

**Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана**
Конференция министров по транспорту**Третья сессия**

Москва, 5-9 декабря 2016 года

Пункт 3с предварительной повестки дня*

Основные вопросы в области транспорта**Региональная операционная транспортная связуемость****Записка секретариата***Резюме*

Развитие в регионе транспортной инфраструктуры и сети действующих транспортных сообщений остается одной из долгосрочных задач, стоящих перед членами и ассоциированными членами Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана. В региональных программах по упрощению процедур международных автомобильных и железнодорожных перевозок, принятых Комиссией, намечены общие цели, связанные с согласованием в регионе правовых инструментов, документов, необходимых для пересечения границы, и пограничных формальностей, а также рабочих стандартов и мер по упрощению процедур.

В настоящем документе подчеркивается необходимость осуществления этих планов и логистических программ, что является одним из средств реализации концепции развития оперативных комплексных интермодальных транспортно-логистических систем в регионе. В нем рассматриваются типовые двусторонние и субрегиональные транспортные соглашения и типовое многостороннее разрешение на международные автомобильные перевозки, которые были выработаны в рамках двух региональных программ в интересах согласования в регионе правовых инструментов относительно трансграничных и транзитных перевозок, а также стандартная модель логистических информационных систем в целях максимально возможного извлечения выгод из новых технологий в интересах повышения эффективности функционирования логистики. В настоящем документе вкратце затрагиваются меры, направленные на удовлетворение потребностей членов и ассоциированных членов в дополнительной помощи в деле разработки и осуществления соглашений о трансграничных и транзитных перевозках и использования инструментов и мер по упрощению процедур перевозок. Подчеркивается также необходимость оказания дополнительной помощи в согласовании рабочих и технических стандартов.

* E/ESCAP/MCT(3)/L.1.



I. Введение

1. На протяжении многих десятилетий члены и ассоциированные члены Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) предпринимают усилия в направлении укрепления транспортных сообщений между собой путем повышения качества как транспортной инфраструктуры, так и процесса упрощения процедур перевозок. Несмотря на устойчивый прогресс, многое еще предстоит сделать в регионе для развития бесперебойно функционирующей региональной сети транспортных сообщений. Применяемый в регионе фрагментарный подход, прежде всего в случае развития сети действующих транспортных сообщений, является одной из причин медленного прогресса, что не позволяет достичь оптимальных результатов в деле повышения эффективности перевозок.
2. Вместе с тем в силу высоких темпов экономического роста во многих странах спрос на перевозки в регионе стремительно растет, и эта тенденция, по всей видимости, сохранится и в будущем. Вместе с тем это происходит на фоне того, что негативные последствия изменения климата и роль транспорта в обострении этой проблемы стали вызывать озабоченность международного сообщества.
3. А поэтому необходимость решения этой задачи открывает перед членами и ассоциированными членами благоприятные возможности проявлять инициативы и принимать на национальном, субрегиональном и региональном уровнях программные меры, направленные на развитие комплексных интермодальных транспортных систем, и удовлетворять растущий спрос, обеспечивая при этом устойчивость транспорта.
4. В настоящем документе рассматриваются основные вопросы, связанные с введением в действие комплексных интермодальных транспортных систем для развития бесперебойно функционирующей сети действующих транспортных сообщений в регионе и за его пределами. В нем подчеркивается важное значение устранения нефизических барьеров на пути эффективных международных автомобильных и железнодорожных перевозок, которые вкупе с хорошо функционирующими интермодальными узлами могут способствовать заметному сокращению времени и издержек, связанных с перевозкой грузов по транспортным/транзитным коридорам или сетям.
5. В настоящем документе также подчеркивается ключевая роль логистических информационных систем в снижении транспортно-логистических издержек в регионе, что является одним из обязательных условий повышения конкурентоспособности стран и реализации их торгового потенциала. Это будет способствовать привлечению большего объема прямых иностранных инвестиций, что положит начало периоду активной инвестиционной и экономической деятельности.
6. Для того чтобы стабильно удовлетворять растущий спрос на перевозки, странам необходимо создать функциональные комплексные интермодальные транспортные системы, которые оптимальным образом сочетают в себе преимущества различных видов транспорта. Что касается регионального уровня, то запуск таких систем предполагает принятие многочисленных и сложных правовых, институциональных и практических мер, некоторые из которых рассматриваются в настоящем документе.
7. Бесперебойно функционирующая сеть действующих транспортных сообщений будет стимулировать региональное экономическое сотрудничество и

интеграцию, а это будет оказывать странам помощь в достижении Целей в области устойчивого развития.

II. Повышение эффективности международных автомобильных перевозок

8. С учетом динамичного характера процесса глобализации и новых задач, стоящих перед пограничными службами (например, задач, связанных с обеспечением безопасности), упрощение процедур международных автомобильных перевозок представляет собой для региона одну из долгосрочных задач, а поэтому странам потребуется предпринимать согласованные, последовательные и неустанные усилия, направленные на поиск оптимального баланса между мерами по упрощения процедур перевозок и мерами по их контролю/регулированию.

9. Сообразуясь с этой целью, государства-члены приняли в 2012 году Региональные стратегические рамки для упрощения процедур международных автомобильных перевозок¹, в которых исчерпывающе выявлены физические барьеры, стоящие на пути международных автомобильных перевозок. В Региональных стратегических рамках выделены шесть основополагающих проблем и предложены долгосрочные пути их решения; кроме того, предлагается семь механизмов содействия упрощения процедур международных автомобильных перевозок.

10. В числе шести основополагающих проблем можно отметить 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; г) страхование транспортных средств; д) масса и габариты транспортных средств; и е) регистрация транспортных средств и технические паспорта.

11. В числе семи механизмов можно отметить следующие: а) создание эффективно функционирующего правового режима; б) более широкое применение новых технологий; в) организация профессиональной подготовки применительно к международным автомобильным перевозкам; г) создание/укрепление национальных координационных механизмов по упрощению процедур; д) содействие организации совместного контроля в местах пересечения границ; е) содействие созданию экономических зон в местах пересечения границ, «сухих портов» и центров логистики; и ж) дальнейшее применение инструментов по упрощения процедур.

12. Государства-члены предпринимают усилия по открытию большего числа международных маршрутов в сети Азиатских автомобильных дорог и повышению эффективности пересечения границ в интересах бесперебойной перевозки грузов в регионе.

13. С этой целью Китай, Монголия и Российская Федерация завершают переговоры по межправительственному соглашению о международных автомобильных перевозках по сети Азиатских автомобильных дорог. После того, как это соглашение вступит в силу, оно будет открыто для присоединения для всех членов сети Азиатских автомобильных дорог. Секретариат поддерживает разработку соглашения путем оказания технической и финансовой помощи в переговорах, проводя соответствующую исследовательскую работу и готовя проекты соглашения и его приложений.

¹ См. www.unescap.org/sites/default/files/Booklet_A_Strategic_Framework.pdf.

14. В Южной Азии Бангладеш, Бутан, Индия и Непал подписали в июне 2015 года соглашение о моторизованных транспортных средствах. В настоящее время ведется работа по составлению окончательных вариантов протоколов к соглашению. После того, как соглашение вступит в силу, оно откроет возможности для использования целого ряда маршрутов международных автомобильных перевозок в Южной Азии.

15. После составления в 2015 году окончательного варианта протокола 7 по системе таможенного транзита к Рамочному соглашению Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН) по упрощению перевозок транзитных грузов в 2016 году система таможенного транзита АСЕАН была запущена в экспериментальном порядке в Малайзии, Сингапуре и Таиланде. Ожидается, что реализация этой идеи в полном объеме будет в немалой степени содействовать упрощению процедур перевозок между странами – членами АСЕАН, что, таким образом, будет содействовать укреплению деятельности по достижению целей Экономического сообщества АСЕАН.

16. Государства – члены Шанхайской организации сотрудничества подписали в сентябре 2014 года Межправительственное соглашение между правительствами государств – членом Шанхайской организации сотрудничества о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок. Это соглашение будет в немалой степени способствовать развитию сети региональных и субрегиональных транспортных сообщений и интеграции между Китаем, Российской Федерацией и странами Центральной Азии. С момента начала переговоров по этому Соглашению в 2004 году секретариат поддерживает их, оказывая техническую и финансовую помощь, проводя соответствующую исследовательскую работу и готовя проекты Соглашения и приложений к нему.

17. В ниже следующих пунктах проводится обзор положения, которое сложилось вокруг основополагающих проблем международных автомобильных перевозок, определенных в Региональных стратегических рамках.

18. Выдача виз профессиональным водителям и экипажам дорожно-транспортных средств продолжает оставаться одним из барьеров на пути бесперебойной перевозки грузов и пассажиров через границы, поскольку в целом профессиональные водители и экипажи рассматриваются как любые другие лица, подающие на визу. Намеченных в региональных стратегических рамках целей относительно выдачи многократных виз, действующих в течение одного года для профессиональных водителей вкупе с согласованным набором документов и базовыми процедурами, что могло бы упростить выдачу виз для профессиональных водителей и экипажей, достичь не удалось.

19. Что касается временного ввоза дорожно-транспортных средств, то в Региональных стратегических рамках рекомендуется применять в качестве минимального регионального стандарта положения соответствующих международных конвенций. Вместе с тем после их принятия в 2012 году заметного прогресса достичь не удалось: ни одно из государств – членом ЭСКАТО не присоединилось к Таможенной конвенции о временном ввозе коммерческих дорожных перевозочных средств (Женева, 1956 год), и лишь два государства-члена присоединились к Конвенции о временном ввозе (Стамбул, 1990 год), но ни одно из них не приняло без оговорок положения приложения С к Конвенции о временном ввозе транспортных средств.

20. Страхование транспортных средств представляет собой еще одну проблему, которая препятствует осуществлению эффективных международных автомобильных перевозок. По-прежнему остается нормой приобретение

страховых полисов при каждом пересечении границы в странах региона. Лишь одна страна-член присоединилась к Субрегиональной системе страхования (а именно «Зеленой карте») после принятия Региональных стратегических рамок. А поэтому еще только предстоит обеспечить страхование ответственности транспортных средств перед третьими лицами на базе использования соответствующей системы страхования в качестве минимального регионального стандарта.

21. Согласование стандартов относительно допустимой массы и габаритов транспортных средств по-прежнему представляет собой первостепенную задачу, решение которой будет служить интересам повышения эффективности автомобильных перевозок в регионе. Эта цель так и не была достигнута; а поэтому следует активизировать усилия на региональном уровне.

22. К примеру, в Азербайджане максимально допустимая масса кузовного грузового транспортного средства составляет 32 тонны, а в случае сочлененного транспортного средства – 38 тонн. В соседних странах, в том числе Грузии, Исламской Республике Иран, Российской Федерации и Турции, максимально допустимая масса составляет 34 тонны в случае кузовного транспортного средства (35 тонн в Российской Федерации) и 44 тонны в случае сочлененного транспортного средства. Аналогичным образом, в Центральной Азии в Таджикистане максимальная масса транспортного средства не должна превышать 40 тонн, тогда в таких сопредельных странах, как Казахстан, она может доходить до 48 тонн, а в Кыргызстане и Российской Федерации – до 44 тонн. На материковой части Юго-Восточной Азии максимально допустимая масса и габариты более или менее согласованы, причем допустимая масса не должна превышать 40 тонн по сочлененным транспортным средствам во Вьетнаме, Камбодже и Лаосской Народно-Демократической Республике. Вместе с тем в Таиланде лимит массы в случае сочлененного транспортного средства составляет 50 тонн.

23. Стандарты на максимально допустимую массу транспортного средства, которые в различных странах неодинаковы, не дают возможности соблюдающим необходимые требования транспортным компаниям загружать свои транспортные средства по оптимальной схеме во время транспортировки грузов и вынуждают их совершать большее количество рейсов на малотоннажных транспортных средствах. С другой стороны, не выполняющие эти требования компании, либо платят штрафы, либо производят неофициальные платежи для продолжения рейса, что приводит к задержкам и увеличению связанных с перевозкой издержек. А поэтому отсутствие согласования стандартов применительно к массе транспортных средств оказывает негативное влияние на эффективность международных транспортных перевозок и состояние окружающей среды.

24. В Региональных стратегических рамках рекомендуется принять стандарты относительно регистрационных сертификатов на транспортные средства, номерных знаков или маркировки, а также знаков отличия страны, как это предусмотрено в Конвенции о дорожном движении (Вена, 1968 год). Вместе с тем лишь два государства – члена ЭСКАТО стали договаривающимися сторонами Конвенции после принятия Рамок, а поэтому свидетельства о регистрации и техническом осмотре транспортного средства во многих случаях не находят взаимного признания в странах региона.

25. Используемая практика работы, которую нельзя назвать эффективной, вкуче с отсутствием прав на перевозку, чрезмерный объем документации и обременительные процедуры на границах приводят к тому, что упрощение

процедур международных автомобильных перевозок по-прежнему остается одной из насущных проблем для региона.

26. Регион добился неоднозначных успехов в создании эффективно функционирующего правового режима на базе международных конвенций. Присоединение к правовым инструментам, как предлагается в Региональных стратегических рамках, идет довольно вяло; лишь два государства-члена ратифицировали Таможенную конвенцию о международной перевозке грузов с применением книжки МДП 1975 года. Семь государств-членов ратифицировали пересмотренную Киотскую конвенцию по упрощению и согласованию таможенных процедур 1999 года, однако, лишь два из них также приняли конкретные приложения/главы этой Конвенции. И наконец, лишь одно государство-член ратифицировало Конвенцию о дорожных знаках и сигналах (Вена, 1968 год).

27. Эффективность международных перевозок зависит в основном от степени согласования транспортных положений и практики, а также от создания оптимизированных институциональных механизмов. А поэтому государства-члены заключают между собой двусторонние/субрегиональные соглашения по упрощению процедур перевозок или присоединяются к международным конвенциям, касающимся упрощения процедур перевозок, однако, это не дает, как ожидалось, позитивного эффекта. Кроме того, это, возможно, обусловлено тем, что сектор автомобильных перевозок, который хотя и доминирует во многих странах мира, не пользуется тем же режимом, что и гражданская авиация и морские перевозки, в том смысле, что никаких мировых норм, установленных тем или иным международным межправительственным органом, который признан странами во всем мире, не существует. Это негативно сказывается на трансграничных автомобильных перевозках, что не дает им возможности способствовать экономическому росту. Эту проблему можно было бы решить за счет создания всемирной межправительственной автомобильной организации, которая будет устанавливать стандарты и рекомендовать правила.

28. В целях оказания странам содействия в осуществлении мер по упрощению процедур перевозок, предусмотренных в Региональных стратегических рамках, и вытекающих из них, секретариат разработал четыре взаимодополняющие модели по упрощению процедур перевозок в целях решения оперативных задач, связанных с развитием в регионе сети дорожно-транспортных сообщений. Использование этих моделей вполне может содействовать устранению нефизических барьеров на пути международных автомобильных перевозок в регионе за счет реализации полного пакета решений различных проблем, связанных с упрощением процедур трансграничных и транзитных перевозок.

29. К четырем моделям по упрощению процедур перевозок относятся следующие: а) Модель по безопасному трансграничному транспорту, которая демонстрирует использование новых технологий в процессе упрощения процедур перевозок²; б) Модель по эффективному трансграничному транспорту³, которая призвана содействовать учету тенденций в использовании методов в секторе грузовых перевозок, которые позволяют произвести смену тягача и перецепку прицепов в целях решения нефизических барьеров; в) Модель по комплексному управлению в пунктах пересечения границ⁴, которая предусматривает обеспечение упорядочения обмена информацией

² См. www.unescap.org/resources/secure-cross-border-transport-model.

³ См. www.unescap.org/resources/efficient-cross-border-transport-models.

⁴ См. www.unescap.org/resources/model-integrated-controls-border-crossings.

между различными учреждениями на границе для того, чтобы избежать ненужного дублирования; и d) методология «время/стоимость-расстояние»⁵, которая обеспечивает инструмент диагностики и представляет собой метод мониторинга эффективности работы транспортных коридоров.

30. По просьбе членов и ассоциированных членов ЭСКАТО были организованы три национальных практикума в целях оказания им помощи в применении этих моделей. Благодаря этим практикумам, должностные лица, занимающиеся вопросами трансграничных перевозок и транзита, повысили уровень своих знаний и навыков, которые пригодятся им в решении задач, связанных с упрощением процедур перевозок. Эти практикумы также помогли распространить информацию об имеющихся инструментах решения этих задач. К тому же, секретариат провел исследование по технико-экономическому обоснованию применения в экспериментальном порядке модели безопасного трансграничного транспорта в транзитно-транспортном коридоре Бутан-Индия по просьбе некоторых стран. В этом исследовании, которое было завершено в октябре 2015 года в сотрудничестве с Азиатским банком развития, рекомендуется использовать новые технологии в качестве инструмента упрощения процедур перевозок в соответствующем коридоре и сокращения времени и издержек, связанных с транзитными перевозками.

31. Такие новые технологии, как спутниковые навигационные системы, системы сотовой связи и электронные печати, вкуче с технологией определения радиочастот стали во всех отношениях более доступными. А поэтому они уже играют немаловажную роль в упрощении процедур перевозок и логистики, которая будет только повышаться с выходом на арену таких концепций, как Интернет вещей и «умные» транспортные системы. Следовательно, члены и ассоциированные члены все больше и больше нуждаются в углублении понимания новых технологий и их применения. С учетом стремительных изменений в сфере информационно-коммуникационных технологий и их значения для упрощения процедур перевозок обмен опытом между странами может обогатить ряд имеющихся вариантов решения задач, связанных с упрощением процедур перевозок. В связи с этим секретариат мог бы выступать в качестве соответствующего форума для обмена опытом и распространения хорошо зарекомендовавших себя методов. Кроме того, это также даст секретариату возможность обновлять инструменты упрощения процедур перевозок в целях оптимального реагирования на потребности государств-членов.

32. В Венской программе действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на десятилетие 2014-2024 годов подчеркивается необходимость эффективного осуществления транспортных и транзитных соглашений в интересах развития надежной, безопасной и эффективно функционирующей системы перевозок в этих странах⁶.

33. В целях оказания членам и ассоциированным членам помощи в деле задействования в полном объеме потенциала цифровых технологий в интересах упрощения процедур перевозок секретариат провел исследование по безбумажной транзитной системе в рамках проекта восьмого транша Счета развития Организации Объединенных Наций. В июне 2015 года в Инчхоне, Республика Корея, совместно с Азиатско-тихоокеанским учебным центром информационно-коммуникационной технологии в целях развития был организован практикум по подготовке инструкторов по безбумажным

⁵ См. www.unescap.org/resources/timecost-distance-methodology.

⁶ Резолюция 69/137 Генеральной Ассамблеи, приложение II, пункты 22d, 26b и 27a.

транзитным системам в целях углубления понимания соответствующих сторон основных вопросов внедрения таких систем.

34. Руководство по безбумажным транзитным перевозкам, подготовленное в порядке осуществления этого проекта, будет способствовать углублению понимания сотрудников пограничных служб вопросов планирования и внедрения систем безбумажных транзитных перевозок к региону. В первую очередь это будет оказывать помощь не имеющим выхода к морю развивающимся странам и странам транзита в повышении эффективности процессов транзита и трансграничных операций в соответствии с мерами, предложенными в пункте 26h Венской программы действий.

35. Во многих случаях прогресс, достигнутый странами в упрощении процедур международных автомобильных перевозок в регионе, оценить нельзя в силу отсутствия точки отсчета. Для того чтобы предоставить в распоряжение стран инструмент оценки прогресса в деле упрощения процедур автомобильных перевозок, секретариат подготовил пособие по нормативно-правовым требованиям к бесперебойным дорожно-транспортным перевозкам по сети Азиатских автомобильных дорог. Как ожидается, это пособие будет способствовать расширению возможностей органов, ответственных за принятие решений, в государствах-членах в деле трансграничных перевозок, а также в деле успешного планирования и осуществления мер по упрощению процедур перевозок в сотрудничестве с соседними странами. Кроме того, оно может послужить для всех заинтересованных сторон источником практической информации относительно процессов и формальностей, связанных с трансграничными перевозками по автомобильным дорогам.

36. Это пособие будет дополнено набором показателей результативности работы для оценки эффективности трансграничных перевозок по автомобильным дорогам и внесения предложений относительно мер по улучшению. Это подкрепит понимание достигнутых странами показателей эффективности на сети Азиатских автомобильных дорог, исходя из деятельности по упрощению процедур перевозок. В частности, они сыграют важную роль в освещении существующих проблем, определении тенденций, оказания помощи в установке порядке очередности осуществления мер, разработке политики, а также оценке и мониторинге прогресса в соответствии с Региональными стратегическими рамками.

37. В феврале 2014 года была учреждена Региональная сеть юрисконсультов и технических экспертов по вопросам упрощения процедур перевозок в целях оказания государствам-членам помощи в создании более эффективных правовых режимов применительно к международным перевозкам в регионе, служащих одним из ключевых механизмов повышения уровня упрощения процедур международных автомобильных перевозок.

38. Но главное то, что никакие международные автомобильные перевозки не могут осуществляться без наличия механизмов по правам на перевозку. В целом эти механизмы являются составной частью двусторонних или субрегиональных соглашений, регулирующих международные автомобильные перевозки, однако, было отмечено неэффективное осуществление сторонами положений многих существующих правовых инструментов, или что в той или иной стране действуют совершенно различные транспортные соглашения с каждым из своих соседей. Последнее порождает проблемы для властей в процессе правоприменительной деятельности, а для транспортных компаний – в деле соблюдения различных требований.

39. Несмотря на действие многих двусторонних и субрегиональных соглашений⁷, осуществлять международные автомобильные перевозки в регионе весьма трудно в силу ограниченного числа механизмов по выдаче автомобильных транспортных разрешений и прав на перевозку. Во многих странах, прежде всего в Южной Азии, погрузка/разгрузка на границах по-прежнему является нормой. Другие страны позволяют иностранным грузовым транспортным средствам въезжать на свою территорию лишь для разгрузки в местах, расположенных вблизи границы. Такая ситуация является результатом того, что страны не предоставляют друг другу права на перевозку (включая международную перевозку и транзит), что позволяло бы перевозить грузы на том же транспортном средстве из пункта отправления в пункт назначения. Разрешение на автомобильные перевозки и права на перевозку, как представляется, являются согласно Региональным стратегическим рамкам одними из основных проблем в процессе международных автомобильных перевозок; цель, намеченная в Рамках, заключается в том, чтобы применять многоразовое разрешение на перевозку, которое действительно в течение одного года для использования по многим маршрутам или дорожным сетям в междугородном и транзитном сообщении. Накопленный опыт говорит о том, что налицо необходимость достижения существенного прогресса в этом направлении.

40. Региональная сеть юрисконсультов и технических экспертов по вопросам упрощения процедур перевозок провела несколько сравнительных исследований по субрегиональным и двусторонним соглашениям относительно упрощения процедур перевозок. По результатам таких исследований секретариат подготовил проект типового субрегионального соглашения об упрощении процедур перевозок и проект типового двустороннего соглашения о международных автомобильных перевозках.

41. Эти модели могут использоваться странами в качестве руководства, когда они заключают или перезаключают транспортные соглашения в целях обеспечения постепенного согласования в регионе правовых инструментов относительно трансграничных и транзитных перевозок, как на многостороннем, так и на двустороннем уровнях.

42. Проект типового субрегионального соглашения об упрощении процедур перевозок и проект типового двустороннего соглашения о международных автомобильных перевозках обсуждался в ходе региональных совещаний по согласованию правовых инструментов и документации применительно к трансграничным и транзитным перевозкам по автомобильным дорогам, которые проводились в Бангкоке в декабре 2015 года и Душанбе в мае 2016 года. Участники этих совещаний признали, что эти типовые соглашения являются полезными инструментами. В то же время была выявлена необходимость наличия региональной системы многосторонних международных дорожно-транспортных разрешений, которая послужила бы сопутствующим инструментом в деле эффективного осуществления прав на трансграничные и транзитные перевозки.

43. Участники совещаний предложили представить типовое субрегиональное соглашение об упрощения процедур перевозок⁸ и типовое двустороннее соглашение о международных автомобильных перевозках⁹ на предмет принятия на Конференции министров по транспорту.

⁷ См. www.unescap.org/resources/database-agreements-international-road-transport.

⁸ E/ESCAP/MCT(3)/WP.2, приложение II.

⁹ E/ESCAP/MCT(3)/WP.2, приложение III.

44. Кроме того, в ходе Регионального совещания по вопросам согласования правовых документов и документации применительно к трансграничным транзитным автомобильным перевозкам, которое проходило в Бангкоке в августе 2016 года, обсуждался проект типового многостороннего разрешения на международные автомобильные перевозки, и его участники признали, что он является полезным инструментом в деле упрощенного осуществления действующих и недавно заключенных многосторонних международных соглашений. В то же время эту модель можно использовать для стимулирования повышения профессионализма транспортных компаний и повышения качества технического состояния транспортных средств. Участники совещания постановили представить эту модель¹⁰ Конференции министров на предмет принятия.

45. Сегодня секретариат изучает дополнительные пути оказания помощи членам в их усилиях по упрощению процедур международных перевозок в регионе ЭСКАТО. Одним из таких возможных путей, которые находятся на рассмотрении, является создание системы выдачи многосторонних разрешений в рамках сети Азиатских автомобильных дорог. Участники проведенного в августе 2016 года в Таиланде Регионального совещания также признали, что налицо необходимость наличия регионального механизма выдачи и регулирования такой системы и что, по их мнению, секретариат ЭСКАТО мог бы выполнять такие функции.

46. Существующие и предлагаемые модели по упрощению процедур призваны обеспечить реакцию на потребности членов и ассоциированных членов в соответствии с Региональными стратегическими рамками. Применение этих моделей, а также экономические и социальные тенденции в регионе могут потребовать оценки и пересмотра Рамок в будущем. Возможно, необходимо вывести их на более высокий уровень для того, чтобы они стали региональным межправительственным соглашением по упрощению процедур перевозок в зависимости от потребностей членов и ассоциированных членов.

III. Активизация международных железнодорожных перевозок в Азии и за ее пределами

47. Транспорт является одним из ключевых движителей устойчивого развития. Согласно оценкам Международного энергетического агентства, на долю транспорта приходится четверть всех мировых выбросов двуокиси углерода, и, как ожидается, к 2035 году¹¹ этот показатель, если учесть рост спроса на перевозки, составит 40 процентов. А поэтому настоятельно необходимо деуглеродизировать транспорт и сократить его выбросы, что будет вносить вклад в поиск решений проблем, связанных с изменением климата.

48. Железнодорожный транспорт представляет собой энергоэффективный и экологически безопасный вид транспорта, использование которого необходимо поощрять. При наличии соответствующих программных инициатив железнодорожный транспорт может стимулировать региональное экономическое сотрудничество и интеграцию, создавать дополнительные рабочие места и повышать производительность труда и конкурентоспособность экономики стран за счет снижения транспортных издержек. Железнодорожный транспорт имеет особенно важное значение для не имеющих выхода к морю развивающихся стран, поскольку он предоставляет им эффективный выход к морю.

¹⁰ E/ESCAP/MCT(3)/WP.2, приложение IV.

¹¹ José Viegas, "Decarbonising Transport", 29 February 2016. См. <https://transportpolicymatters.org/2016/02/29/decarbonising-transport/>.

49. Вступление в силу в 2009 году Международного соглашения по сети Трансазиатских железных дорог отчетливо продемонстрировало готовность государств-членов к совместной работе по развитию международных железнодорожных перевозок в регионе. Рост меж- и внутрирегиональной торговли вкупе с Повесткой дня в области устойчивого развития на 2030 год и Целями в области устойчивого развития придает дополнительный стимул деятельности по активизации железнодорожных транспортных сообщений между странами.

50. В течение последних пяти лет наблюдается постепенное увеличение числа железнодорожных маршрутов, по которым движутся товарные составы между странами Азии и Западной Европы. Используется не только основная Транссибирская магистраль, но и другие маршруты, пролегающие через страны Центральной Азии. Начиная с 2010 года, еженедельно с завода-изготовителя компании BMW в Германии узлы и комплектующие доставляются на его сборочное предприятие в Китае. В 2014 и 2015 годах, с началом установления сообщения между Китаем и Германией, Испанией, Нидерландами и Польшей, были протестированы и другие инициативы. В январе 2016 года первый контейнерный состав в прямом сообщении успешно курсировал между Китаем и Исламской Республикой Иран. Двигаясь через Казахстан, Кыргызстан, Узбекистан и Туркменистан, 32-контейнерный состав прошел расстояние в 10 399 км за 14 дней¹². Были налажены и другие сообщения между Центральной Азией и портами Исламской Республики Иран, а также между Исламской Республикой Иран и Пакистаном и Турцией.

51. Существование в течение многих лет двух различных правовых режимов являлось ключевой проблемой для международных железнодорожных перевозок между Азией и Европой. Существовало два основных вида железнодорожных накладных, соответствующих требованиям Соглашения о международном грузовом сообщении для стран Организации сотрудничества железных дорог и Международной конвенции о международных железнодорожных перевозках для стран Межправительственной организации по международным железнодорожным перевозкам. Для того чтобы преодолеть трудности, связанные с переадресовкой груза на пограничных перевалочных станциях, в 2006 году была внедрена общая накладная, что внесло большую ясность в правовую сторону дела, а также способствовало сокращению времени при пересечении границ.

52. Вместе с тем данные Организации сотрудничества железных дорог говорят о том, что в настоящее время для полного прохождения всех необходимых пограничных процедур, возможно, по-прежнему уходит до 74 часов. Товарные составы останавливаются на границе для выполнения таких обязательных процедур, как таможенный, миграционный и санитарный контроль, а также визовых формальностей в отношении членов бригад. Кроме того, они должны соблюдать рабочие требования: речь идет, в частности, об осмотре вагонов локомотива, проверке на наличие опасных грузов и формальностях, связанных с местами стыковки дорог с различной шириной колеи. Это явно указывает на необходимость проведения немалой работы по сокращению времени на прохождение формальностей на границах, установлению более слаженной координации между различными регулирующими учреждениями и железнодорожными инстанциями в целях ликвидации дублирования и осуществления не связанных с этим операций параллельно с сокращением общего времени для прохождения формальностей.

¹² Stephen Burgen, "The silk railway: freight train from China pulls up in Madrid", The Guardian, 10 December 2014. См. www.theguardian.com/business/2016/feb/15/chinas-silk-road-revival-steam-ahead-as-cargo-train-arrives-in-iran.

53. Для того чтобы грузоотправители регулярно обращались к железным дорогам, крайне важно повысить надежность и предсказуемость движения грузовых составов. С этой целью необходимо упорядочить порядок пересечения границ железнодорожными составами в интересах сокращения числа задержек. Упрощать международные железнодорожные перевозки в регионе можно также за счет выработки общего минимума технических стандартов применительно к трансграничным железнодорожным перевозкам в важнейших областях, включая подвижной состав, нагрузку на ось, сигнализацию, электрическую тягу, минимум требований к просвету и ограничения в отношении мостов.

54. В ходе своей семьдесят первой сессии, состоявшейся в Бангкоке в мае 2015 года, Комиссия приняла резолюцию 71/7, в которой содержатся Региональные рамки сотрудничества для упрощения процедур международных железнодорожных перевозок. В этих Рамках всецело затронуты связанные с упрощением процедур вопросы, непосредственно касающиеся международных железнодорожных перевозок. В этой резолюции Комиссия вновь подтвердила приверженность государств-членов делу сотрудничества в интересах развития эффективно функционирующих железнодорожных перевозок в Азии и между Азией и Европой.

55. В Региональных рамках сотрудничества определены четыре основополагающих элемента и 11 направлений сотрудничества между членами в деле упрощения процедур международных железнодорожных перевозок. В числе основополагающих элементов можно отметить следующие: а) стандарты для железнодорожной инфраструктуры, средств и оборудования; б) места стыковки дорог с различной шириной колеи; с) различные правовые режимы в контексте договоров о железнодорожных перевозках; d) координация нормативно-правового контроля и инспекций на пограничных пересадочных станциях.

56. Одиннадцатью направлениями сотрудничества, намеченными в Региональных рамках сотрудничества, являются следующие:

а) участие в деятельности международных железнодорожных организаций;

б) разработка субрегиональных и двусторонних соглашений об упрощении процедур железнодорожных перевозок;

с) сотрудничество в стандартизации трансграничных железнодорожных перевозок;

д) использование системы уведомления о пассажирах/грузе;

е) договоренность об обмене вагонами;

ф) использование новых технологий в процессе железнодорожных перевозок, а также в отслеживании контейнеров;

г) развитие людских ресурсов для обслуживания трансграничных железнодорожных перевозок;

h) создание логистических центров/«сухих портов» и ремонтных центров на пограничных пересадочных станциях и вблизи них, прежде всего вдоль железнодорожных грузовых коридоров;

i) упрощение интермодального взаимодействия железных дорог с морским, воздушным и автомобильным транспортом;

j) содействие использованию коридорного подхода в процессе упрощения процедур международных железнодорожных перевозок;

k) работа в направлении обеспечения безбумажных железнодорожных грузовых перевозок.

57. В целях оказания членам и ассоциированным членам поддержки в претворении в жизнь положений Региональных рамок сотрудничества секретариат в настоящее время осуществляет проект по согласованию правил и положений, касающихся упрощения порядка международных железнодорожных перевозок. Этот проект призван способствовать а) выработке и общего минимума технических стандартов применительно к рабочим и техническим параметрам, которые необходимы для обеспечения эффективно функционирующих международных железнодорожных перевозок и б) подготовке модели/руководству по хорошо зарекомендовавшим себя методам на пограничных пересадочных станциях в целях сокращения времени в процессе регулирующего контроля применительно к международным железнодорожным перевозкам.

IV. Введение в действие комплексных интермодальных транспортных систем

58. В большинстве членов и ассоциированных членов автомобильный и железнодорожный транспорт по-прежнему являются доминирующими видами транспорта, как вместе взятые, так и в индивидуальном порядке. Во многих случаях сравнительные преимущества каждого из этих видов транспорта не реализованы в полном объеме на благо национальной экономики. Эффективно функционирующие автомобильные и железнодорожные перевозки играют решающую роль в функционировании комплексных интермодальных транспортных систем. Вместе с тем для введения в действие таких систем странам необходимо развивать тесное взаимодействие между этими видами транспорта для того, чтобы использовать их, исходя из их преимуществ. Планирование и развитие сети эффективно функционирующих мультимодальных транзитно-транспортных коридоров может способствовать ускорению процесса введения в действия комплексных интермодальных транспортных систем, поскольку это поможет относительно сближению всех сторон, которые договорятся об упрощенных процедурах в интересах их внедрения на отдельных транспортных/транзитных коридорах.

A. Установление прочных интермодальных взаимосвязей

59. Межправительственное соглашение о «сухих портах» вступило в силу в апреле 2016 года. Наряду с действующими международными соглашениями по сети Азиатских автомобильных дорог и сети Трансазиатских автомобильных дорог оно даст новый толчок скоординированному развитию сети «сухих портов» международного значения. Эффективная работа в «сухих портах» будет играть жизненно важную роль в реализации концепции комплексной интермодальной транспортной системы в регионе.

60. Для бесперебойных перевозок в рамках комплексной интермодальной транспортной системы крайне важно повысить эффективность функционирования «сухих портов»/морских портов/аэропортов/интермодальных терминалов, где происходит смена видов транспорта.

Данные исследований неуклонно свидетельствуют о том, что время, затрачиваемое на перевалку груза из того или иного «сухого порта»/морского порта до железной дороги/автодороги и в обратном направлении, составляет основную часть всего времени на перевозку.

61. В ходе недавно проведенного исследования ЭСКАТО по планированию, развитию и эксплуатации «сухих портов» выяснилось, что простои, вызванные необходимостью прохождения множества пограничных процедур, могут быть значительными. Кроме того, выяснилось, что в случае снижения среднего уровня простоя импортных контейнеров с семи до трех дней ежегодную пропускную способность типичного контейнерного терминала можно увеличить на 150 процентов, тем самым сократив общие транспортные издержки¹³.

62. В «сухих портах» региона применяются различные методы пропуска груза через таможенную, в результате чего получается следующее: дублирование процедур/отнимающая много времени документация/многочисленные проверки. А все это увеличивает время и издержки, связанные с перевозкой груза. А поэтому необходимо согласовать правила и положения по «сухим портам» в целях укрепления критически важных связей интермодальных сетей поставок.

63. Для повышения эффективности работы «сухих портов» необходимо заняться решением, в частности, следующих вопросов: стандартизацией и обменом заблаговременно поступающей информацией между перевалочными и «сухими портами», а также между «сухими портами»; эффективно функционирующими действующими системами гарантий применительно к перевозке грузов между «сухими портами» и перевалочными портами, а также между самими «сухими портами»; оптимизацией процессов пересечения границ и/или инспекций, либо в пункте отправления, либо в пункте назначения; ликвидацией практики проведения инспекций на границах или в портах применительно к транзитным грузам; внедрением концепции надежных транспортных компаний; повышением эффективности и стандартизацией связанных с перевалкой грузов процедур в перевалочных и «сухих портах»; упрощением и модернизацией таможенных процедур, например, отсылка уведомлений до прибытия, управлением рисками и координацией деятельности между учреждениями; стандартизацией процедур пропуска груза через таможенную в «сухих портах» международного значения; взаимным признанием мер контроля; и установлением эффективно функционирующих связей между железнодорожным, водным и воздушным транспортом.

64. Оптимизация правил и положений, касающихся «сухих портов», будет в немалой степени способствовать повышению эффективности функционирования транспортных/транзитных коридоров в процессе стимулирования регионального сотрудничества и создавать условия для устойчивого развития между странами.

65. По просьбе членов и ассоциированных членов секретариат планирует провести исследование и организовать совещания/семинары по обмену информацией о хорошо зарекомендовавших себя методах и выработке правил эффективной работы в «сухих портах» международного значения.

¹³ См. www.unescap.org/resources/study-planning-development-and-operation-dry-ports-international-importance.

В. Усилия по созданию комплексных интермодальных коридоров

66. Международные конвенции и региональные, субрегиональные и двусторонние соглашения по упрощению процедур перевозок играют важную роль в согласовании нормативно-правовых основ в отношении международных перевозок в регионе. Вместе с тем подписание того или иного соглашения – это лишь первый шаг в этом процессе; для ввода их в действие и осуществления требуется выполнение дополнительных формальностей по одобрению.

67. Порядок ратификации и одобрения в разных странах неодинаковый; он может быть сложным и отнимать много времени. Некоторым странам необходимо внести поправки в действующие внутренние законы или положения до ратификации или одобрения. Если соответствующих законов или положений не существует, то сначала нужно разработать новые законы или положения и обеспечить их выполнение. А поэтому многие правительства своевременно не ратифицировали или не одобрили эти соглашения, что препятствует дальнейшим усилиям по их практическому осуществлению; а в результате – региональные оперативные транспортные связи по-прежнему носят обрывчатый и фрагментированный характер.

68. Процесс введения в строй инфраструктуры, объединяющий страны в регионе и за его пределами, похоже, отнимает больше всего времени в деятельности по упрощению процедур перевозок. Соглашения по содействию планированию и развитию сети эффективно функционирующих транспортных/транзитных коридоров могут помочь в решении некоторых из этих проблем. Поскольку большая часть международных грузовых перевозок осуществляется по хорошо известным маршрутам, то было бы сравнительно легче собрать вместе все заинтересованные стороны, которые договорятся об упрощении процедур перевозок в интересах их осуществления по отдельным транспортным/транзитным коридорам.

69. В резолюции 69/213 Генеральной Ассамблеи от 19 декабря 2014 года подчеркивается важное значение связи между транспортными/транзитными коридорами и устойчивым развитием.

70. Несмотря на географическую близость, объем внутрирегиональной торговли в Южной и Юго-Западной Азии один из самых низких в регионе ЭСКАТО; одна из множества стоящих за этим причин кроется в отсутствии эффективных транспортных связей между странами. Для укрепления транспортных связей в Южной и Юго-Западной Азии секретариат совместно с государствами-членами организовал серию программных диалогов по укреплению транспортных связей. Первый состоялся в Дакке в июне 2013 года, второй – в Лахоре, Пакистан, в декабре 2013 года, третий – в Дели в ноябре 2014 года и четвертый – в Тегеране в декабре 2015 года.

71. В ходе этих программных диалогов страны решительно поддержали разработку в тесном контакте с членами ЭСКАТО и партнерами по развитию генерального плана по укреплению транспортных связей в субрегионе. Такой генеральный план установит порядок очередности введения в действие автомобильных/железнодорожных и интермодальных транспортных коридоров в целях укрепления транспортных связей в этом субрегионе, в частности, путем использования инструментов и наработок ЭСКАТО по упрощению процедур перевозок.

С. Морские транспортные сообщения

72. Морской транспорт является главной основой международной торговли. Восемьдесят процентов общего объема мировой торговли и 70 процентов общей торговли – если оценивать в денежном исчислении – приходится на морские грузы. В *Review of Maritime Transport 2015* («Обзор морского транспорта за 2015 год») Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию также приводятся данные о том, что на международную морскую торговлю приходится 9,8 млрд. тонн грузов, что на 3,4 процента больше чем в 2013 году¹⁴.

73. С учетом того, что важные торговые пути пролегают через Тихий и Индийский океаны, морской транспорт является одним из ключевых движителей меж- и внутрирегиональной торговли. А поэтому морские сообщения являются одним из условий, содействующих торговому и экономическому развитию. В числе малых островных развивающихся государств, а также таких крупных архипелажных стран, как Индонезия и Филиппины, морские сообщения являются жизненно важной необходимостью.

1. Международное судоходство

74. Морские перевозки также имеют важное значение и для материковых стран; международный морской транспорт имеет исключительно важное значение в содействии международной торговле и обменам, внося, таким образом, неизмеримый вклад в социально-экономическое развитие. Такие ведущие страны, как Китай, Германия, Республика Корея, Соединенные Штаты Америки и Франция, импортируют и экспортируют грузы, задействуя в этом процессе в основном морской транспорт. Основные торговые страны-партнеры, как правило, обладают хорошо развитой сетью морских транспортных сообщений. Если судить по Индексу охвата линейным судоходством, Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию 2016 года¹⁵,¹⁶, то показатели по Китаю (167 свыше 100), Сингапуру (122) и Республике Корея (115) являются одними из самых высоких в мире.

75. Признавая важное значение международных морских перевозок, некоторые из членов и ассоциированных членов ЭСКАТО направляют немалые средства на развитие инфраструктуры портов. Импортные/экспортные правила оптимизируются в целях содействия эффективному таможенному оформлению грузов. Широко используется также и информационно-коммуникационная технология для создания электронных систем портовой логистики в целях повышения качества портовых услуг и транспарентности путем создания условий для отслеживания грузов, что, тем самым, способствует соблюдению административных требований и обмену соответствующей транспортно-логистической информацией.

76. Однако в некоторых странах немалый объем инвестиций в инфраструктуру и деятельность по упрощению процедур ограничивается и вкладывается лишь в порты. Связи с расположенной внутри страны

¹⁴ Издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № E.15.II.D.6.

¹⁵ Индекс рассчитывается, исходя из пяти компонентов: количества судов, грузоподъемности контейнеров, максимальных габаритов судна, количества услуг и количество компаний, которые размещают конейнеровозы в порте страны. См. <http://unctadstat.unctad.org/wds/TableView/tableView.aspx?ReportId=92>.

¹⁶ Индекс основывается на максимальном значении за 2004 год, которое составляет 100; а именно: индекс назначения по Китаю за 2004 год равняется 100.

инфраструктурой и принимаемыми там мерами по упрощению процедур по-прежнему непрочные; в итоге, это порождает возникновение узких мест в местах, непосредственно связанных с портами, и опосредовано негативно сказывается на работе портов. Нет смысла быстро и эффективно производить выгрузку и очистку грузов, если нет условий для эффективной транспортировки грузов из порта. А поэтому необходимо предпринимать дополнительные усилия в направлении налаживания сообщений с внутренними районами, что должно стать частью национальных планов по инвестированию в порты/их модернизацию.

2. Каботажное судоходство

77. Многие страны, расположенные на Азиатском континенте, имеют протяженные литоральные линии. Несмотря на протяженность береговой полосы, наземный транспорт, как правило, является видом транспорта, в подавляющем числе случаев используемым для транспортировки грузов.

78. В целом доля каботажного судоходства во внутренней перевозке грузов в регионе ЭСКАТО незначительна. К примеру, в Индии на долю каботажного судоходства приходится лишь 7 процентов от общего тоннажа перевозимых внутри страны грузов¹⁷. В Австралии в каботажном сообщении перевозятся 17 процентов грузов. Как правило, перевозимые грузы – это такие бестарные виды грузов, как уголь, руда и нефтепродукты¹⁸.

79. В Японии, согласно статистическим данным, опубликованным министерством земли, инфраструктуры, транспорта и туризма в 2011 году, доля каботажного судоходства едва достигала 7 процентов в весовых тоннах. Вместе с тем если принять во внимание расстояния при перевозке грузов, то доля каботажного судоходства увеличилась до 41 процента (в весовых тоннах)¹⁹. Это отчетливо показывает, что в случае транспортировки грузов на большие расстояния каботажные перевозки популярнее автомобильных перевозок.

80. Каботажные перевозки особенно удобны для транспортировки бестарных грузов на большие расстояния при более низких издержках. Увеличение числа заторов на автомобильных и железных дорогах свидетельствуют, что каботажные перевозки становятся все более и более привлекательной, жизнеспособной и устойчивой альтернативой, которая может дополнить наземный транспорт. Правительства Бангладеш и Индии одними из первых признали потенциальные возможности каботажных перевозок и подписали между собой в 2015 году соглашение о каботажном судоходстве.

3. Развитие потенциала

81. В порядке осуществления более широкой программы работы, направленной на углубление знаний и повышение потенциала людских ресурсов членов и ассоциированных членов ЭСКАТО, а также в порядке работы по привлечению частного сектора к реализации мер по повышению эффективности международных транспортных перевозок и логистики секретариат осуществит проект по обновлению Учебного пособия ЭСКАТО по морскому транспорту. Это Учебное пособие будет обновлено для того, чтобы

¹⁷ The Indian Express, “Coastal shipping: A much needed boost”, 2 September 2015. См. <http://indianexpress.com/article/india/india-others/coastal-shipping-a-much-needed-boost/>.

¹⁸ Australia, Department of Infrastructure and Regional Development, “Coastal Shipping”. См. https://infrastructure.gov.au/maritime/publications/pdf/Shipping_Reform_Fact_Sheet.pdf.

¹⁹ См. <http://www.jpmac.or.jp/img/relation/pdf/epdf-p09-10.pdf>.

отразить в нем соответствующую информацию, и для того, чтобы организовать учебную подготовку по правовым аспектам отправки грузов морским транспортом. Целевой аудиторией станут, в частности, национальные логистические компании, занимающиеся морскими перевозками. Учебное пособие разделят на несколько модулей для того, чтобы сосредоточить внимание на тех или иных темах, представляющих интерес: например, подготовке товаросопроводительных документов, стандартах упаковки, требованиях к перевозке опасных грузов, классификации судов и работе на борту.

V. Повышение конкурентоспособности транспортно-логистических услуг в регионе

A. Создание логистических информационных систем в интересах снижения логистических издержек

82. Многие развивающиеся страны несут огромные логистические издержки вследствие неудовлетворительного функционирования сектора логистики, что представляет собой одно из серьезных препятствий на пути обеспечения более значительного дальнейшего экономического роста.

83. Согласно Индексу продуктивности логистики²⁰ 2016 года, общий балл региона составил 2,9 (самый высокий 5,0), что меньше, чем по Северной Америке (4,0) и Европейскому союзу (3,6). В регионе наблюдается заметная разница между показателями работы логистических компаний, что свидетельствует о наличии разрыва в логистических услугах между членами и ассоциированными членами. Австралия, Гонконг (Китай), Сингапур и Япония вошли в двадцатку мировых лидеров, и, напротив, пять членов или ассоциированных членов оказались в числе стран мира, замыкающих этот список. Следует отметить, что аналогичная картина вырисовывается в контексте Индекса ограничений торговли услугами Всемирного экономического форума 2014 года, что лишь подчеркивает важное значение транспортно-логистического сектора в качестве руля, который приведет в движение усилия по упрощению процедур торговли и обеспечению экономического развития.

84. Субрегион Восточной и Северо-Восточной Азии опередил другие субрегионы по Индексу продуктивности логистики, набрав 3,6 балла; за ним следует субрегион Юго-Восточной Азии и Тихоокеанского субрегиона, набравшие 3,0 балла. В 2016 году средний балл по Южной и Юго-Западной Азии составлял 2,7, тогда как средний балл по Северной и Центральной Азии составлял 2,3. В целом не имеющие выхода к морю развивающиеся страны продемонстрировали относительно низкие показатели, ибо средний балл по ним составил 2,3. Несовершенная инфраструктура, сложные формальности при пересечении границ, частные и непредсказуемые изменения правил, а также качество оказываемых логистическими компаниями услуг – вот лишь те немногие факторы, которые оказывают влияние на продуктивность логистики. Индекс продуктивности логистики в целом свидетельствует о том, что многим членам и ассоциированным членам ЭСКАТО необходимо будет провести еще огромную работу по улучшению положения.

²⁰ Элементы, которые учитывались при расчете Индекса продуктивности логистики включают в себя, в частности, следующие: эффективность работы таможи и пограничного контроля, качество торговой и транспортной инфраструктуры, простота организации перевозок, надежность и прозрачность в обслуживании. См. <http://lpi.worldbank.org/> (доступно с июля 2016 года).

85. Нет ничего удивительного в том, что страны, набравшие больше баллов, раньше, чем другие, задействовали системы с использованием достижений информационно-коммуникационных технологий (ИКТ) в интересах обмена логистической информацией. К примеру, на национальном уровне Сингапур является одним из первопроходцев в деле создания безопасной национальной электронно-логистической платформы, которая содействует обмену информацией между торговыми и логистическим партнерами в национальных интересах. Кроме того, эта платформа создает условия для представления документации, направления запросов и выплаты пошлин и сборов соответствующим структурам. В условиях небывалого роста трансграничной торговли и перевозок все более решающую роль начинают играть транснациональные логистические информационные системы. Для того чтобы в максимально возможной степени воспользоваться их преимуществами в интересах упрощения процедур внутри- и межрегиональных перевозок, необходимо обеспечить совместимость таких систем, базирующихся на согласованных стандартах.

86. В регионе существуют частные и государственные логистические информационные системы, однако, по своей функциональности они отличаются друг от друга, а члены и ассоциированные члены находятся на различных этапах развития таких систем. Даже если взять национальный уровень, то некоторые страны проявляют непоследовательность в подходах к развитию логистических информационных систем; при этом в различных странах используются различные данные и технические стандарты.

87. Для того чтобы оказать членам и ассоциированным членам помощь в их усилиях по использованию ИКТ в качестве одного из основных средств развития действенных и эффективных систем торговли и транспортной логистики, секретариат учредил группу экспертов для проведения комплексного исследования в целях рассмотрения технических аспектов существующих логистических информационных систем, выявления передовых методов и составления проектов рекомендаций относительно региональных технических стандартов создания и использования таких систем.

88. Эксперты встречались четыре раза и составили план комплексного регионального исследования «Использование логистических информационных систем для повышения действенности и эффективности»²¹, который был обсужден в ходе Регионального совещания, состоявшегося в Бангкоке 10 и 11 декабря 2015 года. Участники Совещания предложили представить сделанные в ходе исследования выводы и рекомендации, включая стандартную модель логистических информационных систем²², Конференции министров по транспорту на предмет принятия. В числе общих рекомендаций, которые будут обсуждены странами, рассматривающими возможность развития логистических информационных систем, можно отметить следующие:

а) использование логистических информационно-технологических систем или другие ресурсы ИКТ, связанные с оказанием логистических услуг в целях создания национальных логистических информационных систем в качестве открытой платформы для оказания эффективных и действенных информационных услуг, а также обеспечения будущих транснациональных обменов;

²¹ См. www.unescap.org/resources/regional-study-use-logistics-information-systems-increased-efficiency-and-effectiveness.

²² E/ESCAP/MCT(3)/WP.2, приложение V.

b) создание регионального механизма, содействующего развитию сотрудничества между странами в деле развития национальных логистических информационных систем; в идеальном плане предусмотреть в их рамках координацию деятельности по стандартизации и развитию сотрудничества посредством нормативно-правовой базы;

c) рассмотрение возможности государственных вложений или создания государственно-частных партнерств для финансирования развития логистических информационных систем;

d) принятие стандартной модели логистических информационных систем в процессе развития национальных систем.

89. Секретариат ознакомился с опытом правительств, в частности, Китая, Республики Корея и Японии, которые создали в декабре 2010 года первую субрегиональную платформу для обмена логистической информацией в регионе ЭСКАТО в целях двустороннего обмена логистической информацией.

90. В резолюции 70/197 Генеральной Ассамблеи от 22 декабря 2015 года было подчеркнуто важное значение внедрения соответствующих технологий для содействия обеспечению бесперебойного функционирования международных транзитных перевозок. Внедрение в регионе стандартной модели систем логистической информации может открыть возможности для развития более простой и широкой сети сообщений как внутри стран, так и между ними путем установления общего уровня согласованных особенностей в качестве предварительного условия взаимодействия этих систем в будущем.

В. Создание потенциала для развития сектора логистики

91. Секторы логистики во многих странах ЭСКАТО сталкиваются с проблемами, которые связаны с низкой эффективностью и высокими издержками. Низкий уровень потенциала людских ресурсов в этом секторе считается одним из основных препятствий на пути развития действенных и эффективных логистических систем в регионе. Логистические компании в некоторых странах не имеют доступа к качественным программам профессиональной подготовки. Кроме того, стандарты применительно к учебным программам в различных странах и в самих странах далеко не одинаковы.

92. Общеизвестно важное значение создания потенциала путем повышения профессиональной квалификации персонала, занимающегося вопросами транспорта и логистики, а также выгод от создания региональных стандартов установления степени учебной подготовки. Секретариат подготовил руководящие принципы, касающиеся создания устойчивых официальных систем профессиональной подготовки, для грузоотправителей, осуществляющих смешанные перевозки компаний и логистических компаний в Азиатско-Тихоокеанском регионе. В их рамках рассматриваются пути создания региональных стандартов учебных программ для транспортных и логистических компаний в сотрудничестве с соответствующими национальными инстанциями и представителями частного сектора. Успешно закончившим обучение по официальным программам профессиональной подготовки будут выдаваться аттестаты ЭСКАТО, которые признаются странами в регионе.

С. Региональная конференция для логистических компаний

93. Действуя в интересах удовлетворения потребностей в повышении профессионализма и компетенции логистических компаний, Региональная

конференция для логистических компаний, которая ранее была известна как Региональная конференция/форум для экспедиторов грузов, осуществляющих смешанные перевозки компаний и логистических компаний, представляет собой проводящееся раз в год мероприятие, которое организовывается с 2007 года параллельно с Азиатско-тихоокеанским совещанием на местах Международной федерации Ассоциаций экспедиторов грузов. Эта Конференция служит платформой, где обсуждаются проблемы, связанные с упрощением процедур перевозок и логистикой, и нередко предлагаются пути их решения. Она дает секретариату и национальным ассоциациям логистических компаний, например, ассоциациям экспедиторов грузов, а также членам и ассоциированным членам ЭСКАТО возможность делиться знаниями и опытом и обсуждать насущные проблемы, задачи и достигнутые успехи в области развития сектора логистики в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Информация о вопросах, которые затрагиваются на Конференции и которые могут представлять общий интерес, широко распространяется. К примеру, в июне 2015 года секретариат выпустил концептуальные записки, касающиеся залоговой стоимости тары и освобождения от блока обязательств в интересах участников Конференции.

VI. Вопросы для рассмотрения

94. Делегациям предлагается принять типовое субрегиональное соглашение по упрощению транспортных перевозок, типовое двустороннее соглашение по международным автомобильным перевозкам, типовое многостороннее разрешение для международных автомобильных перевозок и стандартную модель систем логистической информации.

95. Кроме того, делегациям предлагается поделиться информацией о прогрессе, достигнутом в области упрощения процедур перевозок и логистики на национальном уровне.

96. Делегациям предлагается вынести дополнительные рекомендации относительно следующих элементов, которые предложены для включения в Региональную программу действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2017-2021 годы).

97. Спрос на транспортные сообщения в регионе стремительно растет вследствие высоких темпов экономического роста. Достигнут прогресс в развитии транспортной инфраструктуры, однако, необходимо проделать еще больший объем работы в целях введения ее в эксплуатацию. Фрагментированный подход, недостаточная интеграция, высокие логистические издержки и неэффективность являются основными препятствиями на пути развития бесперебойно функционирующей региональной сети транспортных сообщений.

98. Устранение нефизических барьеров на пути международных перевозок, развитие комплексных интермодальных транспортных систем на национальном, субрегиональном и региональном уровнях, которые оптимально сочетают в себе преимущества различных видов транспорта и способствуют снижению транспортно-логистических издержек, помогут развитию региональной сети транспортных сообщений.

Ближайшие цели

1. Необходимо активизировать работу по развитию региональной сети транспортных сообщений путем укрепления мер по упрощению процедур перевозок, включая согласование транспортных,

технических и рабочих стандартов, правил и методов; углубление понимания новых технологий и их использования; а также путем внедрения инструментов и основ упрощения процедур перевозок;

2. Необходимо создавать и вводить в действие комплексные интермодальные транспортные системы за счет более эффективного использования имеющегося потенциала и инфраструктуры, активного использования связей между сетями, установленными вследствие повышения эффективности взаимодействия транспортных сетей и согласованности их работы во всем регионе, средств передачи, согласования технических стандартов и определения общей нормативно-правовой базы;
3. Необходимо наращивать масштабы предоставления транспортно-логистических услуг путем развития потенциала и создания систем логистической информации в целях повышения эффективности работы логистики и снижения издержек.

Мероприятия

1. Исследования/практикумы/техническая помощь по осуществлению Региональных стратегических рамок для упрощения процедур международных автомобильных перевозок и Региональных рамок сотрудничества для упрощения процедур международных железнодорожных перевозок;
2. Исследования/практикумы/консультационные услуги для оценки, проектирования и внедрения комплексных интермодальных транспортных систем в качестве одного из путей развития сети устойчивых транспортных сообщений, включая морской, наземный и воздушный виды транспорта;
3. Помощь/консультационные услуги/практикумы по разработке и осуществлению правовых инструментов, а также согласованию технических стандартов для развития сети транспортных сообщений;
4. Исследования/практикумы по применению новых технологий в целях упрощения процедур международных морских, автомобильных, железнодорожных и интермодальных перевозок;
5. Обновление инструментов по упрощению процедур перевозок для отражения достижений технического прогресса и выкристаллизовывающихся потребностей в действующих сообщениях и смежные исследования/практикумы/консультационные услуги по их применению;
6. Исследования/практикумы по укреплению интермодальных взаимосвязей в «сухих портах», интермодальных терминалах, морских портах и аэропортах и в интересах введения в действие комплексных интермодальных транспортных коридоров;
7. Техническая помощь/практикумы/семинары/учебные курсы по развитию потенциала для специалистов в области логистики и в процессе создания эффективных механизмов обеспечения эффективной логистики, включая региональные совещания логистических компаний и их национальных ассоциаций;

8. Исследование/практикум/консультационные услуги по повышению эффективности функционирования сети морских транспортных сообщений.

Показатели достижения

1. Увеличение числа мер/инициатив, осуществляемых в рамках региональных программ по упрощению процедур международных автомобильных и железнодорожных перевозок в целях создания эффективно функционирующей комплексной интермодальной транспортной системы в поддержку регионального экономического сотрудничества и интеграции.
2. Введение в действие комплексной интермодальной транспортной системы на региональном уровне как одного из основных условий развития устойчивых транспортных сообщений, включая морской, наземный и воздушный виды транспорта.
3. Повышение уровня знаний и навыков членов и ассоциированных членов в деле разработки и применения правовых инструментов и технических стандартов для введения в действие сети региональных транспортных сообщений, развития региональной сети действующих транспортных сообщений, включая упрощение процедур перевозок, комплексные интермодальные перевозки, морские транспортные сообщения и логистику.
4. Оказание членам и ассоциированным членам большего объема помощи в применении инструментов упрощения процедур перевозок с учетом достижения технического прогресса и выкристаллизовывающихся потребностей в развитии сети действующих сообщений.
5. Более широкое использование информационно-коммуникационной технологии и связанных с ней новых технологий в целях упрощения процедур международных морских, автомобильных, железнодорожных и интермодальных перевозок.
6. Повышение эффективности функционирования региональной сети действующих транспортных сообщений, включая упрощение процедур перевозок, комплексные интермодальные перевозки, морские транспортные сообщения и логистику.
7. Повышение потенциала членов и ассоциированных членов в создании эффективного механизма обеспечения эффективных логистических услуг за счет повышения уровня квалификации экспедиторов грузов, представителей компаний, осуществляющих мультимодальные перевозки, и логистических компаний, а также их национальных ассоциаций.
8. Совершенствование функционирования сети действующих морских сообщений.