

**Экономический и Социальный Совет**

Distr.: General
5 May 2011
Russian
Original: English

Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана
Комитет по торговле и инвестициям**Вторая сессия**

Бангкок, 27–29 июля 2011 года

Пункт 5 предварительной повестки дня

Упрощение процедур внутрирегиональной торговли**Упрощение процедур внутрирегиональной торговли****Записка секретариата***Резюме*

Для того чтобы воспользоваться новыми возможностями в области торговли или создавать таковые, компаниям обязательно необходимо иметь возможность обеспечивать более эффективную доставку товаров от заводских цехов до товарных складов иностранных покупателей. Поскольку инициатива в области экономического роста в Азиатско-Тихоокеанском регионе переходит от развитых стран к развивающимся странам, повышенное внимание начинают уделять роли внутрирегиональной торговли. Вместе с тем стоимость торговли между странами Азии нередко выше, чем между неазиатскими странами. В связи с этим налицо большие различия в показателях упрощения процедур торговли в странах и субрегионах Азиатско-Тихоокеанского региона. К примеру, в среднем в развивающихся странах на оформление торговых операций уходит в три раза больше времени, чем в развитых странах региона.

Простые меры, нацеленные на повышение транспарентности, могли бы в немалой степени содействовать упрощению процедур торговли, при этом затраты, связанные с осуществлением таких мер весьма небольшие. Кроме того, многие страны региона в целях упрощения процедур торговли принимают и более совершенные меры по ее упрощению, например внедряют системы «единого окна» и безбумажной торговли. Некоторые страны извлекают также дополнительную пользу из двустороннего и регионального сотрудничества в упрощении процедур торговли и все чаще включают положения об упрощении процедур в региональные торговые соглашения. Упрощение процедур транзита, как правило, явно не предусматривается в региональных торговых соглашениях, хотя это является важнейшим компонентом внутрирегиональной торговли. Помимо торговых и таможенных процедур ключом к снижению торговых издержек является совершенствование торговых логистических услуг, прежде всего услуг в области линейного судоходства.

В настоящем документе проводится обзор деятельности ЭСКАТО применительно к упрощению процедур торговли и выносятся ряд конкретных рекомендаций на предмет рассмотрения Комитетом.

Содержание

	<i>Стр.</i>
I. Введение	2
II. Показатели издержек внутрирегиональной торговли и упрощения ее процедур	3
III. Достижение прогресса в упрощении процедур торговли	5
IV. Деятельность ЭСКАТО в области упрощения процедур торговли	7
V. Вопросы для рассмотрения Комитетом	9
Таблица	
Нетарифные издержки внутри- и внешнерегиональной торговли в Азии, 2007 год	3
Вставка	
Некоторые успехи ЮННЕкст и дальнейшая деятельность	8

I. Введение

1. Поскольку за истекшие два десятилетия импортные тарифы существенно снизились, все большее значение начинают приобретать нетарифные меры, нацеленные на дальнейшее снижение издержек, связанных с международными операциями. Даже если исключить издержки, связанные с международным судоходством и прочие издержки, расходы, на оформление документации и осуществление прочих импортно-экспортных операций, могут составлять до 15 процентов стоимости товаров, поступающих во внешнюю торговлю¹. Таким образом, для того чтобы воспользоваться новыми торговыми возможностями или создавать таковые, компаниям обязательно необходимо иметь возможность обеспечивать более эффективную доставку товаров от заводских цехов до товарных складов иностранных покупателей. Поскольку инициатива в области экономического роста Азиатско-Тихоокеанского региона переходит от развитых стран к развивающимся странам, то все большее значение приобретает уделение неотложного внимания упрощению процедур внутрирегиональной торговли.

2. Оценка совокупных торговых издержек, составленная ЭСКАТО, учитывает все дополнительные расходы, связанные с осуществлением той или иной операции не внутри национальных границ, а между странами. Согласно предстоящему докладу *Asia-Pacific Trade and Investment Report 2011* («Доклад о торговле и инвестициях в Азиатско-Тихоокеанском регионе, 2011 год»), где этот вопрос будет обсуждаться более подробно, эта оценка свидетельствует о том, что за истекшее десятилетие многие страны региона добились прогресса в снижении расходов. Вместе с тем, эта оценка также свидетельствует о том, что во многих случаях снижение расходов почти наполовину, возможно, обусловлено снижением тарифов. Вместе с тем, именно нетарифные торговые издержки составляют почти 90 процентов торговых издержек в целом. А поэтому, если страны региона хотят добиться еще большего прогресса, то им необходимо будет уделять повышенное внимание решению вопросов, связанных с нетарифными барьерами, включая вопросы, возникающие вследствие совершенно ненужных обременительных торговых и транзитных процедур и неудовлетворительных услуг в области логистики.

¹ Азиатский банк развития и Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана, *Designing and Implementing Trade Facilitation in Asia and the Pacific* (Manila, ADB, 2009). Доступно по адресу: www.unescap.org/tid/publication/adbescapbook.asp.

II. Показатели издержек внутрирегиональной торговли и упрощения ее процедур

3. Показатели упрощения процедур внутрирегиональной торговли в субрегионах Азии далеко не одинаковы. С одной стороны, Ассоциация государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН) достигла высоких уровней эффективности в международной торговле, исходя из тарифного эквивалента, нетарифные торговые издержки в ее самых крупных членах со средним уровнем дохода, а именно в Индонезии, Малайзии, на Филиппинах и в Таиланде, составляют всего лишь 49 процентов, что находится на уровне расходов в структурах развитых стран, например членах Северо-Американского соглашения о свободной торговле (НАФТА) и в Европейском союзе. С другой стороны, внутрирегиональные торговые издержки в Южной, Северной и Центральной Азии почти вдвое превышают аналогичный показатель в странах АСЕАН. Как показано в таблице 1, нетарифные торговые издержки в Восточной и Северо-Восточной Азии также находятся на высоком уровне, однако это в основном объясняется высокими расходами, которые несет не имеющая выхода к морю Монголия. В сущности, нетарифные издержки торговли между Китаем, Японией и Республикой Корея одни из самых низких в мире и в среднем составляют лишь 39 процентов, что весьма впечатляет с учетом отсутствия соглашений о свободной торговле между этими странами за рассматриваемый период.

Таблица 1

Нетарифные издержки внутри- и внешнерегиональной торговли в Азии, 2007 год

Респондент/партнер	АСЕАН-4	Восточная и Северо-Восточная Азия	Северная и Центральная Азия	СААРК-4	Австралия–Новая Зеландия	ЕС-5	НАФТА
АСЕАН-4	49	132	259	117	85	105	101
Восточная и Северо-Восточная Азия	132	105	193	201	143	127	109
Северная и Центральная Азия	259	193	148	258	313	161	244
СААРК-4	117	201	258	113	145	124	137
Австралия–Новая Зеландия	85	143	313	145	61	122	122
ЕС-5	105	127	161	124	122	59	104
НАФТА	101	109	244	137	122	104	50

Источник: База данных о торговых издержках ЭСКАТО.

Примечание: Торговые издержки выражены в процентном отношении к стоимости товаров и могут рассматриваться как тарифные эквиваленты. АСЕАН-4: Индонезия, Малайзия, Таиланд, Филиппины; ЕС-5: Германия, Италия, Испания, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии и Франция; СААРК-4: Бангладеш, Индия, Пакистан и Шри-Ланка; НАФТА: Канада, Мексика и Соединенные Штаты Америки.

4. Ожидается, что совокупные издержки внутрирегиональной торговли, как правило, ниже чем издержки межрегиональной торговли в силу географической близости стран одного и того же региона, а также схожести языков и культуры. Данные таблицы 1 говорят о том, что это справедливо в случае субрегионов Азии, хотя такое вряд ли можно сказать про Южную Азию. Торговые издержки, связанные с внутрирегиональной торговлей Ассоциации регионального сотрудничества стран Южной Азии (СААРК) всего лишь на четыре процента ниже, чем аналогичный показатель между

странами СААРК и АСЕАН. Это объясняется неудовлетворительным положением с упрощением процедур транзита между странами Южной Азии.

5. Издержки, связанные с торговлей между странами Азии в различных субрегионах, гораздо выше, чем торговые издержки азиатских и неазиатских стран или субрегионов. К примеру, нетарифные издержки торговли между странами АСЕАН и СААРК почти на 15 процентов выше, чем издержки торговли между странами АСЕАН и НАФТА. Аналогичным образом, издержки торговли между Северной и Центральной Азией и Южной Азией на 60 процентов выше, чем аналогичный показатель между Северной и Центральной Азией и Европейским союзом. Вместе с тем отрадно то, что в период 2003–2007 годов все субрегионы Азии добились прогресса в снижении нетарифных, связанных с торговлей издержек, по крайней мере, с одним из других субрегионов. Южная Азия добилась немалых успехов в снижении издержек как внутри-, так и во внешнерегиональной торговле, прежде всего с Северной и Центральной Азией и НАФТА.

6. Время, которое требуется для завершения всех торговых операций, связанных с доставкой товаров от заводских цехов до палубы корабля в ближайший морской порт (или в обратном направлении) в Азиатско-тихоокеанских развивающихся странах, в период 2005—2010 годов сократилось в среднем приблизительно на 16 процентов. Наибольшего прогресса достигла Юго-Восточная Азия, сократив свое среднее время, требующееся для завершения торговых операций, в среднем до 19 дней. За аналогичный период Камбоджа и Таиланд сократили это время времени более чем на 40 процентов. Индия и Пакистан добились сопоставимых успехов, хотя на торговые процедуры в Южной и Юго-Западной Азии по-прежнему уходит на 50 процентов больше времени, чем в Юго-Восточной Азии (30 дней). В Тихоокеанском субрегионе не удалось достигнуть никакого заметного прогресса. Северная и Центральная Азия, в которую в основном входят страны, не имеющие выхода к морю, добилась некоторых скромных успехов, однако у них по-прежнему уходит много времени на завершение процедур, необходимых для обеспечения доставки товаров из большей части стран в тот или иной морской порт (в среднем 52 дня). В целом в развивающихся странах на завершение торговых процедур уходит в три раза больше времени, чем в развитых странах региона (Австралия, Новая Зеландия и Япония), что свидетельствует о том, что предстоит проделать еще большую работу в целях улучшения положения.

7. Прямые издержки, связанные с совершением торговых операций, необходимых для обеспечения доставки товаров от заводских цехов до морского порта, увеличились в большинстве стран Азиатско-Тихоокеанского региона в период 2005–2010 годов весьма незначительно и составляли от 633 долл. США на контейнер в Юго-Восточной Азии до почти 2 200 долл. США в Северной и Центральной Азии. Такое положение, возможно, обусловлено отчасти более высокой стоимостью рабочей силы, ростом спроса на логистические и транспортные услуги по мере увеличения объемов торговли и в некоторых случаях колебаниями обменных курсов. Больше всего средние издержки выросли в Южной и Юго-Западной Азии: на 16,6 процента в период 2005–2010 годов. В Северной и Центральной Азии издержки, связанные с осуществлением торговых операций, увеличились в среднем на девять процентов. В большинстве стран региона импортные процедуры по-прежнему связаны с большими расходами, чем экспортные процедуры, что, вероятно, объясняется регулятивным контролем над импортом. Вместе с тем, по состоянию на 2010 год во многих странах, включая Казахстан, Малайзию, Соломоновы Острова и Шри-Ланку, импортное время сравнивалось с экспортным временем или его стало уходить

еще меньше, что говорит о том, что эти страны приняли меры в направлении совершенствования процедур пограничной очистки.

III. Достижение прогресса в упрощении процедур торговли

8. Меры по упрощению процедур торговли бывают весьма разными как по сложности, так и по объему затрачиваемых на них средств. Для того чтобы они были эффективны, необходимо учитывать уровень развития инфраструктуры и качества нормативно-правового регулирования бизнеса. Простые меры, направленные на повышение транспарентности, могут сыграть весомую роль в содействии упрощению процедур торговли и требуют малого, например своевременного опубликования информации о торговых процедурах и положениях. Несмотря на то что предстоит еще проделать определенный объем работы в направлении совершенствования применения мер по обеспечению транспарентности, частный сектор во многих странах признает прогресс в этом направлении, что объясняется увеличением числа случаев институционализации консультаций между государственным и частным секторами по вопросам устранения торговых барьеров.

9. На национальном уровне в настоящее время многие страны занимаются осуществлением более совершенных мер по упрощению процедур торговли, используя нередко современные информационные и коммуникационные технологии. Одна из таких мер предусматривает развитие систем управления рисками для досмотра и очистки грузов, что дает таможене и другим учреждениям по контролю за торговлей возможность ограничить фактическую инспекцию грузов грузами, которые считаются опасными. Фактическая инспекция, как правило, отнимает в два раза больше времени, чем очистка товаров, например с 1,55 до 3,36 дней в среднем по Восточной Азии и Тихоокеанскому субрегиону². Внедрение системы управления рисками может существенно сократить ассортимент товаров, которые должны подвергаться инспекции. К примеру, в Китае физическому досмотру подвергается менее чем девять процентов товаров в отличие от 100 процентов в некоторых странах, которым еще только предстоит принять такие меры.

10. Многие страны также занимаются развитием системы национальных электронных «единых окон» или системы, которая позволяет обеспечивать электронный обмен торговыми данными и документацией между торговцами, таможенными властями и другими государственными учреждениями и заинтересованными сторонами. В большинстве стран уже действуют системы электронного обмена данными, которые обеспечивают представление в электронном виде по крайней мере некоторых требуемых данных и документации. Нередко долгосрочная цель заключается в создании центра «единого окна», который позволит торговцам не только представлять в режиме онлайн одновременно все данные и информацию, необходимые соответствующим государственным учреждениям, но и платить пошлины и получать соответствующие санкции и разрешения в режиме онлайн, а также взаимодействовать с провайдерами логистических услуг и другими заинтересованными сторонами частного сектора. Гонконг (Китай), Республика Корея и Сингапур являются мировыми лидерами в создании национальных механизмов «единого окна», что расширило их коммуникационные возможности за счет сокращения времени и расходов, связанных с торговыми процедурами как за пределами своих границ, так и в пограничных районах. Во всех случаях следует отметить, что осуществление таких мер требует твердой политической воли, а также создания – или

² World Bank, *Logistics Performance Index 2010* (Washington, D.C., World Bank, 2010). Доступно по адресу: <http://go.worldbank.org/88X6PU5GV0>.

наличия — эффективно функционирующего межучрежденческого организационного механизма с участием представителей государственного и частного секторов, по линии которого можно было бы регулярно и открыто обсуждать вопросы, связанные с упрощением процедур торговли.

11. Сегодня общепризнано, что упрощение процедур торговли начинается дома, однако страны уже давно осознали тот факт, что дополнительную пользу можно извлечь из двустороннего и регионального сотрудничества в упрощении процедур торговли. Максимальную пользу из системы «единых окон» и прочего электронного обмена данными о торговле можно извлечь лишь тогда, когда власти в стране-партнере будут принимать электронные данные и документацию в рамках «единого национального окна». Вместе с тем, мало чего удалось добиться в разработке соответствующей международной нормативно-правовой основы для обеспечения трансграничного электронного обмена торговыми данными и документацией; в рамках своей первой инициативы «Единого окна» АСЕАН из всех сил старается создать необходимую нормативно-правовую базу.

12. Большая часть соглашений о преференциарной торговле и соглашений об экономическом партнерстве между странами региона сегодня включает в себя положения об упрощении процедур торговли. В последнем Соглашении АСЕАН о торговле товарами (АТИГА), которое вступило в силу в 2010 году, упрощению процедур торговли отведена целая глава. Третий раунд переговоров по Азиатско-тихоокеанскому торговому соглашению (АПТА) завершился тем, что государства, подписавшие это соглашение, в 2009 году утвердили Рамочное соглашение об упрощении процедур торговли в государствах-участниках АПТА. Данные одного из сравнительных исследований ЭСКАТО по недавно заключенным соглашениям о свободной торговле свидетельствуют о том, что все такие соглашения обязывают подписавшие их стороны повышать уровень транспарентности, в частности на основе обязательства, предусматривающего публикацию законов и положений, оказывающих влияние на торговлю. В таких соглашениях также признается важное значение использования международных стандартов применительно к упрощению процедур торговли. В числе других все более распространенных мер можно отметить автоматизацию/использование информационных и коммуникационных технологий, управление рисками, принятие предварительных решений и «единые окна».

13. Положения об упрощении процедур торговли в большинстве соглашений, как правило, предусматривают свое претворение в жизнь в «режиме максимальных усилий», что затрудняет оценку того, в какой степени

预览已结束，完整报告链接和二维码如下：

https://www.yunbaogao.cn/report/index/report?reportId=5_6329

