

**Экономический и Социальный Совет**

Distr.: General  
12 September 2018  
Russian  
Original: English

**Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана  
Комитет по транспорту****Пятая сессия**

Бангкок, 19-21 ноября 2018 года

Пункт 3а предварительной повестки дня\*\*

**Основные вопросы в области транспорта****Упрощение процедур перевозок и логистики в эпоху устойчивого развития****Записка секретариата***Резюме*

Задача упрощения процедур перевозок и логистики в свете Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года приобретает еще более неотложный характер. При этом введение в действие комплексной интермодальной транспортной системы, которая повышает устойчивость транспорта на региональном уровне, в силу самой своей сути сопряжено со сложностями и требует неослабных усилий государств-членов по целому ряду направлений. В настоящем документе содержится резюме важных шагов по упрощению процедур перевозок, предпринятых за последнее время в регионе, охватываемом деятельностью Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана, а также резюме мероприятий секретариата в поддержку региональной операционной транспортной связуемости в целях стимулирования внутрорегиональной и межрегиональной торговли и контактов между людьми.

В настоящем документе содержится информация о ряде сохраняющихся и возникающих проблем на пути упрощения процедур перевозок и логистики в регионе, включая сложности, связанные с изысканием способов удовлетворения растущих потребностей в мобильности устойчивым образом, а также сформулированы предложения относительно решения этих проблем. С учетом стоящей задачи по улучшению операционной транспортной связуемости в регионе вновь подчеркивается важность дальнейших усилий по повышению эффективности международных автомобильных и железнодорожных перевозок и

\* Переиздано по техническим причинам 8 октября 2018 года.

\*\* ESCAP/CTR/2018/L.1.

интеграции различных видов транспорта. Для достижения действенной интеграции различных видов транспорта предлагается ввести в эксплуатацию комплексные интермодальные транспортные коридоры и гармонизировать правила и положения, касающиеся интермодальных транспортных узлов. Также подчеркивается важность максимально эффективного использования новых технологий для упрощения процедур перевозок и логистики, равно как и формирования и укрепления партнерств с субрегиональными организациями и многосторонними банками развития.

## I. Введение

1. Транспорт имеет принципиальное значение для экономического развития. На протяжении нескольких последних столетий накопление материальных благ происходило одновременно со стремительным прогрессом в сфере транспорта. Несмотря на то, что транспорт продолжает вносить свой вклад в экономическое развитие, все более очевидными становятся и негативные факторы, связанные с его использованием. Четверть от глобального объема выбросов – это выбросы от транспорта, а в рамках этого показателя три четверти приходятся на автомобильный транспорт. Дорожно-транспортные происшествия являются серьезной проблемой для всех стран земного шара, а перегруженность транспортных магистралей и загрязнение воздуха – это вопросы, вызывающие все большую обеспокоенность всех развивающихся стран. Все эти факты указывают на то, что развитие транспорта не носит устойчивого характера.

2. Принятие Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года четко демонстрирует необходимость придания транспорту более устойчивого характера, с тем чтобы он мог эффективно способствовать достижению целей в области устойчивого развития. Однако придание транспорту устойчивого характера является сложнейшей задачей, так как она предполагает удовлетворение растущих потребностей в мобильности при одновременном смягчении ее негативных последствий. Для этого требуются коренные преобразования способов взаимодействия различных видов транспорта в интересах обеспечения вариантов устойчивых транспортных решений. Если говорить более конкретно, это предполагает введение в эксплуатацию комплексных интермодальных транспортных систем на региональном уровне.

3. Введение в эксплуатацию комплексной интермодальной транспортной системы на региональном уровне включает: а) повышение эффективности международных автомобильных перевозок для снижения нефизических барьеров, которые по-прежнему ограничивают трансграничные и транзитные перевозки; б) совершенствование международных железнодорожных перевозок в целях повышения надежности международных грузовых поездов, в том числе при помощи повышения эффективности процессов пересечения границ железнодорожным транспортом; в) эффективную интеграцию различных видов транспорта путем гармонизации процедур в интермодальных транспортных узлах в районах внутри стран, в морских портах и аэропортах, введение в эксплуатацию комплексных интермодальных транспортных коридоров и использование новых технологий упрощения процедур перевозок и обеспечения эффективных транспортно-логистических услуг для осуществления этих транспортных операций.

4. Учитывая масштабность задачи эффективного и действенного внедрения такой системы, для стран региона такая задача будет носить долгосрочный характер и потребует неослабных усилий вовлеченных в нее заинтересованных

сторон по целому ряду направлений, включая создание, поддержку и гармонизацию правовых, нормативных и институциональных рамочных механизмов, регулирующих деятельность транспортных и пограничных органов государств-членов Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО).

5. В рамках работы по этому направлению Комиссия приняла резолюцию 73/4 об осуществлении Декларации министров об устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, в которой она обратилась к Исполнительному секретарю с просьбой уделить первоочередное внимание осуществлению Региональной программы действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2017-2021 годы), и предусмотренным в ней мероприятиям, направленным на создание эффективной комплексной интермодальной транспортной системы для стран региона ЭСКАТО.

6. С учетом этого в настоящем документе содержится обсуждение ряда сохраняющихся и возникающих сложностей на пути внедрения комплексной интермодальной транспортной системы, а также обсуждение дальнейших мер регионального уровня, направленных на поддержку растущих потребностей в мобильности, осуществляемую при этом устойчивым образом.

## **II. Упрощение процедур международных автомобильных перевозок**

7. Задача упрощения процедур международных автомобильных перевозок является сложной в силу самого своего характера, так как она означает координацию деятельности заинтересованных сторон не только на внутригосударственном, но и на трансграничном уровне. Учитывая, что страны обладают разным потенциалом в плане финансовых ресурсов, кадровых ресурсов, в институциональной и других областях, масштабность стоящей задачи становится очевидной. За последние десятилетия государства – члены ЭСКАТО и их партнеры по развитию предпринимают непрерывные усилия по упрощению международных автомобильных перевозок в регионе. Трудноразрешимый характер проблем в сочетании с фрагментарностью усилий по упрощению процедур перевозок означают, что результаты часто неоднородны, и обеспечение бесперебойности международных автомобильных перевозок по-прежнему остается сложной задачей.

8. В целях придания согласованности этим усилиям в 2012 году в своей резолюции 68/4 Комиссия утвердила Региональные стратегические рамки для упрощения процедур международных автомобильных перевозок. В Региональных стратегических рамках определены шесть основополагающих элементов международных автомобильных перевозок, а также семь ключевых механизмов упрощения международных автомобильных перевозок в регионе<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Шестью основополагающими элементами являются следующие: а) разрешения на автомобильные перевозки и коммерческие права на перевозку; б) визы для профессиональных водителей и экипажей автотранспортных средств; в) временный импорт автотранспортных средств; д) страхование транспортных средств; е) масса и габариты транспортных средств; ф) регистрация транспортных средств и техпаспорта. семью ключевыми механизмами являются следующие: а) создание эффективно функционирующего правового режима; б) более широкое применение новых технологий; в) организация профессиональной подготовки применительно к международным автомобильным перевозкам; д) создание/укрепление национальных координационных механизмов по упрощению процедур; е) содействие организации совместного контроля в местах пересечения границ; ф) содействие созданию экономических зон в местах пересечения границ, «сухих портов» и центров логистики; и г) дальнейшее применение инструментов по упрощению процедур.

Стратегические рамки остаются ключевым документом, служащим для стран ориентиром в их усилиях по упрощению процедур международных автомобильных перевозок. В Стратегических рамках секретариату было поручено принимать в консультации с государствами-членами активные меры по содействию трансграничным и транзитным перевозкам в рамках всего региона.

#### **А. Инициативы последнего времени по упрощению международных автомобильных перевозок в регионе**

9. В декабре 2016 года правительства Китая, Монголии и Российской Федерации подписали Межправительственное соглашение о международных автомобильных перевозках по сети Азиатских автомобильных дорог, и в настоящее время предпринимаются шаги для его ратификации и последующей реализации. Секретариат поддержал разработку и подписание Межправительственного соглашения, и государства обратились к нему с просьбой поддержать его реализацию. Кроме того, ряд других стран также проявили интерес к присоединению к Соглашению. Данное Соглашение открыто для присоединения всех государств – членов сети Азиатских автомобильных дорог.

10. Что касается Южной Азии, в 2015 году правительства Бангладеш, Бутана, Индии и Непала подписали Соглашение по автомобильному транспорту. В то время как подписавшие Соглашение страны предпринимают шаги для его ратификации, были организованы различные экспериментальные автопробеги по ряду отобранных транспортных маршрутов для оценки вероятных сложностей, которые могут возникнуть в плане реализации Соглашения.

11. Кроме того, правительства стран Южной Азии также предпринимают усилия для улучшения транспортных связей с государствами Центральной Азии. В мае 2016 года правительство Индии подписало трехстороннее соглашение с правительствами Исламской Республики Иран и Афганистана, а в феврале 2018 года оно присоединилось к Ашхабадскому соглашению с целью расширения возможностей своего транспортного сообщения со странами Центральной Азии<sup>2</sup>. Кроме того, Китай и Индия недавно присоединились к Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП с целью улучшения транспортного сообщения с другими странами.

#### **В. Сложности на пути упрощения международных автомобильных перевозок**

##### **Масса и габариты транспортных средств**

12. Одним из основополагающих вопросов, обозначенных в Региональных стратегических рамках для упрощения процедур международных автомобильных перевозок в качестве препятствия на пути бесперебойных международных автомобильных перевозок, являются расхождения в разрешенных массе и габаритах транспортных средств. Эти различия приводят к длительным задержкам в пунктах пересечения границ, так как перевалка груза

---

<sup>2</sup> Ашхабадское соглашение о создании Международного транспортного и транзитного коридора между правительствами Исламской Республики Иран, Султаната Оман, Туркменистана и Республики Узбекистан было подписано 25 апреля 2011 года. Business Gateways International, “Ashgabat Agreement gets push with India joining the Central Asian transport corridor”, 25 февраля 2018 года. Доступно по ссылке: <https://businessgateways.com/news/2018/02/25/Ashgabat-Agreement-gets-push-with-India-joining-it>.

с одного транспортного средства на другое или с одного вида транспорта на другой служит помехой для беспрепятственных международных автомобильных перевозок.

13. Так, например, в стране А разрешенная максимальная масса сочлененного транспортного средства составляет 44 тонны, в стране В – 38 тонн, а в стране С – 40 тонн. Это означает, что при доставке товаров в страну В или при транзите через страну В на пути в страну С загрузка грузовых автомобилей из страны А вынужденным образом находится на уровне ниже оптимального. Аналогичным образом, грузовые автомобили из страны В вынуждены совершать больше рейсов для доставки товаров в соседние страны в силу более низкой разрешенной максимальной массы.

14. На перевозчиков, не соблюдающих правила, обычно налагаются санкции или штрафы, что приводит к нежелательным финансовым последствиям. Кроме того, перегруженные иностранные транспортные средства могут нанести ущерб транспортной инфраструктуре, включая дороги и мосты, создавая тем самым угрозу безопасности дорожного движения.

15. Учитывая важность этого вопроса и сложность гармонизации массы и габаритов транспортных средств разных стран, секретариат при финансовой поддержке правительства Китая проводит комплексное исследование с целью разработки рекомендаций для более эффективного решения проблемы расхождения в стандартах массы и габаритов транспортных средств, с тем чтобы добиться упрощения процедур международных автомобильных перевозок в регионе.

### **Права на перевозку**

16. Ни одна сеть международных автомобильных перевозок не может существовать без механизмов, регулирующих права на перевозку. В настоящее время права на перевозку между государствами ЭСКАТО регулируются двусторонними транспортными соглашениями. При организации двусторонних автомобильных перевозок страны применяют разный подход. Существующие режимы варьируются от отсутствия практики обмена правами на перевозку или же от ограничения их географического охвата маршрутами, пролегающими по приграничным районам, до предоставления права на осуществление международных автомобильных перевозок на всей территории соответствующей страны без необходимости получения каких-либо разрешений.

17. Как подчеркивается в исследованиях и стратегических рекомендациях ЭСКАТО, касающихся автомобильного транспорта, в долгосрочной перспективе следует ставить задачу либерализации международных автомобильных перевозок и замены количественных ограничений (таких как квоты на разрешения) качественными критериями доступа на транспортные рынки. Однако, учитывая, что для выполнения всеми странами региона подобной задачи может потребоваться определенное время, можно рассмотреть вопрос о принятии постепенных мер, направленных на придание международным автомобильным перевозкам более открытого характера.

18. Учитывая как долгосрочные задачи, так и существующие различия в подходах к правам на перевозку и системам выдачи разрешений в регионе, секретариат разработал Типовое двустороннее соглашение по международным

автомобильным перевозкам, в рамках которого подходы стран к регулированию прав на перевозку гармонизованы при помощи трех вариантов действий<sup>3</sup>.

19. Первый вариант предназначен для стран, которые еще не готовы предоставить доступ на свою территорию в целом для осуществления международных автомобильных перевозок и по-прежнему предпочитают ограничить охват таких перевозок определенными маршрутами и пунктами пересечения границ. Этот вариант также предусматривает требование получения разрешений на большинство типов перевозок.

20. Второй вариант не содержит ссылок на определенные маршруты и пункты пересечения границ, но предусматривает разрешения с количественными ограничениями (квотами) в отношении большинства типов международных перевозок. Этот подход широко распространен в регионе.

21. Третий вариант предусматривает правовой режим, не требующий разрешений, в отношении периодических пассажирских перевозок и в отношении двусторонних или транзитных грузовых перевозок. Разрешения требуются только на регулярные перевозки пассажиров и на грузовые перевозки из третьих стран и в них. В настоящее время многие страны региона придерживаются аналогичного подхода в своих двусторонних соглашениях о международных автомобильных перевозках.

22. К государствам-членам обращается призыв использовать Типовое двустороннее соглашение при заключении соглашений в будущем, равно как и при обзоре существующих соглашений для обеспечения гармонизации правовых положений в этой области, что позволит подготовить почву для повышения степени согласованности и прозрачности положений, регулирующих права на перевозку.

### **С. Эффективная реализация соглашений об упрощении процедур перевозок**

23. Эффективность международных перевозок в значительной степени зависит от существования гармонизованных правил и практики перевозок, а также рационализации формальных процедур регулирующих учреждений. Ряд государств-членов присоединились к двусторонним или субрегиональным соглашениям об упрощении перевозок или к международным конвенциям об упрощении процедур перевозок, однако это не дало ожидаемых положительных результатов. Главным образом такая ситуация сложилась ввиду того, что реализация таких соглашений по-прежнему является для государств сложной задачей, так как необходимо дальнейшее совершенствование профессиональных навыков и инструментов, которыми располагают контрольные учреждения, с тем чтобы добиться оптимального баланса между введением мер по упрощению процедур и мер контроля.

#### **Модели упрощения процедур перевозок**

24. Работая в этом направлении, секретариат разработал различные модели поддержки эффективной реализации соглашений об упрощении процедур перевозок по всему региону. К ним относятся следующие: а) Модель по безопасному трансграничному транспорту, которая демонстрирует

---

<sup>3</sup> Типовое двустороннее соглашение по международным автомобильным перевозкам (E/ESCAP/MCT(3)/11, приложение III) было принято на третьей сессии Конференции министров по транспорту в Москве в декабре 2016 года и утверждено Комиссией в ее резолюции 73/4.

использование новых технологий для упрощения процедур перевозок<sup>4</sup>; б) Модели по эффективному трансграничному транспорту, в которых рассматриваются изменения в практике грузоперевозок, позволяющие отсоединять прицеп от тягача и присоединять его к другому тягачу для того, чтобы устранять нефизические барьеры<sup>5</sup>; с) Модель по комплексному контролю в пунктах пересечения границ, которая предназначена для упорядочения потока информации, поступающей от различных учреждений, в пунктах пересечения границ во избежание дублирования<sup>6</sup>; и d) методология «Время/стоимость – расстояние», которая включает диагностический инструмент и метод мониторинга показателей эффективности функционирования транспортных коридоров<sup>7</sup>.

### **Руководства по трансграничным перевозкам по сети Азиатских автомобильных дорог**

25. Отсутствие информации о нормативных требованиях к трансграничным перевозкам мешает перевозчикам соблюдать правила. Соответственно, секретариат при финансовой поддержке правительства Китая внедрил проект по повышению эффективности и действенности трансграничных перевозок по сети Азиатских автомобильных дорог, с тем чтобы документально оформить информацию о правилах, касающихся пересечения границ. Информация, собранная по итогам проведения общерегионального опроса в сотрудничестве с соответствующими должностными лицами и другими заинтересованными сторонами в государствах с общей сухопутной границей, была обобщена в руководстве *Handbook on Cross-Border Transport along the Asian Highway Network* («Руководство по трансграничным перевозкам по сети Азиатских автомобильных дорог»)<sup>8</sup>. В Руководстве содержится информация о нормативных требованиях, включая необходимую документацию, в отношении трансграничных перевозок по сети Азиатских автомобильных дорог, и оно может использоваться в качестве источника практической информации и инструмента для разработчиков политики, перевозчиков и поставщиков логистических услуг в том, что касается процессов и формальностей, связанных с пересечением границ.

26. Кроме того, в целях поддержки реализации Межправительственного соглашения о международных автомобильных перевозках по сети Азиатских автомобильных дорог между Китаем, Монголией и Российской Федерацией и в целях проведения оценки имеющейся трансграничной инфраструктуры и действующих при пересечении границ формальностей секретариат разработал руководство *Handbook on Cross-Border Transport and Ancillary Facilities along the Asian Highway Network Routes 3 and 4* («Руководство по трансграничным перевозкам и вспомогательным объектам на маршрутах № 3 и № 4 сети Азиатских автомобильных дорог»)<sup>9</sup>.

27. Автомобильный транспорт в целом и международный автомобильный транспорт в частности стали предметом пристального внимания в результате возобновившихся призывов к переходу на более устойчивые виды транспорта. Однако учитывая сравнительное преимущество международного автомобильного транспорта в плане гибкости и оперативности, его роль на

<sup>4</sup> ESCAP, “Secure Cross Border Transport Model” (Bangkok, 2012).

<sup>5</sup> ESCAP, *Efficient Cross-border Transport Models* (Bangkok, 2015).

<sup>6</sup> ESCAP, *Model on Integrated Controls at Border Crossings* (Bangkok, 2012).

<sup>7</sup> См. [www.unescap.org/resources/timecost-distance-methodology](http://www.unescap.org/resources/timecost-distance-methodology).

<sup>8</sup> ESCAP (Bangkok, 2017).

<sup>9</sup> ESCAP (Bangkok, 2017).

первом и заключительном этапах доставки и многие другие преимущества, он играет и будет продолжать играть принципиально важную роль в перемещениях грузов и людей по всему региону. В то же время при продвижении вперед по этому пути существует настоятельная необходимость в том, чтобы повысить эффективность международного автомобильного транспорта путем устранения все еще сохраняющихся нефизических барьеров для осуществления международных автомобильных перевозок, включая вопросы виз для экипажей автотранспортных средств, страхования ответственности третьих сторон для автотранспортных средств и временного импорта автотранспортных средств. Эти барьеры создают чрезмерные задержки на границе и влекут за собой не только экономические, но также социальные и экологические последствия.

### **III. Упрощение процедур международных железнодорожных перевозок в регионе и за его пределами**

28. Принятие Повестки дня на период до 2030 года подчеркнуло важность устойчивых транспортных решений для достижения целей в области устойчивого развития. Для продвижения вперед на пути создания такой системы на региональном уровне необходимы инициативы, предусматривающие активную политику по стимулированию энергоэффективных и экологических видов транспорта, таких как железнодорожный транспорт.

#### **A. Рост объемов международного железнодорожного грузового сообщения**

29. По различным имеющимся оценкам, наблюдается стремительный рост объемов железнодорожного грузового сообщения, и текущая статистика по международному железнодорожному грузовому сообщению также указывает на тенденции роста. Число маршрутных контейнерных поездов, курсирующих по маршрутам между Китаем и Европой, стремительно возросло: в 2011 году число грузовых поездов составляло 17 единиц, а в 2017 году – 3 673 единицы, а число маршрутов увеличилось с 2 в 2011 году до 61 в 2017 году<sup>10</sup>.

30. Для удовлетворения растущего спроса на перевозки наземным транспортом страны региона ЭСКАТО осуществляют различные национальные и региональные инициативы, направленные на расширение транспортной инфраструктуры, которое позволит далее улучшить транспортное сообщение между ними<sup>11</sup>.

31. Несмотря на усилия по совершенствованию физической транспортной связуемости, сети железных дорог по-прежнему используются в недостаточной степени, что связано как с техническими, так и с институциональными факторами. Усилия по строительству недостающих звеньев сети Трансазиатских железных дорог находятся на разных этапах развития. В то же время для улучшения и упрощения процедур международных

---

<sup>10</sup> Agencia EFE, “Number of China-Europe freight trains highest in 2017”, 22 January 2018.

<sup>11</sup> Так, например, инициатива «Один пояс – один путь», которой Китай дал старт в 2013 году, направлена на улучшение связуемости и поддержку развития сетей транспортного сообщения. Экономическая политика Казахстана «Нурлы жол» («Путь в будущее»), объявленная в 2014 году, сосредоточена на развитии и модернизации транспортно-логистической инфраструктуры, а также охватывает другие сферы. В Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года, которая была впервые разработана в 2008 году и пересмотрена в 2013 году, определены стратегические задачи, такие как интегрированное транспортное пространство в Российской Федерации и интеграция в международную транспортную систему.



железнодорожных перевозок в Азии и между Азией и Европой крайне необходимо разрабатывать и внедрять «мягкие» меры.

## **В. Гармонизация правил и положений по упрощению процедур международных железнодорожных перевозок**

32. Необходимость в мерах по упрощению процедур международных железнодорожных перевозок была признана странами региона в резолюции 71/7 Комиссии о принятии Региональных рамок сотрудничества для упрощения процедур международных железнодорожных перевозок. В Региональных рамках сотрудничества была подчеркнута важность того, чтобы государства-члены сотрудничали в развитии эффективного международного железнодорожного транспорта при помощи решения четырех основополагающих вопросов и взаимодействия по одиннадцати областям сотрудничества<sup>12</sup>. В целях осуществления резолюции 71/7 Комиссии секретариат реализовал проект по гармонизации правил и положений, касающихся упрощения процедур международных железнодорожных перевозок в регионе. В рамках проекта было организовано проведение трех исследований.

33. В рамках первого исследования, посвященного процедурам, действующим при пересечении границ при международных железнодорожных перевозках<sup>13</sup>, были документально зафиксированы процедуры, действующие в ряде пунктов пересечения границ железнодорожным транспортом, и предложены меры по повышению их эффективности. Процедуры пересечения границ играют принципиально важную роль в упрощении процедур международных железнодорожных перевозок, и задержки, связанные с формальностями при пересечении границ, приводят к увеличению времени в пути, что негативно отражается на конкурентоспособности железнодорожного транспорта по сравнению с другими видами транспорта.

34. Операции и формальности, которые необходимо пройти при пересечении границ, определяются правовыми механизмами, действующими в отношении международных железнодорожных перевозок, таможенными и иными нормативными требованиями. Учитывая различия, существующие в таможенных формальностях разных стран в отношении транзитных перевозок железнодорожным транспортом, можно привести доводы в пользу их гармонизации при помощи регионального механизма. Ожидается, что

<sup>12</sup> В Региональных рамках сотрудничества были обозначены четыре основополагающих вопроса и одиннадцать областей сотрудничества между членами, направленные на упрощение процедур международных железнодорожных перевозок. Четырьмя основополагающими вопросами являются следующие: а) стандарты железнодорожной инфраструктуры, средств и оборудования; б) вопрос разной ширины железнодорожной колеи; в) разные правовые режимы, регулирующие договоры о железнодорожных перевозках; и д) координация процедур нормативного контроля и проверки на приграничных передаточных станциях. Одиннадцатью областями сотрудничества являются следующие: а) участие в международных железнодорожных организациях; б) разработка субрегиональных и двусторонних соглашений об упрощении процедур железнодорожных перевозок; в) сотрудничество в области стандартизации трансграничных железнодорожных операций; г) использование систем(ы) предварительной информации о пассажирах/грузах; е) механизмы обмена вагонами; ф) использование новых технологий при эксплуатации поездов, а также при отслеживании движения контейнеров; г) развитие людских ресурсов для осуществления трансграничных железнодорожных операций; д) учреждение центров логистики/«сухих портов» и центров технического обслуживания на приграничных передаточных станциях или рядом с ними, особенно вдоль маршрутов коридоров железнодорожных грузовых перевозок; и) упрощение интермодального интерфейса в пунктах стыковки железнодорожного транспорта с морским, воздушным и автомобильным транспортом; ж) содействие применению основанного на использовании коридоров подхода к упрощению процедур международных железнодорожных перевозок; к) работа по реализации безбумажных железнодорожных грузовых перевозок.

<sup>13</sup> ESCAP, *Study on Border Crossing Practices in International Railway Transport* (Bangkok, 2018).

исследование повысит уровень информированности представителей железнодорожных и пограничных органов государств-членов о передовой практике и вариантах сокращения времени пересечения границ в интересах повышения надежности грузовых поездов.

35. В рамках второго исследования, которое было посвящено вопросу повышения степени эксплуатационной совместимости международного железнодорожного транспорта<sup>14</sup>, были обозначены три аспекта эксплуатационной совместимости: техническая совместимость, определяемая общими техническими параметрами, касающимися железнодорожной инфраструктуры и подвижного состава; правовая совместимость, предполагающая унифицированные договорные обязательства по отношению к клиентам от пункта происхождения до пункта назначения; и операционная совместимость, достигаемая при помощи гармонизованных операционных процедур в рамках железнодорожного коридора. Также определяются ключевые технические параметры и операционные процедуры, касающиеся железнодорожного транспорта, применительно к разным уровням технической и операционной совместимости.

36. Для повышения степени совместимости необходима более тесная координация деятельности между железнодорожными и пограничными органами различных государств. Это означает наличие общих технических параметров для железнодорожной инфраструктуры и подвижных составов и гармонизованные процедуры железнодорожных перевозок. При проведении исследования ставилась задача улучшить понимание представителями железнодорожных и пограничных органов того спектра возможностей, которые имеются для повышения степени совместимости между железными дорогами по всем аспектам, с тем чтобы при международных перевозках предпочтение отдавалось железнодорожному транспорту.

37. В рамках третьего исследования, посвященного системам электронного обмена информацией, касающейся международных железнодорожных перевозок, был проведен обзор имеющихся систем электронного обмена информацией, касающейся международных железнодорожных перевозок. Разработанные Европейской Комиссией для железных дорог Европы технические требования к эксплуатационной совместимости, относящиеся к практическому применению телематики в грузовой подсистеме железнодорожной системы Европейского Союза, содержат практические и институциональные меры по обмену электронной информацией в секторе железнодорожных перевозок. Многие железные дороги региона ЭСКАТО также разрабатывают системы электронного обмена данными, опираясь на брошюры, изданные Организацией сотрудничества железных дорог, а страны – члены Содружества Независимых Государств учредили для этих целей Совет по железнодорожному транспорту.

38. Существование систем электронного обмена информацией с разными техническими требованиями и правовыми базами может потенциально нарушить поток информации в международных железнодорожных коридорах. При проведении данного исследования ставилась задача улучшения понимания представителями железнодорожных и пограничных органов вопросов использования систем электронного обмена информацией при международных железнодорожных перевозках.

<sup>14</sup> ESCAP, *Enhancing Interoperability for Facilitation of International Railway Transport* (Bangkok, 2018).

### **С. Рамочный документ по повышению эффективности функционирования пунктов пересечения границ железнодорожным транспортом в рамках сети Трансазиатских железных дорог и за ее пределами**

39. На своем пятом совещании, состоявшемся в Пусане (Республика Корея) в июне 2017 года, Рабочая группа по сети Трансазиатских железных дорог признала, что эксплуатационная готовность сети Трансазиатских железных дорог повысится, если будут приняты меры, такие как развитие обмена электронными данными и облегчение формальностей таможенной очистки, с тем чтобы упростить процедуры международных железнодорожных перевозок, и предложила выработку в этой связи общего нормативного рамочного документа<sup>15</sup>.

40. Вследствие этого секретариат совместно с Организацией сотрудничества железных дорог подготовил рамочный документ по повышению эффективности функционирования пунктов пересечения границ железнодорожным транспортом в рамках сети Трансазиатских железных дорог и за ее пределами (содержится в документе ESCAP/CTR/2018/3). Предварительный проект рамочного документа обсуждался на совещании группы экспертов, состоявшемся в Бангкоке в сентябре 2017 года. Признавая важность обозначенных вопросов в плане содействия международным железнодорожным перевозкам, участники совещания попросили секретариат разработать рамочный документ совместно с Организацией сотрудничества железных дорог. Впоследствии проект рамочного документа был представлен на Региональном совещании по согласованию правил и положений для упрощения процедур международных железнодорожных перевозок, которое состоялось в Астане в декабре 2017 года. Участники совещания рекомендовали представить доработанный рамочный документ на утверждение Комитета по транспорту. Затем рамочный документ обсуждался на совещании Группы экспертов высокого уровня, состоявшемся в Анкаре в мае 2018 года. На этом совещании был далее доработан рамочный документ, а также вновь прозвучала сформулированная на Региональном совещании рекомендация о представлении рамочного документа Комитету с целью его дальнейшей передачи Комиссии для принятия в 2019 году.

41. В рамочном документе обозначены четыре конкретных вопроса и содержится описание задач и процессов, направленных на их решение, с тем чтобы далее повысить эффективность функционирования пунктов пересечения границ в рамках сети Трансазиатских железных дорог. Обозначенными вопросами являются следующие: а) обмен информацией между железными дорогами; б) формальности таможенных и других государственных органов; с) стыковка колеи разной ширины; и d) оценка эффективности функционирования пунктов пересечения границ железнодорожным транспортом.

42. Задачами, стоящими в рамках решения четырех вышеобозначенных вопросов, являются следующие: а) разработка руководящих принципов обмена электронными данными между железными дорогами и между железными дорогами и контрольными органами; б) гармонизация таможенных формальностей международных железнодорожных перевозок и их официальное закрепление при помощи соответствующих договоренностей между государствами-членами; с) разработка типового порядка действий для эффективного решения проблемы разной ширины колеи в разных возможных

<sup>15</sup> Доклад о работе совещания содержится в документе E/ESCAP/TARN/WG(5)6.

ситуациях; d) разработка комплексных показателей оценки эффективности функционирования пунктов пересечения границ железнодорожным транспортом и использование стандартизированной методологии для выявления проблем и вынесения рекомендаций относительно их решения.

43. Осуществление предложенных мер будет способствовать сокращению времени пересечения границ железнодорожным транспортом, что приведет к повышению надежности грузовых поездов и увеличению доли железнодорожного транспорта в общем объеме перевозок.

## **IV. Эффективная интеграция разных видов транспорта в интересах достижения устойчивых результатов**

### **A. Введение в эксплуатацию интермодальных транспортных коридоров**

44. Учитывая принципиально важную роль транспортных коридоров в поддержке глобальной торговли секретариат реализовал проект по комплексному планированию евразийских транспортных коридоров. В ходе исследования, проведенного в рамках проекта, было выявлено, что наземным перевозкам между Азией и Европой серьезно препятствуют недостающие звенья и сети транспортной инфраструктуры, не отвечающие стандартам<sup>16</sup>. На пути обеспечения транспортной связуемости также стоят сложные формальности, связанные с пересечением границ и транзитом. В некоторых случаях отсутствуют права на автомобильную перевозку, что приводит к необходимости перевалки груза на другое транспортное средство или вид транспорта в приграничных районах.

45. В регионе ЭСКАТО существует большое число инициатив по развитию транспортных коридоров. Ряд важных автомобильных и железнодорожных коридоров созданы при участии следующих организаций и в рамках следующих программ: Организация экономического сотрудничества, Программа центральноазиатского регионального экономического сотрудничества, Программа экономического сотрудничества в субрегионе Большого Меконга и Ассоциация регионального сотрудничества стран Южной Азии. Инициативы по развитию межрегиональных транспортных коридоров реализуются ЭСКАТО, Европейской экономической комиссией, в рамках программы «Транспортный коридор «Европа-Кавказ-Азия» и Организацией сотрудничества железных дорог. Также существуют различные национальные инициативы по развитию транспортных коридоров.

46. В то время как каждая инициатива по развитию коридора важна по своему и удовлетворяет потребности соответствующих стран субрегиона, существование большого числа инициатив по развитию транспортных коридоров потенциально может привести к дублированию, и такие инициативы могут даже противоречить друг другу, создавая таким образом сложности, в том числе в плане реализации, что повлечет за собой неоптимальные результаты с точки зрения эффективности и действенности перевозок.

47. В 2014 году Генеральная Ассамблея приняла резолюцию 68/213 о роли транспортных и транзитных коридоров в обеспечении международного сотрудничества в целях устойчивого развития, в которой подчеркивается необходимость унификации и улучшения транспортной и пограничной инфраструктуры и объектов и обслуживания на маршрутах международных

<sup>16</sup> <http://www.unescap.org/resources/comprehensive-planning-eurasian-transport-corridors-strengthen-intra-and-inter-regional>.

транспортных и транзитных коридоров. Генеральная Ассамблея также призвала государства-члены и международные и региональные организации к тому, чтобы продолжать способствовать расширению взаимодействия и периодических консультаций между соответствующими заинтересованными сторонами, участвующими в создании и эксплуатации международных транспортных и транзитных коридоров.

48. В 2015 году Генеральная Ассамблея приняла резолюцию 70/197 под названием «На пути к обеспечению всестороннего взаимодействия между всеми видами транспорта в целях содействия созданию устойчивых мультимодальных транзитных коридоров», в которой она признала важность транспортных и транзитных коридоров для развития транспортных связей на внутренних маршрутах и улучшения транспортного сообщения между городскими и сельскими районами в целях ускорения экономического роста на местном и региональном уровнях, укрепления связей между городами, народами и ресурсами и содействия развитию внутрирегиональной и межрегиональной торговли. Генеральная Ассамблея также приветствовала усилия международных организаций, действующих в рамках их соответствующих мандатов, по созданию и вводу в эксплуатацию международных и региональных транспортных и транзитных коридоров.

49. В 2017 году Генеральная Ассамблея приняла резолюцию 72/212 об укреплении связей между всеми видами транспорта для достижения целей в области устойчивого развития. В этой резолюции Генеральная Ассамблея вновь подтвердила важное значение транспортных и транзитных коридоров для улучшения транспортного сообщения между городскими и сельскими районами в целях ускорения экономического роста на местном и региональном уровнях и подчеркнула важность партнерств с участием многих заинтересованных сторон для реализации на практике устойчивых видов транспорта.

#### **Создание регионального центра по вопросам транспортных коридоров**

50. Учитывая еще более пристальное внимание, которое уделяется сотрудничеству между соответствующими заинтересованными сторонами в целях формирования и введения в эксплуатацию транспортных коридоров, а также учитывая необходимость в подходе, основанном на участии многих заинтересованных сторон, и императивы в области устойчивого развития, существует настоятельная потребность в том, чтобы осуществлять мониторинг инициатив по развитию транспортных коридоров с учетом региональных аспектов, с тем чтобы представлять разработчикам политики, задействованным в создании и введении в эксплуатацию коридоров, подробный анализ стоящих на повестке дня вопросов, возможных решений и передовой практики, который позволит странам принимать обоснованные решения.

51. Для этого в рамках секретариата будет необходимо создать региональный центр по вопросам транспортных коридоров. В ходе Регионального стратегического диалога по вопросам улучшения транспортной связуемости в Южной и Центральной Азии, состоявшегося в Бангкоке в феврале 2018 года, секретариату было рекомендовано учредить межправительственную группу экспертов по вопросам транспортных коридоров, с тем чтобы уделить приоритетное внимание созданию и эксплуатации таких коридоров в интересах достижения оптимальных результатов<sup>17</sup>.

<sup>17</sup> См. [www.unescap.org/sites/default/files/Key%20Highlights\\_RPD\\_7-8%20Feb%202018\\_200318.pdf](http://www.unescap.org/sites/default/files/Key%20Highlights_RPD_7-8%20Feb%202018_200318.pdf).

## **В. Гармонизация правил и положений в отношении интермодальных транспортных узлов**

52. Интермодальные терминалы региона, включая морские порты и «сухие» порты, применяют разную практику для таможенной очистки грузов, что часто подразумевает многократно повторяющиеся процедуры, обременительную или нестандартизированную документацию и множественные проверки. Такая ситуация приводит к неэффективности в интермодальных транспортных узлах и значительно увеличивает время и затраты, которые требуются для транспортировки товаров, особенно для наименее развитых и не имеющих выхода к морю развивающихся стран. Рационализированные формальности по таможенной очистке и транзитной перевозке товаров, применяющиеся в рамках интермодальных объектов, включая «сухие порты» и морские порты, могут значительно повысить эффективность транспортных процессов, снижая стоимость перевозки товаров по международным транспортным коридорам.

53. Вступление в силу Межправительственного соглашения по «сухим портам» в апреле 2016 года демонстрирует готовность стран сотрудничать по вопросам скоординированного развития «сухих портов» в качестве ключевого элемента внедрения эффективной комплексной интермодальной транспортной системы в регионе. Среди конкретных задач Венской программы действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на десятилетие 2014–2024 годов обозначены значительное улучшение интермодальной связуемости в целях обеспечения эффективной перегрузки товаров с железнодорожного транспорта на автомобильный и с автомобильного на железнодорожный и с водного транспорта на железнодорожный и/или автомобильный и наоборот, а также значительное упрощение и рационализация процедур пересечения границ для сокращения задержек в портах и на границах<sup>18</sup>.

54. Опыт указывает на то, что вопросы, которые необходимо рассмотреть для совершенствования стыковки между разными видами транспорта в интермодальных транспортных узлах, включают следующие: стандартизированный обмен информацией между перевалочными портами и внутренними портами; эффективные и действенные системы управления гарантиями в отношении перемещения товаров между перевалочными портами и внутренними портами; рационализированные процессы пересечения границ, предусматривающие общие проверки только в пункте происхождения или в пункте назначения и исключаящие проверки в пунктах пересечения границ или в портах для транзитных грузов; использование услуг только надежных перевозчиков; эффективные и стандартизированные процедуры перевалки в перевалочных портах и интермодальных узлах; упрощенные и современные таможенные процедуры, охватывающие предварительное уведомление о прибытии товаров, управление рисками и межучрежденческую координацию деятельности; стандартизацию процедур таможенной очистки; взаимное признание мер контроля; и эффективный обмен информацией между различными видами транспорта.

55. Для обеспечения эффективной стыковки между разными видами транспорта в морских портах, аэропортах и «сухих портах» существует настоятельная необходимость в гармонизации правил и положений, действующих в отношении интермодальных транспортных узлов.

<sup>18</sup> Резолюция 69/137 Генеральной Ассамблеи, приложение II.

### **С. Обеспечение оптимального использования новых технологий в интересах упрощения процедур перевозок и логистики**

56. Новые технологии, частично порождаемые революцией, проводником которой послужил Интернет, начинают серьезным образом влиять на различные аспекты транспортной связуемости. Такие технологии, как спутниковые системы определения местоположения, системы сотовой связи и электронные печати с использованием технологий радиочастотной идентификации, после их коммерциализации начали играть важную роль в упрощении процедур транспорта и логистики. В сочетании с формирующимися концепциями, такими как Интернет вещей, искусственный интеллект и блокчейн, эти технологии будут играть все возрастающую и принципиально важную роль в упрощении процедур перевозок в предстоящие годы.

57. Страны Южной Азии предпринимают шаги по использованию новых технологий в интересах упрощения процедур перевозок. На основе концепции, сформулированной в разработанной секретариатом Модели по безопасному трансграничному транспорту, инициированы меры для реализации экспериментального проекта по электронному отслеживанию передвижения товаров и транспортных средств по транзитному маршруту между Индией и Непалом<sup>19</sup>. Ожидается, что расширение масштабов экспериментального проекта сократит издержки транзитных перевозок для не имеющего выхода к морю Непала.

58. В процедурах упрощения транзитных перевозок все шире используются электронные системы отслеживания грузов. Положения об электронном отслеживании грузов содержатся во многих субрегиональных соглашениях. Ряд компаний частного сектора теперь предлагают варианты электронного отслеживания местонахождения товаров и транспортных средств. Технологии отслеживания и связанное с ними программное обеспечение быстро развиваются, что приводит к регулярному появлению на рынке улучшенных и более экономичных версий.

59. Разные варианты, несовместимые между собой, потенциально могут привести к увеличению издержек, как показывает опыт стран из других развивающихся регионов, таких как Восточная Африка. Так как национальные системы электронного отслеживания грузов не могли способствовать беспрепятственному транзиту, страны Восточной Африки создали региональную систему отслеживания грузов для дальнейшего повышения степени предсказуемости передвижения и безопасности грузов<sup>20</sup>. Это привело к снижению страховых премий, транспортных затрат и в целом снизило издержки, связанные с предпринимательской деятельностью в транзитном коридоре. Учитывая потенциал таких систем в плане упрощения процедур транзитных перевозок, было бы желательно стандартизировать и гармонизировать параметры ключевых компонентов электронной системы отслеживания транспортных средств, которая может использоваться для упрощения процедур транзитных перевозок.

---

<sup>19</sup> Министерство финансов Индии, “Memorandum on pilot project for electronic cargo tracking system to facilitate transit cargo movement between India and Nepal to be signed”, 30 марта 2017 года. Экспериментальные пробеги, организованные ранее на транзитном маршруте между Индией и Бутаном при технической поддержке секретариата, подтвердили техническую и экономическую целесообразность этих технологий с точки зрения упрощения процедур транзита.

<sup>20</sup> World Customs Organization, “Kenya, Rwanda and Uganda officially launch Regional Electronic Cargo Tracking System”, 27 February 2017.

60. Кроме того, электронное отслеживание товаров и транспортных средств позволяет обеспечивать соблюдение соответствующих правил, положений и обязательств в режиме реального времени, что снижает предполагаемый риск с точки зрения таможенных органов и соответствующих гарантийных требований. Системы электронного отслеживания в сочетании с электронной системой транзитных перевозок<sup>21</sup> обладают потенциалом для обеспечения безопасного транзита и снижения затрат на выполнение гарантийных обязательств, так как снижение затрат может соотноситься со снижением рисков. Такие системы могут способствовать формированию гибких гарантий, а не жестких гарантий, которые действуют в ряде существующих систем транзитных перевозок. Для углубления знаний должностных лиц из состава правительств в области таких систем секретариат разработал Руководство под названием *Guide on Establishing an Automated Customs Transit Transport System* («Руководство по созданию автоматизированной системы таможенного транзита при перевозках»)<sup>22</sup> и далее планирует оказывать стратегическую поддержку и поддержку в плане укрепления потенциала при поступлении соответствующих запросов от государств-членов<sup>23</sup>.

61. Кроме того, во многих странах региона логистические издержки высоки ввиду недостаточной координации деятельности между различными заинтересованными сторонами, работающими в логистическом секторе. Это ведет к снижению конкурентоспособности соответствующих стран. Учитывая стремительное расширение масштабов электронной торговли и связанные с ним сложности в плане логистики, все более важной с точки зрения обмена информацией между заинтересованными сторонами становится роль цифровых логистических платформ.

62. Так, например, в Сингапуре была создана национальная электронно-логистическая платформа под названием TradeXchange для распространения информации и обмена ею среди заинтересованных сторон, ведущих торговую и логистическую деятельность. Аналогичным образом, в Индии создается комплексная логистическая платформа, которая свяжет потребителей, а также поставщиков логистических услуг со всеми государственными учреждениями, такими как таможенные органы, с системами информационного взаимодействия в портах, с морскими и авиационными терминалами, судоходными компаниями и железными дорогами, с целью снижения логистических затрат<sup>24</sup>.

63. На фоне все возрастающей активизации трансграничной торговли и перемещений транспортных средств все более принципиальное значение приобретают транснациональные логистические информационные системы. Для обеспечения максимального положительного эффекта от них с точки зрения упрощения процедур внутрирегиональных и межрегиональных перевозок подобные системы должны быть совместимы между собой и основаны на гармонизированных стандартах. Для поддержки таких инициатив на страновом и межстрановом уровне секретариат разработал Стандартную модель систем логистической информации, которая была принята на Конференции министров по транспорту и утверждена Комиссией в ее резолюции 73/4<sup>25</sup>.

<sup>21</sup> Эта система внедряется государствами-членами Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН) – она называется системой таможенного транзита АСЕАН и основана на новой компьютеризированной системе транзита Европейского Союза.

<sup>22</sup> ESCAP (Bangkok, 2016).

<sup>23</sup> Секретариат предлагает провести мероприятия, связанные с системой таможенного транзита АСЕАН, в государствах-членах АСЕАН, в которых внедряется эта система.

<sup>24</sup> “Commerce Ministry plans integrated logistics portal”, *The Hindu Business Line*, 17 January 2018.

<sup>25</sup> См. E/ESCAP/73/15/Add.1.



64. Учитывая стремительное развитие этих технологий и их воздействие, особенно с точки зрения упрощения процедур перевозок, обмен опытом между членами и ассоциированными членами может повысить уровень их понимания и расширить число имеющихся у них вариантов решения проблем, связанных с упрощением процедур перевозок. Секретариат обеспечивает площадку для организации семинаров и практикумов, служащих цели обмена опытом, распространения передовой практики и разработки руководящих принципов использования новых технологий в интересах укрепления транспортной связуемости.

#### **D. Улучшение морского сообщения**

65. Содействие обеспечению эффективности морского сообщения в регионе является частью мер по решению вопросов, вызывающих все большую обеспокоенность, касающихся устойчивости транспорта. Морское сообщение имеет важное значение для всех стран региона ЭСКАТО, особенно для наименее развитых и не имеющих выхода к морю развивающихся стран, которым необходимо добиться интеграции своих сетей сухопутного транспорта с морскими портами. В то же время вопрос морского сообщения необходимо рассматривать в рамках обеспечения транспортной связуемости в целом, решая такие вопросы, как эффективность портов и их сообщение с районами внутри соответствующих стран.

66. Многие государства – члены ЭСКАТО модернизируют порты и осуществляют программы улучшения морского сообщения. В 2016 году Индия начала реализацию программы «Сагармала», в которой портам отводится роль катализатора развития. Целью программы является повышение пропускной способности существующих портов, улучшение сообщения между портами и внутренними районами страны и стимулирование индустриализации, при которой портам отводится роль катализатора<sup>26</sup>. Во многих не имеющих выхода к морю развивающихся и наименее развитых странах сообщение между портами и внутренними районами остается слабо налаженным – это происходит в силу многих причин. Согласно заключениям доклада Всемирного банка о конкурентоспособности контейнерных портов Южной Азии, несмотря на прогресс, наблюдающийся с 2000 года, многое все еще предстоит усовершенствовать, так как судоходство в Южной Азии по-прежнему связано с более высокими издержками и более длительными сроками<sup>27</sup>. Для повышения конкурентоспособности экспорта из Южной Азии потребуются улучшение функционирования контейнерных портов, так как более трех четвертей от общего объема торговых грузов провозится через морские порты.

67. Неэффективное функционирование систем информационного взаимодействия в порту, которым характеризуются многие морские порты этого региона, является одним из важных факторов, препятствующих действенной работе портов<sup>28</sup>. В недавно опубликованном докладе компании «Дан энд

<sup>26</sup> Sagarmala is a very ambitious project of the Indian Government: Rajive Kumar, Shipping Secretary”, Economic Times, 23 March 2017. См. ссылку: [http://sagarmala.gov.in/sites/default/files/Sagarmala%20is%20a%20very%20ambitious%20project%20of%20the%20Indian%20Government\\_%20Rajive%20Kumar%2C%20Shipping%20Secretary%20-%20The%20Economic%20Times\\_0.pdf](http://sagarmala.gov.in/sites/default/files/Sagarmala%20is%20a%20very%20ambitious%20project%20of%20the%20Indian%20Government_%20Rajive%20Kumar%2C%20Shipping%20Secretary%20-%20The%20Economic%20Times_0.pdf).

<sup>27</sup> World Bank, “Competitiveness of South Asia’s container ports”, 27 April 2017. См. ссылку: [www.worldbank.org/en/news/press-release/2017/04/27/port-performance-south-asia-better-still-expensive-slow-report](http://www.worldbank.org/en/news/press-release/2017/04/27/port-performance-south-asia-better-still-expensive-slow-report).

<sup>28</sup> Система информационного взаимодействия в порту – это нейтральная и открытая электронная платформа, позволяющая осуществлять конструктивный и безопасный обмен информацией между заинтересованными сторонами из государственного и частного сектора в целях повышения конкурентоспособности морских портов.

Брадстрит» (Dun & Bradstreet), посвященном вопросам и проблемам портовой логистики в Индии, делается заключение о том, что системы информационного взаимодействия в порту в их текущем состоянии не могут обеспечить информационный обмен в портах в режиме реального времени между заинтересованными сторонами. Следовательно, необходимо осуществить комплексный обзор систем информационного взаимодействия в портах региона в интересах разработки руководящих принципов эффективного использования систем информационного взаимодействия в порту в таких областях, как обмен сообщениями и связь с платформами «единого окна», электронной таможни и логистики, с тем чтобы повысить эффективность процессов таможенной очистки грузов в портах.

68. Для извлечения максимальных преимуществ из модернизации портов крайне необходимо упростить процессы управления портами и таможенной очистки грузов в портах, используя для этого новые технологии, позволяющие сократить объем требуемой документации и снизить связанную с этим неэффективность процессов перевозки. В этой связи компания Maersk и компания IBM работают над трансграничным и применимым в рамках всей отрасли решением по оптимизации цепочки поставок, которое опирается на технологии блокчейн и помогает грузоотправителям, экспедиторам, морским перевозчикам, портовым властям и таможенным органам осуществлять управление операциями в электронном виде. Это решение направлено на сокращение числа случаев мошенничества, ошибок и сроков транзита и перевозки товаров, что позволит добиться улучшений в управлении запасами<sup>29</sup>.

69. Это решение, которое планируется к внедрению в будущем, может помочь грузоотправителям сократить объемы торговой и транспортной документации и расходы на обработку, а также устранить задержки, связанные с физическими перемещениями бумажных документов. Оно также обеспечит наглядную информацию о местонахождении контейнера по мере его продвижения по цепочке поставок. Это решение обеспечит таможенным органам возможность отслеживать ход операций в режиме реального времени, а информация, позволяющая анализировать риски и целенаправленно реагировать на них, даст возможность повысить уровень безопасности, а также добиться большей эффективности процедур таможенной очистки при пересечении границы. Секретариат намеревается установить партнерства с этими организациями, с тем чтобы обеспечить членам ЭСКАТО преимущества технологий блокчейн в деле упрощения процедур перевозок.

70. Несмотря на большую протяженность береговой линии многих стран региона, для перевозки товаров преимущественно используется сухопутный транспорт. Доля каботажного судоходства в общем объеме внутривосточных грузовых перевозок в большинстве государств региона остается незначительной. Каботажное судоходство хорошо подходит для перевозок массовых грузов, таких как уголь, полезные ископаемые и нефтепродукты, на большие расстояния, так как подобный вид перевозки позволяет обеспечить более низкую стоимость из расчета на единицу груза. Растущая перегруженность автомобильных магистралей и железнодорожных сетей открывает для каботажного судоходства возможности для увеличения своей доли в общем объеме перевозок и внесения своего вклада в обеспечение устойчивости транспорта.

71. Признавая необходимость в межстрановом сотрудничестве в деле каботажного судоходства, государства – члены Инициативы Бенгальского

---

<sup>29</sup> IBM, “Maersk and IBM unveil first industry-wide cross-border supply chain solution on blockchain”, 5 March 2017.

залива по многостороннему техническому и экономическому сотрудничеству начали обсуждение соглашения, направленного на содействие каботажной торговле и судоходству<sup>30</sup>. Для каботажного судоходства требуются менее крупные суда и меньшая осадка, а, следовательно, и соответствующие затраты более низкие. После вступления в действие соглашения большое число перевозок грузов между государствами – членами Инициативы можно будет осуществлять по рентабельному, экологичному и более короткому прибрежному судоходному маршруту<sup>31</sup>.

## **Е. Повышение эффективности транспортной логистики в регионе**

72. Поставщики логистических услуг, включая экспедиторов и перевозчиков, осуществляют практические транспортные и логистические операции. Широко признается важность укрепления потенциала путем совершенствования профессиональных навыков специалистов в области транспорта и логистики. Секретариат доработал руководящие принципы создания жизнеспособных аккредитованных систем профессиональной подготовки для экспедиторов, операторов мультимодальной перевозки и поставщиков логистических услуг из Азиатско-Тихоокеанского региона.

73. Кроме того, с 2007 года секретариат ежегодно организует Региональную конференцию для поставщиков логистических услуг во взаимодействии с представительством Международной федерации экспедиторских ассоциаций в Азиатско-Тихоокеанском регионе, с тем чтобы предоставить поставщикам логистических услуг в Азиатско-Тихоокеанском регионе платформу, позволяющую обмениваться знаниями и опытом, а также обсуждать возникающие вопросы и возможные решения и инициативы по преодолению сложностей, стоящих на пути содействия развитию эффективных транспортных и логистических услуг в регионе<sup>32</sup>.

74. Конференция также дает возможность для поддержания постоянного диалога, осуществления постоянного сотрудничества и технического взаимодействия между ЭСКАТО и частным сектором, для обмена опытом и информацией и для поиска новых возможных вариантов действий для логистического сектора. Секретариат намеревается продолжить взаимодействие с логистическим сообществом в целях оказания поддержки более устойчивым методам работы в области логистики.

## **V. Укрепление транспортной связуемости в субрегионах**

### **A. Южная и Юго-Западная Азия: генеральный план укрепления транспортной связуемости**

75. Страны субрегиона Южной и Юго-Западной Азии не смогли воспользоваться преимуществами своей географической близости друг к другу из-за отсутствия эффективного транспортного сообщения. Для повышения осведомленности разработчиков политики об упущенных возможностях и шагах, которые можно предпринять для укрепления транспортной связуемости, секретариат организовал цикл стратегических диалогов, в ходе которых страны

<sup>30</sup> “BIMSTEC countries discuss draft pact on coastal shipping”, *The Hindu Business Line*, 1 January 2017.

<sup>31</sup> India, Ministry of Shipping, “BIMSTEC Member States discuss draft text of Coastal Shipping Agreement”, 1 December 2017.

<sup>32</sup> Ежегодная Региональная конференция проводилась в Бангкоке (2007, 2009, 2011, 2012, 2015 и 2017 годы), Нью-Дели (2008 год), на Бали (2010 год), в Негомбо (2010 год), Пекине (2014 год), Джакарте (2016 год) и Пусане (2018 год).

выразили поддержку идее разработки генерального плана укрепления транспортной связуемости в субрегионе<sup>33</sup>.

76. Предполагается, что предлагаемый план будет разрабатываться в тесной консультации с государствами-членами и партнерами по развитию, а приоритетное внимание в нем будет уделено введению в эксплуатацию автотранспортных/железнодорожных и интермодальных транспортных коридоров между странами в целях укрепления транспортной связуемости в субрегионе, используя для этого в том числе разработанные ЭСКАТО инструменты и рамочные документы по упрощению процедур перевозок. В ходе регионального стратегического диалога, состоявшегося в Бангкоке в феврале 2018 года, правительство Таиланда выдвинуло это предложение в качестве основного, попросив секретариат взять на себя ведущую роль на протяжении всех этапов процесса подготовки генерального плана укрепления транспортной связуемости в субрегионе, предусматривающего интеграцию различных элементов транспортной инфраструктуры и упрощения процедур перевозок<sup>34</sup>.

## **В. Юго-Восточная Азия: план действий по укреплению транспортной связуемости Вьетнама, Камбоджи, Лаосской Народно-Демократической Республики, Мьянмы и Таиланда**

77. За последние несколько лет страны Юго-Восточной Азии повысили свою эффективность в плане транспорта и логистики при помощи принятия практических мер по развитию следующих областей: «сухие порты» и особые экономические зоны; каботажное судоходство; портовые системы электронного обмена данными, позволяющие улучшить сообщение между прибрежными и внутренними районами; проверки и зоны таможенного контроля в формате «одной остановки» в пунктах пересечения границ; и экспериментальное применение автоматизированных систем таможенного транзита при перевозках в интересах упрощения процедур перевозок.

78. В августе 2017 года в пунктах пересечения границы между Таиландом и Мьянмой Мэсот и Мьявади был инициирован экспериментальный проект, в рамках которого осуществляется отсоединение прицепа от тягача в пунктах пересечения границы и его присоединение к другому тягачу для дальнейшего следования. Таможенные формальности были перенесены во внутренние районы, и осуществлялось электронное отслеживание перемещения бондовых товаров на маршрутах между пунктами пересечения границы и пунктами внутри соответствующих стран. Экспериментальный проект продемонстрировал, что использование метода смены на основе отсоединения прицепа и его последующего присоединения к другому тягачу позволяет вдвое сократить сроки транспортировки товаров между двумя странами<sup>35</sup>. Ранее, в феврале 2015 года, на контрольно-пропускном пункте Лаобао-Денсавань между Вьетнамом и Лаосской Народно-Демократической Республикой для упрощения процедур торговли и перевозок между двумя странами была внедрена система проверок в режиме «одной остановки» и «единого окна».

<sup>33</sup> Первый из стратегических диалогов этого цикла состоялся в Бангладеш в июне 2013 года, второй – в Пакистане в декабре 2013 года, третий – в Индии в ноябре 2014 года, четвертый – в Исламской Республике Иран в декабре 2015 года, а самый недавний – в Таиланде в феврале 2018 года.

<sup>34</sup> See [www.unescap.org/sites/default/files/Key%20Highlights\\_RPD\\_7-8%20Feb%202018\\_200318.pdf](http://www.unescap.org/sites/default/files/Key%20Highlights_RPD_7-8%20Feb%202018_200318.pdf).

<sup>35</sup> PressReader, “Pilot scheme speaks volumes about potential of Mae Sot-Myawaddy trade”, 28 August 2018. Доступно по ссылке: [www.pressreader.com/myanmar/the-myanmar-times/20170828/281599535629976](http://www.pressreader.com/myanmar/the-myanmar-times/20170828/281599535629976).

79. Хотя эти достижения, безусловно, значимы, на пути упрощения процедур перевозок между Вьетнамом, Камбоджей, Лаосской Народно-Демократической Республикой, Мьянмой и Таиландом все еще существуют многочисленные трудности, включая отсутствие прав на перевозку и транзит, которые позволяют обеспечивать беспрепятственное перемещение транспортных средств через границы, а также слаборазвитое сообщение между портами и внутренними районами и сложные нормативные процедуры. Эти факторы не дают вышеперечисленным странам возможности воспользоваться преимуществами географической близости друг к другу для дальнейшего расширения торговли и укрепления контактов между людьми.

80. С учетом вышеизложенного секретариат организовал практикумы, направленные на укрепление операционной транспортной связуемости между этими странами. Эти мероприятия, которые состоялись в Камбодже в сентябре 2017 года и во Вьетнаме в декабре 2017 года соответственно, были направлены на повышение осведомленности разработчиков политики о возможностях, упускаемых из-за слабой транспортной связуемости.

81. Для использования преимуществ своей географической близости друг к другу этим странам необходимо прилагать неослабные усилия для укрепления своей транспортной связуемости, учитывая при этом социально-экономические различия, существующие между ними. Согласованный план действий, в котором содержатся приоритетные меры по упрощению процедур перевозок, может способствовать дальнейшему укреплению транспортной связуемости между этими странами, и идея необходимости в таком плане была поддержана Таиландом<sup>36</sup>.

### **С. Центральная Азия: комплексная программа укрепления транспортной связуемости**

82. В Центральной Азии также принимаются значимые меры по упрощению процедур перевозок. В марте 2018 года правительства Узбекистана и Таджикистана подписали межправительственное соглашение о международном автомобильном сообщении. В мае 2018 года на маршруте Ташкент-Худжанд-Ташкент между Узбекистаном и Таджикистаном возобновилось автобусное пассажирское сообщение, которое было прекращено в 1992 году. Далее планируется открыть больше регулярных маршрутов между двумя странами. Также были инициированы меры для введения в эксплуатацию автодорожного коридора между Китаем, Кыргызстаном и Узбекистаном: в 2017 году был организован экспериментальный автопробег по маршруту Ташкент-Андижан-Ош-Иркештам-Кашгар, в котором были задействованы транспортные средства Узбекистана и Кыргызстана.

83. Большое число инициатив по упрощению процедур перевозок в Центральной Азии предпринимается субрегиональными организациями, среди которых следует особо отметить Шанхайскую организацию сотрудничества и Организацию экономического сотрудничества. Секретариат осуществлял взаимодействие с Шанхайской организацией сотрудничества в деле упрощения процедур перевозок и предоставил техническую и юридическую поддержку для окончательной доработки Соглашения между правительствами государств – членов Шанхайской организации сотрудничества о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок, которое было

<sup>36</sup> “Somkid urges Thai-CLMV master plan”, Bangkok Post, 24 March 2017.

подписано в Душанбе в 2014 году, и продолжает оказывать поддержку его реализации<sup>37</sup>.

84. Организация экономического сотрудничества активно сотрудничает со многими странами Центральной Азии в деле упрощения процедур перевозок и в этой связи разработала Рамочное соглашение по транзитным перевозкам между государствами – членами Организации. На девятом заседании министров транспорта государств – членов Организации экономического сотрудничества была принята Туркменбашинская декларация, первое решение в рамках которой предусматривает осуществление Рамочного соглашения по транзитным перевозкам, с тем чтобы упростить процедуры трансграничных и транзитных перевозок в соответствии с международной практикой при помощи устранения нефизических барьеров, возникающих из-за обременительных административных формальностей при транзитных перевозках. Участники заседания также постановили предпринимать усилия для сокращения связанных с транспортом издержек путем упрощения трансграничных процедур.

85. Кроме того, в июне 2018 года Генеральная Ассамблея приняла резолюцию 72/283 об укреплении регионального и международного сотрудничества в целях обеспечения мира, стабильности и устойчивого развития в Центрально-Азиатском регионе, в которой она отметила важность создания современной транспортной системы на обширной территории Центральной Азии и активного использования транзитного потенциала региона в качестве одного из необходимых условий устойчивого развития.

86. Учитывая многочисленные инициативы по укреплению связуемости, которые предпринимаются странами Центральной Азии и организациями, охватывающими своей деятельностью Центральную Азию, комплексная программа по приоритизации этих инициатив была бы полезна для всех стран. С подобным предложением на самом высоком уровне уже выступал Узбекистан<sup>38</sup>. Секретариат мог бы возглавить эту инициативу в партнерстве с соответствующими организациями и в консультации с государствами Центральной Азии.

#### **D. Укрепление транспортной связуемости малых островных развивающихся государств Тихого океана**

87. Являясь малыми островными развивающимися государствами, тихоокеанские страны – члены ЭСКАТО сталкиваются в своих усилиях по укреплению устойчивой транспортной связуемости с уникальными сложностями, включая их малые размеры, удаленность от основных рынков, ограниченные ресурсы и уязвимость для изменения климата, стихийных бедствий и внешнеэкономических потрясений.

88. Признавая эти сложности, на своей семидесятой сессии Комиссия приняла резолюцию 70/7 об осуществлении Сувинской декларации об улучшении морских транспортных перевозок и связанных с ними услуг в Тихоокеанском

---

<sup>37</sup> После подписания Соглашения секретариат предоставил техническую помощь в ходе первого заседания учрежденной в рамках Соглашения Совместной комиссии по созданию благоприятных условий для международных автомобильных перевозок (заседание состоялось в Пекине в мае 2017 года) и в ходе круглого стола по вопросу перспектив осуществления Соглашения (мероприятие состоялось в Пекине в июле 2017 года).

<sup>38</sup> В своем выступлении на международном конференции под названием «Центральная Азия: одно прошлое и общее будущее, сотрудничество ради устойчивого развития и взаимного процветания», которая состоялась в Самарканде (Узбекистан) 10-11 ноября 2017 года, Президент Узбекистана предложил, чтобы страны Центральной Азии разработали и приняли общерегиональную программу развития транспортных коммуникаций.

субрегионе, в которой она выразила согласие с тем, что морские перевозки и связанные с ними услуги являются важнейшими вопросами государственной политики, требующими твердой политической приверженности и принятия эффективных мер.

89. В этой связи секретариат сформирует партнерство с Тихоокеанским сообществом и проведет исследования в целях разработки вариантов политики и рекомендаций, касающихся укрепления морской транспортной связуемости малых островных развивающихся государств, с тем чтобы способствовать устойчивому развитию этих стран.

## **VI. Заключение**

90. В Повестке дня на период до 2030 года содержится ряд наиболее масштабных глобальных обязательств нашего времени, касающихся расширения возможностей для всех наших народов. Транспорт является принципиально важным проводником достижения целей в области устойчивого развития и служит средством для достижения цели, а не самоцелью. В настоящем документе признается прогресс, достигнутый странами в упрощении процедур перевозок и логистики, но при этом одновременно подчеркивается колоссальный объем работы, который еще предстоит проделать для реализации этой задачи. В документе содержится ряд реальных предложений по дальнейшему укреплению операционной транспортной связуемости в регионе.

91. В Региональной «дорожной карте» по осуществлению Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года в Азиатско-Тихоокеанском регионе, принятой государствами – членами ЭСКАТО, обеспечение связуемости в интересах осуществления Повестки дня на период до 2030 года было обозначено в качестве одной из приоритетных областей сотрудничества. Соответственно, секретариат продолжит оказывать государствам-членам техническую помощь, стратегическую поддержку и поддержку в плане укрепления потенциала, с тем чтобы способствовать обеспечению устойчивой операционной транспортной связуемости, уделяя особое внимание потребностям наименее развитых и не имеющих выхода к морю развивающихся стран региона.

92. Упрощение процедур перевозок и логистики в регионе является весьма сложной задачей, для выполнения которой требуется финансовый, технический и стратегический вклад широкого круга партнеров по развитию и заинтересованных сторон из транспортного сектора. Как неоднократно упоминалось в настоящем документе, ЭСКАТО установила стратегические партнерства с ключевыми организациями, включая банки развития, субрегиональные организации и региональные и глобальные транспортные органы. Секретариат продолжит укреплять существующее взаимодействие и формировать новые партнерства с целью достижения синергического эффекта и обеспечения отдачи для государств – членов ЭСКАТО, с тем чтобы они могли удовлетворять свои растущие потребности в плане мобильности устойчивым образом.

## **VII. Вопросы для рассмотрения**

93. Комитет, возможно, пожелает поделиться информацией о прогрессе, достигнутом в плане упрощения процедур перевозок и логистики, и дать секретариату руководящие указания относительно его будущей работы в следующих целях:

а) утверждение рамочного документа по повышению эффективности функционирования пунктов пересечения границ железнодорожным транспортом в рамках сети Трансазиатских железных дорог и за ее пределами (представлен в документе ESCAP/CTR/2018/3) для принятия Комиссией в 2019 году;

б) учреждение межправительственной группы экспертов по вопросам транспортных коридоров, с тем чтобы оказывать поддержку государствам-членам в их работе по планированию и введению в эксплуатацию международных транспортных и транзитных коридоров в регионе ЭСКАТО и за его пределами;

с) продолжение оказания поддержки государствам-членам, особенно наименее развитым странам, не имеющим выхода к морю развивающимся странам и малым островным развивающимся государствам, в их деятельности по разработке и введению в действие соглашений об упрощении процедур перевозок;

д) стимулирование использования новых технологий для упрощения процедур перевозок и логистики в регионе при помощи обмена опытом, разработки информационных продуктов, включая инструменты упрощения процедур перевозок, и реализации экспериментальных демонстрационных проектов;

е) оказание государствам-членам содействия в сокращении логистических издержек, в частности при помощи стимулирования внедрения и использования цифровых логистических платформ.

---