



ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ
ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

**СОЗДАНИЕ ЭФФЕКТИВНОЙ СРЕДЫ
ДЛЯ ТОРГОВЛИ И ПЕРЕВОЗОК**

**ИНСТРУКЦИИ К РЕКОМЕНДАЦИИ № 4
"НАЦИОНАЛЬНЫЕ ОРГАНЫ ПО УПРОЩЕНИЮ ТОРГОВЛИ"**

Настоящий документ был подготовлен Конференцией Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД) и одобрен Центром Организации Объединенных Наций по упрощению процедур торговли и электронным деловым операциям (СЕФАКТ ООН) на его шестой сессии в марте 2000 года.

Настоящий документ воспроизводится в той форме, в которой он был представлен в секретариат.

Содержание	<u>Стр.</u>
A. ОБЩИЙ ОБЗОР	3
A.1 Последствия глобализации и либерализации	3
A.2 Потребности международной торговли	3
A.2.1 Эффективные логистические системы, обеспечивающие перевозки "от двери до двери"	3
A.2.2 Простые торговые формальности, процедуры и операции	3
A.2.3 Реформа и автоматизация таможенных процедур	4
B. НОВЫЙ ПОДХОД К ЭФФЕКТИВНОСТИ ТОРГОВЛИ	5
B.1 Необходимость налаживания партнерства	5
B.2 ...для решения основных проблем на национальном уровне	6
C. НАЦИОНАЛЬНЫЙ КОМИТЕТ ПО УПРОЩЕНИЮ ТОРГОВЫХ И ТРАНСПОРТНЫХ ПРОЦЕДУР (НКУТТП)	7
C.1 Цели НКУТТП	7
C.2 Состав НКУТТП	7
C.3 Организация НКУТТП	9
C.4 Функции и роль отдельных компонентов НКУТТП	10
C.5 Программа работы	11
D. ФИНАНСИРОВАНИЕ	13
D.1 Потребности в персонале	13
D.2 Бюджет	14
E. МЕРЫ ПО СОЗДАНИЮ НКУТТП	14
F. ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ КОНЦЕПЦИИ НКУТТП	15
Приложение 1 Круг ведения	17
Приложение 2 Технический секретарь	21
Приложение 3 Структура бюджета	23
Приложение 4 Некоторый опыт, накопленный ЮНКТАД	25

A. ОБЩИЙ ОБЗОР

A.1 Последствия глобализации и либерализации

1. Глобализация производства и либерализация торговли открывают возможности для всех стран, включая развивающиеся страны и страны с переходной экономикой, позволяющие им играть более активную роль в мировой экономике. В настоящее время существуют возможности для расширения международной торговли и превращения ее в беспрецедентный двигатель роста и важный механизм, содействующий интеграции всех стран в мировую экономику.

2. Недостаточно эффективные и транспарентные секторы, обслуживающие торговлю, такие как таможенные службы, транспортный, банковский и страховой секторы, телекоммуникационные услуги и деловая информация, приводят к возникновению существенных препятствий, сдерживающих интеграцию развивающихся стран и некоторых стран с переходной экономикой в международную торговлю, и создают серьезную опасность их исключения из формирующейся глобальной экономики и угрозу для нее.

A.2 Потребности международной торговли

3. Международная торговля имеет важнейшее значение для национальной экономики любой страны. Для нее необходимы эффективные логистические цепи, обеспечивающие перевозки "от двери до двери", простые торговые формальности, процедуры и операции, а также таможенная администрация, поддерживающая развитие торговли. В этой связи в целом возникает необходимость в структурных изменениях, призванных облегчить осуществление мер по улучшению практики в сфере торговли и перевозок, в частности в использовании современной технологии, а также в области таможенных операций и процедур.

A.2.1 Эффективные логистические системы, обеспечивающие перевозки "от двери до двери"

4. Для поддержания конкурентоспособности покупателя и продавца стремятся снизить различные транзакционные издержки, включаемые в продажную цену потребительских товаров. Для снижения или, когда это возможно, устранения таких издержек важное значение имеет повышение качества внешне-торговых перевозок и логистических систем страны, приведение коммерческой практики в соответствие с международными стандартами и ликвидация всех ненужных торговых барьеров.

5. Эффективное функционирование различных видов транспорта и пунктов стыковки между ними – благодаря снижению физических барьеров, уменьшению институционального вмешательства и упрощению правовых режимов – является необходимым условием для реального улучшения внешнеторговых операций и перевозок. Однако предпринимаемые условия должны быть направлены не только на совершенствование физических аспектов (материальной инфраструктуры) транспортной сети, но и – что имеет более важное значение – на совершенствование работы операторов перевозок и вспомогательных служб, на изменение коммерческого поведения пользователей и на формирование новых отношений между государственными институтами, операторами перевозок и пользователями международной торговли и транспорта (нематериальная инфраструктура).

A.2.2 Простые торговые формальности, процедуры и операции

6. Устаревшие процедуры и множество нестандартных документов приводят к увеличению транзакционных издержек и неоправданным задержкам в доставке товаров. Эти дополнительные издержки оцениваются на уровне примерно 75 млрд. долл. США в год. Новые методы, позволяющие надлежащим образом использовать современное транспортное сообщение и информационную технологию, могут содействовать не только снижению этих затрат и задержек, но и созданию новых возможностей и выходу на новые рынки. Недостаточная координация между многочисленными участниками торговой сделки и отсутствие надлежащих форумов для открытых обсуждений с участием государственного и частного секторов в целях упрощения процедур, документации и (чрезмерного) регулирования сдерживают расширение экспорта и увеличивают стоимость импорта.

7. Компьютеризация может способствовать решению некоторых проблем, касающихся процедур и документации. Однако компьютеризация деятельности различных сторон, осуществляющих контроль или наблюдение за внешнеторговыми потоками, принесет реальные результаты лишь в том случае, если сначала будет проведена основательная реформа существующей административной и коммерческой практики.

A.2.3 Реформа и автоматизация таможенных процедур

8. В целях сведения к минимуму административных издержек для деловых кругов и национальной экономики необходимо улучшить таможенное оформление путем внедрения упрощенных процедур, оптимизации и унификации документации и компьютеризации. В своей деятельности таможенные службы должны выступать в качестве поставщика услуг для торговых компаний, т. е. должны оказывать поддержку международной торговле благодаря эффективному и быстрому оформлению импортных и экспортных товаров, без ущерба для государственной казны.

9. На приведенной ниже диаграмме показаны три основные области деятельности по **содействию повышению эффективности торговли**. На ней показана также роль государственного и частного секторов в снижении транзакционных издержек и осуществлении контроля за внешнеторговыми потоками.



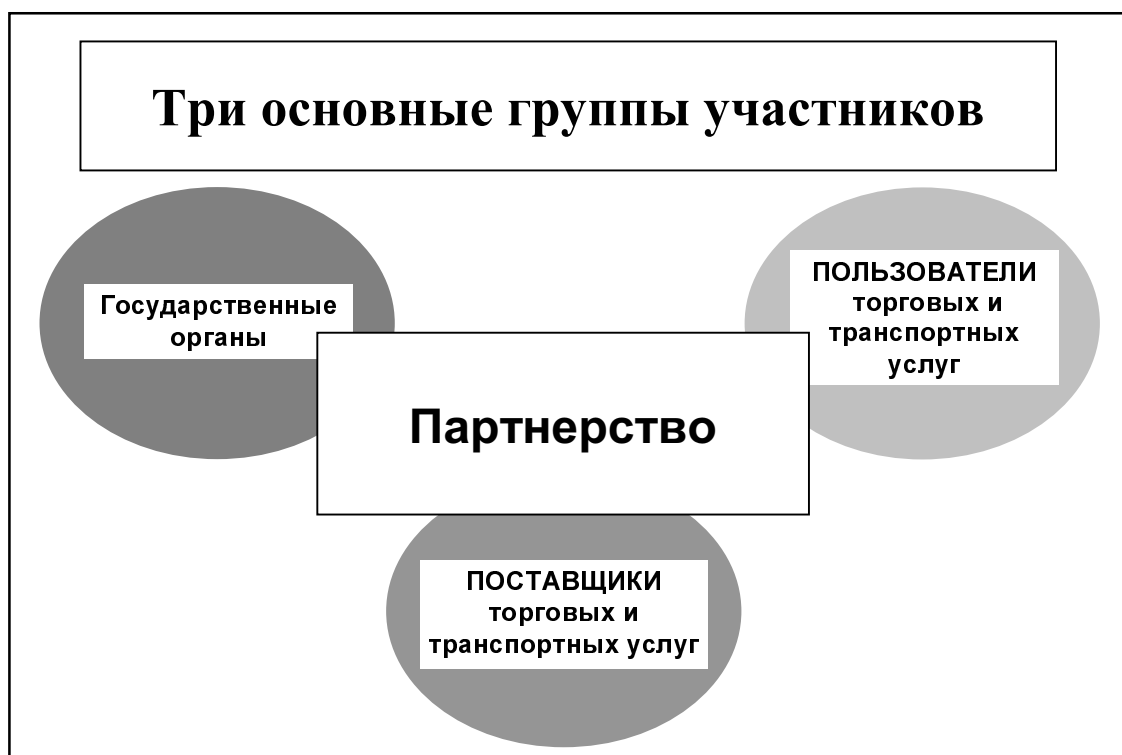
В. НОВЫЙ ПОДХОД К ЭФФЕКТИВНОСТИ ТОРГОВЛИ

В.1 Необходимость налаживания партнерства...

10. Из вышесказанного следует, что для повышения эффективности торговли требуются определенные меры и действия по ряду направлений, охватывающих логистические цепочки "от двери до двери", упрощение процедур торговли и реформу и автоматизацию таможенных процедур. Это охватывает не только экономические, коммерческие и операционные аспекты внешнеторговой сделки (включая передвижение товаров), но и другие вопросы, связанные с упрощением транспортных процедур (включая вопросы ответственности при перевозке грузов).

11. Для осуществления этих мер и действий необходимо учитывать взаимосвязанные функции трех основных субъектов, которые непосредственно участвуют в работе торгового и транспортного секторов страны и которые благодаря совместным усилиям могут содействовать налаживанию **партнерства в целях роста**:

- **правительство** (например, министерства транспорта, торговли и финансов, включая таможенную службу и аналогичные учреждения), разрабатывающее и осуществляющее национальное законодательство и нормативные положения, регулирующие торговлю и транспорт;
- **поставщики услуг** (перевозчики, экспедиторские агентства, операторы смешанных перевозок, банковские учреждения, страховые компании и т. д.), предлагающие ориентированные на потребности рынка торговые и транспортные решения в рамках существующей национальной и международной практики в сфере торговли и транспорта; и
- **торговые компании, т. е. пользователи транспортных услуг** (импортеры и экспортеры), которые могут воспользоваться такими решениями в своих внешнеторговых сделках.



В.2 ... для решения основных проблем на национальном уровне

12. Многие проблемы в области торговли и транспорта вытекают из институциональных, межведомственных и правовых вопросов, таких как децентрализованный процесс принятия решений на различных уровнях государственного управления; запутанные, порой противоречащие друг другу, функции различных правительственных подразделений; и трудности, связанные с увязкой государственных целей с целями частного сектора.

13. Одной из составных частей международной торговли являются международные перевозки. Во многих странах не существует конкретного правительственного ведомства, непосредственно занимающегося вопросами международных перевозок. Различные департаменты министерств или даже различные министерства занимаются отдельными аспектами (морские, воздушные, автомобильные и железнодорожные перевозки) таких вопросов. Международные перевозки представляют собой своего рода "ничейную зону", в которой затрудняется принятие скоординированных решений. Из-за этого в государственных учреждениях существует недостаточное понимание значения национального транспорта в контексте международной торговли. Такая ситуация ограничивает возможности развития новых форм перевозок (например, смешанных перевозок), которые правительства могли бы использовать для стимулирования на национальном уровне спроса на современные транспортные услуги и их предложения. Налаживание координации между различными плановыми органами имеет важнейшее значение для повышения осведомленности на национальном уровне.

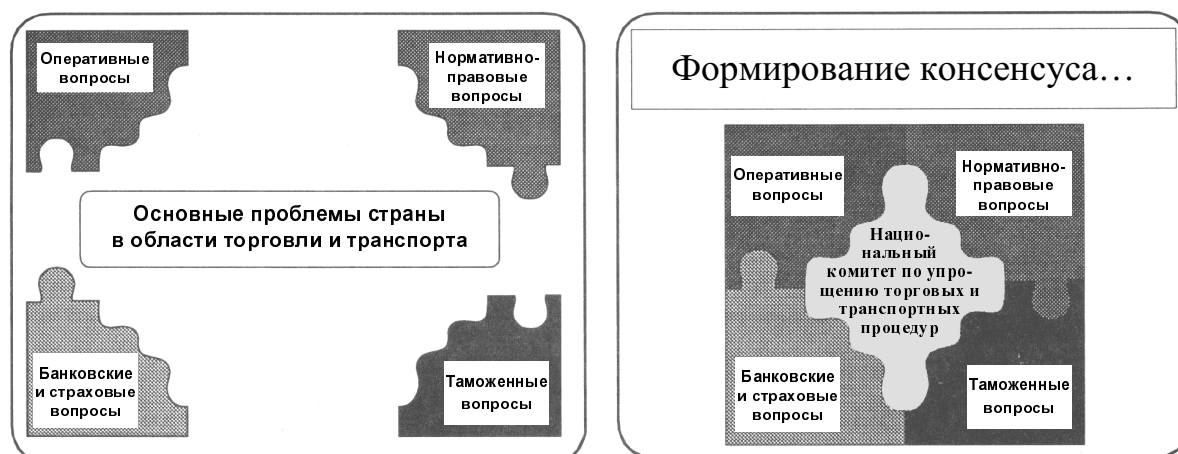
14. В случае международных перевозок во многих случаях отсутствует структура, обеспечивающая координацию между частным и государственным секторами. Это положение еще больше усложняется тем, что государственный сектор является полностью национальным, а в частном секторе присутствует иностранный капитал. Рабочие отношения между государственными учреждениями и администрацией, с одной стороны, и частными предприятиями, с другой стороны, могут характеризоваться недоверием, если соответствующие службы пытаются лишь отстаивать государственные интересы, или сопричастностью, когда они прислушиваются к обращенным к ним просьбам. Для осуществления стратегии по улучшению сложившегося положения могут потребоваться основательные изменения в мышлении обеих сторон.

15. Это предполагает не только пересмотр функций различных правительственных подразделений, но и создание новых координирующих структур и налаживание нового партнерства между государственным и частным секторами в эксплуатации транспортных систем. Это облегчит устранение существующих барьеров в торговле и создание в развивающихся странах и странах с переходной экономикой мощных и целостных экспортных механизмов, когда все связи в рамках производственных и транспортных сетей обеспечивают не только полностью согласованную работу отдельных субъектов, но и соответствие гибким регулирующим механизмам, призванным содействовать расширению торговли.

16. Для того чтобы учесть интересы всех сторон, содействующих расширению торговли, требуется более рациональная и скоординированная политика в области торговли, транспорта и фискальных мер благодаря налаживанию более тесных связей между тремя группами основных участников.

17. Необходимо создать надлежащий механизм консультаций, который служил бы национальным форумом для выдвижения предложений, проведения обсуждений и консультаций и достижения консенсуса между коммерческими сторонами и государственными органами по мерам в области упрощения процедур в интересах улучшения внешней торговли и перевозок. Опираясь на совместные инициативы государственного и частного секторов, такой форум мог бы содействовать созданию скоординированной, последовательной и согласованной рамочной основы для повышения конкурентоспособности и стандартов качества торговой и транспортной системы страны.

18. В этом контексте частному сектору не просто должна отводиться ведущая роль, а он должен выступать реальной движущей силой.



С. НАЦИОНАЛЬНЫЙ КОМИТЕТ ПО УПРОЩЕНИЮ ТОРГОВЫХ И ТРАНСПОРТНЫХ ПРОЦЕДУР (НКУТТП)

19. Правительствам предлагается изучить возможность создания национальных комитетов по упрощению торговых и транспортных процедур по описанной ниже схеме и на основе круга ведения, приведенного в приложении 1.

С.1 Цели НКУТТП

20. НКУТТП является формально созданным органом, в котором все заинтересованные стороны, связанные с внешней торговлей и внешнеторговыми перевозками страны, могут представлять свои соответствующие проблемы и предпринимать шаги для нахождения взаимоприемлемых решений на основе согласия и консенсуса. Он выступает в качестве межучрежденческого форума, содействующего облегчению процедур, изучающего вопросы регулирования внешней торговли и внешнеторговых перевозок, разрабатывающего рекомендации и способствующего повышению прозрачности в основных вопросах, касающихся торговли и перевозок.

21. НКУТТП является **консультативным органом**; по итогам своей работы он рекомендует меры или действия, которые добровольно принимаются и осуществляются соответствующими членами Комитета.

С.2 Состав НКУТТП

22. В состав НКУТТП должны входить все основные партнеры, участвующие в торговле страны, как из государственного, так и из частного сектора.

Основные партнеры в торговле

Государственный сектор

- **Транспорт**
 - Министерство
 - Полугосударственные компании
- **Торговля**
 - Министерство
 - Внешнеторговые учреждения
 - Банки и страховые компании
- **Финансы**
 - Министерство
 - Таможенная администрация

Частный сектор

- **Транспорт**
 - Профессиональные ассоциации
 - Операторы, агенты
- **Торговля**
 - Торговые палаты
 - Импортно-экспортные ассоциации
 - Банковские и страховые ассоциации
- **Финансы**
 - Профессиональные ассоциации
 - Таможенные агенты

23. Ниже приводится (неисчерпывающий) перечень основных институциональных структур, в сферу компетенции или функции которых входят вопросы политики, контроля и надзора в отношении определенной деятельности, связанной с международными перевозками грузов национальной торговли:

- a. министерство общественных работ, транспорта и связи (включая операторов терминалов);
- b. министерство финансов (в частности, таможенная служба);
- c. министерство торговли;
- d. национальные ассоциации перевозчиков (включая ассоциации экспедиторских агентств);
- e. национальные ассоциации пользователей транспорта (импортеры, экспортеры, советы грузоотправителей и т. д.);
- f. национальные ассоциации банковских учреждений;
- g. национальные ассоциации страховых компаний; и
- h. торговые палаты.

24. Эти учреждения принимают участие в работе НКУТТП через уполномоченных представителей, выражающих мнение своих соответствующих учреждений.

25. Участие представителей государственного и частного секторов должно содействовать налаживанию открытого диалога по техническим вопросам или вопросам политики и принятию обоснованных решений. Кроме того, это позволяет представителям правительства получить из первых рук информацию о последствиях определенных решений правительства для отрасли. В то же время такое смешанное представительство облегчит обеспечение признания у соответствующих государственных учреждений.

С.3 Организация НКУТТП

26. В состав Комитета входит примерно 20–40 представителей государственного и частного секторов. Вместе с тем столь большая группа, как правило, не нужна для разработки предложений. Поэтому рекомендуется создать **Постоянную комиссию**¹ для подготовки решений, принимаемых Комитетом.

27. В состав Постоянной комиссии входило бы ограниченное число участников (менее 10) из основных учреждений (из министерств транспорта, торговли и финансов, а также представители ключевых учреждений частного сектора: банков, страховых компаний, операторов перевозок, пользователей транспортных услуг). Работа Постоянной комиссии могла бы быть организована в рамках специальных рабочих групп, создаваемых на основе конкретных указаний Комитета; Постоянная комиссия могла бы также использовать любые существующие учреждения, такие как органы по упрощению процедур торговли, созданные в соответствии с исходной рекомендацией № 4. В состав таких рабочих групп должны входить представители соответствующих секторов, способные внести действенный вклад в процесс разработки политики. Задача Постоянной комиссии должна заключаться в подготовке документации, облегчающей работу Комитета в процессе принятия решений.

28. Поскольку члены Постоянной комиссии являются штатными сотрудниками соответствующих учреждений, они, по всей видимости, смогут уделять лишь ограниченное время работе Комиссии по практической подготовке документации. Поэтому было бы целесообразно назначить **Технического секретаря** (круг полномочий см. в приложении 2), функции которого заключались бы в обеспечении повседневного функционирования Комиссии и подготовке совещаний НКУТТП.



¹ Такая "Постоянная комиссия" может называться постоянно действующей комиссией, техническим комитетом или любым другим подходящим органом.

С.4 Функции и роль отдельных компонентов НКУТТП

29. На следующей странице представлена схема, иллюстрирующая участие и функции различных компонентов НКУТТП, а на приведенной ниже диаграмме показаны взаимосвязанные задачи Комитета, Постоянной комиссии и учреждений-членов.

30. Предполагается, что НКУТТП будет проводить свои совещания два-три раза в год, повестка дня которых может включать, в частности, следующие вопросы:

- a. обсуждение предлагаемых решений проблем, определенных на предыдущих совещаниях Комитета;
- b. выявление новых вопросов и определение их приоритетности;
- c. постановка задач перед членами.

31. Постоянная комиссия собирается на регулярной основе, возможно, два раза в месяц, для обсуждения результатов работы членов Комитета, связанной с поиском решений выявленных проблем.

32. Учреждения-члены осуществляют постоянную работу в рамках специальных рабочих групп по подготовке документов с изложением решений, которые они намереваются вынести на рассмотрение НКУТТП. В этой работе им оказывает содействие Технический секретарь.



С.5 Программа работы

33. Сама по себе деятельность по упрощению процедур торговли не должна сводиться лишь к кратковременным коррективным мерам, а должна основываться на долговременной стратегии, которая по мере развития информационной технологии все в большей степени нуждается в целенаправленной программе работы, охватывающей весь комплекс вопросов внешнеторговых операций, включая транспортные вопросы.

НАЦИОНАЛЬНЫЙ КОМИТЕТ ПО УПРОЩЕНИЮ ТОРГОВЫХ И ТРАНСПОРТНЫХ ПРОЦЕДУР

Участники

Представители (20–40) от:

*Министерства транспорта;
Министерства торговли;
Министерство финансов (таможенная служба);
Ассоциаций операторов перевозок;
Ассоциаций пользователей транспорта;
Банковских учреждений;
Основных страховых компаний;
Торговых палат.*

Несколько (10) институциональных членов, включая

*Министерство транспорта;
Министерство торговли;
Министерство финансов (таможенная служба);
Ассоциации операторов перевозок и пользователей транспорта;
Банковские и страховые компании.*

Местный специалист, нанимаемый на полную ставку

Местный секретарь и международный консультант на неполной ставке

Функции

Созывается каждые 2–3 месяца;
Проводит консультации по межсекторальным вопросам;
Выносит рекомендации компетентным органам;
Определяет программу работы.

Созывается каждые две недели;
Подготавливает основную документацию;
Следит за текущей работой;
Следит за осуществлением решений.

Организует совещания и семинары;
Оказывает содействие в подготовке документации;
Осуществляет повседневный контроль за исполнением решений НКУТП;
Проводит переговоры с компетентными органами;
Институциональная поддержка НКУТП.

Обеспечивает секретариатское обслуживание;
Обеспечивает организационно-техническую поддержку совещаний и семинаров;

Обеспечивает организационно-техническую поддержку при подготовке документации;
Содействует распространению информации о деятельности НКУТП.



34. Программа работы будет разрабатываться в ходе консультаций при участии всех заинтересованных сторон с использованием для этого рабочих совещаний, семинаров или коллективных обсуждений по принципу "мозговой атаки". Она должна быть достаточно гибкой, чтобы охватить возникающие вопросы, которые трудно предусмотреть заранее. Способность эффективно реагировать на возможные предложения или на возникновение ситуаций, которые могут приводить к отрицательным или чрезмерным последствиям, является необходимым аспектом деятельности по упрощению торговых и транспортных процедур. Программа работы должна включать содействие распространению наиболее оптимальной практики по упрощению торговых и транспортных процедур и должна быть увязана с работой по поощрению использования оптимальной практики, осуществляемой другими соответствующими организациями и государственными ведомствами.

35. После создания НКУППТ следует стремиться к тому, чтобы быть представленным в соответствующих внешних органах и организациях, что должно содействовать поддержанию надлежащего качества информации. В частности, ему следует добиваться признания и включения своего представителя в национальные делегации в СЕФАКТ ЕЭК ООН, Всемирной таможенной организации, Международной морской организации и Международной торговой палате, а также участвовать в региональной деятельности по упрощению процедур торговли, например в деятельности ЕВРОПРО.

D. ФИНАНСИРОВАНИЕ

36. НКУТТП необходимо обеспечить финансирование своего секретариата. Поэтому, независимо от конкретных механизмов финансирования, важно, чтобы Комитет имел прочную финансовую базу, позволяющую ему с необходимой самостоятельностью решать как краткосрочные, так и более долгосрочные вопросы. Такое финансирование должно осуществляться по скользящей схеме, охватывающей периоды не менее трех-пяти лет.

37. Все учреждения, участвующие в НКУТТП, должны в духе сотрудничества вносить вклад в финансирование его секретариата.

38. Источниками финансирования могли бы, в частности, выступать:

- a. взносы натурой государственных учреждений в форме предоставляемых в распоряжение помещений, канцелярской мебели и оборудования (телефона, телефакса, фотокопировальной машины и т. д.);
- b. субсидии правительства либо из его собственного бюджета, либо с помощью международных займов;
- c. финансовые взносы учреждений частного сектора (при условии, что это не наносит ущерба кругу ведения и деятельности организации). Например, каждое учреждение частного сектора, участвующее в НКУТТП, могло бы вносить взнос, эквивалентный месячному жалованью его генерального секретаря;
- d. дополнительное финансирование в зависимости от обстоятельств на основе разовых проектов или в свете особых потребностей.

D.1 Потребности в персонале

39. Укомплектование секретариата Комитета соответствующим персоналом имеет особенно важное значение. Для успешного осуществления деятельности в области упрощения процедур торговли необходимы опытные специалисты, проявляющие энтузиазм в работе. Одним из наиболее важных аспектов создания Комитета является, возможно, нахождение подходящей кандидатуры на должность Технического секретаря. Этот сотрудник, круг полномочий которого представлен в приложении 2, должен быть лицом, скорее всего из частного сектора, обладающим рядом качеств, делающих его/ее интересным кандидатом, способным взять на себя соответствующие функции. Должно быть установлено надлежащее вознаграждение, с тем чтобы поддерживать постоянную заинтересованность с его/ее стороны.

40. Рекомендуется обеспечить финансирование для найма следующего персонала:

- a. один Технический секретарь НКУТТП;
- b. один секретарь НКУТТП; и
- c. местные консультанты по торговым, транспортным и правовым вопросам (в зависимости от необходимости).

41. Эти сотрудники могли бы наниматься на годовой основе с последующим возможным продлением контракта. Они могли бы размещаться в помещении, предоставленном, например, министерством торговли.

42. Необходимо предусмотреть также выделение ассигнований на:

- a. базовое оборудование (канцелярское оборудование, один автомобиль), если только оно не предоставляется государственным учреждением в форме взноса натурой;
- b. текущие расходы (канцелярские принадлежности, телефон, местный транспорт и т. д.) и расходы по организации совещаний НКУТТП;
- c. привлечение при необходимости местных и иностранных технических консультантов в области упрощения транспортных процедур. Основная задача консультантов заключается в оказании помощи и содействия Техническому секретарю в подготовке и проведении совещаний Комитета; и
- d. привлечение при необходимости экспертов для проведения исследований и/или обзоров на местах.

D.2 Бюджет

43. В приложении 3 к настоящему документу приведена возможная структура бюджета, охватывающего функционирование НКУТТП.

E. МЕРЫ ПО СОЗДАНИЮ НКУТТП

44. В качестве одного из шагов, предшествующих созданию НКУТТП, необходимо провести информационно-просветительные кампании с помощью семинаров, рабочих совещаний и "круглых столов" в соответствующих секторах национальной экономики, обеспечивающие информирование всех заинтересованных сторон о состоянии дел в области торговли и перевозок. Подобные информационно-просветительные кампании могут быть организованы местными профессиональными ассоциациями, такими как торговые палаты, советы грузоотправителей, ассоциации экспедиторских агентств и т. д.

45. Затем могли бы быть приняты следующие меры, направленные на создание Национального комитета по упрощению торговых и транспортных процедур:

- a. подготовка круга ведения Комитета, Постоянной комиссии и Технического секретаря;
- b. разработка предложения (например, постановления) об официальном создании НКУТТП. Комитету необходим формальный мандат или круг ведения, определяющий все аспекты его деятельности. Правовая база, структура и административный механизм НКУТТП могут существенно различаться между различными странами. В документе об его учреждении должна, в частности, определяться правовая база и общая структура организации и должно предусматриваться назначение соответствующих сотрудников;

- c. подготовка предложения о финансировании НКУТТП;
- d. выявление возможных ключевых вопросов для рассмотрения НКУТТП; определения всех потенциальных основных партнеров;
- e. созыв совещания с участием всех выявленных основных партнеров для учреждения НКУТТП, согласование подходящего круга ведения Комитета и его органов, определение методов финансирования Комитета и разработка программы работы;
- f. создание (институционализация) Комитета;
- g. составление расписания очередных совещаний Комитета (например, раз в квартал);
- h. предоставление Комитету возможности создавать небольшие рабочие группы для изучения конкретных вопросов, которые представляли бы результаты своей работы на рассмотрение Комитета полного состава для ознакомления, выработки рекомендаций и принятия действий; и
- i. осуществление согласованных рекомендаций и/или решений.

F. ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ КОНЦЕПЦИИ НКУТТП

46. В сотрудничестве с ЕЭК ООН секретариат ЮНКТАД на протяжении многих лет прилагает усилия, направленные на создание национальных органов по упрощению торговли, объединяющих ряд сторон для обсуждения возможных решений общих проблем, связанных с торговлей. Такие комитеты создавались на основе рекомендации № 4 ЕЭК ООН¹. В настоящее время во всем мире насчитывается более [35] таких национальных органов по упрощению торговли. В своей деятельности они опираются на поддержку со стороны торговых кругов и правительств соответствующих стран.

47. В последнее время появилась необходимость в создании новой формы сотрудничества между сторонами, участвующими в национальной торговле и перевозках. В качестве одного из важных результатов различных проектов технической помощи, осуществлявшихся ЮНКТАД, был создан ряд так называемых **Национальных комитетов по упрощению торговых и транспортных процедур (НКУТТП)** (информацию о существующих НКУТТП см. в приложении 4). Кроме того, содействие созданию и развитию НКУТТП стало основой для меморандума о договоренности по вопросам упрощения торговых процедур, подписанного между ЮНКТАД и ЛААИ². Этот меморандум, получивший полную поддержку со стороны Конференции министров транспорта латиноамериканских стран, привел к принятию конкретных мер в одной из стран в 1997 году. Аналогичным образом, создание НКУТТП относится к основным рекомендациям, представленным в связи с осуществлением проекта по упрощению процедур при пересечении границ на рассмотрение Комитета по программе действий в рамках Инициативы по сотрудничеству в Юго-Восточной Европе.

48. НКУТТП имеют несколько более широкий круг участников, чем органы по упрощению торговли, предусмотренные в рекомендации № 4, и охватывают всех субъектов, связанных с торговыми и транспортными операциями, включая соответствующие государственные департаменты. Благодаря регулярному проведению совещаний и достижению договоренностей между всеми членами НКУТТП эти Комитеты не только способны устранять возникающие недоразумения, но и вырабатывать общеприемлемые решения проблем в области торговли и транспорта, способствуя тем самым повышению эффективности перевозок.

49. Рекомендация № 4 была принята в октябре 1974 года членами Рабочей группы по упрощению процедур международной торговли. Эти члены представляли развитые страны [или блоки], входившие в ЕЭК ООН. Как предлагается в рекомендации (в пункте 15), *"для постоянных консультаций и сотрудничества между различными сторонами, заинтересованными в облегчении международной*

¹ "Национальные органы по упрощению торговли: обеспечение на национальном уровне координации работ по упрощению процедур международной торговли", рекомендация № 4, принятая Рабочей группой по упрощению процедур международной торговли, TRADE/WP.4/INF.33, Женева, октябрь 1974 года.

² Латиноамериканская ассоциация интеграции со штаб-квартирой в Монтевидео, Уругвай.

торговли, необходимо создать специальную структуру – ФАЛКОМ". В пункте 20 рекомендации перечислены возможные направления деятельности: согласование внешнеторговых документов; и автоматическая обработка данных и кодирование. В то время и для тех развитых стран эти проблемные области, безусловно, имели важное значение для внешней торговли. Хотя и сегодня эти области сохраняют свою актуальность, в особенности для развивающихся стран и стран с переходной экономикой, однако, как представляется, многие страны сталкиваются теперь с иными проблемами, в частности в их институциональных организациях, и их торговые и транспортные секторы нуждаются в глубоких реформах.

50. В тех странах, где уже были созданы органы по упрощению торговли согласно рекомендации № 4, правительства могли счесть целесообразным либо пересмотреть мандат существующего органа в целях расширения круга его деятельности в соответствии с принципами предлагаемого НКУТТП, либо создать НКУТТП, сделав такой существующий орган ключевым членом в рамках нового Комитета.

Приложение 1

**Национальный комитет по упрощению торговых
и транспортных процедур**

Круг ведения

A. Цель и задачи

1. Цель Национального комитета по упрощению торговых и транспортных процедур (НКУТТП) заключается в содействии внедрению современных методов торговли и перевозок в интересах развития внешней торговли страны.
2. Конкретные задачи Комитета заключаются в следующем:
 - a. выполнение функций национального форума для упрощения формальностей, процедур и документации в международных перевозках и внешней торговле (*задачи по упрощению процедур*);
 - b. вынесение на одобрение правительства проектов регулирующих положений и практики в сфере перевозок и торговли (*нормативно-регулирующие задачи*);
 - c. вынесение рекомендаций по вопросам политики, касающихся будущих инвестиций в сфере торговли и транспорта (*задачи, касающиеся политики в области развития*); и
 - d. улучшение информированности о методах и преимуществах упрощения транспортных и торговых процедур (*информационно-учебные задачи*).
3. Для решения этих четырех групп задач будет осуществляться следующая деятельность:
 - a. *Задачи по упрощению процедур:*
 - i. обеспечение надлежащей координации в области упрощения процедур международной торговли и перевозок;
 - ii. изучение процедур, установленных в международной торговле, включая смешанные перевозки, в целях их упрощения и унификации;
 - iii. сбор и распространение информации о формальностях, процедурах, документации и смежных вопросах, касающихся международной торговли и перевозок;
 - iv. продолжение работы по упрощению и согласованию внешнеторговой и транспортной документации на основе формуляра-образца Организации Объединенных Наций, включая документы, предназначенные для использования в компьютерных и других автоматизированных системах; и
 - v. поощрение использования стандартных торговых и транспортных технологий и международных кодов при передаче торговой и транспортной информации (сообщений ЭОД).

b. Нормативно-регулирующие задачи:

- i. изучение, представление замечаний, внесение поправок и подготовка предложений для одобрения правительствами в отношении проектов новых документов по вопросам ответственности, гражданско-правовой ответственности, банковских операций и регулирования смешанных перевозок (включая контейнерные перевозки) в целях обновления существующих регулирующих положений и практики, закрепленных в коммерческом кодексе и других правовых текстах;
- ii. наблюдение за процессом утверждения предлагаемых регулирующих положений и практики различными соответствующими учреждениями и за их последующим применением по институциональным и исполнительным каналам; и
- iii. изучение вопроса о целесообразности присоединения страны к международным конвенциям, которые могут облегчить международную торговлю и перевозки, включая *Конвенцию Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов, Конвенцию о международных смешанных перевозках грузов, Конвенцию Киото, Таможенную конвенцию, касающуюся контейнеров, 1972 года и Конвенцию о временном ввозе контейнеров.*

c. Задачи, касающиеся политики в области развития:

- i. изучение стратегических аспектов инвестиций в смешанные перевозки (таких, как возможные ВТС) и содействие при необходимости внедрению и развитию транспортных и внешнеторговых технологий/инвестиций (таких, как технологии ЭОД); и
- ii. изучение в качестве национального консультативного органа вопросов, связанных с институциональным развитием смешанных региональных и международных перевозок (таких, как международный охват деятельности национальных компаний; публичная ответственность и управление транспортными объектами; совместные предприятия; и т. д.).

d. Информационно-учебные задачи:

- i. организация и осуществление кампаний в целях улучшения информированности о преимуществах и потребностях упрощения документации и процедур среди директивных органов и старшего руководящего звена государственных организаций, полугосударственных органов и операторов перевозок, а также таможенных служб и других регулирующих органов;
- ii. организация и проведение ряда семинаров или рабочих совещаний для директивных органов и старшего руководящего звена, а также для управленческих работников среднего и нижнего звена в транспортном секторе в целях ознакомления их с принципами, практикой и последствиями в сфере международной торговли и перевозок; и
- iii. организация в рамках последующей деятельности после проведения информационно-просветительных программ коротких визитов технических экспертов в целях оказания консультативной помощи в улучшении внешнеторговых операций, оптимизации транспортно-логистических операций и извлечении максимально возможных выгод из упрощения процедур.

V. Структура и полномочия

4. В состав Национального комитета входят уполномоченные представители всех сторон, связанных с внешнеторговыми перевозками и внешней торговлей страны:

- транспортные органы
- другие государственные учреждения (таможенные службы/министерства финансов, планирования, центральный банк и т. д.)
- другие банковские учреждения
- страховые компании
- пользователи транспортных услуг (грузоотправители, грузополучатели, импортеры, экспортеры, экспедиторские агентства и т. д.), торговая палата
- операторы международных перевозок (судоходные компании, авиакомпании, ОСП и их агенты)
- портовые власти и операторы транспортных терминалов (включая операторов ВТС)
- операторы внутреннего транспорта (автомобильных, железнодорожных и внутренних водных перевозок).

5. В консультации с заинтересованными министерствами правительство должно назначать организацию, играющую ведущую роль в работе Национального комитета (например, центральную плановую группу). Может оказаться целесообразным возложить эту функцию на министерство транспорта/связи или министерство торговли, которое может также взять на себя секретариатское обслуживание Комитета, либо на министерство финансов, в ведении которого находится таможенная служба. Комитет назначает *председателя*, желательного на уровне министра, генерального секретаря или постоянного секретаря министерства, наделенного соответствующими функциями.

6. Комитет создает Постоянную комиссию, следящую за осуществлением его решений. Назначаемый Технический секретарь оказывает содействие Комитету и Постоянной комиссии в проведении обсуждений и осуществлении работы. Технический секретарь, работающий на полной ставке, отвечает за обеспечение повседневной работы Комитета и Постоянной комиссии и подготавливает повестки дня совещаний этих двух органов.

7. Полномочия Комитета вытекают из полномочий соответствующих участвующих в нем учреждений.

C. Рамки рекомендаций Комитета

8. Комитет является консультативным органом. В круг его полномочий входит подготовка рекомендаций и консультативных заключений по вопросам внутренней и внешней политики, связанным с развитием торговли и транспорта. Он вносит свои рекомендации в форме предложений соответствующим учреждениям и исполнительным органам правительства.

9. Председатель Комитета представляет по просьбе Комитета его рекомендации в соответствующие инстанции.

D. Программа работы

10. Комитет разрабатывает и осуществляет свою программу работы, направленную, в частности, на:

- a. выполнение согласованных национальных регулирующих положений в области торговли и транспорта и организацию информационно-учебных мероприятий по вопросам упрощения процедур торговли и смешанных перевозок;

- b. определение политики и решений в связи с существующими проблемами в области упрощения торговых процедур и смешанных перевозок, в частности в связи с повседневными проблемами в работе портов и внутреннего транспорта, а также смежными таможенными вопросами; и
- c. содействие развитию систем ЭОД на национальном уровне.

11. Комитет проводит регулярные совещания (например, два-три раза в год) или созывается по просьбе его Председателя или любого из его членов.

12. Работой совещаний Комитета руководит министр назначенного курирующего министерства, а представитель Торговой палаты может выполнять функции исполнительного секретаря при содействии со стороны Технического секретаря НКУТТП.

Е. Субрегиональная координация

13. Субрегиональный комитет по упрощению торговых и транспортных процедур, в состав которого входят по два-три члена от каждого национального комитета, включая председателей и технических секретарей, созывается каждые шесть месяцев. Круг ведения Субрегионального комитета охватывает в основном следующие вопросы:

- наблюдение за прогрессом в области перевозок и торговли на региональном уровне и координация региональных информационно-просветительных кампаний;
- выявление общих проблем (технических, институциональных или коммерческих);
- нахождение общих решений/региональных мер, необходимых для устранения существующих проблем;
- установление региональных стандартов в отношении документации, структур тарифов, ЭОД и т. д.

14. *Субрегиональному комитету отводится важная роль.* Некоторые направления деятельности, такие как разработка стандартов, должны непременно строиться на основе подхода сверху вниз, тогда как меры по упрощению процедур и смешанные перевозки требуют в силу своего характера налаживания координации между странами. Фактически необходимость в координации не ограничивается лишь торговыми партнерами и третьими странами, поскольку при осуществлении мер по упрощению процедур и организации смешанных перевозок в одной из стран без соответствующих усилий со стороны соседних стран может возникнуть проблем, связанных с транзитными перевозками в такие страны, из них или по их территории.

15. Существенному укреплению важной руководящей роли Субрегионального комитета способствовало бы создание при нем службы специальных экспертных услуг.

Приложение 2

**Технический секретарь
Национальный комитет по упрощению торговых и транспортных процедур**

<i>Место работы:</i>	В столице и на местах, в зависимости от потребностей
<i>Продолжительность контракта:</i>	Один год с возможным последующим возобновлением, трехмесячный испытательный срок
<i>Наименование должности:</i>	Технический секретарь Национального комитета по упрощению торговых и транспортных процедур (НКУТТП)
<i>Функции:</i>	Под руководством и контролем со стороны Председателя Национального комитета по упрощению торговых и транспортных процедур Технический секретарь обеспечивает повседневное функционирование НКУТТП и его вспомогательных органов.

Он/она, в частности:

1. осуществляет подготовку совещаний НКУТТП, включая:
 - a) подготовку повестки дня;
 - b) рассылку приглашений и наблюдение за участием;
 - c) подборку базовых документов и сбор информации;
 - d) резервирование соответствующих помещений и осуществление других необходимых мер;
 - e) оказание содействия в проведении совещаний;
 - f) подготовку и распространение протоколов совещаний;
2. координирует подготовительную работу соответствующих учреждений-членов, включая организацию любой подготовительной работы или совещаний, требующихся до созыва совещаний НКУТТП, и следит за осуществлением такой работы.

Профессиональные требования:

1. Университетское образование по специальности экономика, право, общественные науки или по техническим дисциплинам.
2. 10–15 лет работы по специальности (в том числе не менее пяти лет на руководящем уровне) в коммерческом секторе страны (в сфере торговли или в области транспорта, тесно связанной с торговлей) либо в администрации, связанной с торговлей и транспортом.

3. Он/она должен(а) также продемонстрировать значительный интерес к вопросам упрощения торговых процедур и хорошее знание таможенных процедур, а также способность анализировать узкие места и осуществлять решения, вырабатываемые на основе консенсуса между компетентными органами и коммерческими партнерами.
4. Практический опыт в осуществлении административных мер по упрощению процедур.
5. Он/она должен(а) быть признан(а) учреждениями – членами НКУТТП.
6. Умение составлять повестки дня, протоколы и доклады, связанные с организацией совещаний НКУТТП.
7. Способность руководить совещаниями и налаживать сотрудничество и связи с представителями различных учреждений – членом НКУТТП и с представителями учреждений и стран-доноров.

Языки:

Родной местный язык, хорошее знание английского и/или французского языков.

Бюро:

Бюро Технического секретаря будет размещаться в министерстве торговли [или министерстве транспорта].

Отчетность:

Каждые три месяца Технический секретарь представляет краткий отчет о деятельности.

Приложение 3

**Национальный комитет по упрощению торговых
и транспортных процедур**

Структура бюджета

1. Настоящая структура включает следующие четыре части:
 - a. оперативные расходы, связанные с персоналом Комитета, наймом местных консультантов и проведением местных исследований и/или обзоров;
 - b. расходы, связанные с организацией совещаний Комитета/комиссий, а также организацией конференций и семинаров;
 - c. расходы, связанные с приобретением канцелярского оборудования и канцелярских принадлежностей, а также с возможной модернизацией бюро Технического секретаря и приобретением автомобиля (в случае необходимости); и
 - d. прочие расходы, связанные с размножением документов, и непредвиденные расходы.

2. Ниже представлена информация о критериях, которые могли бы быть использованы при составлении бюджета:
 - e. **BL17-01 & BL17-02:** Заработная плата Технического секретаря и его/ее секретаря;
 - f. **BL17-03:** "Местные консультанты" – статья, охватывающая гонорар возможных консультантов за оказанное конкретное содействие;
 - g. **BL17-04:** "Исследования и обзоры" – общая сумма, покрывающая расходы на проведение местных исследований, которые могут потребоваться;
 - h. **BL17-05:** "Местный транспорт" – необходимые оперативные расходы на эксплуатацию автомобиля, находящегося в распоряжении НКУТТП (если целесообразно);
 - i. **BL30-01 & BL30-02:** "Семинары и рабочие совещания" – общая сумма на организацию (местное логистическое обслуживание) совещаний, конференций и семинаров, в зависимости от потребностей НКУТТП;
 - j. **BL41-01:** "Канцелярские принадлежности" – обычные канцелярские расходы, связанные с покупкой бумаги, карандашей и т. д.
 - k. **BL42-01:** "Обновление помещений" – расходы на обеспечение минимальных рабочих условий (состояние помещений) для НКУТТП;
 - l. **BL42-02:** "Канцелярское оборудование" – расходы на обеспечение минимальных рабочих условий (оборудование) для НКУТТП;
 - m. **BL42-03:** "Автомобиль" – расходы на приобретение автомобиля, предоставляемого в распоряжение Технического секретаря НКУТТП;
 - n. **BL52-01:** "Отчетность" – расходы на размножение документов.

Код	Описание	Расходы на первоначальное устройство	Годовые оперативные расходы		Основа для расчетов
		Долл. США	чел.-мес.	Долл. США	
BL17-	ПЕРСОНАЛ КОМИТЕТА				
BL17-01	Технический секретарь		12,0		Заработная плата
BL17-02	Секретарь		12,0		Заработная плата
BL17-03	Местные консультанты		0,0		Гонорар
BL17-04	Исследование и обзоры				Внешние контракты
BL17-05	Местный транспорт				Техническое обслуживание автомобиля и поездки по стране
BL19-	ИТОГО РАСХОДЫ ПО ПЕРСОНАЛУ		24,0	0	
BL30-	ОРГАНИЗАЦИЯ МЕРОПРИЯТИЙ				
BL30-01	Совещания Комитета/комиссий				Аренда помещений и услуг
BL30-02	Конференции и семинары				Аренда помещений и услуг
BL39-	ИТОГО МЕРОПРИЯТИЯ			0	
BL40-	ОБОРУДОВАНИЕ И КАНЦЕЛЯРСКИЕ ПРИНАДЛЕЖНОСТИ				
BL41-01	Канцелярские принадлежности				Оперативные расходы на канцелярские принадлежности, телефон, телефакс
BL42-01	Обновление помещений				В случае обновления помещений
BL42-02	Канцелярское оборудование				Мебель, компьютерная техника, фотокопировальные машины и т. д.
BL42-03	Автомобиль				Если не предоставляется соответствующим учреждением
BL49-	ИТОГО ОБОРУДОВАНИЕ И КАНЦЕЛЯРСКИЕ ПРИНАДЛЕЖНОСТИ	0		0	
BL50-	ПРОЧИЕ РАСХОДЫ				
BL52-01	Отчетность				Размножение документов для совещаний
BL53-02	Различные расходы				Непредвиденные расходы
BL59-	ИТОГО ПРОЧИЕ РАСХОДЫ	0		0	
	Итого расходы	0		0	
	ОБЩИЙ ИТОГ (первый год)			0	Минимальный бюджет

Приложение 4

Национальный комитет по упрощению торговых и транспортных процедур

Некоторый опыт, накопленный ЮНКТАД

1. На протяжении последних лет ЮНКТАД содействовала созданию НКУТТП в различных странах в рамках ее деятельности по линии технического сотрудничества. Ниже приводится краткое описание некоторых из этих проектов.

2. **Эфиопия (1990 год):** При участии ключевых государственных учреждений министерство транспорта создало комитет при центральном правительстве. В нем не участвовал частный сектор (который фактически не существовал). Была проделана первоначальная работа (главным образом в области правовой и таможенной реформы), однако после смены правительства этот процесс остановился.

3. **Мозамбик (1994 год):** За несколько лет до осуществления этого проекта был создан Комитет по упрощению процедур, который существовал лишь на бумаге. Новый проект предусматривал среди прочей деятельности создание НКУТТП. Особое внимание уделялось участникам рабочего совещания по вопросам СП. Эксперты, работавшие на местах в рамках проекта, проводили надлежащую разъяснительную работу в министерствах транспорта, торговли и финансов (включая таможенную службу) на уровне министров. Было принято решение о создании НКУТТП, Постоянной комиссии (для осуществления контроля на еженедельной основе) и должности Технического секретаря (для повседневной деятельности и подготовки совещаний Комиссии и Комитета). Предстоящий этап проекта включает мобилизацию финансовой поддержки для Технического секретаря.

4. **Колумбия (1994 год):** Министерство транспорта уже создало комитет "государственного сектора". После проведения рабочего совещания по вопросам смешанных перевозок министерство признало необходимость открытия этого комитета для участия частного сектора. С середины 1994 года в Колумбии существует Президентская комиссия по вопросам конкурентоспособности. В состав Комиссии входят пять консультативных комитетов: по управлению и производительности; по технологии; по людским ресурсам; по инфраструктуре; и по институциональным реформам. Было предложено создание шестого комитета – по упрощению торговых и транспортных процедур, и была достигнута принципиальная договоренность на этот счет. К середине 1997 года Комитет провел различные совещания и, как представляется, продолжал функционировать.

5. **Пакистан (1994 год):** После серии рабочих совещаний по вопросам СП частный сектор сформировал Совет по упрощению торговых и транспортных процедур на основе разрешения Органа по корпоративному законодательству, созданного в соответствии с Постановлением о деятельности компаний. С момента образования Совета государственному сектору было предложено присоединиться к этой инициативе. Секретариат размещается пока в Пакистанском совете грузоотправителей, одно из старших руководящих лиц которого выполняет функции координатора. В 1998 году должен был начаться новый проект в области упрощения торговых и транспортных процедур, финансируемый Всемирным банком. Этот проект призван поддержать работу существующего НКУТТП.

6. **Непал (1998 год):** Всемирный банк финансирует важный проект в области упрощения торговых и транспортных процедур, к осуществлению которого предполагалось приступить в начале 1998 года. В качестве условия получения кредита Всемирного банка правительство создало НКУТТП, который будет "озвучивать" результаты осуществления рекомендаций проекта.