



Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана**Шестьдесят девятая сессия**

Бангкок, 25 апреля – 1 мая 2013 года

Пункт 3с повестки дня

Рассмотрение вопросов, касающихся вспомогательной структуры Комиссии, включая работу ее региональных учреждений: транспорт**Проект резолюции****Автор: Российская Федерация****Соавторы: Иран (Исламская Республика), Монголия****Межправительственное соглашение о «сухих портах»***Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана,*

признавая жизненно важную роль транспорта в поощрении международной торговли и экономического и социального развития,

признавая также, что транспорт играет центральную роль в устойчивом развитии и что устойчивый транспорт обеспечивает лучшую интеграцию экономики, как это подтверждается в итоговом документе под названием «Будущее, которого мы хотим» Конференции Организации Объединенных Наций по устойчивому развитию, состоявшейся в Рио-де-Жанейро, Бразилия, в июне 2012 года¹,

признавая далее важность совместного проекта по развитию евро-азиатских транспортных сообщений, предназначенного для облегчения доступа к рынкам, экономическим возможностям и социальным услугам для стран, располагающихся вдоль евро-азиатских транспортных магистралей, включая не имеющие выхода к морю и транзитные развивающиеся страны,

признавая, что «сухие порты», имеющие международное значение, наряду с сетями Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог, являются важным краеугольным камнем устойчивой международной комплексной интермодальной транспортно-логистической системы,

учитывая роль «сухих портов» в деле интеграции различных видов транспорта, сокращения задержек при пересечении границ и транзите и связанных с этим затрат, содействия использованию энергетически

¹ Резолюция 66/288 Генеральной Ассамблеи, приложение.

эффективных и экологически устойчивых средств транспорта и создания новых возможностей для роста и формирования центров развития во внутренних районах, а также удовлетворения конкретных потребностей не имеющих выхода к морю, транзитных и прибрежных государств,

ссылаясь на свою резолюцию 66/4 об осуществлении Бангкокской декларации о развитии транспорта в Азии и содержащуюся в ней просьбу заниматься подготовкой межправительственного соглашения о «сухих портах»,

ссылаясь также на Региональное совещание группы экспертов по развитию «сухих портов» на маршрутах сетей Азиатских автомобильных и Трансазиатских железных дорог и вторую сессию Комитета по транспорту, которые состоялись в Бангкоке 1–3 ноября 2010 года и положили начало процессу подготовки межправительственного соглашения о «сухих портах»²,

напоминая далее об итогах переговоров и консультаций, проходивших между государствами-членами по проекту соглашения в ходе трех субрегиональных совещаний, состоявшихся в 2011 году: по Юго-Восточной Азии – во Вьентьяне, Южной и Юго-Западной Азии – в Дакке и по Центральной и Северо-Восточной Азии – в Душанбе³,

приветствуя завершение работы над проектом межправительственного соглашения о «сухих портах» на Специальном межправительственном совещании по межправительственному соглашению о «сухих портах», которое проходило в Бангкоке, 20–22 июня 2012 года⁴, и последующее одобрение подготовленного проекта соглашения на третьей сессии Комитета по транспорту, состоявшейся в Бангкоке 10–12 октября 2012 года⁵,

выражая свою признательность правительству Российской Федерации за ценную поддержку, оказанную им в процессе подготовки межправительственного соглашения о «сухих портах», включая проведение совещания группы экспертов, субрегиональных совещаний и Специального межправительственного совещания,

будучи воодушевлена сохранением приверженности государств-членов скоординированному развитию региональных транспортных сетей в рамках Межправительственного соглашения по сети Азиатских автомобильных дорог⁶ и Межправительственного соглашения по сети Трансазиатских железных дорог⁷,

приветствуя предложение об организации церемонии подписания Межправительственного соглашения о «сухих портах»⁸ в ходе второй сессии Форума министров транспорта стран Азии, которая пройдет в Бангкоке 6–8 ноября 2013 года⁹,

будучи убеждена, что Межправительственное соглашение о «сухих портах» укрепит региональное сотрудничество между государствами-членами в целях поощрения инклюзивного и устойчивого развития на основе скоординированного развития транспортно-логистической системы и окажет

² См. E/ESCAP/67/7, пункт 4.

³ См. E/ESCAP/IADP/IGM.1/1, пункт 14.

⁴ См. E/ESCAP/IADP/IGM.1/3.

⁵ См. E/ESCAP/69/8, пункт 1.

⁶ United Nations, *Treaty Series*, vol. 2323, No. 41607.

⁷ United Nations, *Treaty Series*, vol. 2396, No. 46171.

⁸ См. E/ESCAP/69/8/Add.1.

⁹ См. E/ESCAP/69/8, пункт 27.

значительное позитивное воздействие на регион, содействуя достижению международно согласованных целей развития, включая те из них, которые содержатся в Декларации тысячелетия Организации Объединенных Наций¹⁰,

1. *принимает* Межправительственное соглашение о «сухих портах», текст которого содержится в приложении к настоящей резолюции;

2. *предлагает* всем соответствующим членам Комиссии стать сторонами Соглашения с тем, чтобы обеспечить его оперативное вступление в силу;

3. *предлагает* международным и региональным финансовым институтам и двухсторонним и многосторонним донорам рассмотреть вопрос об оказании финансовой и технической поддержки в целях развития и эксплуатации «сухих портов», имеющих международное значение;

4. *предлагает* международным организациям продолжать сотрудничать с членами Комиссии в целях поощрения развития и эксплуатации «сухих портов», имеющих международное значение;

5. *призывает* государства-члены создавать «сухие порты» международного значения в качестве одного из средств содействия осуществлению Алматинской программы действий¹¹;

6. *просит* Исполнительного секретаря:

a) содействовать государствам-членам в процессе присоединения к Соглашению;

b) уделять первоочередное внимание развитию «сухих портов» международного значения в программе работы Комиссии;

c) эффективно сотрудничать с международными региональными финансовыми институтами, многосторонними и двухсторонними донорами и международными и субрегиональными организациями в целях развития и эксплуатации «сухих портов», имеющих международное значение;

d) продолжать работать в целях создания устойчивой международной комплексной интермодальной транспортно-логистической системы для региона, в том числе на основе развития в необходимых случаях Азиатских автомобильных дорог, Трансазиатских железных дорог и «сухих портов», имеющих международное значение;

e) эффективно выполнять функции секретариата Соглашения;

f) доложить Комиссии на ее семьдесят первой сессии о ходе осуществления настоящей резолюции.

¹⁰ Резолюция 55/2 Генеральной Ассамблеи.

¹¹ Доклад Международной конференции министров развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита и стран-доноров и представителей международных учреждений, занимающихся вопросами финансирования и развития, по вопросу о сотрудничестве в области транзитных перевозок, Алматы, Казахстан, 28 и 29 августа 2003 года (A/CONF.203/3), приложение I.

Приложение

Межправительственное соглашение о «сухих портах»

Стороны этого Соглашения,

ссылаясь на резолюцию 66/4 Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана Организации Объединенных Наций от 19 мая 2010 года об осуществлении Бангкокской декларации о развитии транспорта в Азии и содержащуюся в этой резолюции просьбу о проведении работы по составлению межправительственного соглашения о «сухих портах»,

сознавая необходимость стимулирования и развития международной интегрированной интермодальной транспортно-логистической системы в Азии и обеспечения ее связи с соседними регионами,

учитывая ожидаемое увеличение объемов международных грузовых перевозок вследствие расширения международной торговли в рамках продолжающегося процесса глобализации,

будучи преисполнены твердой решимости укреплять связность и бесперебойное перемещение грузов, способствовать повышению эффективности и снижению стоимости перевозок и логистических услуг, а также расширять свой доступ к внутренним районам и районам, расположенным вглубь от побережья,

будучи воодушевлены успешным региональным сотрудничеством, благодаря которому вступили в силу Межправительственное соглашение по сети Азиатских автомобильных дорог¹² и Межправительственное соглашение по сети Трансазиатских железных дорог¹³,

учитывая, что в целях укрепления связей и содействия развитию международной торговли между членами Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана Организации Объединенных Наций, необходимо развивать «сухие порты» международного значения, отвечающие требованиям международных перевозок, и снижать негативное воздействие транспорта на окружающую среду,

признавая необходимость выработки руководящих принципов по развитию и эксплуатации «сухих портов» международного значения для гармонизации и облегчения интермодальных перевозок в Азиатско-Тихоокеанском регионе,

принимая во внимание роль «сухих портов» международного значения как важного компонента эффективной и действенной международной интегрированной интермодальной транспортно-логистической системы, особенно в удовлетворении специфических потребностей стран, не имеющих выхода к морю, стран транзита и прибрежных стран,

договорились о нижеследующем:

¹² United Nations, *Treaty Series*, vol. 2323, No. 41607.

¹³ United Nations, *Treaty Series*, vol. 2596, No. 46171.

Статья 1

Определение

Для целей Межправительственного соглашения о «сухих портах» («Соглашение») «сухой порт» международного значения («сухой порт») означает место внутри территории страны с логистическим центром, соединенным с одним или более видами транспорта, предназначенном для обработки, временного хранения и предусматриваемого законом осмотра грузов, перевозимых в процессе международной торговли, и совершения применимых таможенных контрольных функций и формальностей.

Статья 2

Идентификация «сухих портов»

Стороны настоящим утверждают перечень «сухих портов», включенный в приложение I к настоящему Соглашению, в качестве основы для скоординированного развития важных узлов в международной интегрированной интермодальной транспортно-логистической системе. Стороны намерены развивать эти «сухие порты» в рамках своих национальных программ и в соответствии с национальными законами и правилами.

Статья 3

Развитие «сухих портов»

«Сухие порты», перечисленные в приложении I к Соглашению, приводятся в соответствие с руководящими принципами по развитию и эксплуатации «сухих портов», изложенными в приложении II к Соглашению.

Статья 4

Подписание, ратификация, принятие, утверждение и присоединение к Соглашению

1. Соглашение открыто для подписания государствами, являющимися членами Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана Организации Объединенных Наций (**название города и страны**) с **xx по xx xxxx 2013 года** и впоследствии в Штаб-квартире Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке с **xx xxxx 2013 года по 31 декабря 2014 года**.

2. Соглашение подлежит ратификации, принятию или утверждению подписавшими его государствами.

3. Соглашение открыто для присоединения не подписавших его государств, являющихся членами Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана Организации Объединенных Наций.

4. Документы о ратификации, принятии, утверждении Соглашения или присоединении к нему в должной форме и надлежащем порядке сдаются на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.

Статья 5

Вступление в силу

1. Соглашение вступает в силу на тридцатый день после даты сдачи на хранение восьмого документа о ратификации, принятии и утверждении Соглашения или присоединении к нему в соответствии с пунктами 3 и 4 Статьи 4 Соглашения.

2. В отношении каждого государства, сдающего на хранение свой документ о ратификации, принятии, утверждении Соглашения или присоединении к нему после даты сдачи на хранение восьмого документа о

ратификации, принятии и утверждении Соглашения или присоединении к нему, Соглашение вступает в силу для этого государства по истечении тридцати (30) дней после даты сдачи на хранение этого документа.

Статья 6

Рабочая группа по «сухим портам»

1. Рабочая группа по «сухим портам» («Рабочая группа») учреждается Экономической и социальной комиссией для Азии и Тихого океана Организации Объединенных Наций для рассмотрения вопросов, связанных с реализацией Соглашения, и рассмотрения предлагаемых поправок. Все государства – члены Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана Организации Объединенных Наций являются членами Рабочей группы.

2. Рабочая группа проводит свои совещания один раз в два года. Любая Сторона также путем уведомления секретариата может обратиться с просьбой о созыве специального совещания Рабочей группы. Секретариат уведомляет всех членов Рабочей группы о поступившей просьбе и созывает специальное совещание Рабочей группы, если в течение четырех (4) месяцев с момента уведомления Секретариатом не менее одной трети Сторон сообщают о своем согласии с данной просьбой.

Статья 7

Процедура внесения поправок в основной текст Соглашения

1. Поправки в основной текст Соглашения вносятся в порядке, установленном в настоящей Статье.

2. Поправки к настоящему Соглашению могут быть предложены любой Стороной.

3. Текст любой предлагаемой поправки направляется секретариатом всем членам Рабочей группы не менее чем за сорок пять (45) дней до совещания Рабочей группы, на котором предполагается ее утверждение.

4. Поправка утверждается большинством в две трети из числа Сторон Соглашения, присутствующих и голосующих на совещании Рабочей группы. После утверждения поправка направляется секретариатом Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который распространяет ее среди всех Сторон для принятия.

5. Поправка, утвержденная в соответствии с пунктом 5 настоящей Статьи, вступает в силу через тридцать (30) дней после ее принятия большинством в две трети из числа государств, являющихся Сторонами Соглашения на момент утверждения поправки. Поправка вступает в силу в отношении всех Сторон, за исключением тех, которые не приняли эту поправку. Любая Сторона, которая не принимает поправку, утвержденную в соответствии с настоящим пунктом, может в любое время впоследствии передать Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций на хранение документ о принятии такой поправки. Для этого государства поправка вступает в силу через тридцать (30) дней после даты передачи упомянутого документа на хранение.

Статья 8

Процедура внесения поправок в приложение I

1. Поправки в приложение I к Соглашению вносятся в порядке, установленном в настоящей Статье.

2. Поправки предлагаются любой Стороной, к территории которой относится предмет предлагаемой поправки.

3. Текст любой предлагаемой поправки направляется секретариатом всем членам Рабочей группы не менее чем за сорок пять (45) дней до совещания Рабочей группы, на котором предполагается ее утверждение.

4. Предлагаемая поправка считается принятой в случае, если Страна, к территории которой относится субъект предлагаемой поправки, вновь подтверждает соответствующее предложение после его рассмотрения на совещании Рабочей группы. После утверждения поправка направляется секретариатом Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который распространяет ее среди всех Стран.

5. Поправка, утвержденная в соответствии с пунктом 4 настоящей Статьи, считается принятой и вступает в силу для всех Стран по истечении сорока пяти (45) дней со дня направления циркулярного уведомления Генеральным секретарем Организации Объединенных Наций.

Статья 9

Процедура внесения поправок в приложение II

1. Поправки в приложение II к Соглашению вносятся в порядке, установленном в настоящей Статье.

2. Поправки могут быть предложены любой Стороной.

3. Текст любой предлагаемой поправки направляется секретариатом всем членам Рабочей группы не менее чем за сорок пять (45) дней до совещания Рабочей группы, на котором предполагается утверждение.

4. Поправка утверждается большинством в две трети из числа Стран Соглашения, присутствующих и голосующих на совещании Рабочей группы. После утверждения поправка направляется секретариатом Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который распространяет ее среди всех Стран.

5. Поправка, утвержденная в соответствии с пунктом 4 настоящей Статьи, считается принятой, если в течение девяноста (90) дней со дня направления уведомления, менее одной трети Стран уведомляют Генерального секретаря Организации Объединенных Наций о своём возмущении против данной поправки.

6. Поправка, принятая в соответствии с пунктом 5 настоящей Статьи, вступает в силу для всех Стран через тридцать (30) дней по истечению периода в девяносто (90) дней, указанного в пункте 5 настоящей Статьи.

Статья 10

Оговорки

Оговорки в отношении любого из положений Соглашения не допускаются, за исключением случаев, предусмотренных пунктом 5 Статьи 13 Соглашения.

Статья 11

Выход из Соглашения

Любая Страна вправе выйти из Соглашения путем направления письменного уведомления на имя Генерального секретаря Организации Объединенных Наций. Выход из Соглашения вступает в силу через двенадцать

(12) месяцев со дня получения Генеральным секретарем Организации Объединенных Наций такого уведомления.

Статья 12

Приостановление действия

Действие Соглашения приостанавливается, если число участвующих Сторон становится менее восьми (8) на любой период в течение двенадцати (12) последовательных месяцев. Действие положений Соглашения восстанавливается спустя тридцать (30) дней после того, как число участвующих Сторон достигает восьми (8). В таких случаях Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций уведомляет Стороны Соглашения.

Статья 13

Урегулирование споров

1. Всякий спор между двумя или более Сторонами относительно толкования или применения Соглашения, который не может быть разрешен между ними путем переговоров или консультаций, по заявлению любой из этих Сторон передается для разрешения одному или нескольким посредникам, избранным по взаимному соглашению спорящими Сторонами. Если в течение девяноста (90) дней со дня подачи заявления о разрешении спора, спорящие Стороны не придут к соглашению относительно выбора посредника или посредников, любая из этих Сторон может обратиться к Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций с просьбой о назначении единого независимого посредника, которому спор передается на разрешение.

2. Рекомендация посредника или посредников, назначенных в соответствии с пунктом 1 настоящей Статьи, не имеет обязательной силы, однако, становится основой для повторного рассмотрения Сторонами разногласия.

3. Стороны, между которыми возник спор, могут заранее принять рекомендацию посредника или посредников как имеющую обязательную силу.

4. Пункты 1, 2 и 3 настоящей Статьи не толкуются как исключающие другие возможные меры урегулирования споров, взаимно согласованные спорящими Сторонами.

5. Любое государство при сдаче на хранение своих документов о ратификации, принятии, утверждении или присоединении вправе сделать оговорку о том, что освобождает себя от обязательств положений настоящей Статьи, касающихся примирения. Положения настоящей Статьи, касающиеся примирения, не обязывают и другие Стороны по отношению к любой Стороне, сделавшей такую оговорку.

Статья 14

Ограничения в применении

1. Никакое положение Соглашения не толкуется как препятствующее какой-либо из Сторон принимать совместимые с Уставом Организации Объединенных Наций и ограничиваемые ситуацией меры, которые она посчитает необходимыми для обеспечения своей внешней или внутренней безопасности.

2. Каждая Сторона прилагает все возможные усилия для развития «сухих портов» в соответствии с национальными законами и правилами в той или иной степени, соответствующей Соглашению. Однако никакое положение

настоящего Соглашения не должно толковаться как принятие какой-либо из Сторон обязательства разрешить перемещение грузов через свою территорию.

Статья 15
Приложения

Приложения I и II к Соглашению являются неотъемлемой частью Соглашения.

Статья 16
Секретариат

Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана Организации Объединенных Наций назначается секретариатом Соглашения.

Статья 17
Депозитарий

Депозитарием настоящего Соглашения является Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся, должным образом на то уполномоченные, подписали настоящее Соглашение в одном экземпляре на английском, китайском и русском языках, причем все три текста Соглашения являются в равной мере подлинными.

Приложение I

«Сухие порты» международного значения

1. «Сухие порты», как правило, находятся в местах, расположенных вблизи: а) столиц, расположенных внутри территории страны, столиц провинций/штатов, и/или б) существующих и/или потенциальных центров производства и потребления с надлежащим доступом к шоссе и железным дорогам, включая, в необходимых случаях, Азиатские автомобильные дороги и/или Трансазиатские железные дороги.

2. «Сухие порты» находятся в транспортном сообщении с другими «сухими портами», пограничными пунктами/наземными постами таможенного контроля/комплексными контрольно-пропускными пунктами, морскими портами, терминалами внутренних водных путей и/или аэропортами.

3. «Сухие порты» перечислены ниже.

4. Название «сухого порта» указывается вместе с его местоположением или названием ближайшего населенного пункта/города.

5. Потенциальные «сухие порты» указаны в квадратных скобках.

Перечень «сухих портов»

Афганистан

Хакина, Мимана	«Сухой порт» Хайратан, Мазар-и-Шариф
Ислам Кала, Герат	«Сухой порт» Кабул, Кабул
«Сухой порт» Шир Хан Бандар, Кондоз	«Сухой порт» Спинболдак, Кандагар
«Сухой порт» Торкгам, Джелалабад	Тургунди, Герат

Армения

Центр логистики Ахурьян
Аэропорт Гюмри
Грузовой терминал Кармир-Блур/Апавен
Международный центр логистики Звартноц

Азербайджан

Бакинский грузовой терминал международного аэропорта им. Гейдара Алиева, Баку
Балаканский грузовой терминал, азербайджано-грузинская граница
Билясуварский грузовой терминал, граница Азербайджан – Исламская Республика Иран
Габалинский международный аэропорт, Габала Международный аэропорт Гянджи, Гянджа
Международный аэропорта им. Гейдара Алиева, Баку
Грузовой терминал Джульфа, Азербайджан – Исламская Республика Иран граница
Международный аэропорт Ленкорань, Ленкорань
Международный аэропорт Нахичевань, Автономная Республика Нахичевань
Грузовой терминал «Шелковый путь», Баку Международный аэропорт Закатала, Закатала

[Бакинская городская товарная станция, Хырдалан]
 [Грузовой терминал на пункте пропуска через государственную границу, Самур]
 [Грузовой терминал на пункте пропуска через государственную границу, Сыныг-Корпю]
 [Контейнерный терминал Бакинского международного морского торгового порта, Баку]
 [Станция Гянджа, Гянджа]
 [Международный логистический центр, Алят] [Станция Кешла, Баку]
 [Новый Банкинский международный морской торговый порт, Алят]
 [Южный терминал на пункте пропуска через государственную границу (Астара)]
 [Станция Сумгаит, Сумгаит]

Бангладеш

Ахаура, Брахманбария	Бенаполе, Джессоре
Бибирбазар, Комилла	Буримари, Лалмонирхат
Хили, Динажпур	Внутренний таможенный склад Камлапура, Дакка
Сонамасджид, Чапай Навабганж	Текнаф, Кокс Базар
[Бангладбандх, Панчагарх]	[Бхомра, Сатхира]
[Билониа, Фени]	[Внутренний таможенный склад Дхирасрама, Гаджипур]
[Гобракура, Мыменсингх]	[Корайтали, Мыменсингх]
[Накугао, Шерпур]	[Рамгарх, Кхаграчари]
[Тамабил, Силхет]	

Бутан

«Сухой порт» Фуентшолинг, Фуентшолинг	[Гелепху, Сарпанг]
[Гомту, Самце]	[Нганглам, Самдрупджонкхар]
[Самдрупджонкхар, Самдрупджонкхар]	[Самце, Самце]

Камбоджа

«Сухой порт» СWT, Пномпень	Всемирный «сухой порт» Олейр, Пномпень
Международный порт Пномпень, Пномпень	
Специальная экономическая зона Пномпеня, Пномпень	
«Сухой порт» Со Нгуон, Бавет	«Сухой порт» Тех Сран, Пномпень
«Сухой порт» Тен Лай, Пномпень	

Китай

[Бондовый международный логистический порт Чанчунь Лунсин]	[Южный международный логистический центр Эренхот]
[Логистический парк Харбин Лунюнь]	[Транспортно-логистический парк, порт Хекоу]
[Международный логистический парк Хоргос Мэнян]	[Международный логистический парк Хуньчунь]
[Международный логистический центр]	[Международный логистический парк]

Цзинхун Мэнян]	Каши]
[Международный наземный порт Куньмин]	[Новый Международный грузовой парк Манжули]
[Бондовый логистический центр Наньнин]	[Пограничный торговый логистический центр Писян]
[Грузовой центр Жуйли]	[Грузовой центр Суйфэньхэ]
[Железнодорожный международный логистический парк Синьцзян]	[Внутренняя портовая станция Иу]
[Складской логистический торговый центр, порт Жангму]	

Грузия

Свободная промышленная зона Поты, Поты	[Международный логистический центр Тбилиси, Тбилиси]
--	--

Индия

Ажни, Нагпур, Махараштра	Амингаон, Гувахати, Ассам
Ароор, Керала	Баллабгарх, Фаридабад, Хариана
Бадехи, Сэнт Равидас Нагар, Варанаси, Уттар Прадеш	
Багат Ки Коти, Джодпур, Раджастан	Чехрета, Амритсар, Панджаб
Дадри, Ноида, Уттар Прадеш	Давлатабад, Аврангабад, Махараштра
Дандарикалан, Панджаб	Даннад Рау, Индоре, Мадья Прадеш
Дронагири Ноде, Нави Мумбай, Махараштра	Дургапур, Западный Бенгал
Гархи Харсару, Гургаон, Хариана	Иругур, Коимбаторе, Тамил Наду
Джамшедпур, Джарханд	Джанори, Насик, Махараштра
Канакпура, Джайпур, Раджастан	Канпур, Уттар Прадеш
Ходияр, Гуджарат	Лони, Газиабад, Уттар Прадеш
Маджерат, Калькутта, Западный Бенгал	Мандидип, Бхопал, Мадья Прадеш
Морадабад, Уттар Прадеш	Патли, Гургаон, Хариана
Питампур, Дар, Мадья Прадеш	Райпур, Чаттисгарх
Сахин, Сурат, Гуджарат	Санатнагар, Хайдерабад, Андхра Прадеш
Сеневал, Лудьяна, Панджаб	Тондиарпет, Ченнай, Тамил Наду
Туглакабад, Дели	Вадодара, Гуджарат
Уайтфилд, Бангалор, Карнатака	

Индонезия

«Сухой порт» Гедебаге, Бандунг	«Сухой порт» Сикаранг, Бекаси
--------------------------------	-------------------------------

Иран (Исламская Республика)

Международный аэропорт им. Имама Хомейни, остан Тегеран
Железнодорожная станция Мотахари, Мешхед, остан Хорасан-Резави
Специальная экономическая зона Салафчеган, остан Кум

Специальная экономическая зона Сирджан, остан Керман
 [Свободная промышленная зона Арванд, остан Хузестан]
 [Специальная экономическая зона Сахлан, Табриз, остан Восточный Азербайджан]
 [Специальная экономическая зона Сарахс, остан Хорасан-Резави]
 [Международный аэропорт Шахид Дастгейб, Шираз, остан Фарс]
 [Центр логистики Захедан, остан Систан и Белуджистан]

Казахстан

Транспортно-логистический центр Актобе, Актобе
 Индустриально-логистический центр «Даму», Алматы
 [Хай Тек Лоджистикс, Алматинская область]
 [Международный центр приграничного сотрудничества «Хоргос», Алматинская область]
 [Терминал Тау, Алматинская область]

Кыргызстан

Аламедин, Бишкек
 Станция Ош, Ош

Лаосская Народно-Демократическая Республика

Тханаленг, Вьентьян
 [Хуэйсай, Бокео]
 [Лаксао, Борикхамсай]
 [Луангпрабанг, Луангпрабанг]
 [Натею, Луангнамтха]
 [Удомсай, Муангсай]
 [Паксе, Чампасак]
 [Сено, Саваннакхет]
 [Тахек, Каммоуане]

Малайзия

Внутренний таможенный склад Контена Насиональ, Прай
 Внутренний контейнерный склад, Паданг Бесар
 Внутренний таможенный склад Сери Сетия, Куала-Лумпур
 Грузовой терминал Ипох, Ипох
 Внутренний порт Нилай, Нилай
 Внутренний порт Тебеду, Саравак
 [Внутренний склад Пулау Себанг, Пулау Себанг]

Монголия

Алтанбулаг
 Сайншанд
 Уланбатор
 Замын-Уудэ
 [Чойбалсан]

Мьянма

[Баго]
 [Мандалай]
 [Мавламыин]
 [Монива]
 [Муз]
 [Пья]
 [Таму]
 [Янгон]

Непал

Внутренний таможенный склад Бхайрахавы, Бхайрахавы	Внутренний таможенный склад Биратнагар, Биратнагар
Внутренний таможенный склад Биргандж, Биргандж	Внутренний таможенный склад Какарбхитта, Какарбхитта
[Внутренний таможенный склад Татопани, Ларча]	

Пакистан

Таможенный «сухой порт», Хайдарабад	Таможенный «сухой порт», Пешавар
Трастовая компания «сухой порт» Фейсалабад, Фейсалабад	«Сухой порт» Лахор, Мугалпура
«Сухие порты» Маргалла, Исламабад	«Сухой порт» Мултан, Мултан
Национальный логистический центр контейнерной грузовой станции, Лахор	
Национальный логистический центр «сухого порта», Кветта	
Железнодорожный «сухой порт», Кветта	«Сухой порт» Прем-Нагар железных дорог Пакистана, Кветта
«Сухой порт» «Шёлковый путь», Сост, Гилгит-Балтистан	«Сухой порт» Самбриал, Сиалкот

Филиппины

Кларк, Анджелес, Пампанга, Лузон	Давао Сити, Восточной Минданао
Коронадал, Южный Котабато	
Лагуиндинган, Восточный Мисамис, Северный Минданао	
Замбоанга Сити, Западный Минданао	

Республика Корея

Внутреннее контейнерное депо Ыйвана, Ыйван

Российская Федерация

Логистический парк Янино, Ленинградская область	
Мультимодальный логистический комплекс «Универсальный порт Ростов», Ростовская область	
Терминальный логистический центр «Балтийский», Ленинградская область	
Терминальный логистический центр «Клещиха», Новосибирск	
Терминальный логистический центр «Доскино», Нижний Новгород	
Дмитровский мультимодальный центр, Московская область	
[Калининград]	[Казань]
Мультимодальный логистический комплекс «Южный приморский терминал», Приморский край	
Свияжский мультимодальный логистический центр, Татарстан	
[Терминальный логистический центр «Приморский» Уссурийска, Приморский край	
Терминальный логистический центр «Таманский», Краснодарский край	
Терминальный логистический центр «Белый Раст», Московская область	

[Волгоград]

[Екатеринбург]

Шри-Ланка

[Пельягода, Коломбо]

[Телангапата, Коломбо]

Таджикистан

Душанбе, Душанбе

Карамык, Джиргитал

Худжанд, Худжанд

Курган-Тюбе, Курган-Тюбе

Нижний Пяндж, Кумсангир

Турсунзаде, Турсунзаде

Вахдат, Вахдат

ТаиландВнутренний таможенный склад
Латкрабанг, Бангкок

[Чаинконг, Чианграй]

[Ната, Нонгкай]

Турция

Гелемен, Самсун

Казан, Анкара

[Богазкопру, Кайсери]

[Бозуюк, Биледжик]

[Гоккой, Баликесир]

Хабур

[Халкалы, Стамбул]

[Хасанбей, Эскисехир]

[Каклик, Дензили]

[Карс]

[Каячик, Конья]

[Косекой, Измит]

[Мардин]

[Паландокен, Эрзурум]

[Сивас]

[Туркоглу, Кахраманмарас]

[Усак]

[Енис, Мерсин]

[Есилбаир, Стамбул]

ВьетнамВнутренний контейнерный склад Лао
Кай, провинция Лао КайВнутренний контейнерный склад Сонг
Тан, провинция Бинь ДуонгВнутренний контейнерный склад
Танкан Лон Бин, провинция Донг НайВнутренний контейнерный склад Тиен
Сон, провинция Бак Нин

[Ханой]

[Внутренний контейнерный склад Гиа
Лай, провинция Гиа Лай][Внутренний контейнерный склад Винх
Пхук, провинция Винх Пхук]

[Ланг Сон]

Приложение II

Руководящие принципы развития и эксплуатации «сухих портов»

1. Общая часть

Развитие и эксплуатация «сухих портов», перечисленных в приложении I к Соглашению, регулируются в соответствии с принципами, изложенными ниже. Стороны предпринимают все возможные усилия для соблюдения этих принципов при строительстве, модернизации и эксплуатации «сухих портов».

2. Функции

Базовые функции «сухих портов» включают обработку, хранение и предусматриваемый законом осмотр грузов, перевозимых в процессе международной торговли, и совершение применяемых таможенного контроля и формальностей. Дополнительные функции «сухих портов» могут включать следующие функции, но не ограничиваться ими:

- a) прием и отправка;
- b) комплектование и распределение;
- c) складирование;
- d) перевалка.

3. Институциональные, административные и нормативно-правовые механизмы

Стороны создают институциональные, административные и нормативно-правовые механизмы, благоприятствующие развитию и бесперебойной работе «сухих портов», включая порядок предусматриваемого законом осмотра и совершения применяемых таможенных контроля и формальностей в соответствии с национальными законами и нормативами заинтересованной Стороны. «Сухие порты», перечисленные в приложении I к Соглашению, могут быть обозначены в транспортной и таможенной документации в качестве пунктов отправления или назначения. Стороны взаимодействуют с соответствующими транспортными службами, международными организациями и учреждениями в целях обеспечения официального признания «сухих портов». Собственность на «сухие порты» может быть государственной, частной или на условиях государственно-частного партнерства.

4. Конструкция, компоновка и пропускная способность

Пропускная способность и компоновка «сухих портов» должны быть достаточными для обеспечения безопасного и беспрепятственного движения контейнеров, грузов и транспортных средств в пределах «сухих портов» и через них и предусматривать возможность увеличения пропускной способности, по необходимости, с учетом обслуживаемых видов транспорта и будущих объемов контейнеров и грузов.

5. Инфраструктура, оборудование и мощности

«Сухие порты» располагают инфраструктурой, оборудованием и рабочей силой, которые соизмеримы с существующими и будущими объемами перевозок по усмотрению Сторон в соответствии с их национальными законами, правилами и практикой. Это положение носит рекомендательный характер и не является обязательным в отношении нижеследующего:

- a) охраняемая зона с воротами, предназначенными для въезда и выезда;

-
- b) крытые и открытые складские площади, которые разделены и отведены под импорт, экспорт, перевалку и под скоропортящиеся товары, ценные грузы и опасные грузы, включая вредные вещества;
 - c) средства складского хранения, которые могут включать таможенные бондовые средства складского хранения;
 - d) средства и оборудование для таможенного надзора, контрольной инспекции и складские сооружения;
 - e) соответствующее оборудование для обработки грузов и контейнеров;
 - f) внутренние подсобные дороги и дорожное покрытие для использования в операционных и складских зонах;
 - g) площадки для размещения транспортных средств с достаточным количеством стояночных мест для грузовых транспортных средств;
 - h) административные здания для таможенных служб, экспедиторов грузов, грузоотправителей, таможенных брокеров, банков и других соответствующих агентств;
 - i) информационные и коммуникационные системы, которые включают в себя системы электронного обмена данными, сканеры и оборудование для взвешивания транспортных средств;
 - j) ремонтные мастерские для контейнеров, транспортных средств и оборудования, где это уместно.
-