



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRADE/2002/19
20 mars 2002

FRANÇAIS
Original: RUSSE

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ POUR LE DÉVELOPPEMENT DU COMMERCE,
DE L'INDUSTRIE ET DE L'ENTREPRISE

Sixième session, 28 et 31 mai 2002
Point 19 de l'ordre du jour provisoire

**Tendances générales du développement des exportations de services de transport
et meilleure utilisation de la situation géographique de l'Ukraine
en tant que pays de transit**

Le présent document est présenté comme document de référence de la Table ronde sur la facilitation du commerce dans les pays en transition, qui se tiendra le 31 mai 2002 et transmis **pour information uniquement**. Il a été établi par M^{me} Emelianova, Secrétaire exécutive de l'organe ukrainien de facilitation du commerce, dans le cadre du projet «Soutien aux mesures de facilitation du commerce et mise en œuvre d'EDIFACT/ONU dans certains pays d'Europe orientale» financé par la République tchèque.

Le présent document est reproduit tel qu'il a été reçu par le secrétariat.

PARTIE I. INTRODUCTION

Organe ukrainien de facilitation du commerce

L'organe national de facilitation du commerce international et des transactions électroniques est devenu opérationnel en Ukraine en 1999. Il a été créé par le Ministère des relations économiques extérieures et du commerce de l'Ukraine, par décision n° 16464/20 du Conseil des ministres de l'Ukraine en date du 4 septembre 1998, avec l'appui du CEFACT de la Commission économique pour l'Europe (CEE) de l'Organisation des Nations Unies (CEFACT-ONU) et de l'organe de facilitation du commerce (FITPRO) de la Chambre économique de la République tchèque dans le cadre du projet «Soutien aux mesures de facilitation du commerce et mise en œuvre d'EDIFACT/ONU dans certains pays d'Europe orientale».

Comme suite à la réforme administrative des organes de l'État, l'organe national de facilitation du commerce relève désormais du Ministère de l'économie et des questions d'intégration européenne.

Il est représenté par le Groupe de travail permanent pour la simplification des procédures dans l'administration, le commerce et les transports (ci-après dénommé Groupe de travail).

Principales fonctions du Groupe de travail:

- Étude de l'expérience acquise à l'échelon international dans le domaine de la facilitation du commerce international et des transactions électroniques;
- Analyse des textes législatifs et réglementaires en vigueur en Ukraine, aux fins de la réforme économique et de l'harmonisation avec les décisions des organismes internationaux (GATT, COT, CEE-ONU, CNUCED, ISO, CNUDCI, FIATA, TACIS, TINA, EAN);
- Coordination de l'exécution en Ukraine des programmes internationaux de facilitation du commerce et de la mise en œuvre des recommandations relatives à l'application des normes EDIFACT-ONU;
- Élaboration de textes législatifs et réglementaires et de programmes;
- Coordination des activités menées par les groupes d'experts des différents ministères et administrations en vue de formuler des propositions concernant l'élaboration et l'exécution de projets de simplification des procédures dans l'administration, le commerce et les transports.

Le Groupe de travail comprend deux sous-groupes, dont l'un est chargé de l'application des recommandations des organismes internationaux relatives aux transactions électroniques et l'autre de l'application des recommandations d'EDIFACT-ONU concernant la facilitation du commerce international.

Le Groupe de travail a élaboré plusieurs lois, ou participé à leur élaboration, dont les suivantes:

- Loi sur les documents électroniques et leur traitement et loi sur les signatures électroniques, en cours d'examen par la Verkhovna Rada (Parlement ukrainien) (dont l'une a été adoptée en deuxième lecture);
- Loi sur le transit de marchandises (20 octobre 1999);
- Loi sur la taxe unique exigible aux points de franchissement de la frontière douanière (4 décembre 1999);
- Loi sur le barème des taux de la taxe unique exigible aux points de franchissement de la frontière douanière (12 juillet 2001), ainsi qu'une série d'ordonnances du Conseil des ministres, sur les questions douanières notamment, réglementant la circulation des marchandises en transit sur le territoire national.

Le Groupe de travail poursuit actuellement ses activités en vue de faciliter sur les plans législatif et organisationnel le franchissement de la frontière nationale par les marchandises et leur circulation sur le territoire ukrainien.

Problèmes théoriques réglés par le Groupe de travail

La position géopolitique avantageuse de l'Ukraine, située au carrefour des échanges entre l'Europe et l'Asie, favorise le développement du pays en tant qu'État de transit. Ainsi, dans l'ex-URSS les trois quarts du volume total des marchandises en import-export et en transit étaient transbordés dans les bassins de la mer Noire et de la Baltique. En outre, 57 % de toutes les marchandises transitaient par les ports d'Ilitchevsk, d'Odessa, de Youjny, de Reni, de Marioupol, de Novorossisk et de Touapse.

Comme suite aux corrections apportées à la politique du transit, les pays baltes perçoivent actuellement d'importantes recettes budgétaires en devises et continuent de créer des conditions privilégiées pour le transit à travers leur territoire; ainsi, par exemple, les revenus provenant des services de transit représentent près d'un quart du produit intérieur brut de la République de Lettonie.

L'évolution actuelle de l'économie mondiale se caractérise par l'élargissement des liens économiques et de la coopération économique internationale, favorisant ainsi l'essor constant des flux transnationaux et du transit international de marchandises.

PARTIE 2. CONDITIONS DU TRANSIT EN UKRAINE

L'existence de ports non bloqués par les glaces sur la mer Noire et d'un réseau développé de transports du nord au sud et d'est en ouest, et vice-versa, fait que toutes les conditions sont réunies pour attirer des volumes considérables de marchandises en transit et faciliter leur transport par les itinéraires les plus courts.

Toutefois, les possibilités d'exportation du système de transports ukrainien sont insuffisamment exploitées. Ainsi, la part de l'Ukraine dans le volume total des exportations mondiales de services de transport (dont la valeur s'élève à 318,3 milliards de dollars des États-Unis) n'est que de 1 %.

Par comparaison, la valeur de ces services atteint 19,3 milliards de dollars en France; 18,9 milliards en Allemagne; 19,9 milliards aux Pays-Bas; et 6,8 milliards au Danemark.

Les capacités technologiques de l'infrastructure nationale des transports permettent chaque année de transporter par le rail, les voies de navigation intérieure et la route et de transformer dans les ports de 60 à 70 millions de tonnes de marchandises et d'en transporter jusqu'à 200 millions de tonnes par conduites. Or, le volume effectif du transit est d'un peu plus de 215 millions de tonnes, c'est-à-dire que le potentiel actuel de l'Ukraine en matière de transit n'est exploité qu'à 70 %, et à seulement 50 % pour l'ensemble des transports.

Le réseau routier est long de 169 500 kilomètres, mais sa structure n'est pas conforme aux exigences actuelles. Il faut donc faire appel à des crédits, dont le montant s'élève à 2,5 milliards de dollars.

On observe ces dernières années une augmentation des transports en transit, qui s'accompagne d'une diminution générale des opérations effectuées par certains modes de transport, mais cette croissance n'est ni rapide ni stable.

Principaux flux de transit par le territoire ukrainien

Les principaux flux de transit par le territoire ukrainien concernent le transport de gaz, de pétrole et de produits pétroliers (215,1 millions de tonnes) par les principaux gazoducs et oléoducs reliant la Russie aux pays européens, soit près de 80 % de tout le transit.

Les chiffres du transport en transit sont les suivants:

- 19 millions de tonnes (soit 56,6 %) entre les points frontaliers du nord-est et de l'ouest du pays par liaisons ferroviaires et routières directes,
- 18,6 millions de tonnes (soit 43,4 %) entre les points frontaliers du nord, de l'est et, en partie, de l'ouest du pays et par les ports maritimes ukrainiens.

Près de 95 % des marchandises en transit entrent en Ukraine par les gares ferroviaires. Il s'agit principalement d'exportations de la Russie, du Bélarus et du Kazakhstan (dont minerai de fer: 36 %, charbon: 16 % et produits pétroliers: 10 %) vers la Slovaquie, la Hongrie, l'Autriche, la République tchèque, la Roumanie et, à partir des ports, vers d'autres pays du monde.

Le transit routier s'effectue principalement par les autoroutes situées sur l'axe «Europe du Nord et de l'Est - Ukraine - Russie et Bélarus», et par les ports maritimes ukrainiens à destination de la Russie, du Bélarus, du Caucase, de la Moldova et d'autres pays.

Les marchandises transportées sont les suivantes: produits alimentaires, vêtements, chaussures, meubles, produits pharmaceutiques, marchandises en conteneurs, dont celles transbordées dans les ports maritimes.

La structure par produit du transit par le rail est présentée dans la figure 1.

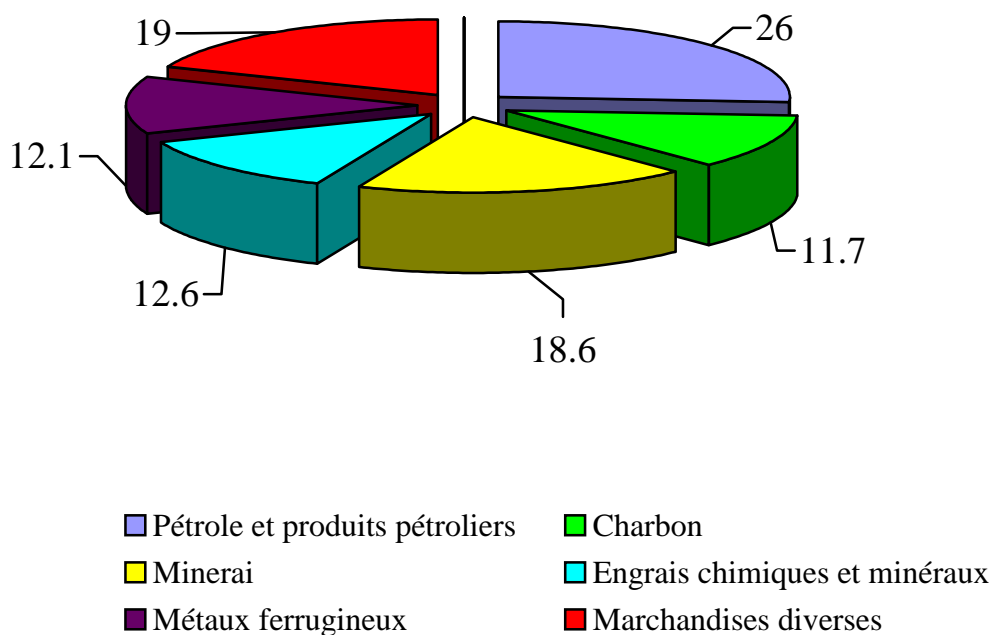


Figure 1. Volume et structure du transit de marchandises par le rail, en pourcentage

Plus de 36,6 millions de tonnes de marchandises en transit sont transformées dans les ports maritimes, dont 18,6 millions de tonnes sont transbordées à partir des/sur les trains. Sur ce volume, les exportations de la Russie et d'autres États représentent plus de 17 millions de tonnes, tandis que leurs importations transitant par les ports ukrainiens représentent près de 1 million de tonnes. Le volume des produits pétroliers transformés dans les ports et transportés par gazoduc est de 18 millions de tonnes.

Les figures 2 et 3 indiquent la répartition des volumes de transformation de marchandises en transit, par liste de produits par pays.

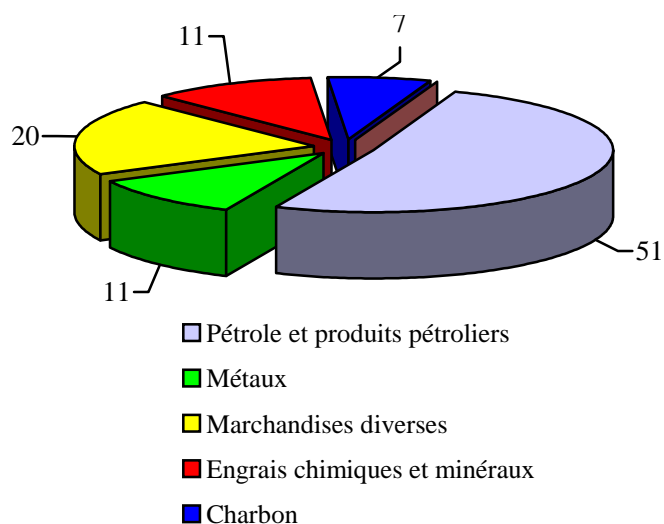


Figure 2. Structure du transit de marchandises transformées dans les ports maritimes ukrainiens, en pourcentage

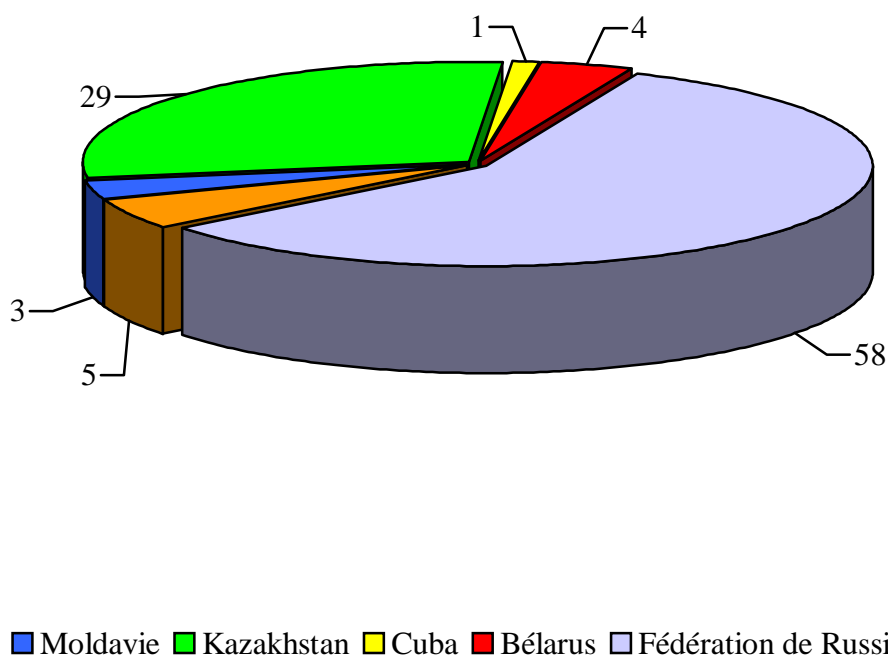


Figure 3. Transit de marchandises par pays d'origine, en pourcentage

Il ressort des données présentées ci-dessus que les principales marchandises transportées en transit à travers le territoire ukrainien sont des matières premières et des produits de première transformation. La part relative des marchandises à droits élevés, celles en conteneurs en particulier, reste faible. Les flux de transit se forment principalement dans les pays de la CEI.

Carte des flux de marchandises exportées, importées et en transit sur
les tronçons routiers des couloirs de transport internationaux, en 2001



Gdansk - Odessa
Couloir n° 3

Couloir n° 5
Couloir n° 9

Tout ce qui précède témoigne du potentiel élevé de l'Ukraine en matière de transit et des possibilités de développement de celui-ci. Le scénario de développement mondial jusqu'en 2004 prévoit une augmentation constante du PIB mondial, avec un rythme de croissance encore plus rapide du commerce international.

Les prévisions de l'évolution de l'économie mondiale indiquent qu'au début du XXI^e siècle les principaux flux de financements et de marchandises seront concentrés sur les axes Europe-Asie et Europe-Amérique.

L'analyse du commerce extérieur entre les États situés sur l'axe «Ouest-Est», qui coïncide avec la zone des couloirs de transport internationaux traversant le territoire ukrainien, met en évidence les possibilités d'augmentation du volume des marchandises en transit.

Pour la période allant jusqu'en 2010, la valeur des flux de marchandises transportées dans la zone des couloirs de transport internationaux qui traversent l'Ukraine entre les pays de la CEI et les pays d'Europe occidentale et centrale est estimée à 158 milliards de dollars, tandis que la part des flux de transit dans les deux sens de l'axe Europe occidentale-Asie pourrait atteindre 44,5 %.

À moyen terme, la structure actuelle des flux de transit reste inchangée, avec une prépondérance des marchandises transportées vers l'ouest, c'est-à-dire les flux provenant de Russie et d'autres pays de la CEI et se dirigeant vers l'Europe en passant par les gares ferroviaires et les ports maritimes frontaliers, ainsi que par les oléoducs et gazoducs.

Ces flux, qui représentent actuellement plus de 90 % de tout le transit à travers l'Ukraine, peuvent, dans des conditions favorables, augmenter considérablement. Cependant, pour la période allant jusqu'en 2010, les tendances concernant les marchés des services de transit le long de cet axe sont très contradictoires. D'un côté, l'essor économique escompté des pays de la CEI et l'exploitation des gisements pétroliers de la Caspienne favorisent l'augmentation des transports, tandis que, de l'autre, la construction par la Russie d'un nouveau gazoduc traversant le Bélarus et la construction et la rénovation de ports russes sur les rives de la mer Noire et de la mer d'Azov pourraient avoir pour effet de réduire considérablement le transit à travers l'Ukraine.

Les intérêts économiques majeurs des pays de la CEI exigent une politique de transit concertée, grâce à laquelle les systèmes de transport se développeraient non pas en se faisant concurrence mais en se complétant. Si une telle politique est mise en pratique, on peut espérer d'ici à 2010 une augmentation de 25 à 35 % des transports en transit; dans le cas contraire, cette augmentation serait limitée à 15 %.

Avec la mise en service du gazoduc Odessa-Brody et de son terminal, les flux de transit dans le sens inverse de cet axe pourraient augmenter considérablement.

Compte tenu de ce qui précède, le transit international à travers l'Ukraine devrait principalement se développer le long des axes Europe-Asie (couloir de transport «TRACECA») et Nord-Sud (couloir mer Baltique-mer Noire), avec également une augmentation des transports en provenance de la Moldova et du Bélarus. Cette évolution sera en outre favorisée par les activités menées par le FITPRO, sur l'initiative du CEFAC/ONU, dans le cadre du projet «Soutien aux mesures de facilitation du commerce et mise en œuvre d'EDIFACT/ONU dans certains pays d'Europe orientale», et d'autres organismes internationaux.

Il existe aussi des possibilités d'expansion des transports en transit par la route, entre l'Europe du Sud et du Sud-Est et la Russie, et sur les voies d'eau intérieures (Dniepr et système de transport fluvial Volga-Don), ainsi que par les transports combinés (multimodaux).

Selon les experts des organismes scientifiques ukrainiens et les experts étrangers, les volumes prévisionnels du transit international à travers l'Ukraine sont les suivants:

Jusqu'en 2005: Prévisions optimistes: 240 à 250 millions de tonnes;

Prévisions pessimistes: 210 à 220 millions de tonnes.

Jusqu'en 2010: Prévisions optimistes: 270 à 280 millions de tonnes;

Prévisions pessimistes: 230 à 240 millions de tonnes.

Entraves au développement du transit international à travers l'Ukraine

Actuellement, les principales entraves au développement du transit international à travers l'Ukraine sont les suivantes:

- Écart entre la législation ukrainienne et la législation des pays d'Europe occidentale – l'Ukraine, en tant qu'État indépendant, n'a adhéré qu'à une seule des huit conventions relatives à la simplification des procédures dans l'administration, le commerce et les transports, à savoir la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR) de 1975 (CEE-ONU);
- Incompatibilité de la législation et de la réglementation nationales avec le droit international des transports, en ce qui concerne notamment le franchissement des frontières, l'organisation des transports et le traitement des marchandises dans les terminaux;
- Absence de politique de transit nationale unifiée;
- Absence de textes réglementant les transports en transit et le contrôle de leur prise en charge, d'où la persistance de longues files de camions attendant de franchir les frontières ukrainiennes. En outre, il faut entre six heures et plusieurs jours pour accomplir les formalités de transport en transit, alors qu'il suffit de 1 à 30 minutes dans les pays d'Europe occidentale. Il faut donc modifier la législation en vigueur en Ukraine, tout en adoptant de nouveaux textes pour l'harmoniser avec les normes internationales et, pour commencer, appliquer les recommandations du CEFAC/ONU relatives à la facilitation du commerce international;
- Médiocrité des transports en transit (lenteur, obstacles d'ordre organisationnel et technique aux frontières, insécurité des transports de marchandises et niveau insuffisant de maintenance);
- Développement insatisfaisant du réseau existant de voies de circulation routière et de terminaux et du matériel roulant, non-conformité avec les paramètres et spécifications techniques de fonctionnement applicables aux voies de communication internationales, au matériel roulant et à d'autres équipements;
- Développement insuffisant des moyens informatiques;
- Retard technologique, concernant notamment l'exploitation de systèmes logistiques de transports internationaux et de transports combinés;
- Politique tarifaire déséquilibrée, absence de méthode intégrée de calcul des tarifs et des coûts des services de transport, nécessité de garantir le rapport coûts-avantages;
- Situation criminogène inquiétante, prélèvement de taxes élevées lors du passage de la frontière et pour le suivi des marchandises et des moyens de transport;
- Concussion au sein des organes du pouvoir exécutif.

PARTIE 3. MESURES PRISES PAR LE GOUVERNEMENT UKRAINIEN

Dans le cadre d'un règlement d'ensemble des problèmes, le Président ukrainien a promulgué le décret n° 216/2002 en date du 5 mars 2002, sur les mesures d'assainissement de l'économie nationale pour la période 2002-2004, en vue de renforcer la lutte contre l'économie souterraine et de continuer à en éliminer les manifestations dans l'économie nationale. Le décret comprend notamment les mesures suivantes:

1. Élaboration d'un projet de loi concernant les modalités de vérification de l'activité des entreprises par les organes de contrôle;
2. Création d'un système interadministrations d'échange de données sur l'enregistrement des entreprises et des associations ukrainiennes, en tant qu'agents économiques dotés de la personnalité juridique et assujettis à l'impôt;
3. Application des mesures nécessaires à la facilitation des paiements au titre de contrats en valeurs mobilières passés avec des non-résidents;
4. Mise au point de la version définitive du projet de loi sur les signatures électroniques, établissant le fondement juridique de ces signatures et leur domaine d'application;
5. Mise en place d'un système de versement et d'encaissement par carte du Système national de télépaiement dans le secteur du commerce et des services;
6. Élaboration de propositions visant à renforcer le mécanisme d'assurance risques concernant les exportations et les crédits;
7. Création d'un système électronique unifié d'échange d'informations entre les organes de l'État exerçant des fonctions de contrôle dans le secteur du commerce extérieur, etc.

Toujours pour régler les questions relatives à la politique de transit, le Ministère de l'économie et des questions d'intégration européenne, agissant sur instruction du Président, a élaboré un projet qui a ensuite été adopté dans le cadre de la loi n° 3022-III du 7 février 2002 sur le Programme intégré de raffermissement de l'Ukraine en tant qu'État de transit.

Principales orientations définies dans le Programme

1. Intensification des travaux visant à mettre en place un réseau national de couloirs de transport internationaux conforme aux normes internationales et à l'intégrer dans les systèmes de transport de l'Europe, de l'Asie et de la région mer Baltique-mer Noire;
2. Développement de la coopération avec les organisations de transport internationales;
3. Adhésion de l'Ukraine aux conventions et accords internationaux relatifs aux transports internationaux, élaboration et application de mesures en vue de l'adhésion progressive de l'Ukraine à des conventions internationales et accords multilatéraux, dont les suivants:

- Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières (1982);
 - Convention relative à un régime de transit commun (Genève, 20 mai 1987);
 - Convention internationale pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers (Kyoto, rédigée en 1999);
 - Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises (1980);
 - Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (19 mai 1956);
 - Convention relative au contrat de transport international de voyageurs et de bagages par route (1^{er} mars 1973);
 - Convention concernant la facilitation du transport ferroviaire international;
 - Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (1^{er} septembre 1970);
 - Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes;
 - Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (1^{er} juillet 1970), ainsi que les conventions et accords portant sur les questions de sécurité de la circulation et de protection de l'environnement;
4. Facilitation du commerce, y compris par la simplification des formalités douanières lors du franchissement de la frontière nationale;
 5. Création d'une base législative pour le développement du transit de marchandises;
 6. Adhésion progressive aux principes de la politique internationale régissant les transports et les douanes en ce qui concerne les marchandises en transit;
 7. Mise en conformité sur le plan technique des infrastructures (telles que les grandes lignes de transit, les terminaux et les points de franchissement de la frontière nationale) avec les prescriptions internationales en matière d'exploitation, de commerce et d'écologie;
 8. Mise en place de nouvelles techniques d'organisation des transports et du franchissement de la frontière, développement du transport multimodal et coordination claire des activités de tous les acteurs du transport en transit;

9. Application d'une politique tarifaire et fiscale équilibrée, qui renforcerait la compétitivité des services de transit en Ukraine et attirerait de nouveaux flux de marchandises en transit;
10. Développement de la coopération internationale dans le domaine du transit;
11. Mise en place de mécanismes économiques favorisant le développement du transit international.

Le Programme sera appliqué progressivement.

Activités prévues pendant la première phase (2002-2005):

- Adoption de textes législatifs et réglementaires relatifs au transit de marchandises à travers l'Ukraine, alignement de la législation nationale sur les conventions et accords internationaux relatifs aux transports;
- Élimination des obstacles techniques au transit de marchandises et, surtout, des goulets d'étranglement le long des couloirs de transport internationaux et aux points de franchissement de la frontière nationale;
- Amélioration de la réglementation tarifaire et fiscale, afin de promouvoir le transit;
- Mise en place d'un système complet de calcul, d'analyse et de prévision des transports en transit;
- Utilisation de technologies d'information avancées et, en particulier, de systèmes de traitement des documents protégeant les données;
- Application à grande échelle, sur la base des nouvelles technologies d'information, des principes de la logistique des transports;
- Mise en place de systèmes d'information avancés sur les transports et intégration dans les systèmes européens;
- Renforcement de la formation et du niveau de qualification des personnels travaillant dans le secteur des transports et du commerce international.

Activités prévues pendant la deuxième phase (2006-2010):

- Application de normes techniques et écologiques répondant aux prescriptions européennes pour le matériel roulant et les infrastructures du transit international;
- Renouvellement du matériel roulant du complexe routier, rénovation et développement des principaux systèmes de transport par conduites.

Financement du Programme

Le Programme sera financé principalement au moyen de ressources extrabudgétaires (emprunts et investissements), ainsi que grâce à l'assistance technique des unions internationales et des institutions de financement (programme TACIS de l'Union européenne, crédits de la BERD, etc.). Le montant total des dépenses est estimé à environ 31 milliards de hryvnias. La majeure partie de ces ressources servira à financer les activités de développement de l'infrastructure des transports et, en particulier, la réalisation de travaux publics nécessaire pour accroître la charge autorisée par essieu, ainsi que pour augmenter la masse totale des trains routiers sur les couloirs de transport internationaux et permettre leur mise aux normes européennes (soit 5 750 millions de hryvnias provenant de ressources extérieures).

En fonction des orientations et des principaux projets, le retour sur investissement des activités de la première phase devrait être de 4 ½ ans à 7 ans, et de 12 ans pour les projets à fort coefficient de capital.

D'après les premières estimations, le montant annuel des revenus du transit de marchandises (à l'exception du transport par conduites) atteindra entre 600 et 700 millions de hryvnias, dont 200 à 250 millions au titre des prélèvements obligatoires.

La deuxième phase du Programme sera lancée dès que la première phase aura été réalisée, sous réserve de la situation économique et après mise au point des détails concernant les prévisions des flux de transit.

Résultats escomptés

L'exécution du Programme permettra de:

- Stabiliser puis augmenter les volumes de transit et renforcer le potentiel géo-économique de l'Ukraine;
- Rétablir puis renforcer les capacités en matière d'exportation de services dans les zones d'attraction économique situées le long des couloirs de transport internationaux;
- Exploiter pleinement la capacité des systèmes de transport et en promouvoir le renouvellement et l'amélioration grâce à l'application de nouvelles techniques, à la télécommunication et à l'informatisation;
- Améliorer l'état de l'environnement par le développement des transports combinés;
- Promouvoir l'essor d'une large gamme de services de transit connexes, concernant en particulier le tourisme international, les différents types d'assurance, l'organisation du commerce, le secteur de l'alimentation, la réparation et l'entretien des moyens de transport et la création de nouveaux emplois dans les domaines de la production et des services;
- Aligner la législation nationale sur les normes internationales;
- Favoriser l'intégration de l'Ukraine dans la Communauté européenne.

Conclusions

1. Le Président et le Gouvernement ukrainiens portent une grande attention aux travaux de facilitation du commerce international et des transactions électroniques, ainsi qu'aux mesures de lutte contre l'économie souterraine et ses manifestations dans l'économie ukrainienne, aux fins d'améliorer le franchissement de la frontière par les marchandises et les moyens de transports, ainsi que leur circulation sur le territoire national.
2. Une politique économique visant l'intégration de l'Ukraine dans la Communauté européenne est activement mise en œuvre.
3. Avec l'appui du Conseil des ministres et de la Verkhovna Rada, des textes législatifs et réglementaires sont élaborés et adoptés en vue de mettre en pratique ce qui se fait de mieux au niveau international.
4. Eu égard aux contraintes budgétaires, une grande partie des mesures visant à renforcer les infrastructures de transit international ne peut être exécutée qu'au moyen des fonds provenant de sources extérieures et, à cet égard, les mesures prioritaires, et les plus intéressantes pour les États, sont celles proposées dans les recommandations du CEFACT/ONU relatives à la simplification des procédures dans l'administration, le commerce et les transports. L'efficacité de ces recommandations est confirmée par la pratique et leur application aux moindres frais permet à court terme de résoudre de façon optimale un grand nombre de problèmes.
