
Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана
Рабочая группа по «сухим портам»

Второе совещание

Бангкок, 14 и 15 ноября 2017 года

Пункт 9 повестки дня

Утверждение доклада

Проект доклада

I. Ход работы

1. Секретариат представил подготовленные им записки по пунктам 4 повестки дня (E/ESCAP/DP/WG(2)/1), 5 (E/ESCAP/DP/WG(2)/2), 6 (E/ESCAP/DP/WG(2)/3) и 7 (E/ESCAP/DP/WG(2)/4), которые заложили основу для работы.

2. Делегации представили Рабочей группе новую информацию о текущих и планируемых инициативах и стратегиях, касающихся развития и эксплуатации «сухих портов» международного значения в своих странах.

3. Рабочую группу информировали о том, что 17 государств-членов подписали Межправительственное соглашение о «сухих портах» и что 13 государств-членов уже являются сторонами этого соглашения. В частности:

a) представитель Бутана информировала Рабочую группу о том, что руководство действиями и стратегиями, касающимися развития «сухих портов» в Бутане, включая процесс присоединения к Межправительственному Соглашению, недавно было возложено на министерство экономики, и что в настоящее время идет процесс присоединения;

b) представитель Лаосской Народно-Демократической Республики информировал Рабочую группу о том, что новый национальный закон о международных договорах требует процесса присоединения к международным договорам под руководством национального собрания, и о том, что в настоящее время ведется связанная с Соглашением активная работа для того, чтобы дать правительству возможность предложить поправки к Соглашению на будущих совещаниях Рабочей группы;

c) представитель Малайзии информировал Рабочую группу о проходящих в настоящее время внутри страны консультациях с участием всех соответствующих учреждений и заинтересованных сторон и заявил, что Малайзия, как ожидается, станет стороной Соглашения в ближайшем будущем;

d) представитель Непала информировал Рабочую группу о том, что в настоящее время в стране идет процесс присоединения к Соглашению;



е) представитель Пакистана информировал Рабочую группу о том, что в настоящее время проводятся консультации с участием всех заинтересованных сторон и заявил, что правительство Пакистана рассматривает возможность присоединения к Соглашению в установленном порядке;

ф) представитель Турции информировал Рабочую группу о том, что вопрос о присоединении к Соглашению рассматривается в парламенте в обычном порядке, и заявил, что Соглашение, как ожидается, будет одобрено в 2018 году и тогда же начнется процесс сдачи ратификационной грамоты на хранение;

г) другие представители представили Рабочей группе дополнительную информацию о различных этапах присоединения своих соответствующих стран к Соглашению.

4. Рабочая группа отметила, что доклады и заявления, с которыми выступили представители, принимавшие участие в работе и представившие их экземпляры секретариату, будут размещены на веб-странице Отдела транспорта Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана по адресу www.unescap.org/our-work/transport.

II. Выводы и рекомендации

5. Рабочая группа обратилась к государствам-членам с призывом ускорить внутренний процесс присоединения к Соглашению. В связи с этим секретариат информировал Рабочую группу о том, что он готов оказать государствам-членам содействие в подготовке необходимых типовых ратификационных грамот, утверждении, принятии или присоединении и направлении их в управление по правовым вопросам.

6. Рабочая группа также отметила, что в соответствии со статьей 8 (3) Соглашения текст любой предлагаемой поправки направляется секретариатом всем членам Рабочей группы не менее чем за 45 дней до совещания Рабочей группы, на котором предполагается ее утверждение. В связи с этим Рабочая группа обратилась к государствам-членам с призывом как можно скорее доводить до сведения секретариата свои предложения о поправках.

7. Рабочая группа рассмотрела следующую поправку, касающуюся «сухих портов» международного значения на территории Российской Федерации:

В приложении I к Соглашению в части, касающейся Российской Федерации:

а) *заменить* *на:*

[Терминальный логистический центр «Приморский» Уссурийска, Приморский край]	Железнодорожный порт «Приморский», Уссурийск, Приморский край
---	---

Терминальный логистический центр «Балтийский», Ленинградская область	Железнодорожный порт «Балтийский», Шушары, Санкт-Петербург, Ленинградская область
--	---

[Терминальный логистический центр «Таманский», Краснодарский край]	Железнодорожный порт «Таманский», Краснодарский край
--	--

Терминальный логистический центр «Доскино», Нижний Новгород	Терминально-логистический центр «Доскино», Нижегородская область
---	--

Терминальный логистический центр «Клещиха», Новосибирск	Терминально-логистический центр «Клещиха», Новосибирск ¹
[Терминальный логистический центр «Белый Раст», Московская область]	[Терминально-логистический центр «Белый Раст», Московская область] ¹
[Калининград]	Терминально-логистический центр «Калининград»;
b) <i>добавить</i> :	
Терминально-логистический центр «Сухой порт», г. Артем	
Мультимодальный логистический контейнерный терминал ЗАО «Пасифик интермодал контейнер», г. Артем	
[Забайкальск]	

8. Рабочая группа рассмотрела следующую поправку, касающуюся «сухих портов» международного значения на территории Таиланда:

В приложении I к Соглашению в части, касающейся Таиланда, *удалить* из списка следующее:

[Ната, Нонгкхай]

9. Рабочая группа рассмотрела следующую поправку, касающуюся «сухих портов» международного значения на территории Туркменистана:

В приложении I к Соглашению, между частью, касающейся Турции, и частью, касающейся Вьетнама, *добавить* следующую часть:

Туркменистан

Этрап Ак-Бугдай
 Серахс Аутойеллари
 [Имамназар Аутойеллари]
 Кипчак
 Туркменбаши
 Мары
 Туркменабад
 Дашогуз
 Разъезд N 161
 Талимарджан
 Фарап
 Тахиаташ
 Серхетабад
 Имамназар
 Серахс
 Ак-Яйла
 Артык
 Серхетьяка

10. В соответствии со статьей 8 (4) Соглашения и после того, как в ходе совещания Российская Федерация и Таиланд подтвердили предложенные ими поправки, Рабочая группа приняла эти поправки и попросила секретариат

¹ Изменение в русском тексте не влияет на перевод на английский язык.

довести их до сведения Генерального секретаря Организации Объединенных Наций для распространения среди всех Сторон.

11. Ввиду отсутствия на совещании представителя Туркменистана Рабочая группа обратилась к секретариату с просьбой предложить правительству Туркменистана подтвердить предложенную им поправку в письменном виде. Рабочая группа постановила, что поправка будет считаться принятой в соответствии со статьей 8 (4) и что по получении письменного подтверждения от Туркменистана секретариат уведомит об этом Генерального секретаря.

12. Представители Бутана, Вьетнама, Индии, Индонезии, Исламской Республики Иран, Казахстана, Китая, Лаосской Народно-Демократической Республики, Малайзии, Монголии, Мьянмы, Непала, Республики Корея, Российской Федерации, Таджикистана и Турции проинформировали Рабочую группу о проектах, которые внедряются или рассматриваются в их соответствующих странах в целях дальнейшего развития и эксплуатации «сухих портов».

13. Рабочая группа приняла к сведению рекомендации Конференции министров по транспорту, состоявшейся в Москве в декабре 2016 года, на предмет того, чтобы при осуществлении Региональной программы действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2017-2021 годы), первостепенное внимание уделялось, среди прочего: а) всестороннему планированию коридоров и обеспечению увязки между национальными планами развития транспортной инфраструктуры; и б) согласованию строительных норм, технических норм для транспортных средств, транспортных стратегий и положений на основе Межправительственного соглашения по сети Азиатских автомобильных дорог, Межправительственного соглашения по сети Трансазиатских железных дорог и Межправительственного соглашения о «сухих портах».

14. Рабочая группа отметила, что «сухие порты» являются принципиально важным компонентом развития и эксплуатации международных интермодальных транспортно-логистических коридоров. Она также отметила, что в тех случаях, когда «сухие порты» были успешно созданы, это привело к повышению эффективности с логистической точки зрения и позволило переориентировать перевозки с автомобильных на железнодорожные или на перевозки по внутренним водным путям, поддерживая, таким образом, политику сокращения выбросов углерода в рамках логистической системы.

15. Рабочая группа была проинформирована о том, что «сухие порты» могут обеспечивать важное пространство для организации целого спектра логистических услуг, создающих добавленную стоимость, в ряде случаев содействуя развитию крупных логистических парков или становясь центрами специальных экономических зон.

16. Далее Рабочая группа отметила, что хорошо управляемые «сухие порты», прежде всего те, которые находятся на значительном удалении от морских портов, содействуют сокращению транспортных издержек и общего времени в пути, что имеет особое значение для Азиатско-Тихоокеанского региона, в котором существуют большие внутренние районы и располагаются 12 из 30 не имеющих выхода к морю стран мира.

17. Рабочая группа признала, что развитие «сухих портов» требует инвестиций как в оборудование, так и в программное обеспечение и что процесс создания инфраструктуры и предоставления оборудования в «сухих портах» одолжен сопровождаться серией политических мер, включая: а) меры по

содействию прохождению процедур таможенной очистки; b) создание эффективных электронных информационно-коммуникационных систем для связи между подразделениями, действующими в границах «сухих портов», а также с транспортными операторами; c) использование Классификатора торговых и транспортных пунктов Организации Объединенных Наций для обеспечения прямых перевозок между «сухими портами»; и d) использование существующих железнодорожных грузовых накладных или других принятых международных транспортных документов, таких, как коносамент Международной федерации экспедиторских ассоциаций.

18. Рабочая группа признала, что крупные внутренние объекты для обработки грузов требуют больших площадей и объемов капиталовложений и часто таких инвестиций, которые не могут быть обеспечены за счет бюджетных средств правительств многих стран, при этом они также создают такой уровень риска, который часто сдерживает инициативу частных инвесторов. В этой связи Рабочая группа отметила, что государственно-частные партнерства являются одной из реальных альтернатив финансирования процесса создания и эксплуатации «сухих портов». Однако основными предварительными требованиями обеспечения успеха, в частности, являлась бы готовность правительств принимать на себя основную долю связанных с этим процессом рисков. Важно подчеркнуть, что успех таких проектов мог бы быть оптимизирован в случае наличия регулирующего документа о государственно-частных партнерствах, определяющего роли и обязанности как государственного, так и частного секторов.

19. Рабочая группа подчеркнула, что для обработки грузов требуются компетентные сотрудники, обладающие широким спектром навыков, и что в этой связи необходимо уделять адекватное внимание и выделять надлежащие ресурсы. Поэтому Рабочая группа также признала, что для рассмотрения данной проблемы требуется активное участие всех заинтересованных сторон в целях: a) оценки потребностей; b) разработки и осуществления учебных программ; и c) оценки результатов.

20. Рабочая группа также подчеркнула, что обязанности, касающиеся планирования и развития «сухих портов», часто распределяются среди различных учреждений правительства. С учетом этого Рабочая группа отметила, что успешное развитие «сухих портов» в основном происходило в тех странах, где вопросы координации и планирования мероприятий были поручены межучрежденческому комитету под эгидой и надзором одного министерства, как, например, это имело место в Индии, Исламской Республике Иран и Республике Корея.

21. Представитель Корейского института транспорта подчеркнул важность надлежащих правовых и институциональных механизмов в поддержку развития и эксплуатации «сухих портов» и указал на их ключевую роль в привлечении частного сектора. Он также предложил членам Рабочей группы принять участие в научно-исследовательском проекте, который его Институт в настоящее время осуществляет в сотрудничестве с Восточноазиатским обществом транспортных исследований по вопросам создания эффективных правовых и институциональных рамок для развития «сухих портов» в развивающихся странах Юго-Восточной Азии.

22. Представитель Азиатского института развития транспорта подчеркнул, что быстро изменяющиеся технологии, глобализация, цифровые методы и изменение климата изменяют контекст, лежащий в основе развития международной интермодальной интегрированной логистики. Успешное развитие «сухих портов» требует одновременно создавать физические объекты и

правовые и институциональные механизмы. Развитие «сухих портов» и логистических объектов в Индии можно использовать в качестве одного из примеров передовой практики, в частности в том, что касается государственно-частных партнерств. Он признал огромную необходимость в укреплении потенциала и проинформировал Рабочую группу о 22 учебных курсах, которые Азиатский институт развития транспорта уже организовал для управляющих железнодорожных организаций в регионе с акцентом на интермодальные перевозки и устойчивое развитие.

23. Представители проинформировали Рабочую группу об особых проблемах, с которыми они сталкиваются в процессе реализации усилий, направленных на развитие и эксплуатацию «сухих портов» в своих странах. В этой связи Рабочая группа приняла к сведению просьбы, озвученные представителями Бутана, Казахстана, Монголии и Таджикистана о необходимости оказания им технической поддержки и помощи в развитии потенциала, и обратилась с призывом к секретариату выполнять роль координатора для задействования всех доступных технических и финансовых ресурсов в целях организации необходимых обучающих курсов и обмена передовыми методами. Рабочая группа также приняла к сведению предложение Азиатского института развития транспорта об организации и проведении обучающих курсов по вопросам, касающимся развития «сухих портов».

24. В свете дискуссий, проведенных во время совещания, Рабочая группа приветствовала проект региональных рамок, который был представлен в документе E/ESCAP/DP/WG(2)/4, и рекомендовала представить данный документ Комиссии на ее семьдесят четвертой сессии в 2018 году для утверждения посредством принятия соответствующей резолюции.

III. Прочие вопросы

25. Рабочая группа выразила свою благодарность правительству Российской Федерации за щедрую финансовую поддержку, оказанную в проведении совещания. Кроме того, была выражена благодарность секретариату за организацию и обслуживание работы совещания.

IV. Утверждение доклада

26. Рабочая группа утвердила настоящий доклад 15 ноября 2017 года.

V. Организация работы совещания

A. Открытие, продолжительность и организация работы совещания

27. Второе совещание Рабочей группы по «сухим портам» состоялось в Бангкоке 14-15 ноября 2017 года. Со вступительным словом выступил начальник Отдела транспорта ЭСКАТО.

B. Участники совещания

28. В совещании приняли участие представители следующих государств-членов: Азербайджана, Бангладеш, Бутана, Вьетнама, Индии, Индонезии, Ирана (Исламской Республики), Казахстана, Китая, Лаосской Народно-Демократической Республики, Малайзии, Монголии, Мьянмы, Непала, Пакистана, Республики Корея, Российской Федерации, Таджикистана, Таиланда, Турции и Шри-Ланки

29. В совещании также приняли участие представители Азиатского института развития транспорта, Корейского института морского транспорта и Корейского института транспорта.

С. Выборы должностных лиц

30. Участники совещания избрали следующих должностных лиц:

Председатель:	г-н Локавистхара Патабендиге Джеямпатхи (Шри-Ланка)
Заместители Председателя:	г-жа Ли Гуаню (Китай) г-н Боунта Оннавонг (Лаосская Народно-Демократическая Республика)
Докладчик:	г-н Булент Сулоглу (Турция)

Д. Повестка дня

31. Участники совещания утвердили следующую повестку дня:

1. Открытие совещания.
2. Выборы должностных лиц.
3. Утверждение повестки дня.
4. Ход осуществления Межправительственного соглашения о «сухих портах».
5. Рассмотрение предложений о внесении поправок в Межправительственное соглашение о «сухих портах».
6. Стратегии и вопросы, касающиеся развития «сухих портов» международного значения.
7. Рассмотрение региональных рамок планирования, проектирования, развития и эксплуатации «сухих портов» международного значения.
8. Прочие вопросы.
9. Утверждение доклада.

Приложение

Перечень документов

<i>Символ</i>	<i>Название документа</i>	<i>Пункт повестки дня</i>
<i>Документы для общего распространения</i>		
E/ESCAP/DP/WG(2)/1	Ход осуществления Межправительственного Соглашения о «сухих портах»	4
E/ESCAP/DP/WG(2)/2	Предложения о внесении поправок в Межправительственное Соглашение о «сухих портах»	5
E/ESCAP/DP/WG(2)/3	Стратегии и вопросы, касающиеся развития «сухих портов» международного значения	6
E/ESCAP/DP/WG(2)/4	Региональные рамки планирования, проектирования, развития и эксплуатации «сухих портов» международного значения	7
<i>Документы для ограниченного распространения</i>		
E/ESCAP/DP/WG(2)/L.1	Аннотированная предварительная повестка дня	3
E/ESCAP/DP/WG(2)/L.2	Проект доклада	9