

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

Второе совещание

Бангкок, 14-15 ноября 2017 года

Пункт 6 предварительной повестки дня*

**Стратегии и вопросы, касающиеся развития «сухих портов»
международного значения**

**Стратегии и вопросы, касающиеся развития «сухих
портов» международного значения**

Записка секретариата

Резюме

Как представляется, планирование и эксплуатация международных интермодальных транспортных коридоров предоставляют новый подход для осуществления региональных транспортных проектов, которые могут укрепить жизнеспособность экономики региона, удовлетворить его потребности, связанные с обеспечением мобильности людей и товаров, включить удаленные районы в основной процесс экономического развития и снизить экологическое воздействие транспортного сектора. Однако для этих коридоров характерно большое число интерфейсов. Для того чтобы эти коридоры обеспечивали высокие показатели деятельности, необходимо эффективным образом управлять данными интерфейсами в стратегически расположенных районах, являющихся точками пересечения различных путей, на которых может осуществляться перегрузка с одних видов транспорта на другие без задержек или причинения ущерба, обеспечены оперативное и эффективное соблюдение правил и процедур и предоставление соответствующих услуг. Такие интермодальные объекты, как «сухие порты» предназначаются для выполнения этих функций. Однако эти порты можно успешно создать и эксплуатировать только в случае решения ряда технических и институциональных вопросов. В настоящем документе невозможно охватить все эти проблемы. В нем предпринята попытка предложить ряд конкретных политических инициатив, которые правительства стран региона могут рассмотреть в рамках своих усилий по формированию благоприятных условий для создания «сухих портов».

I. Введение

1. Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) играла основную роль в разработке нового подхода государств-членов, охватывающего международное измерение в процессе планирования их транспортной инфраструктуры. Эти совместные усилия обеспечили успешную разработку концепций и договоров о сетях Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог, а также позволили

* E/ESCAP/DP/WG(2)/L.1.



выявить «сухие порты» международного значения для содействия эксплуатации этих сетей и их интеграции с другими видами транспорта.

2. Инициативы, осуществленные в рамках этих программ, позволили региону обеспечить обслуживание возрастающих объемов международной торговли в основном при помощи существующей инфраструктуры и начать процесс объединения разрозненных инфраструктурных систем в рамках общей региональной сети, которая лучшим образом соответствует задаче экономической интеграции региона, укреплению его будущего экономического роста и содействию обмена товарами и услугами.

3. На Конференции министров по транспорту, проходившей в Москве в декабре 2016 года, подчеркивалась ключевая роль транспорта в осуществлении Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года в свете его особых функций, обеспечивающих доступ людей, промышленности и сельского хозяйства к экономическим и социальным возможностям и деятельность по борьбе с изменением климата. На ней транспорт рассматривался в качестве стимулирующего фактора достижения целей в области устойчивого развития, и в этой связи было подтверждено важное значение комплексных интермодальных транспортных систем для обеспечения устойчивой транспортной соединяемости в регионе.

4. Конференция также с удовлетворением отметила, что многие страны-члены уделяют первоочередное внимание развитию сети Азиатских автомобильных дорог, сети Трансазиатских железных дорог и сети «сухих портов» для улучшения национальной и региональной соединяемости. Также была отмечена текущая работа секретариата в области определения стандартов и поощрения использования инновационных новых технологий для дальнейшего развития сети Азиатских автомобильных дорог, сети Трансазиатских железных дорог и сети «сухих портов» международного значения.

5. Наконец, Конференция рекомендовала, чтобы в ходе осуществления 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».

6. Как одно из звеньев транспортной системы «сухие порты» продемонстрировали позитивное воздействие на эффективность деятельности транспортно-логистических цепочек. Надлежаще управляемые «сухие порты», прежде всего те, которые располагаются на значительном удалении от морского порта, содействуют сокращению транспортных издержек и общего времени в пути. Это имеет особое значение для региона ЭСКАТО, для которого характерно наличие обширных внутренних районов и в котором располагаются 12 из 30 не имеющих выхода к морю стран мира. Там, где удалось успешно создать «сухие порты», они позволили повысить эффективность логистической деятельности и обеспечили переход от использования автомобильного транспорта к задействованию железных дорог и внутренних водных путей, в результате чего поддержка была оказана тем стратегиям, которые предназначаются для сокращения объема выбросов

углерода в рамках логистических цепочек. В то же время ряд «сухих портов» обеспечили ценное пространство для набора добавляющих стоимость логистических услуг, что позволило некоторым из них стать крупными логистическими парками или узлами специальных экономических зон.

7. С учетом позитивного воздействия, упомянутого выше, и потенциала эффективной логистики для сохранения роста торговли, можно задать вопрос о том, почему концепция «сухих портов» не используется более широко и почему успешный опыт пока остается ограниченным. В то же время чувство удовлетворения прежде всего вызывает тот факт, что страны-члены в регионе рассматривают в настоящее время развитие «сухих портов» в качестве основного элемента своих транспортных приоритетов.

8. В настоящем кратком документе невозможно реалистично рассмотреть все вопросы, касающиеся развития и эксплуатации «сухих портов». В нем предпринимается попытка представить конкретные политические инициативы, которые правительства стран региона могут рассмотреть в ходе осуществления своих усилий по формированию благоприятных условий для создания «сухих портов». По своей сути эти инициативы относятся к двум типам: а) инициативы, поощряющие участие частного сектора в финансировании, владении и эксплуатации таких объектов; и б) инициативы, необходимые для устранения институциональных препятствий на пути успешной эксплуатации объектов перегрузки во внутренних районах, включая вопросы укрепления потенциала. Этот документ следует рассматривать совместно с документом E/ESCAP/DP/WG(2)/4 под названием «Региональные рамки планирования, проектирования, развития и эксплуатации «сухих портов» международного значения», подготовленным для второго совещания Рабочей группы, и предыдущими исследованиями ЭСКАТО, такими как исследование 2016 года под названием «Планирование, развитие и эксплуатация «сухих портов» международного значения»¹. Различные доклады и исследования, упоминаемые в настоящем документе, также обеспечивают полезное руководство.

II. Решения и рекомендации директивных органов

9. После вступления в силу 23 апреля 2016 года Межправительственного соглашения о «сухих портах» вопросы, касающиеся их развития и эксплуатации, продолжали занимать важное место в повестке дня заседаний директивных органов высокого уровня, о чем говорится в приложении к настоящему документу. Кроме того, соответствующие вопросы обсуждались государствами-членами и партнерами по вопросам развития на недавно проходивших совещаниях и мероприятиях, которые были организованы ЭСКАТО или другими партнерами по вопросам развития, таких как: а) с участием ЭСКАТО: Региональная конференция/форум провайдеров логистических услуг (Джакарта, 23 июня 2016 года), Совещание группы экспертов по развитию комплексных интермодальных транспортных систем (Бангкок, 1-2 июня 2017 года), Совещание группы экспертов по проекту Региональных рамок для развития «сухих портов» международного значения (Бангкок, 6-7 июня 2017 года); и б) с участием следующего партнера по вопросам развития: Всемирный конгресс Международной федерации экспедиторских ассоциаций (Куала-Лумпур, 4-8 октября 2017 года).

10. В то же время к числу последних заседаний директивных органов относятся : семьдесят вторая сессия Комиссии (Бангкок, 15-19 мая 2016 года),

¹ См. www.unescap.org/resources/study-planning-development-and-operation-dry-ports-international-importance.

третья сессия Конференции министров по транспорту (Москва, 5-9 декабря 2016 года) и семьдесят третья сессия Комиссии (Бангкок, 15-19 мая 2017 года). Эти совещания позволили подчеркнуть роль «сухих портов» в поощрении процесса создания комплексных интермодальных/мультимодальных транспортных систем, которые в полной мере задействуют сравнительные преимущества различных видов транспорта для обеспечения безопасных, эффективных, экономичных, конкурентоспособных, социально инклюзивных и экологически безопасных транспортных инфраструктуры и услуг в целях достижения устойчивого развития. Ряд соответствующих выдержек из докладов этих совещаний представлен в приложении к настоящему документу.

III. Политические инициативы по содействию развитию «сухих портов»

A. Инициативы, поощряющие участие частного сектора в финансировании, владении и эксплуатации «сухих портов»

11. В целом, исследования, посвященные интермодальным объектам, всегда подчеркивали тот факт, что крупные внутренние объекты для перевалки грузов занимают большие площади и являются капиталоемкими, требуя в некоторых случаях значительных займов для обслуживания задолженности в связи с инвестициями в эти объекты.

12. Одна из основных статей затрат, которая, как это можно предполагать, увеличивает общее финансовое бремя для перспективных частных инвесторов, связана с закупочной ценой земли. Это один из факторов производства, который может контролироваться правительствами. В случае выделения земель для интермодальных объектов правительства располагают несколькими инструментами для смягчения воздействия, связанного с приобретением и освоением дорогостоящей земли потенциальными частными инвесторами. Они включают:

a) бесплатную передачу принадлежащей правительству земли частным партнерам или эксплуатирующим концессионерам в обмен на участие в прибылях терминала;

b) как один из вариантов подпункта a правительства могли бы соглашаться в рамках своего участия в деятельности государственно-частных партнерств или соглашений об эксплуатационной концессии на финансирование всех затрат на развитие инфраструктуры данного проекта;

c) отмену предусмотренных законом налогов и сборов в связи с приобретением заброшенных участков для создания внутренних объектов для обработки грузов;

d) предоставление налоговых льгот (особенно в том, что касается налогообложения компаний) на некоторый предварительно согласованный период, по завершении которого можно ожидать получение при помощи терминала такого объема чистой прибыли, который будет достаточен для обслуживания задолженности и обеспечения разумной отдачи на инвестиции.

13. Хотя помощь правительств по вопросам финансирования инфраструктуры в настоящее время представляется общепринятой стратегией для развития интермодальных объектов в регионе, масштабы такой помощи в очень большой степени зависят от тех рисков, которые правительства готовы принять.

14. Если они стремятся сократить такие риски, как правило, они заключают контракты типа «создание-эксплуатация-передача» с участием частных подрядчиков, в рамках которых их вклад будет ограничен предоставлением земли и/или базовых автомобильных и железных подъездных дорог к терминалам. Такой подход использовался при создании внутреннего контейнерного депо (ВКД) Ыйван в Республике Корея и в настоящее время применяется в Бангладеш. С другой стороны, если правительства готовы принять более высокую степень риска, как правило, они заключают эксплуатационные соглашения или другие виды договоров о государственно-частном партнерстве с частными подрядчиками и/или логистическими операторами. Создание ВКД в Латкрабанге в районе Бангкока является примером такого подхода. В этом случае Королевское правительство Таиланда через государственные железные дороги Таиланда предоставило землю и всю инфраструктуру (включая железнодорожные и автомобильные подъездные пути и здания) для целей эксплуатации в рамках договоров концессии при помощи шести независимых провайдеров логистических услуг. Со своей стороны, эти шесть провайдеров обязались предоставить оборудование для обработки грузов на своих терминалах и выплачивать концессионный сбор правительству на протяжении периода действия их эксплуатационных концессий.

15. Варианты *c* и *d* являются наиболее свободными от рисков формами помощи правительства в связи с созданием интермодальных объектов. Призывы правительств, обращенные к компаниям, создающим интермодальные терминалы, использовать уже освоенные земли, применяемые в других (в основном промышленных) целях – тот подход, который оказался успешным в Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии и других странах Европы. Примером этого может служить конверсия компанией «Пауэрджен» выведенной из эксплуатации теплоэлектростанции в Хэмс-Холле (между Бирмингемом и Нанитонем) в целях создания стратегического железнодорожного узла для грузовых перевозок. Это – тот подход, который может с пользой рассматриваться для применения в регионе ЭСКАТО и который, по всей видимости, будет полезным в тех случаях, когда интермодальные объекты должны располагаться на окраинах плотно заселенных и промышленно развитых городов, например в Китае и Индии.

В. Инициативы по устранению институциональных препятствий на пути успешной эксплуатации «сухих портов»

16. Для эффективной эксплуатации интермодальных объектов в целом и «сухих портов» в частности, особенно в тех случаях, когда они располагаются во внутренних районах на значительном удалении от морских портов, необходимо обеспечить надежные и частые магистральные перевозки в другие формирующие грузы и обеспечивающие их перегрузку районы и из них. В свою очередь, это подразумевает, что:

а) эти объекты располагают сотрудниками таможенной инспекции и других правительственных учреждений (например по вопросам пограничного контроля, сельского хозяйства и карантина), работающими круглые сутки и занимающимися вопросами инспекции и очистки проходящих грузов;

б) поставки товаров, отправляемых с этих объектов, могут беспрепятственно осуществляться в пункты их конечного назначения без инспекций в местах прохождения их маршрутов (в том числе на границах), за исключением минимальных проверок таможенных печатей и торговой/транзитной документации.

17. В интересах обеспечения самого эффективного использования объектов и сокращения издержек систем снабжения также очень желательно, чтобы проверки грузов не приводили к возникновению необоснованных задержек в контейнерных депо и местах открытого хранения навалочных/насыпных грузов или на складах. Правительства стран региона будут играть особенно важную роль в обеспечении большей эффективности прохождения таможенных и других пограничных процедур.

18. Одним из хороших примеров того, чего можно достичь в результате сокращения задержек, могут являться контейнерные железнодорожные перевозки между Малайзией и Таиландом по маршруту Порт-Кланг – Бангкок (Латкрабанг). В соответствии с соглашениями, заключенными между частными операторами, предоставляющими такие услуги, и железнодорожными и таможенными властями обеих стран, контейнеры, перевозимые в рамках этих услуг, редко задерживаются для целей проверки на пограничном пункте Паданг-Бесар и только в целях проверки пломб, которые были поставлены на контейнеры на терминале их отправки. В соответствии с ними пограничные процедуры инспекции, если таковые вообще должны проводиться, являются более эффективными ввиду того, что представители таможенных властей обеих стран работают на едином пункте в районе Паданг-Бесара.

С. Общая повестка дня по вопросам развития «сухих портов»

19. Рост глобальной экономики на протяжении последних двух десятилетий, увеличение объемов промышленного и сельскохозяйственного производства и новые методы маркетинга, обуславливающие увеличение спроса, привели к повышению потребностей в эффективной транспортной инфраструктуре и услугах. Эти услуги имеют важное значение, поскольку в настоящее время промышленные предприятия располагаются по всему миру и для их деятельности необходимы частые поставки, точное соблюдение их графиков и конкретные логистические услуги, с тем чтобы обеспечить прибытие компонентов на конвейер и доставку готовой продукции конечным потребителям.

20. В этом контексте внутренние интермодальные объекты, или «сухие порты», привлекают внимание ввиду их потенциала для повышения транспортной эффективности и удовлетворения требований систем снабжения в результате интеграции доступа к автомобильным и железным дорогам и деятельности, касающейся таможенной очистки, складского хранения, консолидации и распределения грузов, производства и группирования различных видов экономической деятельности. Обследования фирм в секторе производства и торговли всегда говорят о том, что качественная инфраструктура и объединение различных видов экономической деятельности в одну группу являются важными факторами планов их развития. Значение этого заключается в том, что страны, располагающие адекватными транспортно-логистическими системами, всегда привлекают большие объемы прямых иностранных инвестиций.

21. Это свидетельствует о том, что развитие транспортного сектора при помощи создания таких интермодальных объектов, как «сухие порты», больше не является в основном национальным вопросом, относящимся к исключительному ведению правительства. Это приобрело характер широкомасштабной деятельности, требующей координации в рамках более широких международных систем с участием большего числа заинтересованных сторон, представляющих как государственный, так и частный секторы. Поэтому планирование интермодальных объектов стало

более сложным, и стратегии, касающиеся их эксплуатации, находятся на контроле инвесторов, которые принимают решения об инвестициях в конкретный проект или отрасль промышленности, чтобы использовать или не использовать какой-либо конкретный объект.

22. В своем докладе «*Connecting to Compete*» («Связь в целях конкурентной борьбы»), опубликованном в 2016 году, Всемирный банк отмечает, что улучшение логистической деятельности является сложной, сохраняющейся, межсекторальной и изменяющейся задачей и что любые эффективные действия в рамках логистических стратегий должны являться результатом скоординированных усилий частного и государственного секторов². Поэтому реформы, предназначенные для улучшения логистики, должны следовать комплексному подходу с уделением основного внимания взаимодействию между инфраструктурой и государственными и частными службами, рассматривая проблемы координации и выявляя те группы, которые располагают наилучшими возможностями для реализации программы реформ.

D. Укрепление потенциала и создание и эксплуатация «сухих портов»

23. В упомянутом выше докладе Всемирный банк заявляет, что «перевозка, хранение и обработка грузов являются трудоемкими видами деятельности и поэтому наличие квалифицированных сотрудников по вопросам логистики служит одним из важных определяющих факторов деятельности систем снабжения». В этой связи в ходе проведения совместного исследования с участием Банка и Университета логистики Кюне было обнаружено, что как в развитых, так и в развивающихся странах отмечается нехватка квалифицированных сотрудников по следующим четырем группам специалистов по логистике:

- a) рабочие, например водители грузовиков или складские рабочие;
- b) административные сотрудники, такие как специалисты по планированию перевозок, экспедиторы или кладовщики;
- c) руководители, например старшие смены на складах или диспетчеры;
- d) менеджеры по вопросам логистики, например отвечающие за перевозки, складские операции или снабжение.

24. В докладе говорится о том, что одна из важных причин этого заключается в том, что подготовка не получает должного внимания и что за исключением нескольких стран логистическая подготовка часто ограничивается непродолжительными курсами без отрыва от производства, для которых характерны небольшие бюджеты, малое число источников практического опыта и низкое качество обучения³.

25. Экономический и Социальный Совет определяет наращивание потенциала как процесс, в рамках которого физические и юридические лица, учреждения и общества развивают свою способность выполнять функции, решать проблемы и устанавливать цели и достигать их. Его следует рассматривать на трех взаимосвязанных уровнях: индивидуальном, институциональном и общественном. Далее Совет отмечает, что одна из главных целей создания потенциала состоит в том, чтобы развивать способность к оценке важнейших проблем, связанных с выбором

² World Bank, *Connecting to Compete 2016: Trade Logistics in the Global Economy* (Washington, D.C., 2016), p. iii.

³ Ibid., pp. 33 and 34.

политического курса из имеющегося ряда вариантов развития и практических форм его осуществления на основе понимания экологических возможностей, пределов и предполагаемых потребностей⁴.

26. Это положение подтверждается Программой развития Организации Объединенных Наций (ПРООН), которая определяет укрепление потенциала как процесс, при помощи которого люди, организации и общества получают, укрепляют и сохраняют способность определять и достигать свои собственные цели развития на протяжении определенного периода времени. На основе этого подхода ПРООН со всей определенностью учитывает потребности людей в рамках более общих целей эффективности той организации, в которой они работают. Она рассматривает профессиональную подготовку в качестве неотъемлемой части комплексной программы укрепления потенциала, посвященной тому, каким образом использовать самые распространенные технологии, лучше всего соответствующие целям организации, закрепленным в плане развития сотрудников; на основе предусмотренных стимулов для применения новых навыков; предоставления полномочий и поощрения прошедших подготовку лиц к обучению других сотрудников по вопросам использования технологий; четко сформулированных выгод профессионального роста сотрудников и связи показателей личной деятельности с показателями деятельности всей группы и общеорганизационной эффективности и способности выполнять свой мандат.

27. По аналогии с Экономическим и Социальным Советом ПРООН выделяет три пункта для развития и укрепления потенциала, которые оказывают взаимное воздействие, а именно: в условиях благоприятного окружения, в организациях и у отдельно взятых лиц, которые определяются следующим образом:

а) стимулирующее окружение – общая социальная система, в рамках которой функционируют люди и организации. Она включает все правила, законы, стратегии, касающиеся власти отношения и социальные нормы, регулирующие общественную жизнь. Именно такое окружение определяет общие масштабы укрепления потенциала;

б) организационный уровень касается внутренней структуры, стратегий и процедур, которые определяют эффективность организации. Именно здесь проявляются выгоды стимулирующего окружения и происходит объединение различных групп отдельно взятых лиц. Чем лучше эти элементы обеспечены ресурсами и увязаны между собой, тем больше потенциал для роста;

с) индивидуальный уровень включает навыки, опыт и знания, которые позволяют людям выполнять свою работу. Некоторые из них формируются при помощи официальных систем образования и подготовки, в то время как другие – являются результатом практической деятельности и наблюдения.

28. Все сказанное выше говорит о том, что по своей сути укрепление потенциала является многогранным вопросом, который охватывает ряд элементов, выявленных ПРООН в качестве включающего пять этапов цикла: а) привлечение заинтересованных сторон, б) оценка активов и потребностей в сфере потенциала, с) разработка программы укрепления потенциала,

⁴ E/C.16/2006/4, пункты 33-35.

d) осуществление деятельности по укреплению потенциала и e) оценка процесса укрепления потенциала⁵.

29. Признавая, что отсутствие потенциала создает серьезные трудности на пути развития логистики в регионе, включая надлежащий подход к развитию таких интермодальных объектов, как «сухие порты», ЭСКАТО уже подготовила учебные программы и организовала учебные мероприятия, а также получила просьбы государств-членов о проведении национальных семинаров/практикумов по вопросам укрепления потенциала в сфере логистики и оказания помощи в связи с разработкой комплексных транспортных стратегий.

Е. Координация процесса развития «сухих портов»

30. В ходе осуществления многих своих мероприятий по вопросам логистики и интермодальных перевозок ЭСКАТО часто рекомендует создавать конкретный орган/учреждение по проблемам развития, отвечающие за все соответствующие вопросы в рамках существующих министерств и всех организаций, как государственных, так и частных.

31. Сложный характер современных систем снабжения и большое число сторон с различными интересами делают создание такого учреждения одним из основных предварительных требований к развитию эффективных интермодальных перевозок. На деле вопросы, затрагивающие один сектор, оказывают такое воздействие на проблемы в другом секторе, что обуславливает такое положение, при котором их отдельное рассмотрение не позволит задействовать потенциал логистики и торговли в регионе. Те страны, которым удалось обеспечить долгосрочные перемены, добились интеграции реформ в нормативной сфере с деятельностью по планированию капиталовложений, межучрежденческой координацией и предоставлением стимулов операторам.

32. Одной из важных функций этого учреждения являлось бы руководство национальными и международными действиями, влияющими на промышленность. Кроме того, оно бы поощряло последовательность и координацию политики различных заинтересованных сторон в рамках логистической системы. К числу ключевых областей деятельности этого учреждения относились бы создание логистических объектов, определение мер по поощрению процесса развития логистической отрасли, подготовка инициатив по повышению эффективности логистической системы и оценка потенциала в том, что касается потребностей в сфере развития людских ресурсов.

33. С учетом характера интермодальных перевозок это учреждение в идеале должно бы объединять все государственные и частные организации, которые участвуют в развитии логистики во всех ее аспектах. Что касается государственного сектора, то это включало бы транспорт, торговлю, таможенную, информацию и коммуникации, промышленность, финансы и здравоохранение. Что касается частного сектора, то это включало бы логистические ассоциации, торговые палаты, поставщиков логистических услуг и частных транспортных операторов.

34. В Республике Корея в соответствии с рамочным законом о логистических стратегиях создан Национальный комитет планирования

⁵ UNDP, *Capacity Development: A UNDP Primer* (New York, 2009).

логистической политики под эгидой министерства земель, инфраструктуры и транспорта.

35. Этот комитет, возглавляемый министром, обсуждает вопросы, касающиеся национальных логистических стратегий. Он включает высокопоставленных представителей нескольких правительственных учреждений, как отражение широкого спектра участников соответствующей логистической деятельности, а именно: министерства стратегии и финансов, министерства образования, науки и технологии, министерства иностранных дел и внешней торговли; министерства продовольствия и сельского, лесного и рыбного хозяйства; министерства экономики на основе знаний; министерства труда и занятости; министерства земель, инфраструктуры и транспорта; Корейской таможенной службы; и Администрации по вопросам малых и средних предприятий. Кроме того, председатель может назначать до десяти человек, обладающих специализированными знаниями и опытом для участия в работе Комитета. Что касается изучения конкретных вопросов, то он может использовать внешних экспертов.

36. В состав Комитета входят три технических подкомитета по: а) логистическим стратегиям; б) логистическим объектам; и с) международной логистике. Они проводят предварительные исследования вопросов, обсуждаемых Комитетом с учетом их направленности. Кроме того, Комитет может просить подкомитеты рассмотреть конкретные темы. Закон также делегирует некоторые обязанности непосредственно подкомитетам⁶.

37. Общая картина по региону показывает, что те страны, которые успешно осуществляют развитие логистики, демонстрируют две общих черты, а именно: а) они учредили специальное агентство для координации всех вопросов и, что более важно, б) эти специальные учреждения действуют под непосредственным руководством высокопоставленного сотрудника в ранге министра.

IV. Вопросы для рассмотрения рабочей группой

38. Рабочая группа по «сухим портам» может рассмотреть настоящий документ и упомянутые выше вопросы политики. Она, возможно, также обратится ко всем государствам-членам с призывом стать Сторонами Межправительственного соглашения о «сухих портах», ускорить осуществление планов по дальнейшей модернизации и созданию «сухих портов», перечисленных в приложении I к Соглашению, и сообщить секретариату о соответствующих проектах с оценочными затратами и сроками завершения их реализации. Наконец, Рабочая группа, возможно, даст секретариату руководящие указания по тем областям, в которых, по ее мнению, он мог бы быть наиболее полезным в деле поощрения процесса развития «сухих портов» в регионе.

⁶ См. www.unescap.org/sites/default/files/Logistics_policy_fulltext.pdf.

Приложение

Выдержки из докладов совещаний директивных органов, касающихся развития «сухих портов»

<i>Директивные совещания</i>	<i>Решения и рекомендации</i>
Комиссия, семьдесят вторая сессия, Бангкок, 15-19 мая 2016 года	<ul style="list-style-type: none"> • Комиссия подчеркнула важность эффективной региональной транспортной соединяемости с обеспечением свободного доступа к морским портам путем устранения препятствий в пунктах пересечения границ и попросила секретариат продолжать оказывать содействие в области обмена знаниями и укрепления потенциала в целях достижения эффективной региональной транспортной соединяемости^a. • Комиссия признала, что для региональной интеграции и экономического развития необходимы эффективные транспортные сети и что эффективная транспортная соединяемость важна для будущего экономического развития Азиатско-Тихоокеанского региона^b. • Комиссия также признала, что транспорт является базовым инструментом для достижения Целей в области устойчивого развития, и, соответственно, развитие транспортных систем необходимо согласовать с целями в области устойчивого развития, с тем чтобы предоставлять доступ к рынкам, сокращать транспортные расходы и обеспечивать устойчивый рост, в частности, для не имеющих выхода к морю и малых островных развивающихся стран^c. • Комиссия подчеркнула важное значение интегрированных интермодальных/мультимодальных транспортных систем, в полной мере использующих сравнительные преимущества различных видов транспорта для обеспечения безопасных, эффективных, экономичных, конкурентоспособных, социально инклюзивных и экологических транспортных инфраструктуры и услуг в целях достижения устойчивого развития^d. • Комиссия отметила обращенные к секретариату просьбы о продолжении оказания поддержки членам и ассоциированным членам в следующих областях: а) развитие региональных транспортных систем с особым вниманием к комплексному планированию инфраструктуры для мультимодальных транспортных перевозок и логистического обеспечения; б) развитие региональных и межрегиональных транспортных коридоров; в) согласование многосторонних и двусторонних транспортных соглашений и норм; д) упрощение документации для пересечения границ и соответствующих процедур; е) сокращение транспортных расходов для не имеющих выхода к морю стран^e. • На своем шестом пленарном заседании 19 мая Комиссия приняла резолюцию 72/5 об укреплении регионального сотрудничества в области транспортных сообщений в интересах устойчивого развития в Азиатско-Тихоокеанском регионе^f.

Конференция министров по транспорту, третья сессия, Москва, 5-9 декабря 2016 года

- Конференция вновь подчеркнула важную роль комплексных интермодальных транспортных систем для достижения устойчивой транспортной связуемости в регионе. В этом отношении она подчеркнула важную роль сотрудничества между странами в деле создания и введения в действие интермодальных транспортных коридоров как ключевого элемента реализации Региональной программы действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости, этап I (2017-2021 годы)^g.
- Конференция рекомендовала в осуществлении Региональной программы действий уделять приоритетное внимание: а) всестороннему планированию коридоров и обеспечению увязки между национальными планами развития транспортной инфраструктуры; 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»; и с) разработке подходящих для региона многосторонних соглашений по упрощению транспортных перевозок и обеспечению увязки между двусторонними и субрегиональными соглашениями по упрощению транспортных перевозок^h.
- Конференция с удовлетворением отметила, что многие страны-члены уделяли приоритетное внимание развитию сети Азиатских автомобильных дорог, сети Трансазиатских железных дорог и сети «сухих портов» в целях укрепления национальной и региональной связуемости. Она признала непрестанную работу секретариата в области установления стандартов и поощрения инновационных новых технологий в интересах дальнейшего развития сети Азиатских автомобильных дорог, сети Трансазиатских железных дорог и сети «сухих портов» международного значенияⁱ.

Комиссия, семьдесят третья сессия, Бангкок, 15-19 мая 2017 года

- В резолюции 73/2 «Укрепление регионального механизма осуществления Венской программы действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на десятилетие 2014-2024 годов» Комиссия признала вклад региональных программ интеграции, включая Межправительственное соглашение по сети Азиатских автомобильных дорог, Межправительственное соглашение по сети Трансазиатских железных дорог и Международное соглашение о «сухих портах» в дело оказания развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, помощи в преодолении препятствий, обусловленных отсутствием у них выхода к морю^j.
- В резолюции 73/3 «Развитие интегрированной и единой системы коммуникаций в интересах устойчивого развития в Азиатско-Тихоокеанском регионе» Комиссия также признала фундаментальную роль фундаментальную роль региональных соглашений и договоренностей, включая Межправительственное соглашение по сети Азиатских автомобильных дорог, Межправительственное соглашение по сети Трансазиатских железных дорог, Межправительственное соглашение о «сухих портах» в деле развития региональных связей и призвала всех членов и ассоциированных членов, которые этого еще не сделали, рассмотреть возможность того, чтобы стать сторонами этих соглашений^k.

- Комиссия признала приоритет, придаваемый вопросам транспорта правительствами стран Азиатско-Тихоокеанского региона, и приверженность его государств-членов обеспечению регионального сотрудничества в целях развития транспортной связуемости, в том числе путем проектов, поддерживаемых секретариатом, таких как сеть Азиатских автомобильных дорог, сеть Трансазиатских железных дорог и сеть «сухих портов», а также развития связуемости морского транспорта и упрощения транспортных процедур^l.
- Комиссия признала важную роль секретариата в деле поощрения и улучшения региональной транспортной связуемости и подчеркнула, что сеть Азиатских автомобильных дорог, сеть Трансазиатских железных дорог и сеть «сухих портов» международного значения формируют платформу для поощрения реализации повестки дня в области связуемости и содействия возникновению комплексной транспортной системы, охватывающей весь регион^m.
- Комиссия признала существенную роль Межправительственного соглашения о «сухих портах» в деле поощрения эффективного трансграничного перемещения товаров и отметила, что государства-члены использовали это соглашение для определения «сухих портов» международного значения, которые планируется развивать. В этом отношении Комиссия отметила просьбу о том, чтобы секретариат обеспечил обмен передовыми методами, касающимися развития «сухих портов» и их эксплуатации, путем организации мероприятий по укреплению потенциалаⁿ.

^a E/ESCAP/72/34, пункт 10.

^b Там же., пункт 65.

^c Там же, пункт 66.

^d Там же, пункт 67.

^e Там же, пункт 74.

^f Там же, пункт 80.

^g E/ESCAP/MCT(3)/12, пункт 6.

^h Там же, пункт 7.

ⁱ Там же, пункт 8.

^j E/ESCAP/73/40, стр. 5.

^k Там же, стр. 7 и 8.

^l E/ESCAP/73/41, пункт 53.

^m Там же, пункт 56.

ⁿ Там же, пункт 61.