

**Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана  
Форум министров транспорта стран Азии****Третья сессия**

Бангкок, 4-8 ноября 2013 года

Пункт 3b предварительной повестки дня\*

**Основные вопросы в области транспорта:  
создание благоприятных условий для развития  
международного транспорта и логистики****Создание благоприятных условий для развития  
международного транспорта и логистики****Записка секретариата***Резюме*

В настоящем документе кратко изложены наметившиеся в последнее время основные тенденции в области трансграничных и транзитных перевозок по автомобильным и железным дорогам в регионе. В этом документе акцент делается на практической реализации Региональных стратегических рамок для упрощения процедур международных автомобильных перевозок, которые были приняты на Конференции министров по транспорту в марте 2012 года и которые служат для стран-членов и их партнеров по развитию общим ориентиром в деле оценки задач, касающихся международных перевозок и логистики, на основе выработки общих стратегий, которые могли бы более слажено осуществляться странами. Освещаются также мероприятия секретариата, направленные на содействие реализации Рамок.

В документе также подчеркивается повышение роли различных новаторских путей использования новых технологий. В частности отмечается, что одной из важных мер на пути создания благоприятных условий для упрощения процедур перевозок и повышения эффективности логистики является применение информационных и коммуникационных технологий в интересах повышения эффективности международных перевозок и логистики. В документе рассматриваются четыре модели, разработанные секретариатом в свете перехода к использованию новых технологий в целях содействия преодолению нефизических барьеров, стоящих на пути беспрепятственного и эффективного перемещения пассажиров и грузов через границы; также затронуты мероприятия, осуществляемые секретариатом в направлении содействия использованию этих моделей. К странам-членам обращаются с просьбой высказать свои замечания по поводу моделей и их применения.

В документе также изложено предложение о создании постоянно функционирующих систем обучения для экспедиторов грузов и представителей осуществляющих смешанные перевозки компаний и логистических служб в регионе в качестве еще одного незаменимого компонента процесса создания благоприятных условий для упрощения процедур международной логистики. Предлагается вынести рекомендации относительно их дальнейшего развития и внести предложения о внедрении систем в странах-членах.

\* E/ESCAP/FAMT(2)/L.1

## Содержание

	<i>Стр.</i>
I. Введение .....	3
II. Развитие международного автомобильного транспорта в Азии .....	4
A. Положение и задачи в области международных автомобильных перевозок .....	4
B. Принимаемые странами-членами и партнерами по развитию меры по решению задач, связанных с международными автомобильными перевозками .....	5
C. Региональные стратегические рамки для упрощения процедур международных автомобильных перевозок .....	7
III. Развитие международных железнодорожных перевозок в Азии .....	9
IV. Использование инструментов упрощения процедур перевозок в целях содействия устранению нефизических барьеров .....	11
A. Модели по эффективному трансграничному транспорту .....	11
B. Модель по безопасным трансграничным перевозкам .....	12
C. Модель по комплексному управлению в пунктах пересечения границ .....	12
D. Содействие применению инструментов упрощения процедур перевозок .....	13
V. Задействование потенциала и информационно-коммуникационной технологии, а также других технологий в процессе упрощения процедур международных наземных перевозок и повышения эффективности логистики .....	14
A. Отслеживание движения транспортных средств и грузов в реальном масштабе .....	14
B. Использование технологий в местах пересечения границ .....	15
C. Использование информационных и коммуникационных технологий в интересах повышения действенности и эффективности в сфере логистики .....	17
VI. Создание постоянно функционирующих аккредитованных систем обучения в целях развития национального потенциала в индустрии логистики .....	19
VII. Вопросы для рассмотрения .....	21
Таблица	
Предлагаемая регулярная подготовка в регионе .....	21
Приложение	
Типовое свидетельство об окончании подготовительных курсов по экспедированию грузов, мультимодальным перевозкам и логистике ..	23

## I. Введение

1. Создание коммуникационных возможностей в регионе является одной из основных тем, которым большинство развивающихся стран-членов Азиатско-Тихоокеанского региона уделяло внимание в последнее десятилетие. Процесс создания коммуникационных возможностей, где основное место принадлежит транспорту, играет ключевую роль в региональной и субрегиональной интеграции, экономическом и торговом сотрудничестве, ликвидации отставания в развитии и устойчивом развитии.
2. Уровень развития инфраструктуры, которая является «аппаратной частью» процесса создания коммуникационных возможностей в регионе, заметно повысился. Вместе с тем, прогресс в упрощении трансграничных и транзитных перевозок, а именно в совершенствовании «программной части» этого процесса, происходит более медленными темпами, чем развитие инфраструктуры. В сущности, это становится одним из серьезных препятствий на пути создания региональных и субрегиональных коммуникационных возможностей.
3. Из обзора развития событий, связанных с трансграничными транзитными перевозками в Азии, в настоящем документе следует, что для создания условий эффективного функционирования «международного» наземного транспорта в регионе (включая сообщения с другими регионами), что связано с колоссальными трудностями, порождаемыми наличием различных нефизических барьеров, предстоит проделать большую работу. В большинстве субрегионов физическая инфраструктура сообщений имеется, однако, трансграничные и транзитные перевозки либо связаны в основном с перевалкой грузов в местах пересечения границ, либо весьма дороги и отнимают немало времени.
4. В настоящем документе вкратце изложены основные меры, которые приняли некоторые страны-члены для того, чтобы преодолеть эти трудности. Подробно также говорится о комплексе дополняющих друг друга рамок и инструментов, необходимых для создания благоприятных условий для упрощения процедур международных перевозок и логистики.
5. Последние научно-технические достижения, прежде всего в информационно-коммуникационной технологии (ИКТ), могут в немалой степени способствовать повышению эффективности применяемого порядка пересечения границ и логистики. Ряд развивающихся стран региона успешно внедряет их в секторах транспорта и логистики. В настоящем документе подробно рассматриваются различные пути использования технологий в сфере упрощения процедур перевозок и логистики.
6. Развитие потенциала является одной из фундаментальных основ индустрии логистики. Предлагаемый региональный стандарт обучения представителей оказывающих услуги в области логистики структур, который вкратце рассматривается в настоящем документе, поможет достичь одинакового уровня профессиональной подготовки и обеспечить использование технологий в этой наукоемкой индустрии.

## **II. Развитие международного автомобильного транспорта в Азии**

### **A. Положение и задачи в области международных автомобильных перевозок**

7. Обстановка, сложившаяся со степенью открытости границ и внутренних маршрутов для международных автомобильных перевозок в различных странах, неодинакова. Из числа 32 стран-членов сети Азиатских автомобильных дорог в пяти странах трансграничные перевозки не осуществляются, в основном, в силу трудного географического положения, в четырех странах, в основном, производится перевалка грузов на приграничных станциях, а в шести странах отчасти осуществляется перевалка грузов на трансграничных станциях с некоторыми сопредельными странами. В случае трансграничных перевозок широко используются системы разрешений на перевозку по определенным маршрутам. Вместе с тем, существуют также примеры действия двусторонних и трехсторонних соглашений, допускающих трансграничные перевозки без необходимости наличия разрешений на перевозки, например между Арменией, Исламской Республикой Иран и Российской Федерацией, а также между Вьетнамом, Лаосской Народно-Демократической Республикой и Таиландом.

8. В целом на пути международных автомобильных перевозок в регионе по-прежнему стоят многочисленные нефизические барьеры, которые в немалой степени являются причиной повышения издержек, увеличения продолжительности поездок и неопределенности, а также препятствуют действующему транспортному сообщению. В числе основных распространенных в регионе нефизических барьеров можно отметить следующие:

- a) ограниченные рамки географической зоны международных автомобильных перевозок;
- b) сохраняющаяся перевалка грузов в местах пересечения границ/на приграничных станциях;
- c) частое использование разрешений на одну поездку;
- d) трудности с оформлением временного въезда и страховки автотранспортных средств;
- e) трудности с получением визы для водителей;
- f) не совсем согласованная документация, стандарты, формальности и процедуры;
- g) сложные процедуры и порядок, связанные с пересечением границ;
- h) недостаточное оснащение и нехватка оборудования в местах пересечения границ;
- i) дефицит квалифицированных профессиональных водителей.

## **В. Принимаемые странами-членами и партнерами по развитию меры по решению задач, связанных с международными автомобильными перевозками**

9. Страны-члены и их партнеры по развитию предпринимают немалые усилия по снижению или устранению нефизических барьеров, стоящих на пути международных автомобильных перевозок. В числе таких мер можно отметить участие в международных конвенциях об упрощении процедур перевозок, заключение и осуществление субрегиональных и двусторонних соглашений, а также повышение эффективности трансграничных перевозок.

10. В 1992 году Комиссия приняла резолюцию 48/11 об автомобильном и железнодорожном транспорте – меры по облегчению перевозок, в которой она рекомендовала странам региона, если они еще не сделали этого, рассмотреть возможность присоединения к семи основным международным конвенциям, касающимся упрощения процедур перевозок<sup>1</sup>.

11. В числе примеров прогресса, достигнутого в этой области за последнее время, можно отметить присоединение в 2011 году Азербайджана к Конвенции о дорожных знаках и сигналах, а Таджикистана – к Международной конвенции по согласованию условий проведения контроля грузов на границе. Это говорит о том, что Азербайджан присоединился к Кыргызстану и Узбекистану, которые являются единственными в регионе странами, присоединившимися ко всем семи конвенциям, рекомендованным в резолюции 48/11. Это также означает, что к настоящему времени Таджикистан присоединился к пяти конвенциям из семи.

12. В июне 2012 года государства-члены Шанхайской организации сотрудничества при содействии секретариата завершили свои переговоры по проекту соглашения по упрощению международных автомобильных перевозок между государствами-членами Шанхайской организации сотрудничества и приложению к нему. На начальном этапе, в соответствии с этим соглашением, предполагается открыть дороги протяженностью приблизительно в 15 500 км, включая дорогу, ведущую из Ляньюньгана, Китай, в Санкт-Петербург, Российская Федерация. На основании этого соглашения для целей осуществления транзитных перевозок из стран Центральной Азии могут быть задействованы два морских порта в Китае и Российской Федерации.

13. В 2012 году Вьетнам, Лаосская Народно-Демократическая Республика и Таиланд заключили скорректированный меморандум о взаимопонимании относительно продления маршрутов Восточнозападного экономического коридора до столиц этих стран. Цель этого решения заключалась в расширении географических рамок перевозок и предоставлении транспортным компаниям возможностей более гибкого выбора транспортных маршрутов.

14. В июне 2011 года Китай и Монголия возобновили действие своего Соглашения о международных автомобильных перевозках, а также протокол к нему. Новое Соглашение открыло 36 транспортных маршрутов через 13 пограничных пунктов двух стран. На основании Соглашения также была внедрена практика выдачи долгосрочных разрешений на многоразовый въезд в

---

<sup>1</sup> Конвенция о дорожном движении (Вена, 8 ноября 1968 года); Конвенция о дорожных знаках и сигналах (Вена, 8 ноября 1968 года); Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП) (Женева, 14 ноября 1975 года); Таможенная конвенция о временном ввозе коммерческих дорожных перевозочных средств (Женева, 18 мая 1956 года); Таможенная конвенция о контейнерах (Женева, 2 декабря 1972 года); Международная конвенция по согласованию условий проведения контроля грузов на границе (Женева, 21 октября 1982 года); и Конвенция о договоре о международной дорожной перевозке грузов (КД-ПГ) (Женева, 19 мая 1956 года).

интересах перевозки грузов, которая дополнила практику краткосрочных разрешений на односторонний въезд.

15. В октябре 2011 года Вьетнам и Китай внесли поправки в свое двустороннее Соглашение об автомобильных перевозках, а в мае 2012 года подписали новый протокол, касающийся осуществления Соглашения. Теперь движение иностранных перевозчиков после пересечения границы не ограничивается радиусом приблизительно в 20 км, а может осуществляться до крупных городов в двух провинциях и одном автономном районе Китая, а также шести провинциях Вьетнама. Фактически все это стало осуществляться на практике в августе 2012 года. Благодаря этой поправке к Соглашению и новому протоколу китайские транспортные средства могут двигаться до Ханоя и морского порта Хайфон во Вьетнаме. Вместе с тем, вьетнамские транспортные средства сегодня имеют доступ к важным экономическим центрам Китая, например таким городам, как Гуанжоу, Шеньжень, Куньмин и Наньнин.

16. В ноябре 2011 года Китай и Монголия приступили в экспериментальном порядке к использованию унифицированного таможенного манифеста, что стало первым шагом на пути создания совместного таможенного контроля между двумя странами. В течение одного года таможенные органы обработали 180 тыс. унифицированных таможенных манифестов. С учетом достигнутых в рамках этого экспериментального проекта успехов он начал осуществляться и в основных местах пересечения границ между двумя странами. В целях дальнейшего упрощения процедур пересечения границ было предложено внедрить электронный обмен данными.

17. В апреле 2012 года Индия открыла свой первый современный комплексный контрольно-пропускной пункт на границе с Пакистаном. Это было частью плана правительства по созданию 13 таких контрольно-пропускных пунктов на границах с Бангладеш, Мьянмой и Пакистаном. Цель этого плана заключалась в повышении безопасности и упрощении процедур торговли и перевозок между Индией и соседствующими с ней странами. Комплексный контрольно-пропускной пункт представляет собой единый комплекс, который оснащен современной техникой; в нем располагаются все органы контроля, например иммиграционный, таможенный и санитарно-карантинный органы контроля, а также отделения банков, клиринговых учреждений, предприятия общественного питания, грузовые терминалы, включая помещения для досмотра груза, складские помещения, стоянки и помещения для обработки грузов. Была создана специальная структура, а именно – Управление наземными портами, которое занимается вопросами управления, координации и регулирования деятельности комплексных контрольно-пропускных пунктов по всей стране.

18. В августе 2012 года Казахстан и Кыргызстан ввели в местах пересечения границ совместный таможенный контроль, что ознаменовало собой важный шаг на пути к упрощению процедур и порядка пересечения границ. Эта мера предусматривает единый досмотр транспортных средств, грузов и пассажиров при пересечении границы. Это стало возможным благодаря Соглашению между правительством Республики Казахстан и правительством Кыргызской Республики о совместном контроле на кыргызско-казахской границе, которое было подписано в 2006 году.

19. В 2010 году Казахстан и Российская Федерация вместе с Беларусью создали Таможенный союз. Создание Таможенного союза послужило первым шагом на пути более глубокой экономической интеграции трех стран. Эти государства-члены ликвидировали таможенные границы друг с другом. Это решение будет в немалой степени способствовать упрощению процедур международных автомобильных перевозок между странами-участницами.

20. Компания «Turkish Customs and Tourism Enterprises Co. Inc.», созданная в сотрудничестве с Союзом палат и сырьевых бирж Турции и 37 отдельными палатами и товарными биржами, приступила к модернизации мест пересечения границ Турции на основе использования механизма «строительство, эксплуатация, передача». Частный сектор перестроил инфраструктуру и предоставил оборудование для досмотра как для властей, так и для широкой общественности. Функционирование осуществлялось на коммерческой основе. До июня 2011 года было модернизировано восемь пограничных пунктов, а семь других находятся на этапе обновления. В целях повышения эффективности таможенной очистки и досмотра планируется создать совместный контроль.

### **С. Региональные стратегические рамки для упрощения процедур международных автомобильных перевозок**

21. Несмотря на то, что страны-члены и их партнеры по развитию приняли немало мер по устранению нефизических барьеров, безопасным, беспрепятственным и эффективным международным перевозкам по-прежнему мешает действие различных факторов.

22. Отсутствие долгосрочной концепции и комплексной стратегии упрощения процедур перевозок в регионе явилось причиной того, что многие программы по упрощению процедур стали осуществляться в относительной изолированности. Результаты этих программ фрагментированы, они порождают новые барьеры в силу действия конфликтующих друг с другом соглашений, проектов и мер и оказывают минимальное влияние на упрощение процедур торговли в регионе.

23. С учетом необходимости выработки стратегической концепции и общего подхода к решению множества задач в области международных автомобильных перевозок в регионе, Конференция министров по транспорту, проходившая в Бангкоке в марте 2012 года, приняла Региональные стратегические рамки для упрощения процедур международных автомобильных перевозок<sup>2</sup>.

24. В Региональных стратегических рамках определены шесть основополагающих элементов упрощения процедур международных автомобильных перевозок, предусмотрены долгосрочные цели, а также процесс их достижения. Определено также семь механизмов решения вопросов, связанных с беспрепятственными и эффективными автомобильными перевозками в регионе.

25. Шесть основополагающих элементов охватывают: а) разрешение 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 техпаспорта. Семь механизмов включают в себя: 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 упрощению процедур.

---

<sup>2</sup> См. E/ESCAP/68/9, глава I, приложение.

26. Эти Рамки послужат одним из главных программных документов, касающихся инициатив по упрощению процедур перевозок для стран-членов и их партнеров по развитию в целях обеспечения более слаженной координации осуществления различных соглашений, проектов и мер по упрощению процедур с тем, чтобы избегать непоследовательности и конфликтов в планировании, разработке и осуществлении, и тем самым повышать эффективность программ по упрощению процедур. Страны-члены и их партнеры по развитию смогут с пользой для себя воспользоваться эффектом взаимодополняемости таких мер по упрощению процедур.

27. Реализация Рамок окажет существенную помощь в развитии региональных и субрегиональных транспортных сообщений. Вместе с тем, это будет способствовать повышению безопасности дорожного движения, транспортной безопасности и эффективности. Кроме того, это поможет снизить транспортные издержки и сократить чрезмерные простои, в том числе в пунктах пересечения границ, а также бороться с загрязнением и выбросами транспортных средств, вызванных большими затратами времени на перевозку и огромным числом порожних рейсов.

28. После принятия Рамок секретариат создал веб-страницу [www.unescap.org/ttdw/common/TFS/RSF/RSF.asp](http://www.unescap.org/ttdw/common/TFS/RSF/RSF.asp). Кроме того, был подготовлен рекламный проспект, который распространялся в ходе соответствующих международных мероприятий.

29. На седьмой Евро-азиатской конференции Международного союза автомобильного транспорта и Совещании министров, которые проходили в Аммане 12 и 13 июня 2013 года, Рамки были включены в Совместное заявление по итогам координационной встречи руководителей международных организаций и финансовых институтов по будущему развитию транспортных связей между Европой, Азией, Ближним Востоком и Африкой.

30. Кроме того, во время Политического диалога, посвященного укреплению транспортных сообщений между странами Южной и Юго-Западной Азией, который проводился в Дакке 26 и 27 июня 2013 года, секретариат представил Рамки в качестве одного из полезных инструментов в процессе подготовки предлагаемого субрегионального генерального плана расширения транспортных сообщений. Участники Политического диалога приветствовали предложение секретариата, касающегося разработки генерального плана укрепления транспортных сообщений в странах Южной и Юго-Западной Азии, и высказали мнение, что такой, касающийся сообщений план должен охватывать укрепление инфраструктуры сообщений не только со странами региона, но и с другими субрегионами.

31. В порядке реализации Рамок была создана Региональная сеть юрисконсультов и технических экспертов по вопросам упрощения процедур перевозок<sup>3</sup>. Сеть представляет собой ключевой механизм построения эффективного правового режима и развития технического потенциала в области упрощения процедур перевозок в регионе. Она призвана оказывать странам-членам помощь в повышении уровня профессионализма их должностных лиц и экспертов, занимающихся вопросами упрощения процедур перевозок, оказании правовой помощи в деле присоединения к международным конвенциям об упрощении процедур, подготовке соответствующих соглашений, мер и проектов, а также содействии согласованию и координации различных правовых инструментов касающихся упрощения процедур перевозок.

---

<sup>3</sup> [www.unescap.org/ttdw/common/TFS/LegalNetwork/Legal-Network.asp](http://www.unescap.org/ttdw/common/TFS/LegalNetwork/Legal-Network.asp).



32. По состоянию на 30 июня 2013 года, свыше 80 должностных лиц и экспертов из 27 стран-членов подали заявку на то, чтобы стать членами Сети, и было поручено провести семь исследований по упрощения процедур перевозок. Первая региональная встреча членов Сети, а также практикум по межсубрегиональному сотрудничеству планируется провести в Бангкоке в декабре 2013 года.

### **III. Развитие международных железнодорожных перевозок в Азии**

33. Развитию международных железнодорожных перевозок препятствует отсутствие инфраструктурных звеньев в Азии. В различных странах степень использования железных дорог неодинакова и зависит от имеющихся физических сообщений. В большинстве стран Северо-Восточной и Центральной Азии железные дороги активно используются в процессе международных перевозок. Такие транспортные сообщения обеспечивают связь с Европой. В других субрегионах железные дороги используются в процессе межстрановых перевозок не так широко, как исходя из объема перевозок, так и пройденного расстояния.

34. В числе основных проблем, связанных с международными железнодорожными перевозками в регионе, можно отметить следующие:

- a) заторы и задержки на станциях, связывающих места стыковки дорог с различной шириной колеи;
- b) различные правовые режимы;
- c) трудности, с которыми сталкиваются машинисты и поездные бригады в процессе получения виз;
- d) длительное время, затрачиваемое на прохождение процедур при пересечении границ;
- e) отсутствие согласования в документации, которую требуют различные страны;
- f) досмотры на каждой из сторон границы;
- g) различные технические стандарты, применяемые к подвижному составу, электроснабжению, системам торможения и сигнальным системам;
- h) различные действующие правила и структура тарифных ставок;
- i) различные требования к машинистам и поездным бригадам.

35. За последние годы было выдвинуто множество инициатив, которые сыграли эффективную роль в расширении использования железных дорог в процессе международных перевозок.

36. После открытия движения контейнерных составов между Чунцином, Китай, и Дайсбургом, Германия, через Казахстан, Российскую Федерацию, Беларусь и Польшу в октябре 2010 года был открыт ряд международных сообщений, например: Ухань, Китай, в Пардубице, Чешская Республика, в октябре 2012 года; Циньдао и Ляньюньган (в декабре 2012 года)/Харбин и

Нинбо (в январе 2013 года), Китай, в Хоргос (на границе с Казахстаном); и Чэнду, Китай, в Лодзь, Польша, в апреле 2013 года.

37. В Южной Азии, Бангладеш, Индия и Непал планируют организовать в 2013 году пробный пробег контейнерного состава через три страны.

38. В августе 2012 года правительствами Исламской Республики Иран, Пакистана и Турции был подписан связанный с развитием сотрудничества меморандум о взаимопонимании, в частности в части, касающейся перевозок и пропаганды грузового пути Стамбул-Тегеран-Исламабад протяженностью в 6 566 км. Протяженность этой линии, возможно, будет увеличена, и она будет связывать другие страны Центральной Азии и Европы.

39. На третьем Международном железнодорожном бизнес-форуме «Стратегическое партнерство 1520: Центральная Азия», который проводился в Астане 12-14 ноября 2012 года, Российские железные дороги объявили о своем плане создать совместное предприятие с участием железнодорожных компаний Беларуси, Казахстана и Российской Федерации в целях обеспечения перевозок в рамках «единого экономического пространства».

40. В рамках совместного проекта, которым руководит Международный комитет железнодорожного транспорта и Организация сотрудничества железных дорог, была подготовлена единая накладная с тем, чтобы стереть практические различия, существующие в режимах Конвенции о международных железнодорожных перевозках (ЦИМ) и Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС). Организация сотрудничества железных дорог организует семинары и практикумы в целях повышения информированности о единой накладной. Организация провела 21 февраля 2012 года в Пекине семинар по практическому использованию единой накладной ЦИМ/СМГС в процессе железнодорожных грузовых перевозок между Европой и Азией. При перевозках между Азией и Европой все чаще используется единая накладная ЦИМ/СМГС.

41. Европейская экономическая комиссия вышла с новой инициативой в целях объединения различных систем в Европе и транспортных коридоров между Европой и Азией. В марте 2011 года Комитет по внутреннему транспорту Комиссии одобрил концепцию и стратегию, которые нашли отражение в документе с изложением позиции под названием «К единому железнодорожному праву в общеевропейском регионе и в евро-азиатских транспортных коридорах» (ECE/TRANS/2011/3). В нем изложена поэтапная стратегия, которая предусматривает сначала подготовку меморандума о взаимопонимании, принятие резолюций или декларации об общих условиях, а также создание условий для заключения контрактов о евро-азиатских железнодорожных перевозках, включая внедрение единой накладной, а на последующих этапах – внедрение типовых положений, касающихся международных железнодорожных перевозок. И только после этого будет заключена международная конвенция о международных железнодорожных перевозках.

42. Совещание на уровне министров Комитета по внутреннему транспорту на тему «Введение в действие евро-азиатской транспортной сети», которое проходило в Женеве, Швейцария, 26-28 февраля 2013 года, приняло Совместную декларацию о развитии евро-азиатских железнодорожных перевозок и деятельности по созданию единого железнодорожного права (см. ECE/TRANS/2013/2). В Совместной декларации министры заявили о намерении создать унифицированный свод транспарентных и предсказуемых положений и правовых норм применительно к евро-азиатским железнодорожным перевозкам во всех заинтересованных странах и выработать унифицированное

международное законодательство о железных дорогах в целях создания условий для железнодорожных перевозок в рамках единого правового режима, распространяющегося на территорию от Атлантического до Тихого океана.

43. Начиная с декабря 2012 года секретариат проводит исследование по упрощению процедур международных железнодорожных перевозок. Цель этого исследования заключается в определении вопросов/сфер сотрудничества и координации между странами-членами, что приведет к выработке региональной стратегии/программы по упрощению процедур международных железнодорожных перевозок. В исследовании будут затронуты, в частности, правовые, организационные и технические вопросы в интересах повышения уровня потенциала железнодорожных ведомств, железнодорожных компаний и органов пограничного контроля для разработки стратегий и планов упрощения процедур международных железнодорожных перевозок. Как ожидается, исследование завершится к концу 2013 года. В целях оценки результатов и рекомендаций исследования в 2014 году будет проведено региональное совещание.

#### **IV. Использование инструментов упрощения процедур перевозок в целях содействия устранению нефизических барьеров**

44. В порядке поддержки межстрановых инициатив, направленных на повышение эффективности международных перевозок по автомобильным и железным дорогам и преодоление существующих трудностей, связанных с международными наземными перевозками, секретариат в 2011-2012 годах разработал три модели упрощения процедур перевозок, а именно: Модель по эффективному трансграничному транспорту, Модель по безопасным трансграничным перевозкам и Модель по комплексному управлению в пунктах пересечения границ. Три модели вкуче с методологией «время/стоимость-расстояние», внедренной секретариатом в 2004 году, представляют собой полный набор инструментов по упрощению процедур в процессе планирования, осуществления и контроля за действенностью мер по упрощению процедур или проектов в том или ином коридоре, или группе стран.

45. Модели по эффективному трансграничному транспорту представляют собой методологию для оценки более эффективно функционирующих механизмов перевозок через границы и вариантов таких механизмов. Модель безопасных трансграничных перевозок предусматривает комбинированное использование технологий для обеспечения мониторинга в реальном режиме времени на том или ином маршруте. Модель по комплексному управлению в пунктах пересечения границ способствует упрощению и рационализации процедур в пунктах пересечения границ. Методология «время/стоимость-расстояние» может использоваться для выявления препятствий и контроля за эффективностью работы. Эти четыре модели можно использовать для создания совершенной и эффективно функционирующей системы наземного транспорта или, в частности, для решения той или иной проблемы, связанной с международными наземными перевозками.

##### **A. Модели по эффективному трансграничному транспорту**

46. Эти модели представляют собой методологию для оценки различных вариантов практического решения вопросов, связанных с трудностями, которые встречаются в процессе трансграничных наземных перевозок. В случае применения этих моделей, которые, если и потребуют внести, то лишь незначительные изменения в межправительственные соглашения, можно

добиться повышения эффективности движения грузов и пассажиров через границы.

47. Используя различные модели, правительствам предоставляется возможность провести общую оценку различных вариантов трансграничных перевозок, например, путем заключения соглашения или организации перевозок с использованием перевалки грузов вручную или с помощью съемных автоприцепов, или контейнеров, в местах пересечения границ. В случае каждой оценки необходимо учитывать общие издержки для правительств и деловых кругов, эксплуатационную эффективность, сложность осуществления и транспортную надежность.

48. С учетом недавно обозначившихся в работе автотранспортных компаний тенденций эти модели предусматривают использование основной системы «тягач-автоприцеп» и торгового сотрудничества в целях преодоления организационных барьеров и избежания конфликтов коммерческих интересов в процессе международных наземных перевозок. Они заметно снижают озабоченность по поводу сохранности и безопасности в силу въезда иностранных транспортных средств на территорию региона. Они могут также снизить потребность в создании таких сложных трансграничных механизмов, как механизмы, связанные с выдачей виз для водителей, водительских прав, оформлением страховки на транспортное средство, временным ввозом транспортных средств, требованиями, предъявляемыми к транспортным средствам, и выдачей разрешений на перевозку. Аналогичным образом, эти модели служат примерами хорошо зарекомендовавших себя методов эффективных межстрановых железнодорожных перевозок.

49. Информацию о моделях можно почерпнуть по адресу [www.unescap.org/publications/detail.asp?id=1511](http://www.unescap.org/publications/detail.asp?id=1511).

## **В. Модель по безопасным трансграничным перевозкам**

50. Эта модель представляет собой концептуальную основу и служит стандартом в создании систем мониторинга за трансграничными перевозками с использованием новых технологий, включая ИКТ, спутниковые системы определения местоположения, системы сотовой связи и цифровые подписи. Эта модель предписывает стандартизированные компоненты, их взаимодействие и организационные требования применительно к трансграничным перевозкам.

51. Она служит примером того, как использование этих технологий может способствовать упрощению процедур торговли и перевозок при соблюдении требований контрольных инстанций и вселении в них уверенности в необходимости дополнительного снятия ограничений, действующих на маршрутах международных перевозок, и применения упрощенных процедур. Кроме того, она позволяет транспортным компаниям управлять безопасностью на основе поступающей в реальном режиме времени соответствующей информации в интересах клиентов.

52. Информация об этой модели доступна по адресу [www.unescap.org/publications/detail.asp?id=1498](http://www.unescap.org/publications/detail.asp?id=1498).

## **С. Модель по комплексному управлению в пунктах пересечения границ**

53. Модель по комплексному управлению в пунктах пересечения границ создает возможности для более эффективной передачи информации и обмена ею между различными учреждениями на границах путем использования современных технологий и рационализированных процессов ведения

документации и других процедур. Она может содействовать в минимизации вмешательства различных учреждений в процесс пересечения границ при сохранении жесткого контроля.

54. В рамках этой модели следование процедурам в пунктах пересечения границ рассматривается в качестве информационного потока, поскольку любой вид пограничного контроля требует сбора информации и ее обработки, а также последующего принятия решений, исходя из результатов такой обработки.

55. Эта модель служит новой концепцией комплексного использования систем и оборудования на базе ИКТ в пунктах пересечения границ путем обмена не относящейся к категории закрытой информацией между органами пограничного контроля. Ключевой составляющей этой концепции является Информационная система пограничного контроля, которая базируется на интеграции информационных потоков и применении современной техники и технологий для сбора и обработки необходимой информации, касающейся грузов, транспортных средств и водителей (экипажей), пересекающих наземные границы, главным образом, по автомобильным дорогам.

56. Применение этой модели повысит эффективность функционирования всех органов контроля и будет содействовать ускорению процесса пересечения границ транспортными средствами, пассажирами и грузами.

57. Информацию об этой модели можно получить по адресу [www.unescap.org/publications/detail.asp?id=1509](http://www.unescap.org/publications/detail.asp?id=1509).

#### **D. Содействие применению инструментов упрощения процедур перевозок**

58. Секретариат выступил с презентацией новых инструментов упрощения процедур перевозок на Совещании Глобального партнерства Всемирного банка в области упрощения процедур транспорта и торговли, которое проходило в Коломбо 1 ноября 2012 года, и на третьем ежегодном Совещании Федерации ассоциаций перевозчиков и экспедиторов программы ЦАРЭС (Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество), которое проводилось в Бангкоке 4 и 5 декабря 2012 года, а также в ходе Недели упрощения процедур торговли САСЕК (Программа субрегионального экономического сотрудничества Южной Азии), которая проходила в Бангкоке 25-28 марта 2013 года.

59. В сотрудничестве с Институтом ЦАРЭС и заинтересованными правительствами секретариат организовал в Пекине 22 ноября и в Астане 28 февраля 2013 года два национальных практикума по потенциальному применению инструментов по упрощению процедур.

60. В ходе Политического диалога по укреплению транспортных сообщений между странами Южной и Юго-Западной Азии, проходившего в Дакке 26 и 27 июня 2013 года, секретариат представил четыре инструмента по упрощению процедур перевозок вкуче с Региональными стратегическими рамками для упрощения процедур международных автомобильных перевозок. Это было сделано в порядке разработки предлагаемого субрегионального генерального плана по укреплению транспортных сообщений.

61. Азиатский банк развития (АБР) и секретариат ЭСКАТО совместно занимаются организацией Практикума по безопасным и эффективным трансграничным перевозкам в рамках Программы САСЕК, который пройдет в Бангкоке с 9 по 11 октября 2013 года. В ходе этого Практикума будет

рассмотрена возможность применения модели по безопасным трансграничным перевозкам, а также методологии «время/стоимость-расстояние» к трансграничным и транзитным перевозкам между странами САСЕК.

## **V. Задействование потенциала и информационно-коммуникационной технологии, а также других технологий в процессе упрощения процедур международных наземных перевозок и повышения эффективности логистики**

### **A. Отслеживание движения транспортных средств и грузов в реальном масштабе времени**

62. Достижения в области ИКТ, спутниковых систем определения местоположения, технологии радиочастотной идентификации и географических информационных систем открывают огромные потенциальные возможности для решения серьезных проблем, связанных с трансграничными и транзитными перевозками. Комбинированное использование этих технологий может обеспечить безопасность и отслеживание движения транспортных средств и грузов в реальном масштабе времени, что позволяет контролирующим органам, транспортным компаниям и грузоотправителям принимать своевременные меры. Вместе с тем, это открывает перед перевозчиками возможность пользоваться преимуществами упрощения процедур и осуществлять более широкий круг операций в процессе пересечения границ.

63. Многие страны региона используют эти технологии в различных сферах транспорта, либо полностью, либо частично. К примеру, во Вьетнаме и Китае действуют обязательные требования установки на автомобилях, перевозящих пассажиров или опасные грузы, навигационных спутниковых систем. На основании нового соглашения о транзите между Афганистаном и Пакистаном наличие таких устройств также требуется и в случае транзитных перевозок. Широко используются электронные цифровые подписи (э-подписи) в целях обеспечения безопасности и отслеживания движения контейнеров в Китае, Республике Корея и Таиланде. Таможенные ведомства в Шеньчжэне (Китай) и Гонконге (Китай) и Таиланде используются базирующиеся на этих технологиях системы сопровождения в целях упрощения процедур движения таможенных грузов между таможенными станциями и в целях транспортировки контейнеров из мест, расположенных внутри страны, к местам пересечения границ.

#### **1. Использование электронных цифровых подписей и систем слежения на базе навигационных спутниковых систем в Китае**

64. В 2007 году таможенные органы Шеньчжэня внедрили систему транстаможенной экспресс очистки. Этот проект был призван содействовать ускорению растаможивания транспортных средств в наземных портах и одновременному обеспечению безопасности грузов и транспортных средств в транзитном сообщении. В настоящее время две отдельные системы используются таможенными ведомствами соответственно материкового Китая и Гонконга (Китай).

65. Что касается материкового Китая, то, по имеющимся данным, в апреле 2011 года этой системой пользовались 3 300 транспортных средств. На контрольно-пропускных пунктах для таких пользователей открыты скоростные полосы. Транспортные компании, пользующиеся этой системой, должны зарегистрироваться в таможенных ведомствах и отвечать набору конкретных требований. Транспортные средства или контейнеры, которые используют эту систему, должны удовлетворять спецификациям, которые установлены

таможенными органами. По сообщениям должностных лиц таможи Шеньчжэня, благодаря этой системе, вкупе с усовершенствованной системой предоставления документов, время, необходимое для растаможки, удалось в целом сократить с двух-трех часов до одного часа. На контрольно-пропускном пункте благодаря этой системе на растаможку транспортного средства уходит несколько минут.

66. В Гонконге (Китай) в 2010 году была введена в строй система под названием «Система упрощения процедур интермодальной перевалки». Она используется в аэропортах и морских портах в контексте автомобильных перевозок, по направлению к наземным портам. Груз досматривается лишь один раз, либо в аэропорту, либо в наземных портах. Пользователи должны быть зарегистрированы в таможенных органах и использовать утвержденные электронные цифровые подписи и навигационные спутниковые системы на своих транспортных средствах, которые также регистрируются в системе дорожных грузов.

## **2. Использование технологии радиочастотной идентификации и интернет-слежения в Таиланде**

67. В 2006 году компания «EDI Services Co. Ltd.» МАЭГТ<sup>4</sup>, которая является поставщиком сетевых услуг с добавленной стоимостью, заключила партнерское соглашение с группой базирующихся в Сингапуре инженеров (в настоящее время состоящих при «Ascent Solutions») для осуществления проекта «Безопасная свободная зона». Этот проект поддержала Таможня Королевства Таиланд, а его спонсором выступила компания «Western Digital (Таиланд) Co. Ltd.». Цель проекта заключалась в упрощении процедур перевозки нерастаможенных грузов между зонами свободной торговли. Компания «Western Digital» работала с Таможней Королевства Таиланд и компанией «EDI Services» и МАЭГТ в деле разработки и развертывания электронной системы отслеживания грузов. Этот проект осуществлялся поэтапно. В рамках этапа I проекта было обеспечено электронное слежение за грузами и наблюдение между зонами свободной торговли. В августе 2009 года компания «Western Digital» и Таможня Королевства Таиланд развернули осуществление этапа II проекта, в ходе которого этап I был распространен на международный аэропорт Суванапум. В июле 2011 года компания «Western Digital» и Таможня Королевства Таиланд развернули осуществление третьего этапа, распространив действие процессов на этапе I и этапе II на Малайзию. Недавно было внесено предложение распространить сферу действия системы, существующей между Вьетнамом и Таиландом, на Лаосскую Народно-Демократическую Республику.

## **В. Использование технологий в местах пересечения границ**

68. В местах пересечения границ широко применяются не только технологии, связанные с отслеживанием транспортных средств и грузов, но и многие другие технологии, например сканеры транспортных средств/контейнеров, автоматические системы распознавания транспортных средств/контейнеров, автоматические системы обнаружения радиации, автоматизированные системы паспортного контроля и портативные устройства считывания паспортных данных, автоматические системы определения массы и габаритов транспортных средств, автоматизированное оборудование для медико-санитарного осмотра и портативные устройства обнаружения и лабораторного контроля. Наиболее широко новые технологии используются в местах пересечения границ, которые оснащены электронными средствами. Вместе с тем, большая часть электронных

---

<sup>4</sup> Международная ассоциация экспедиторов грузов Таиланда.

пограничных пунктов не в состоянии в полной мере учитывать данные, поступающие от досмотрового оборудования и других контрольных органов.

69. Основными целями досмотра с использованием сканеров транспортных средств/контейнеров являются следующие:

- a) выявление случаев мошенничества с декларациями о товарах;
- b) предотвращение контрабанды наркотиков, оружия и боеприпасов, боевых средств, предметов, имеющих историческую культурную ценность, ядовитых веществ, мехов, табачных изделий и других, имеющих отношение к национальной безопасности товаров.

70. Сканеры в большинстве случаев используют таможенные органы. Некоторые крупные пограничные пункты оснащены стационарными сканерами транспортных средств и даже сканерами товарных составов. Другие, менее загруженные, пограничные пункты оснащены мобильными сканерами транспортных средств.

71. Автоматические системы распознавания транспортных средств/контейнеров используются в основном в морских портах. Внедрение таких систем в наземных пограничных пунктах пока не получило широкого распространения, однако, существуют огромные потенциальные возможности для повышения эффективности растаможивания в наземных пограничных пунктах.

72. Как правило, используемые системы могут фиксировать изображение контейнерных кодов и/или номерных знаков транспортных средств в реальном масштабе времени, а затем шифровать и передавать их в компьютеризированные оперативные системы. В то же время изображение номерных знаков или контейнерных кодов могут выводиться на экран сотрудника, работающего с такой системой на пограничном пункте. Таким образом, сотруднику, который остается на рабочем месте, нет необходимости подходить к транспортному средству или контейнеру с тем, чтобы записать номерной знак или код, или вводить эту информацию в компьютерную систему. Сверенный с соответствующей базой данных номерной знак можно использовать для проверки страны регистрации транспортного средства (контейнер), экспортных/импортных операций, ранее осуществлявшихся перевозчиком, разрешения на перевозку и лицензии на эксплуатацию, а также сведений о водителе. В базе данных может также содержаться информация о ранее совершенных перевозчиком нарушениях. Таким образом можно провести оценку риска и принимать решение относительно соответствующих мер контроля, применимых к тому или иному транспортному средству. В некоторых случаях в целях распознавания транспортного средства используются смарт-карты, в которые внесена электронная информация о транспортных средствах.

73. В основном в Китае в случаях растаможивания используются электронные системы пограничного контроля. В условиях использования смарт-карт на пограничных пунктах и усовершенствованных электронных деклараций транспортным средствам, которые не требуют физического досмотра, можно автоматически давать разрешение на проезд в течение нескольких секунд. На конец 2012 года в большинстве крупных наземных пограничных пунктов Китая использовались автоматизированные системы растаможивания и очистки. В Жуйри, провинция Юньнань Китая, такие системы стали использоваться в мае 2011 года. В Маньчжурии, автономный район Внутренняя Монголия Китая, в 2012 году были разработаны более сложные автоматизированные системы растаможивания транспортных средств. К тому же, эта система будет



обязательно использоваться не только таможенными органами, но и Администрацией контроля качества, инспекции и карантина.

### **С. Использование информационных и коммуникационных технологий в интересах повышения действенности и эффективности в сфере логистики**

74. По мере развития процесса экономической глобализации в международных цепочках поставок циркулируют огромные объемы товаров, а поэтому транспортные предприятия должны быть в состоянии предлагать высококачественные логистические услуги в целях удовлетворения потребностей клиентов. Развитие ИКТ открывает многочисленные возможности для повышения качества и интеграции процессов, касающихся электронной логистики как на международном, так и национальном уровнях.

75. Электронная логистика представляет собой динамичный комплекс технологий связи, вычислений и совместных действий, которые трансформируют ключевые логистические процессы в рассчитанные на удовлетворение интересов потребителей операции путем электронного обмена данными и передачи знаний и информации между участниками цепочек поставок. Конечной целью электронной логистики является доставка соответствующей продукции в соответствующем количестве по соответствующей цене, в соответствующие сроки и соответствующему потребителю. В числе функций, которые выполняет электронная логистика, можно, в частности, отметить прогнозирование заказов, интерактивное отслеживание, уведомления об истощении товарных запасов, оценку работы и уведомление о сообщениях. Кроме того, транспортный план, составленный на базе визуальной логистической системы, можно превратить в «перечень событий» со ссылками на уведомления об исключении.

76. Уровень развития электронных логистических систем в Азиатско-Тихоокеанском регионе далеко не одинаков: в некоторых странах эти системы развиты очень хорошо, тогда как в других они находятся на ранних этапах развития.

#### **1. Национальные электронные логистические сети**

77. В Китае национальная электронная логистическая сеть начала свою работу в 2009 году. Эта система под названием «Национальная транспортно-логистическая информационная платформа» представляет собой сеть электронного обмена данными, созданную министерством транспорта и властями провинции Чжэцзян при участии деловых кругов. Она служит своего рода интерфейсом для обмена логистической информацией и ее запроса. Участие в работе этой сети заставляет компании и других партнеров в сфере логистики согласовывать свои внутренние системы управления данными в целях соответствия рамкам и стандартам этой сети, по линии которой отдельные пользователи могут получить доступ к информации, касающейся цепочек поставок и обмениваться ею, тем самым повышая ее транспарентность и эффективность использования.

78. В Индонезии Планом национальной логистической системы, который был одобрен в 2012 году, предусматривается интеграция Национального единого окна (учитывающее взаимодействие между органами власти и между деловыми кругами и органами власти) в усовершенствованную таможенную и логистическую систему электронной торговли (обеспечивающую интерфейс между компаниями). Таким образом, Национальная комплексная торгово-логистическая и международная транспортная узловая система обмена

сообщениями в сфере транспорта соединит в себе как торговую систему (поток документации), так и портовую систему (поток товаров). В числе ожидаемых преимуществ можно отметить сокращение сроков оформления экспортной/импортной документации, а также ускорение обработки экспортных/импортных грузов.

79. В Непале в 2000 году в секторе здравоохранения была внедрена специальная информационная система по управлению логистикой; она была модернизирована в 2011 году путем создания веб-системы информации о почтовой рассылке в сфере управления логистикой. Она содействует более эффективному функционированию цепочки поставок, включающей в себя медикаменты, вакцины, оборудование и другие необходимые материалы.

80. В Республике Корея в целях содействия развитию электронной торговли в целом и электронной логистики, в частности, была разработана создающая благоприятные условия нормативно-правовая база. Это, в частности, предусматривало принятие Закона об упрощении процедур электронной торговли, Закона о цифровых подписях и Закона об электронных операциях, а также внесение поправок в Закон о внешней торговле и таможенное законодательство. Что касается перевозки грузов и портового бизнеса, то в рамках логистической сети была, в частности, создана информационная система управления портами, система эксплуатации контейнерных терминалов, система эксплуатации общегрузовых терминалов и портовая логистическая система в контексте морских перевозок.

## **2. Субрегиональные инициативы, касающиеся электронных логистических систем**

81. Цепочки поставок и транспортные операции становятся все более сложными. В то же время все более широкое использование ИКТ во всех сферах жизни дает возможность надеяться на оперативное получение информации и прозрачность процессов. Вместе с тем, для этого требуется предпринять немалые усилия в сфере управления информацией. Для того чтобы иметь информацию о всей цепочке поставок, необходимо создать для компаний возможность устанавливать связь с другими информационными узлами, например портами, терминалами и другими компаниями, а также создать систему обмена информацией. Без единой информационной системы все эти подключения необходимо осуществлять отдельно друг от друга с использованием различных интерфейсов. В случае отслеживания контейнеров, к примеру, система управления той или иной компанией, возможно, должна будет установить связь с сотней портов по всему миру только лишь для того, чтобы иметь информацию только об одном этапе морских перевозок. Это ведет к высоким нагрузкам, снижению эффективности, повышению затрат и возникновению несоответствий. Оказалось, что региональные инициативы способствуют расширению сотрудничества в интересах обеспечения более эффективного функционирования международной логистики.

82. Третья Конференция Китая-Японии-Кореи на уровне министров транспорта и логистики в 2010 году создала Сеть информационно-логистических служб стран Северо-Восточной Азии (НЕАЛ-НЕТ). НЕАЛ-НЕТ была задумана как механизм сотрудничества, призванный содействовать обмену логистической информацией между странами Северо-Восточной Азии. Главная задача НЕАЛ-НЕТ заключается в унификации базовых стандартов обмена логистической информацией, а также содействии исследованиям и техническим обменам между странами-участницами. В состав НЕАЛ-НЕТ входит целый ряд сторон логистической системы, включая логистические компании, порты, научно-

исследовательские институты, продавцы информационных технологий, ассоциации, государственные учреждения и высшие учебные заведения.

83. Для того чтобы обеспечить единый интерфейс, логистическая цепочка была разбита на части (к примеру, порты), конкретные объекты (например контейнеры или суда) и события (к примеру, ориентировочное время прибытия). По каждой части были определены элементы данных для обмена, а по каждому элементу данных – установлен кодировочный набор. В процессе кодирования повышенное внимание уделялось соблюдению действующих международных стандартов. После этого интерфейс стал применяться в участвующих в системе портах.

84. НЕАЛ-НЕТ призвана способствовать не только снижению затрат, связанных с обменом информацией путем применения унифицированных стандартов, но и оперативности поступления информации. В рамках традиционной системы в процессе управления информацией использовалась релейная система, а это означало, что информация передавалась от одной стороны к другой, к примеру, от порта к экспедитору, и впоследствии к транспортной компании. В рамках комплексной системы информацией можно обмениваться напрямую, что экономит время. В настоящее время система НЕАЛ-НЕТ в основном распространяется на морские перевозки, хотя есть планы на будущее применять ее к другим видам транспорта.

85. В сотрудничестве с министерством транспорта Китая секретариат организовал Региональный семинар по развитию эффективных и действенных логистических систем, который проводился в Ханчжоу 7 и 8 мая 2013 года. Внимание в ходе семинара было сконцентрировано на использовании ИКТ в процессе повышения эффективности логистических служб. Участники семинара, в частности, рекомендовали секретариату провести исследование в поддержку разработки региональных стандартов обмена данными в процессе применения ИКТ к логистическим службам.

## **VI. Создание постоянно функционирующих аккредитованных систем обучения в целях развития национального потенциала в индустрии логистики**

86. Структуры, функционирующие в индустрии логистики, вынуждены работать в сложной обстановке, характеризующейся использованием множества различных методов и положений, включая международное право, финансы, торговлю и транспорт. А поэтому развитие и поддержание навыков и уровня знаний имеет в процессе оказания профессиональных и компетентных услуг большое значение. Необходимые навыки приобретаются в основном на работе, однако, полезные знания и опыт профессионалы в этой области могут почерпнуть в рамках соответствующих учебных программ. В некоторых университетах предлагаются программы по транспорту и логистике, которые весьма актуальны для индустрии. Промышленные ассоциации также играют активную роль в содействии профессиональной подготовке и ее организации.

87. Учебные курсы Международной федерации Ассоциаций экспедиторов грузов (ФИАТА), по окончании которых выдается диплом специалиста, давно получили признание в индустрии. А поэтому ассоциации в этой индустрии во многих странах призывают своих членов пройти обучение на курсах ФИАТА с тем, чтобы получить диплом ФИАТА. Кроме того, организуются краткосрочные учебные программы, которые могут занимать выходные в конце недели (два дня) или несколько выходных, а также долгосрочная подготовка.

88. Несмотря на то, что в некоторых странах-членах достигнут немалый прогресс в организации профессиональной подготовки по вопросам экспедирования грузов и логистики, до сих пор не решены задачи, связанные с учреждением долгосрочных и регулярных учебных программ, имеющих соответствующую аккредитацию и более широкое признание в регионе. В большинстве случаев профессиональная подготовка организуется на специальной основе при отсутствии после завершения базового курса, например двухдневного вводного курса, ясных перспектив получения диплома ФИАТА. Многие страны Азиатско-Тихоокеанского региона не имеют возможности внедрять программу ФИАТА. Отсутствие сертифицированной учебной программы для профессионалов среднего уровня, которая признается индустрией, правительствами и международными партнерами, препятствует прогрессу в повышении качества людских ресурсов и услуг. А поэтому ключом к обеспечению соответствующей аккредитации является создание регионального стандарта для регулярных учебных программ с тем, чтобы заполнить пробел между начальной подготовкой и самым высоким уровнем подготовки на курсах ФИАТА, по окончании которых вручается диплом специалиста.

89. В связи с этим секретариат разработал аккредитованную систему обучения представителей экспедиторов грузов, осуществляющих мультимодальные перевозки компаний и логистических служб в качестве одного из вариантов дальнейшего повышения уровня региональной подготовки и развития потенциала в странах-членах.

90. Предлагаемая система обучения делится на три уровня, а именно начальный, средний и высший уровни (как показано в таблице ниже). Программы курсов должны разрабатываться совместно секретариатом и национальными экспертами в сотрудничестве с ФИАТА и, в принципе, будут построены на дипломных модулях ФИАТА с учетом национальных и региональных особенностей и обычаев.

91. В условиях отсутствия жестких ограничений на обучение на начальном уровне слушатели получают общее представление об индустрии. На более высоких уровнях предлагается семь отдельных курсов аттестации. Слушатель может пройти один или несколько курсов в зависимости от его актуальности и наличия ресурсов. Вместе с тем, в национальной индустрии эти аттестаты могут быть приоритизированы, исходя из спроса на них в стране. Завершение всех курсов аттестации дает возможность кандидату перейти на третий уровень – получению диплома ФИАТА. На каждом уровне слушатели должны сдать экзамен для получения аттестата. Типовой аттестат приводится в приложении.

92. Курсы и аттестационные экзамены организуются национальными логистическими учебными центрами и аккредитуются соответствующими государственными учреждениями, отвечающими за профессионально-техническое обучение, на основе региональных стандартов. Регулярная организация учебных курсов заложит на национальной основе фундамент для организации курсов, по окончании которых выдается диплом специалиста. Эти курсы также дополняют ранее существовавшую Программу развития подготовки кадров в области морского транспорта Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию, расширяя при этом рамки подготовки с включением всех видов транспорта.

93. Создание региональной системы обучения может внести вклад в подготовку более устойчивой и постоянно функционирующей стратегии учебной подготовки в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Достижение взаимопонимания относительно стандартов обучения может также содействовать взаимному признанию национальных учебных систем и развитию

регионального сотрудничества в интересах наращивания потенциала в индустрии логистики. Секретариат может не только оказывать странам Азиатско-Тихоокеанского региона помощь в разработке учебных курсов, учебных материалов и учебных планов, но и далее укреплять свою рассчитанную на подготовку инструкторов программу в целях содействия странам в деле создания круга профессиональных и компетентных инструкторов и, таким образом, повышения качества учебной программы.

Таблица  
Предлагаемая регулярная подготовка в регионе

Диплом ФИАТА <sup>a</sup>	Свыше 300 часов по последним требованиям						
Средний уровень	Курсы аттестации по водному транспорту	Курсы аттестации по наземному транспорту	Курсы аттестации по воздушному транспорту	Курсы аттестации по смешанным перевозкам и страхованию	Курсы аттестации по перевозке опасных грузов	Курсы аттестации по таможенным процедурам и охране и безопасности	Курсы аттестации по логистике, управлению цепочкой поставок и ИКТ <sup>b</sup>
	Эквивалент модулей 2, 3 и 8 ФИАТА	Эквивалент модулей 6 и 7 ФИАТА	Эквивалент модуля 5 ФИАТА	Эквивалент модулей 4 и 11 ФИАТА	Морской транспорт (24) воздушный транспорт (24) + автомобильный транспорт (3) + железнодорожный транспорт (3)	Эквивалент модулей 9 и 13 ФИАТА	Эквивалент модулей 10 и 14 ФИАТА
	Общее количество часов 65 + 3 (тест) = 68	Общее количество часов 70 + 3 (тест) = 73	Общее количество часов 50 + 3 (тест) = 53	Общее количество часов 31 + 3 (тест) = 34	Общее количество часов 54 + 3 (тест) = 57	Общее количество часов 40 + 3 (тест) = 43	Общее количество часов 42 + 3 (тест) = 45
Начальный уровень	Подготовительные курсы по экспедированию грузов, мультимодальным перевозкам и логистике (модуль 1 ФИАТА, 30 часов (подготовка) + 3 часа (тестирование) = 33 часа)						

<sup>a</sup> Международная федерация Ассоциаций экспедиторов грузов.

<sup>b</sup> Информационная и коммуникационная технология.

## VII. Вопросы для рассмотрения

94. Делегациям предлагается поделиться информацией о прогрессе, достигнутом в области упрощения процедур перевозок и логистики на национальном уровне.

95. Форуму предлагается также вынести в адрес секретариата рекомендации относительно его будущей работы в целях:

a) оказания членам и ассоциированным членам помощи в реализации Региональных стратегических рамок для упрощения процедур международных автомобильных перевозок;

b) наращивания регионального сотрудничества в интересах упрощения процедур и более широкого использования международных железнодорожных перевозок;

c) дальнейшей разработки инструментов упрощения процедур перевозок и содействия их применению;

d) содействия использования ИКТ и других технологий в области упрощения процедур перевозок и логистики и наращивания регионального сотрудничества в этом отношении;

e) внедрения постоянно функционирующих аккредитованных систем обучения в индустрии логистики в членах и ассоциированных членах.

## Приложение

### Типовое свидетельство об окончании подготовительных курсов по экспедированию грузов, мультимодальным перевозкам и логистике

Для тех, кто проходил подготовку и сдал экзамен

Настоящим удостоверяется, что  
**(Фамилия, имя, очество слушателя)**,  
успешно продемонстрировав свои способности и знания, он/она получил(ла)

### Свидетельство об окончании подготовительных курсов по экспедированию грузов, мультимодальным перевозкам и логистике

(пройдя профессиональную подготовку в [название города] [дата учебной подготовки] и успешно сдав экзамен [дата экзамена])

№.            (не допускать утраты номера)

Профессиональная подготовка и экзамен организованы под руководством  
[организатора(ов), например ассоциацией индустрии и/или ответственным  
государственным департаментом]

Учебные курсы аккредитованы  
[название ответственного государственного департамента]

Учебные курсы проводятся в соответствии со стандартами и порядком, которые  
рекомендованы  
Экономической и социальной комиссией для Азии и Тихого океана  
Организации Объединенных Наций

*Подпись(и)*

Ф.И.О.