформу, направленную на упрощение процедур торговли и одним из первых сторонников подобных реформ, представил доклад с обоснованием необходимости реализации процедур упрощения торговли и скорейшего заключения соглашения ВТО об упрощении процедур торговли. Для Швеции, экономика которой в большой степени зависит от торговли, упрощение процедур торговли имеет решающую важность с точки зрения обеспечения роста, занятости и социально-экономического процветания.

33. Некоторые выступающие привели примеры и подтверждения того, что упрощение процедур торговли имеет основополагающее значение для подлинного достижения торговой интеграции развивающихся стран, позволяя устранить ненужные рычаги контроля, сократить издержки, повысить эффективность и высвободить ресурсы. В ответ на обязательства развивающихся стран им необходимо оказывать техническую помощь, необходимую для реформ их таможенных и пограничных процедур. Техническая помощь в целях упрощения процедур торговли является приоритетным направлением для доноров, и фонды уже мобилизованы. Участники также высказали мнение, что упрощение процедур торговли выгодно для всех во многих аспектах и что достижение соглашения ВТО в 2012 году также было бы весьма полезным. Развивающиеся страны выигрывают от этого больше всего. Отмечалось, что многие страны осознают выгоды от реформы в области упрощения процедур торговли и что на переговорах ВТО по упрощению процедур торговли достигнут наибольший прогресс из всех в настоящее время ведущихся переговоров. В то же время одно из основных препятствий на пути принятия соглашения ВТО об упрощении процедур торговли состоит в том, что переговоры по данному вопросу до настоящего времени не связаны с переговорами по другим вопросам Дохинской повестки дня в области развития.

34. Представитель Уганды признал рост важности упрощения процедур торговли на национальном, региональном и многостороннем уровнях. Он указал, что масштаб реализации процедур упрощения торговли зависит от уровня экономического развития стран, их географического положения и общих задач развития. Для Уганды упрощение процедур торговли является одной из первоочередных задач, и страна в настоящее время ведет переговоры по инициативам упрощения процедур торговли в рамках Восточноафриканского сообщества (ВАС) и Общего рынка Востока и Юга Африки (КОМЕСА), а также в рамках трехстороннего соглашения (ВАС–КОМЕСА–Сообщество развития Юга Африки (САДК)). Обсуждаемые меры аналогичны тем, вопрос о которых ставится в ВТО. В Уганде учрежден национальный комитет по упрощению процедур торговли, который работает над реформой в данной области и до настоящего времени в основном занимался проблемами ВТО. Следующим шагом, как сказал выступающий, станет обновление потребностей и приоритетов страны в области упрощения процедур торговли и разработка национального плана реализации с привязкой к конкретным срокам и необходимым ресурсам. Уганда приветствует поддержку ЮНКТАД, которая оказывает ей помощь в разработке плана реализации процедур упрощения торговли, скоординированных на национальном, региональном и многостороннем уровнях, а также укрепляет потенциал Национального комитета по упрощению процедур торговли.

35. Эксперты подчеркнули важность выявления всех соответствующих заинтересованных сторон, включая важнейших представителей деловых кругов, и подключения их к процессу реформы в области упрощения процедур торговли. Иногда деловые круги недостаточно вовлекаются и с ними недостаточно консультируются в процессе принятия решений и на переговорах, что может привести к снижению результатов работы по упрощению процедур торговли. Делегаты подчеркнули, что наличие надлежащих платформ на национальном и региональном уровнях с участием надлежащих заинтересованных сторон является ключевым фактором обеспечения того, чтобы реформы, направленные на упрощение процедур торговли, позволили реально снизить задержки и повысить эффективность в долгосрочном плане. Консультации с заинтересованными сторонами также считаются важным фактором укрепления координации между странами, а также пропаганды и распространения передовых видов практики.

36. Представитель Чили выступил с докладом об эволюции стратегии страны в области упрощения процедур торговли, основными элементами которой, в частности, являются открытость экономики, прозрачность и признание зависимости страны от международной торговли. Поскольку на торговлю приходится около 80% валового внутреннего продукта страны, среди политических деятелей существует консенсус по вопросу о необходимости открытой торговой политики. Чили ведет работу по проблемам упрощения процедур торговли на многостороннем уровне в ВТО, а также на двустороннем и региональном уровнях (при помощи 21 торгового соглашения с 57 партнерами). В нескольких двусторонних соглашениях имеются конкретные разделы, посвященные вопросам упрощения процедур торговли. По сравнению с 1960-ми, 1970-ми и 1980-ми годами, когда большинство региональных и двусторонних соглашений ограничивались вопросами льгот при доступе на рынки, стратегия страны существенно изменилась.

37. На национальном уровне эффективность и прозрачность являются для Чили первоочередной задачей. Начиная с 2007 года было принято несколько важных решений по дальнейшему упрощению процедур торговли и модернизации таможни. Проведенные реформы включали публикацию нормативных актов, обновление таможенных норм, обработку документов до прибытия грузов, введение требований о заблаговременном оповещении о нормах и таможенные арбитражи. Чили также активно работает над сокращением времени, стоимости и неопределенности, внедряя торговлю без бумажных документов, совершенствуя инфраструктуру транспорта и логистические службы, а также предпринимаемая различные усилия в области гармонизации и стандартизации.

38. По оценкам, за последние три десятилетия объем торговли возрос в 50 раз. Проведенные реформы соответствуют переговорам в рамках ВТО, а их воздействие достигается через участников торговли и обеспечение того, чтобы устранить атмосферу неопределенности и создать благоприятный режим.

39. Представители трех стран – Судана, Непала и Руанды – поделились своим национальным опытом в области упрощения процедур торговли. В Судане национальными первоочередными задачами являются устранение препятствий и нетарифных барьеров для торговли, а также разъяснение и упрощение процедур торговли в соответствии с региональными и международными соглашениями. Упрощение процедур перевозок и торговли – один из основных вопросов, который часто рассматривается на национальных практикумах и семинарах по вопросам экономического развития и внешней торговли. В результате в соответствии со Справочником ЮНКТАД по упрощению процедур торговли была сформирована национальная рабочая группа по упрощению процедур торговли.

Группа вынесла несколько рекомендаций правительству и возглавила формирование в Судане концепции упрощения процедур торговли и работу по выявлению первоочередных задач и потребностей в этой области. Группа также позволила укрепить сотрудничество и координацию между ведомствами, связанными с упрощением процедур торговли, и добиться роста потенциала и знаний в стране по данной проблеме, включая, в частности, меры, предлагаемые в ВТО. В результате Судану удалось активизировать свое участие на переговорах по упрощению процедур торговли в рамках ВТО. На данный момент в стране внедрена система управления рисками и обновлено таможенное законодательство.

40. В то же время в стране сохраняются препятствия и проблемы в области упрощения процедур торговли, особенно в связи с нехваткой финансовых ресурсов, недостатком доступа к технической помощи, ограниченным знанием передовой практики и необходимости координации экономической политики. С перспективой на будущее Судан уделяет первоочередное внимание дальнейшей разработке плана осуществления национальных мер упрощения торговли и матрицы действий, выявлению надлежащих заинтересованных сторон и учреждений, которые должны принять участие в процессе реформ, и техническим исследованиям с целью, в частности, определения пути к внедрению системы "одного окна". Судан получает техническую помощь в таких областях, как управление рисками, создание комплексных погранично-таможенных пунктов, система пограничной охраны, развитие Таможенного института.

41. Отметив, что Непал является малой не имеющей доступа к морю страной, представитель Непала подчеркнул, что рост экономики зависит от способности интегрировать экономику страны в мировую экономику. Среди основных проблем на пути такой интеграции следует отметить недостаток качественной физической инфраструктуры: железных и автомобильных дорог. Кроме того, пути транзита ограничены, и пересечение границы может занимать долгое время в силу недостатка инфраструктуры и нормативного регулирования, отсутствия прозрачности, коррупции, сложных и нестандартных процедур таможенной очистки и инспекции, а также недостаточного доступа к информации о торговом и таможенном законодательстве, нормах и процедурах. Также наблюдается отсутствие координации и гармонизации процедур с заинтересованными сторонами на национальном и региональном уровне. На национальном уровне страна принимает соответствующие меры по разработке национальной торговой политики и стратегии. Непалом уже заключено двустороннее соглашение о транзите с Индией и Бангладеш. Будучи членом Ассоциации регионального сотрудничества стран Южной Азии (СААРК) и участником Инициативы Бенгальского залива по межотраслевому техническому и экономическому сотрудничеству (БИМСТЭК), страна заявила о своей приверженности делу различных реформ, направленных на упрощение процедур торговли. Представитель Непала отметил, что его страна последовательно добивается либерализации торговой политики, упрощения процедур торговли и интеграции в мировую экономику. Она уделяет первоочередное внимание ИКТ в качестве средства повышения эффективности торговли и логистики. Непал признает, что предстоит еще немалая работа по проведению реформы, направленной на упрощение процедур торговли, и что в будущем потребуются вложения в организационный и кадровый потенциал. В этой связи Непал приветствует поддержку ЮНКТАД и других доноров, оказывающих помощь в осуществлении инициатив в области упрощения процедур торговли.

42. Представитель Руанды также поделился опытом своей страны в проведении реформы, направленной на упрощение процедур торговли в его стране, не имеющей выхода к морю. Он подчеркнул, что правительство уделяет первооче-

редное внимание упрощению процедур торговли и облегчению деловых операций. В текущем году Руанда занимает третье место в Африке и 45 место в мире (из 183 стран) в классификации Всемирного банка по показателю благоприятных условий для предпринимательской деятельности. В то же время страна пока отстает в трансграничных вопросах. Проблемы Руанды – это не только проблемы внутри страны, но и проблемы состояния транзитных коридоров через соседние страны. Здесь следует отметить требования о множественных транзитных закладных, отсутствие координации процедур и мер, а также наличие более чем 40 платформенных весов вдоль транзитных коридоров, необходимость полицейского сопровождения (что зачастую приводит к задержке транзитных грузов на срок до 35 суток и обходится примерно в 3 275 долл. на каждый контейнер), неформальные сборы и выплаты (около 880 долл. США в обоих коридорах) и регулярный выход из строя электронных систем таможенного оформления. Это приводит к многочисленным задержкам и значительно повышает транспортные издержки. По оценкам, в Руанде стоимость транзита достигает 50–70% стоимости импортных товаров по базису сиф.

43. В Руанде упрощение процедур торговли выгодно для всех, и страна проводит реформы, направленные на упрощение процедур торговли, несмотря на замедленные темпы переговоров в рамках ВТО. Первоочередные задачи страны включают координацию высокого уровня между различными государственными ведомствами, организацию экономики при ведущей роли частного сектора, решения ИКТ, упрощение пограничных процедур и эффективное использование ресурсов. Представитель Руанды отметил, что специализированные национальные комитеты по упрощению процедур торговли представляют собой один из важнейших факторов реформы в данной области. На региональном уровне Руанда ведет работу с соседними странами и будет продолжать работать над обеспечением взаимодействия и гармонизации платежных систем, портовых сборов, сборов за инспекцию качества и консульских сборов, а также над обеспечением совместимости и надежности систем ИТ с целью приведения национальных первоочередных задач в соответствие с региональными и многосторонними инициативами. Руанда приветствует помощь ЮНКТАД в проведении реформ, направленных на упрощение процедур торговли.

44. Один из экспертов из Восточной Африки указал, что в рамках договора КОМЕСА страны Восточной Африки в настоящее время внедряют региональную систему таможенных транзитных гарантий (РСТТГ). Эта система включает внедрение единой закладной в пределах КОМЕСА и позволит в конечном итоге устранить множественность транзитных закладных в регионе.

## **Е. Заседание V: путь вперед: варианты политики в целях упрощения процедур перевозок и торговли**

45. Представитель секретариата напомнил, что в своем вступительном слове Генеральный секретарь остановился на необходимости добиваться создания экономически, социально и экологически устойчивых систем обеспечения перевозок и торговли. Представитель секретариата вкратце резюмировал вопросы, которые были представлены и обсуждались в предыдущие дни, и подчеркнул, что данное совещание создает полезную возможность поразмыслить над будущей работой ЮНКТАД по поднимавшимся основным вопросам. ЮНКТАД готова и впредь оказывать помощь развивающимся странам в достижении их задач в области обеспечения устойчивости перевозок и упрощения процедур торговли. Представитель секретариата призвал всех участников поделиться

мнениями и знаниями по всем вопросам, связанным с текущими прениями, включая мнения о работе и первоочередных задачах на ближайшее будущее.

46. Представитель Департамента Организации Объединенных Наций по экономическим и социальным вопросам (ДЭСВ) выступил с сообщением о глобальных тенденциях, обуславливающих необходимость проведения политики в области перевозок, способствующей развитию устойчивой и эффективной транспортной сети. Эти тенденции включают прогнозируемое выравнивание темпов роста населения в этом веке, а также экономическую и социальную конвергенцию, продолжение урбанизации развивающихся стран и рост глобальной торговли, что в своей совокупности повышает спрос на услуги транспорта. Для решения данной проблемы необходимы надлежащие решения в области перевозок с учетом того, что до 2050 года в целях ограничения глобального повышения температуры на 2 °С необходимо добиться 50-процентного сокращения выбросов CO<sub>2</sub>. Положительным фактором является то, что сокращение выбросов CO<sub>2</sub> в связи с перевозками совсем необязательно противоречит потребностям экономического развития. Например, многие города в развивающихся странах добились относительно низкого уровня потребления энергии на транспорте на душу населения. Кроме того, экономическое развитие страны необязательно связано с увеличением потребления транспортных услуг по показателю пассажиро-километров на душу населения. Были предложены три общие меры, связанные с транспортом, которые позволят добиться устойчивого сокращения выбросов CO<sub>2</sub> на транспорте: а) отказ от ненужных перевозок, что также включает оптимизацию региональных и глобальных систем поставок; б) переход на более эффективные виды транспорта (например, с автомобильного на железнодорожный); в) сокращение интенсивности выбросов на каждом из видов транспорта.

47. Представитель Министерства сельского развития Индии остановился на новаторском подходе к укреплению логистической инфраструктуры на основе построения микрологистических местных сетей (МЛМС). Логистические инфраструктуры играют решающую роль в развитии торговли и экономическом росте страны, и в целях более активной мобилизации возможностей экономики развивающихся стран, торговля которых в значительной мере зависит от сырьевых товаров, существует необходимость перейти от концепции взаимодействия к развитию МЛМС в целях интеграции производственных объектов в региональные и международные рынки. МЛМС могут развиваться с использованием моделей ГЧП, поскольку комплексные проекты более рентабельны с коммерческой точки зрения, и это можно реализовать на основе создания консорциумов партнеров из частного сектора в рамках "специальных целевых механизмов" (СЦМ). Выступавший дополнительно рассказал о разработанной в Индии модели для стимулирования МЛМС и ГЧП. В заключение выступавший призвал ЮНКТАД укреплять базу знаний в этих двух критически важных областях транспорта и логистики и подключить развивающиеся страны к серьезному диалогу.

48. Представитель Всемирного банка изложил некоторые соображения, касающиеся изменения концепции мировых перевозок, торговли, устойчивости и центральной роли транспорта в достижении целей развития в целом. Были представлены пять опорных компонентов стратегических задач Всемирного банка, включая необходимость а) преодоления барьеров и обеспечения роста беднейших стран; б) работы по развитию наднациональных регионов мира; в) повышения конкурентоспособности; г) создания региональных и глобальных общественных благ; д) решения особых проблем находящихся в уязвимом положении государств. На таком фоне в 2008 году Всемирный банк опубликовал стратегические направления, изложенные в документе "Деловая транспортная

стратегия на 2008–2012 годы": "безопасный, экологичный и доступный транспорт в целях развития", в котором учитываются пять вышеизложенных компонентов. Единая стратегия отражает переход от господства чисто инженерных решений к более широкому социально-экономическому подходу, который подразумевает учет более широких выгод от транспорта и внешние издержки, особенно те, что затрагивают бедных. Новые стратегические направления позволяют сделать ряд выводов, в частности о необходимости для Всемирного банка: а) активнее развивать взаимодействие с сектором строительства автомобильных дорог; б) активнее взаимодействовать с сектором городского транспорта; в) расширить свое участие в работе, касающейся транспорта в целях обеспечения международной торговли; г) сдерживать выбросы на транспорте с целью сокращения внешних издержек. Учитывая рост обеспокоенности по поводу воздействия на изменение климата, необходимо также учитывать издержки, связанные со временем доставки и надежностью. Существующие тенденции в производстве товаров повышают значение скорости и надежности транспорта, но то и другое оказывается под угрозой в результате учащения и роста серьезности экстремальных погодных явлений. Меры адаптации должны превосходить издержки, связанные со сроками перевозок и надежностью, с тем чтобы транспорт стал двигателем торговли и развития.

49. В целом в обсуждениях после доклада представителя Всемирного банка отмечалась тесная взаимосвязь между энергетикой, изменением климата и транспортными издержками, а также отмечались сопряженные последствия для международной торговли и развития. Некоторые из этих вопросов в последнее время решаются секретариатом ЮНКТАД в рамках работы на местах.

50. В ходе дискуссии также подчеркивалось, что Всемирный банк подключился к региональным соглашениям по транспорту, в частности в железнодорожном секторе в Африке и Центральной Азии. Что касается работы в области воздействия изменения климата на транспортные издержки, особенно с учетом интереса не имеющих выхода к морю развитых стран, Всемирный банк провел ряд исследований, в том числе в Эфиопии и Мозамбике. В том что касается потенциальных стимулов, которые могли бы побудить РСНВМ пойти по пути "зеленой транспортной политики", в качестве одного из важнейших факторов упоминались перспективы возможностей построения транспортной инфраструктуры, способствующей развитию тех видов транспорта, выбросы которых относительно ниже, с целью получения в будущем сравнительных преимуществ по транспортным издержкам и в свете прогнозируемого роста цен на нефть и другие углеводороды. По вопросу о рентабельности и целесообразности инвестирования в железные дороги в странах транзита отмечалось, что, хотя местные условия различны, для Всемирного банка общее правило заключается в том, что железнодорожный транспорт создает хорошие экономические возможности и конкурентоспособен для перевозок на дальние расстояния. Сотрудничество между странами, включая страны транзита, прибрежные и внутриконтинентальные страны, обладает высоким потенциалом выделения дополнительных средств, которые могут быть выгодны для всех при условии справедливого их распределения. Всемирный банк преисполнен решимости и впредь оказывать поддержку странам в их усилиях по разработке и развитию их транспортной политики и систем, включая национальные генеральные планы.

51. В ходе дискуссии, посвященной всем вопросам, поднимавшимся в ходе совещания, эксперты отметили, что политика упрощения процедур торговли и применение таких автоматизированных систем, как АСОТД, а также применение методов управления рисками и обеспечения совместимости решений ИТ представляют собой важные меры повышения эффективности и надежности

глобальных систем поставок. Этого можно добиться лишь на основе интенсификации национального, регионального и глобального сотрудничества между таможенными ведомствами, другими соответствующими национальными административными органами и соответствующими международными организациями. Успешная реализация эффективных таможенных систем может быть обеспечена только в условиях наличия достаточной инфраструктуры телекоммуникаций. Прозвучала рекомендация сосредоточить внимание на этой и других предпосылках использования новейшей технологии.

52. Эксперты также рассмотрели ту важную роль, которую играют региональные соглашения об упрощении процедур перевозок и торговли в объединении национальных транспортных сетей. Международному сообществу необходимо предоставить примеры передовых видов практики в таких соглашениях, чтобы страны могли учиться на уже существующем опыте. При разработке региональных транспортных соглашений следует учитывать решающую роль железнодорожного транспорта. Развитие транснациональных железнодорожных сетей в значительной мере зависит от процедур, которые согласуются на политическом уровне, включая решения, связанные с финансированием железных дорог, гармонизацией технических аспектов и пограничными пунктами. Все соответствующие ведомства должны избрать более широкий подход к совместимости и взаимодействию друг с другом с целью упрощения процедур перевозок, особенно международных железнодорожных операций.

53. Высказывалось мнение, что следует сделать упор на поиске наилучших путей увязки устойчивого транспорта и новых финансовых механизмов, которые способствуют внедрению принципов устойчивости, включая, к примеру, финансирование борьбы с изменением климата. Международные организации, включая ЮНКТАД, должны координировать свои усилия и рассматривать возможности разработки моделей обеспечения связи между проектами в области торговли, упрощения процедур перевозок и транспортной инфраструктуры с донорами и инвестиционными банками, обеспечив скоординированный подход на национальном и региональном уровнях.

54. Одна из делегаций выступила с рядом общих рекомендаций: а) поощрение инвестиций отечественного и иностранного частного сектора в транспорт с целью обслуживания региональной и глобальной торговли; б) выполнение исследования по применению соответствующей логистической системы; в) соблюдение международных норм и стандартов в области безопасности железных дорог; г) привлечение средств международных и региональных организаций для транспорта с использованием различных форм финансирования, в том числе отечественного и иностранного; д) оказание технической помощи в целях модернизации и укрепления инфраструктуры и обеспечения поддержки в морских портах; е) привлечение стратегических партнеров к развитию национальных судоходных компаний; ж) поддержка и финансирование реконструкции речных водных путей и повышения их безопасности; з) выделение финансирования для внутреннего и воздушного транспорта; и) предоставление технической поддержки в целях обучения, реконструкции и создания потенциала в секторе транспорта; л) поддержание региональных транспортных проектов, обслуживающих глобальную и региональную торговлю; м) поиск финансирования для изучения национальных генеральных транспортных планов.

55. Кроме того, одна из делегаций заявила о своей заинтересованности в работе с ЮНКТАД в области ГЧП, поскольку те связаны с упором на развитие железнодорожного и водного транспорта, а также в области устойчивого финансирования с целью обеспечения экологической устойчивости транспорта.



**D. Утверждение доклада**

60. 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. На сессии присутствовали представители следующих государств – членов ЮНКТАД:

Алжир	Лесото
Ангола	Либерия
Афганистан	Малави
Бахрейн	Малайзия
Беларусь	Мали
Бенин	Мексика
Ботсвана	Намибия
Габон	Непал
Гаити	Нигерия
Гвинея-Бисау	Нидерланды
Германия	Оман
Демократическая Республика Конго	Парагвай
Джибути	Российская Федерация
Доминиканская Республика	Руанда
Зимбабве	Саудовская Аравия
Индия	Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии
Иордания	Соединенные Штаты Америки
Ирак	Судан
Иран (Исламская Республика)	Уганда
Испания	Франция
Кабо-Верде	Хорватия
Казахстан	Чили
Камерун	Швеция
Катар	Шри-Ланка
Коста-Рика	Эфиопия
Кыргызстан	
Лаосская Народно-Демократическая Республика	

2. На сессии был представлен следующий наблюдатель:

Косово (Административный район Организации Объединенных Наций, резолюция 1244 (1999) Совета Безопасности).

---

\* Список участников см. в документе TD/B/C.I/MEM.1/Inf.4.

3. На сессии были представлены следующие межправительственные организации:

Группа африканских, карибских и тихоокеанских государств

Азиатский банк развития

Совет сотрудничества арабских государств Залива

Европейский союз

Межправительственная организация по международным перевозкам железнодорожным транспортом

Организация экономического сотрудничества и развития.

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

Департамент по экономическим и социальным вопросам

Европейская экономическая комиссия

Экономическое сообщество западноафриканских государств

Международный торговый центр ЮНКТАД/ВТО.

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

Продовольственная и сельскохозяйственная организация Организации Объединенных Наций

Всемирный банк

Всемирная торговая организация.

6. На сессии была представлена следующая неправительственная организация:

Фонд аль-Хакима.

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

г-н Саймон **Беннетт**, Директор по внешним сношениям, Международная палата судоходства

г-н Филипп **Крист**, управляющий и старший научный сотрудник, Совместный исследовательский центр ОЭСР – Международного транспортного форума (МТФ)

г-н Оливер Александер **Д'Олео Сейффе**, адвокат, Главное таможенное управление, Доминиканская Республика

г-н Соломон **Каса**, Генеральный секретарь Танзанийской ассоциации экспедиторов

г-н Яшвин **Бхула**, младший партнер, "Летсема", Южная Африка

г-жа Шармила **Чавали**, Исполнительный директор, Совет железных дорог, правительство Индии

г-жа Элизабет **Тамале**, помощник директора управления, Министерство торговли, промышленности и кооперативов, Уганда

г-н Дэвид **Кинг**, аналитик по вопросам грузовых перевозок, Бюро координации расследований, Управление таможенного контроля и пограничной охраны Соединенных Штатов

г-жа Карина **Диксон**, консультант, "Ньюмаркет партнерс лимитед"

г-н Сэм **Тойота**, Директор по вопросам информационных систем и технологии, Налоговое управление Руанды

г-н Идрис Эльми **Дубед**, помощник Директора таможен, Управление таможен и прямых пошлин, Джибути

г-н Мохаммад **Малияр Джабархель**, руководитель проекта АСОДТ, Директор ИТ, Таможенное управление, Министерство финансов, Афганистан

г-н Йоаким **Рейтер**, посол, Постоянный представитель Швеции в ВТО

г-н Марио **Матус**, посол, Постоянный представитель Чили в ВТО

г-жа Амани **Мусаад**, руководитель группы ВТО, координатор по вопросам упрощения процедур торговли, Министерство внешней торговли, Судан

г-н Бинод **Прасад Ачария**, заместитель секретаря, Отдел международной торговли, коммерции и поставок, Непал

г-н Зефания **Мухиги**, руководитель Отдела операций таможенных пунктов, Департамент таможенных служб, Налоговое управление Руанды

г-н Томас **Хамлин**, технический советник по вопросам энергетики, транспорта и изменения климата, Отдел устойчивого развития, Департамент Организации Объединенных Наций по экономическим и социальным вопросам

г-н Арвинд **Майярам**, дополнительный секретарь и финансовый советник, Министерство сельского развития, правительство Индии

г-н Андреас **Копп**, ведущий экономист по транспорту, Департамент энергетики, транспорта и водных ресурсов, Группа Всемирного банка.

---