

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ КОМИССИЯ ДЛЯ АЗИИ И ТИХОГО ОКЕАНА

Подкомитет по транспортной инфраструктуре, упрощению перевозок и туризму

Первая сессия  
24-26 ноября 2004 года  
Бангкок

**ОСНОВНЫЕ ВОПРОСЫ В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА, ТУРИЗМА И РАЗВИТИЯ  
ИНФРАСТРУКТУРЫ: УПРОЩЕНИЕ ПЕРЕВОЗОК**

(Пункт 4b предварительной повестки дня)

*Записка секретариата*

**РЕЗЮМЕ**

В ходе придания официального статуса Азиатским автомобильным дорогам и Трансазиатской железной дороге и текущего строительства и модернизации сетей автомобильных и железных дорог члены ЭСКАТО уделяют повышенное внимание использованию этих транспортных сетей для бесперебойного перемещения грузов и пассажиров через территориальные границы и к центральным портам. Секретариат ЭСКАТО оказывает странам помощь в решении вопросов упрощения перевозок на субрегиональном уровне, учитывая при этом необходимость согласования на региональном и международном уровнях. Внедрение международных норм позволит обеспечить бесперебойные перевозки грузов по транспортным коридорам через несколько субрегионов с выходом на рынки в Европе.

Секретариат, таким образом, использует преимущества субрегионального подхода, чтобы различные субрегиональные группировки могли воспользоваться успешными итогами и результатами проектов по интеграции и облегчению перевозок в рамках сети Азиатских шоссейных дорог.

В настоящем документе анализируется текущее положение в области упрощения перевозок в отдельных субрегионах и представляются перспективы на будущее – что необходимо сделать для того, чтобы с выгодой воспользоваться прогнозируемыми высокими темпами роста торговли в регионе ЭСКАТО. В нем также анализируется функционирование отдельных транспортных коридоров, упрощение автомобильных перевозок в субрегионах Большого Меконга и Шанхайской организации сотрудничества, упрощение комплексных международных перевозок в Северо-Восточной Азии, сотрудничество с Организацией Объединенных Наций и внешними организациями и долгосрочный план работы секретариата.

Подкомитету предлагается поделиться информацией о текущем положении в области упрощения перевозок на национальном и субрегиональном уровнях и дать указания относительно будущей работы секретариата в области упрощения перевозок.



СОДЕРЖАНИЕ

	<i>Стр.</i>
Введение .....	1
I. УПРОЩЕНИЕ ПЕРЕВОЗОК И ЮРИДИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ В РЕГИОНЕ ЭСКАТО .....	3
II. СУБРЕГИОНАЛЬНЫЕ ИНИЦИАТИВЫ ПО УПРОЩЕНИЮ ПЕРЕВОЗОК .....	4
A. Упрощение международных перевозок в субрегионе Большого Меконга ...	4
B. Упрощение международных автомобильных перевозок в странах Шанхайской организации сотрудничества .....	7
C. Интеграция и упрощение международных транспортных перевозок в Северо-Восточной Азии .....	8
D. Развитие логистических услуг .....	11
III. ВОПРОСЫ ДЛЯ РАССМОТРЕНИЯ .....	13
Приложение. Положение дел с присоединением членов и ассоциированных членов ЭСКАТО к международным конвенциям, перечисленным в резолюции 48/11 Комиссии, по состоянию на февраль 2004 года .....	15



## Введение

1. В результате глобализации и усиления конкуренции возникает необходимость в налаживании надежных и эффективных международных транспортных сообщений для облегчения международной торговли и туризма. Главная задача упрощения перевозок – перемещение товаров через национальные границы. В результате перемещения товаров по наземным маршрутам и налаживания сообщений с морскими портами сотни лет назад в Азиатско-Тихоокеанском регионе возникли знаменитые торговые пути. Поскольку в результате либерализации торговли открываются новые рынки, для стран наступил благоприятный момент, чтобы воссоздать тот энергичный дух торговли и предложить возможности предпринимателям воспользоваться ростом торговли, который прогнозируется для региона ЭСКАТО.

2. Придание официального статуса международным транспортным сетям и развитие соответствующей инфраструктуры – первый шаг на пути к получению эффективного доступа к глобальным рынкам. Вместе с тем нефизические барьеры, касающиеся транспорта, по-прежнему сдерживают перспективы и отрицательно влияют на конкурентоспособность азиатской продукции на международных рынках. Сегодня есть насущная необходимость в том, чтобы проанализировать факторы, препятствующие эффективной торговле товарами и услугами, в том что касается международных автомобильных и железнодорожных сетей и сообщений с морскими портами.

3. Придание официального статуса Азиатским шоссейным дорогам и Трансазиатской железной дороге, а также строительство и модернизация сетей автомобильных и железных дорог создали дополнительный стимул для разработки долгосрочной перспективы комплексной международной интермодальной транспортной системе в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Страны-члены уделяют повышенное внимание более эффективному использованию инфраструктуры и признают необходимость налаживания интермодальных сообщений, например с внутренними контейнерными депо, для обеспечения бесперебойных перевозок грузов и пассажиров через территориальные границы и к центральным портам. Сети Азиатских шоссейных дорог и Трансазиатской железной дороги предоставляют грузоотправителям и другим транспортным посредникам, таким, как экспедиторы грузов, возможности пользоваться альтернативными конкурентоспособными одномодальными и интермодальными маршрутами, позволяющими снижать транспортные издержки.

4. Делийский план действий по развитию инфраструктуры в Азиатско-Тихоокеанском регионе, Сеульская декларация о развитии инфраструктуры в Азиатско-Тихоокеанском регионе, резолюция 52/9 Комиссии от 24 апреля 1996 года о наземных транспортных маршрутах в Азии и между Азией и Европой и Алматинская программа действий: удовлетворение особых потребностей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в новых глобальных рамках для сотрудничества в области транзитных перевозок между не имеющими выхода к морю развивающимися странами и развивающимися странами транзита (см. рамку 1) заложили основы для проведения положительных действий, чтобы позволить не имеющим выхода к морю странам и странам транзита получить доступ к глобальным рынкам, а для не имеющих выхода к морю странам – стать «связующими» странами.

### Рамка 1. Алматинская программа действий

Алматинская программа действий была принята Международной конференцией министров по вопросу о сотрудничестве в области транзитных перевозок 29 августа 2003 года. Ее общая цель заключается в налаживании партнерских связей для преодоления особых проблем не имеющих выхода к морю развивающихся стран, которые связаны с отсутствием территориального доступа к морю и их удаленностью от глобальных рынков.

Она нацелена на удовлетворение особых потребностей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и формирование глобальных рамок действий в целях создания эффективных систем транзитных перевозок в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита с учетом интересов как развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, так и развивающихся стран транзита. Таким образом, она нацелена на: а) обеспечение доступа к морю и от него для всех видов транспорта в соответствии с применимыми нормами международного права; б) сокращение расходов и улучшение качества услуг для повышения конкурентоспособности экспортируемых товаров; в) снижение стоимости доставки импортируемых товаров; г) решение проблем несвоевременности и ненадежности доставки товаров; д) создание надлежащих национальных транспортных сетей; е) сокращение ущерба от потерь, повреждения и порчи грузов в пути; ж) создание условий для расширения экспорта; и з) повышение безопасности автомобильного транспорта и людей, проживающих вдоль транспортных коридоров.

Конкретные инициативы, принятые секретариатом после Международной конференции министров в соответствии с Алматинской программой действий и ее «маршрутной картой» для осуществления, относятся к двум широким областям, касающимся инфраструктуры и упрощения перевозок:

а) *Инфраструктура:* расширение географического охвата и пропускной способности маршрутов Азиатских шоссейных дорог и Трансазиатской железной дороги, внедрение и совершенствование стандартов основных сообщений транспортной инфраструктуры и более глубокая интеграция наземных видов транспорта с морским транспортом.

б) *Упрощение:* выявление и устранение конкретных инфраструктурных, инструктивных, процедурных и документальных узких мест на транспорте и в торговле, которые мешают беспрепятственному перемещению грузов, пассажиров и услуг.

5. Для эффективного перемещения грузов и услуг по международным маршрутам наземного транспорта необходимо сочетание нескольких факторов. Общая эффективность того или иного международного транспортного маршрута зависит от многих факторов, включая процедурные, документальные, таможенные, иммиграционные, карантинные и транспортные аспекты на каждом погранпереходе вдоль маршрута. Для этого требуется уравнивать национальные интересы, касающиеся безопасности и получения доходов с интересами торговли и провайдеров транспортных услуг для уменьшения конфликтов на погранпереходах и в ходе транзита.

6. Для оказания помощи в процессах выявления и изолирования узких мест на транспорте и анализа результатов повышения эффективности секретариат разработал определенную методологию для анализа работы международных транспортных маршрутов в целях выявления физических и нефизических барьеров, которая применяется в отношении нескольких транспортных маршрутов в регионе ЭСКАТО. Сбор данных, необходимых для применения этой модели по отдельным маршрутам, демонстрирует те сложности, с которыми заинтересованные стороны сталкиваются при получении достоверной

информации, а также отсутствие согласия между заинтересованными сторонами. Применение этой модели на двух отдельных маршрутах, проходящим по одной не имеющей выхода к морю стране – Монголии, рассматривается в пунктах 25 и 26.

## **I. УПРОЩЕНИЕ ПЕРЕВОЗОК И ЮРИДИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ В РЕГИОНЕ ЭСКАТО**

7. Для эффективного устранения препятствий на международных транспортных маршрутах всем заинтересованным сторонам в каждой стране и самим странам вдоль установленных маршрутов необходимо точно определять узкие места и договариваться относительно того, каким образом их устранять.

8. Один из способов объединения заинтересованных сторон для решения этих вопросов заключается в создании и укреплении национальных комитетов по содействию торговле и транспорту. Хотя такие комитеты уже существуют в некоторых странах, работа многих из них нуждается в активизации, а заинтересованные стороны, включая частный сектор, следует поощрять к совместной работе над более конкретными задачами. Одна из стратегий, определенных секретариатом для решения этой проблемы, заключается в том, чтобы круг ведения комитетов по содействию торговле и транспорту был в большей степени ориентирован на результаты, включая решение проблемы низких показателей, касающихся конкретных транспортных маршрутов и товарных групп (включая контейнерные перевозки). Это позволит разработчикам политики и представителям отрасли получать периодические краткие сведения о достигнутых результатах по каждому транспортному маршруту. Также предполагается, что региональные совещания национальных комитетов содействия составят основу для обмена опытом на субрегиональном уровне и передовой практикой на региональном уровне.

9. С учетом потенциальных преимуществ, предлагаемых глобализацией, и транспортировки грузов к более удаленным рынкам с пересечением ряда границ следует отметить, что проблемы, касающиеся упрощения перевозок, не всегда можно эффективно решить с помощью традиционных двусторонних и трехсторонних соглашений. За отсутствием простых решений можно предположить, что международные конвенции по облегчению наземных перевозок, включая конвенции, перечисленные в резолюции 48/11 Комиссии от 23 апреля 1992 года, об автомобильном и железнодорожном транспорте – мерам по облегчению перевозок, предлагают возможность согласования законов и процедур.

10. На международном уровне существует свыше 40 многосторонних соглашений по наземному транспорту, направленных на согласование таможенных и иммиграционных правил, упрощение документации при пересечении границ, установление международных норм безопасности и содействие координации международных транспортных маршрутов/сетей. Эти соглашения были инициированы Европейской экономической комиссией и уже многие годы успешно применяются в Европе и других частях мира. Они способствовали созданию более эффективной транспортной системы в Европе.

**Рамка 2. Международные конвенции, упомянутые в резолюции 48/11 Комиссии от 23 апреля 1992 года об автомобильном и железнодорожном транспорте – мерам по облегчению перевозок**

- 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 о согласовании условий проведения контроля грузов на границе (Женева, 21 октября 1982 года)
- Конвенция о Договоре о международной дорожной перевозке грузов (КДПГ) (Женева, 19 мая 1956 года)

11. Секретариат начал исследование по сбору и рассмотрению элементов существующих и предлагаемых соглашений в регионе и соответствующих международных конвенций по облегчению перевозок с целью оказания помощи странам-членам в углублении их понимания существующих сложностей и вынесения предложений по согласованию.

## **II. СУБРЕГИОНАЛЬНЫЕ ИНИЦИАТИВЫ ПО УПРОЩЕНИЮ ПЕРЕВОЗОК**

12. Секретариат вместе с членами участвует в осуществлении нескольких инициатив по дальнейшей интеграции и упрощению международных перевозок в регионе ЭСКАТО.

### **A. Упрощение международных перевозок в субрегионе Большого Меконга**

13. Субрегион Большого Меконга (СБМ) частично перекрывает Субрегион АСЕАН. Вьетнам, Камбоджа, Лаосская Народно-Демократическая Республика, Мьянма и Таиланд являются сторонами рамочных соглашений АСЕАН по транзитным перевозкам, трансграничным перевозкам и мультимодальным перевозкам. Они также являются сторонами ряда двусторонних, трехсторонних и субрегиональных соглашений, регулирующих отношения между странами СБМ, что иллюстрирует рамка 3.

**Рамка 3. Отдельные соглашения об облегчении перевозок  
между странами – членами СБМ**

- Соглашение о дорожных перевозках между правительствами Вьетнама и Лаосской Народно-Демократической Республики (24 февраля 1992 года)
- Соглашение о международных дорожных перевозках между правительствами Китая и Лаосской Народно-Демократической Республики (3 декабря 1993 года)
- Соглашение от 18 января 2000 года между правительствами Вьетнама и Лаосской Народно-Демократической Республики о внесении поправок и дополнений в некоторые статьи Соглашения о транзитной перевозке грузов (23 апреля 1994 года)
- Соглашение о железнодорожных перевозках между правительствами Таиланда и Лаосской Народно-Демократической Республики (4 апреля 1997 года)
- Соглашение о дорожных перевозках между правительствами Таиланда и Лаосской Народно-Демократической Республики (5 марта 1999 года) (взамен Соглашения о транзите 1978 года)
- Соглашение о дорожных перевозках между правительствами Камбоджи и Лаосской Народно-Демократической Республики (21 октября 1999 года)
- Трехстороннее соглашение об упрощении трансграничной перевозки грузов и пассажиров между Лаосской Народно-Демократической Республикой, Таиландом и Вьетнамом (26 ноября 1999 года)

14. Под эгидой Азиатского банка развития (АБР) Вьетнам, Лаосская Народно-Демократическая Республика и Таиланд подписали в 1999 году Соглашение об упрощении трансграничной перевозки грузов и пассажиров в субрегионе Большого Меконга (Соглашение о трансграничных перевозках в СБМ), к которому впоследствии присоединились Камбоджа, Китай и Мьянма. Это Соглашение вступило в силу в 2003 году после его ратификации всеми шестью странами СБМ. В соответствии с этим Соглашением страны подтверждают свои обязанности по широкому кругу вопросов, касающихся дорожных перевозок и мультимодальных перевозок, причем детали будут обговариваться отдельно в серии из 16 приложений и 3 протоколов. Семь приложений и Протокол 1 были обговорены и подписаны в апреле 2004 года. Ожидается, что переговоры по другим приложениям и протоколам завершатся в 2005 году.

15. В продолжение сотрудничества между ЭСКАТО и АБР секретариат и АБР совместно организовали ряд учебных практикумов для стран СБМ с целью оказания им помощи в подготовке к переговорам по приложениям и протоколам. Секретариат анализировал положения соответствующих международных конвенций и их отношение к приложениям и протоколам, а консультанты АБР представили обоснования и последствия условий приложений и протоколов. Благодаря такому подходу у стран возникла возможность рассмотреть альтернативы и впоследствии определить позиции на переговорах в более естественной перспективе.

16. Секретариат и АБР проводят исследование по начислениям за пользование автодорогами при транзитных перевозках, которое предназначено облегчить переговоры по Протоколу 2 Соглашения СБМ. В ходе подготовки исследования анализируются

существующие сборы за пользование автомобильными дорогами в странах СБМ и опыт в Европе, в результате чего будут подготовлены рекомендации относительно определения тарифов на платных дорогах и начисления сборов и пошлин за пользование дорогами транспортными средствами при пересечении границ. Эти рекомендации будут учитывать необходимость поддержания экономической эффективности перевозок и возмещения издержек на строительство и содержание дорог, особенно на маршрутах, где транзитное движение и прибыли могут создаваться третьими странами. Также будет учтена необходимость обеспечения одинакового обращения со всеми транзитными транспортными средствами и транспарентности. Как предполагается, страны СБМ рассмотрят и обсудят Протокол 2 в начале 2005 года.

#### **Рамка 4. Соглашение СБМ о трансграничных перевозках – приложения и протоколы**

##### **Этап 1: приложения/протоколы**

Доработанные и согласованные

Приложение 2:	Регистрация транспортных средств, участвующих в международном движении
Приложение 4:	Упрощение формальностей при пересечении границ
Приложение 7:	Правила и знаки дорожного движения
Приложение 11:	Конструкторские и строительные нормативы и спецификации дорог и мостов
Приложение 12:	Средства и услуги при пересечении границ и транзите
Приложение 13а:	Режим ответственности мультимодальных перевозчиков
Приложение 15:	Система классификации товаров
Протокол 1:	Определение коридоров, маршрутов и мест въезда и выезда (погранпереходы)

##### **Этап 2: приложения/протоколы**

Предполагается доработать и согласовать в 2004 году

Приложение 1:	Перевозка опасных грузов
Приложение 3:	Перевозка скоропортящихся грузов
Приложение 9:	Критерии выдачи транспортным операторам лицензий на операции по трансграничным перевозкам
Приложение 13b:	Критерии выдачи мультимодальным транспортным операторам лицензий на операции по трансграничным перевозкам
Приложение 16:	Критерии выдачи водительских удостоверений

##### **Этап 3: приложения/протоколы**

Предполагается доработать и согласовать в 2005 году

Приложение 5:	Трансграничные перевозки пассажиров
Приложение 6:	Режим таможенной очистки транзитных и внутренних грузов
Приложение 8:	Временный ввоз автотранспортных средств
Приложение 14:	Режим таможенной очистки контейнеров
Приложение 10:	Условия перевозки
Протокол 2:	Дорожные сборы с транзитных транспортных средств
Протокол 3:	Частота и масштабы услуг (квоты) и выдача разрешений

## **В. Упрощение международных автомобильных перевозок в странах Шанхайской организации сотрудничества**

17. Шанхайская организация сотрудничества (ШОС), членами которой являются Казахстан, Китай, Кыргызстан, Российская Федерация, Таджикистан и Узбекистан, была учреждена в июне 2001 года и является одной из самых новых субрегиональных группировок. Четыре члена ШОС – Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан и Узбекистан – относятся к странам, не имеющим выхода к морю. Их торговля с соседними странами имеет значительный объем. Китай и Российская Федерация предоставляют транзитный доступ к морю для не имеющих выхода к морю стран, получая при этом выгоду от транзитных маршрутов, связующих их и предоставляемых не имеющими выхода к морю странами. Также признается, что повышение эффективности межстрановых перевозок в субрегионе ШОС будет способствовать сокращению транспортных издержек и росту торговли.

18. Автомобильные перевозки между членами ШОС начали быстро развиваться в начале 90-х годов. Было открыто около 80 погранпереходов для двусторонних трансграничных автомобильных перевозок членов ШОС и транзита через другие страны. Однако в сфере международных автомобильных перевозок все еще сохраняется множество проблем и узких мест, оказывающих отрицательное влияние на развитие торговли.

19. Члены ШОС предложили разработать общее многостороннее соглашение по международным автомобильным перевозкам, которое обеспечивало бы бесперебойное перемещение грузов и пассажиров в странах – членах этой Организации, между ними и странами, не являющимися ее членами. Секретариат оказал помощь членам ШОС, поделившись опытом и уроками, полученными в ходе оказания помощи другим субрегиональным группам, и проанализировав проблемы членов ШОС и потенциал для сотрудничества в рамках исследования по упрощению международных автомобильных перевозок в субрегионе ШОС. Секретариат впоследствии разработал проект соглашения по упрощению международных автомобильных перевозок для представления на рассмотрение стран – членов ШОС.

20. Проект соглашения включает основные международные конвенции, в том числе конвенции, указанные в резолюции 48/11, и учитывает субрегиональные соглашения, применимые к членам ШОС. Разработанный в форме рамочного соглашения, этот проект закладывает основные принципы регулирования международных автомобильных перевозок между сторонами и содержит детали в восьми поддерживающих протоколах. Касаясь конкретных проблем ШОС, это соглашение разрабатывается с ориентацией на проблемы по всему региону. Текст соглашения готовится на китайском и русском языках - двух официальных языках ШОС, а также на английском языке.

21. Совещание группы экспертов и совещание по обсуждению проекта соглашения об упрощении перевозок были организованы секретариатом ЭСКАТО совместно с секретариатом ШОС в Урумчи, Китай, соответственно 1-3 июня 2004 года и 3-7 августа 2004 года. На совещании в Бишкеке 23 сентября 2004 года премьер-министры стран – членов ШОС постановили, что разработка рамочного соглашения должна быть завершена в первой половине 2005 года, после чего предполагается обговорить протоколы к нему.

22. Признавая, что региональное соглашение с охватом всех стран могло бы быть более привлекательным, но более сложным для согласования, можно выразить надежду, что соглашение ШОС станет катализатором, или ядром, к которому присоединятся другие и которое в конечном итоге будет использоваться в более широких масштабах в регионе.

### **С. Интеграция и упрощение международных транспортных перевозок в Северо-Восточной Азии**

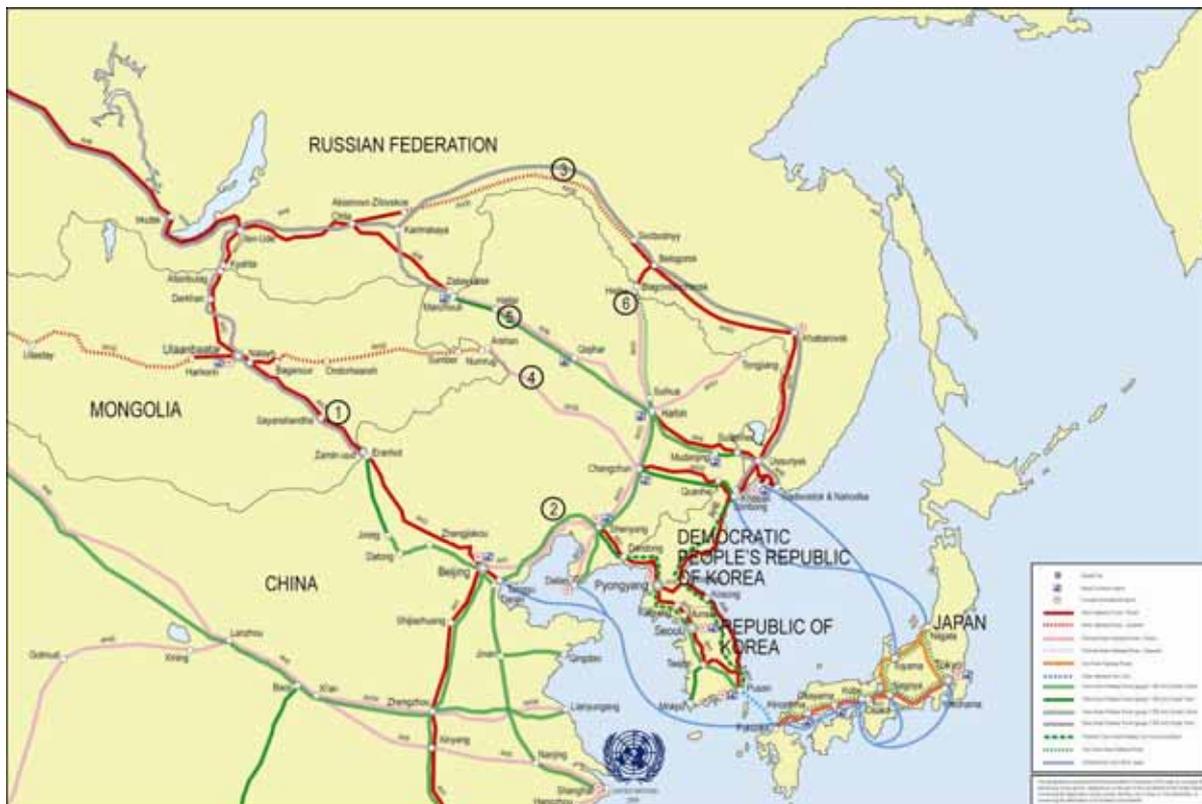
23. В странах Северо-Восточной Азии растет потребность в интегрированной транспортной сети, которая объединяла бы различные виды транспорта – железнодорожный, автомобильный и морской – и которая способствовала бы потокам торговли и, в свою очередь, связанному с торговлей экономическому росту. Однако соответствующие страны (Китай, Корейская Народно-Демократическая Республика, Монголия, Республика Корея, Российская Федерация и Япония) не входят в состав официальной экономической группировки, что способствовало бы торговле и транспортным перевозкам, как это имеет место быть в АСЕАН, ОЭС и СААРК.

24. В целях решения вопросов, касающихся создания комплексной транспортной системы, секретариат совместно с Секретариатом ПРООН по реке Туманган занимается осуществлением проекта по созданию комплексной системы международных транспортных и логистических перевозок в Северо-Восточной Азии. Основные цели данного проекта состоят в следующем: а) оказать странам содействие в принятии концепций планирования комплексных транспортных перевозок и логистического транспорта, что способствовало бы повышению эффективности и сокращению затрат при повышении конкурентоспособности; и б) содействовать многостороннему сотрудничеству в целях создания комплексной системы международных транспортных и логистических перевозок на субрегиональном уровне.

25. Перед развертыванием проекта в сотрудничестве с национальными экспертами из каждой участвующей страны и при поддержке со стороны Корейского института транспорта было проведено обширное исследование в целях выявления областей, играющих крайне важную роль для улучшения деятельности в области транспортных и логистических перевозок. Было намечено шесть важных международных транспортных коридоров в Северо-Восточной Азии, включая сети автомобильных и железных дорог, связывающих соседние страны и обеспечивающие доступ к основным портовым узлам в субрегионе. Основой для последующего отбора маршрутов стали сети Трансазиатской железной дороги и Азиатской автомобильной дороги и, в частности, недавние исследования по приоритетной автодорожной сети в Северо-Восточной Азии и комплексной системы морских перевозок и портов в Северо-Восточной Азии. В отношении каждого коридора были проанализированы наиболее подходящие маршруты перевозок по ним одним или несколькими видами транспорта наряду с предоставлением услуг по морским контейнерным или паромным перевозкам, и был проведен углубленный анализ маршрутов с использованием методологии определения соотношения средств/времени и расстояния, разработанный ЭСКАТО с целью выявления физических и нефизических препятствий на отдельных маршрутах.

26. Например, были проанализированы два маршрута смешанных перевозок в рамках коридора Кобе – Тяньцзинь – Улан-Батор, а именно маршруты 1) Кобе – (морем) – Тяньцзинь – (ж/д) – Еранхот/Замин Ууд – (ж/д) – Улан-Батор и 2) Кобе – (морем) – Тяньцзинь – (а/д) – Еранхот/Замин Ууд – (ж/д) – Улан-Батор. Расчетные средние показатели транзитного времени и затрат при перевозках по этим двум маршрутам показаны в таблице и на диаграммах II и III.

**Диаграмма I. Предлагаемая сеть комплексных транспортных перевозок  
в Северо-Восточной Азии**

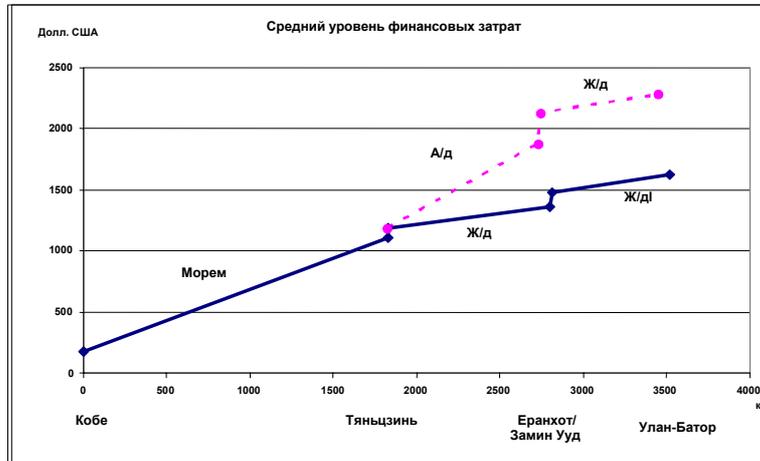


27. Как можно ясно увидеть из диаграмм II и III, значительная часть затрат времени и средств связана с пересечением границ. Кроме того, значительное количество временных затрат на переход с одного вида транспорта на другой объясняется логистическими проблемами и необходимостью траты времени в ожидании накопления достаточного количества контейнеров для формирования полностью загруженных железнодорожных составов. Шаблон, необходимый для составления такой информации, может быть предоставлен в распоряжение тех стран, которые захотят провести аналогичные расчеты с целью анализа транспортных коридоров и маршрутов, представляющих для них особый интерес.

28. Помимо вопросов, касающихся инфраструктуры (отражены в документе E/ESCAP/STIFT/1), в исследовании также был рассмотрен и выявлен тот факт, что международные транспортные перевозки по шести выявленным коридорам затрудняются институциональными препятствиями, в особенности задержками и издержками, связанными с пересечением границ. Сложные формальности, связанные с пересечением границ, требующие немало времени таможенные процедуры и сложная нестандартизированная документация представляют собой некоторые из факторов, обуславливающих увеличение издержек и задержек при пересечении границ.

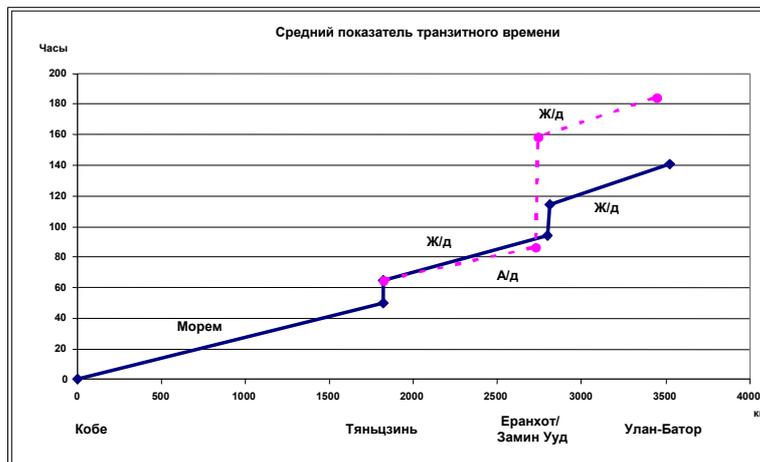
**Диаграмма II. Анализ временных и финансовых затрат  
(маршрут 1: Кобе – Тяньцзинь – Еранхот/Замин Ууд – Улан-Батор)**

**Средний уровень финансовых затрат**



**Диаграмма III. Анализ временных и финансовых затрат  
(маршрут 2: Кобе – Тяньцзинь – Еранхот/Замин Ууд – Улан-Батор)**

**Средний показатель транзитного времени**



### Данные по транзитному времени и затратам

Маршрут	Вид транспорта	Расстояние (км)	Расстояние (общее)	Время (часы)	Время (общее)	Затраты (долл. США/ТЕУ)	Затраты (общие)
<b>Маршрут 1: морем – ж/д</b>							
Кобе		-	-	-	-	182,0	182,0
Кобе – Тяньцзинь	Морем	1 825,0	1 825,0	50,0	50,0	929,0	1 111,0
Тяньцзинь		-	1 825,0	15,0	65,0	77,8	1 188,8
Тяньцзинь – Еранхот	Ж/д	976,0	2 801,0	29,2	94,2	168,6	1 357,4
Граница (Еранхот – Замин Ууд)	Ж/д	14,0	2 815,0	20,5	114,7	120,0	1 477,4
Замин Ууд – Улан-Батор	Ж/д	708,0	3 523,0	25,8	140,5	150,0	1 627,4
<b>Маршрут 2: морем – а/д – ж/д</b>							
Кобе		-	-	-	-	182,0	182,0
Кобе – Тяньцзинь	Морем	1 825,0	1 825,0	50,0	50,0	929,0	1 111,0
Тяньцзинь		-	1 825,0	15,0	65,0	77,8	1 188,8
Тяньцзинь – Еранхот	А/д	902,0	2 727,0	21,5	86,5	690,0	1 878,8
Граница (Еранхот – Замин Ууд)	А/д	14,0	2 741,0	72,0	158,5	250,0	2 128,8
Замин Ууд – Улан-Батор	Ж/д	708,0	3 449,0	25,8	184,3	150,0	2 278,8

*Источник:* На основе данных, представленных национальными экспертами; время транзитной железнодорожной перевозки из Тяньцзиня в Улан-Батор рассчитано на основе демонстрационного пробега контейнерного маршрутного поезда, состоявшегося 8 ноября 2003 года.

29. Для обсуждения проблем, выявленных в ходе исследования, 6-8 сентября 2004 года в Улан-Баторе было организовано Совещание группы ответственных за разработку политики экспертов из участвующих стран. Совещание одобрило предложенную сеть комплексных международных транспортных и логистических перевозок для Северо-Восточной Азии с набором основных маршрутов и коридоров (соответствующие автомобильные дороги, железные дороги и водные транспортные пути), включая транспортные увязки с основными морскими портами. Узлы смешанных перевозок, такие, как внутренние контейнерные склады, грузовые терминалы и распределительные центры, а также пункты пересечения границ тоже были выявлены в качестве важных пунктов, расположенных вдоль маршрутов. Совещание одобрило стратегию и действия, необходимые для разработки комплексной сети, основные элементы которых перечислены в рамке 5.

#### Д. Развитие логистических услуг

30. В то время как торговля в развитых странах опирается на новейшие логистические услуги, в большинстве развивающихся стран региона ЭСКАТО пока еще не созданы институциональные механизмы и не накоплены навыки, необходимые для предоставления разнообразных возможных полезных логистических услуг.

31. Одним из крупнейших препятствий на пути дальнейшего развития смешанных перевозок и внедрения логистических услуг в регионе ЭСКАТО является ограниченное количество квалифицированных специалистов в этой отрасли. Предоставление полного набора услуг по грузоотправлению и смешанным перевозкам требует обширных, детальных и современных знаний по широкому кругу вопросов, включая режимы ответственности и применимые международные конвенции; контрактное право; условия торговли; документарные аккредитивы; таможенные процедуры и документацию; карантинные требования; транспортные соглашения; требования к упаковке и маркировке; коды опасных грузов; иски о возмещении убытков и страховании; ключевые управленческие навыки, в том числе высокую квалификацию в области маркетинга; а также деловую хватку, необходимую для организации работы компании. Кроме того, из-за сложности задач и ответственности, которые берут на себя операторы смешанных перевозок от имени грузоотправителей, необходимы глубокие знания прецедентного права и прецедентов,

которые помогали бы избегать ненужных рисков и, в случае утери грузов, помогали бы быстро и надлежащим образом удовлетворять иски.

**Врезка 5. Создание комплексной системы международных транспортных и логистических перевозок для Северо-Восточной Азии: стратегия и план действий**

a) Ликвидировать отсутствующие звенья и улучшить состояние смежной инфраструктуры на основных коридорах и выявить и приоритезировать потребности в развитии инфраструктуры на основе анализа торговых и транспортных рынков, предназначенного для определения возможного объема движения транспорта по данным маршрутам и в пунктах пересечения границ.

b) Упростить и согласовать транспортные и торговые процедуры и документацию, в частности, касающиеся пересечения границ на отдельных транспортных маршрутах, и рассмотреть возможность унификации таких процедур и документации.

c) Укрепить позицию занимающихся транспортными и логистическими перевозками посреднических компаний, включая грузоотправителей, операторов смешанных перевозок и поставщиков логистических услуг.

d) Провести исследование по роли ИКТ в области упрощения транспортных перевозок и логистического транспорта и разработать рекомендации по применению ИКТ в Северо-Восточной Азии.

**Механизм осуществления**

1) На национальном уровне рекомендуется создать национальные комитеты по упрощению торговых и транспортных операций или учредить в рамках компетентного, отвечающего за транспорт органа надлежащий механизм на самом высоком уровне с участием всех заинтересованных сторон из различных министерств/ведомств/ассоциаций, представляющих как государственный, так и частный сектора. Комитеты (или приравненные к ним органы) должны иметь четкий круг ведения и опираться на помощь междисциплинарной рабочей группы.

2) На субрегиональном уровне предлагается, чтобы Секретариат ПРООН по реке Туманган выступал в качестве координатора деятельности по созданию/введению в действие данной сети, обеспечивая тесное сотрудничество с участвующими странами и другими соответствующими организациями, в частности, ЭСКАТО, Всемирным банком, АБР, Институтом по экономическим исследованиям для Северо-Восточной Азии и Организации по сотрудничеству железных дорог.

3) На региональном уровне предлагается, чтобы ЭСКАТО в сотрудничестве с Секретариатом ПРООН по реке Туманган изучила способы, при помощи которых комплексная транспортная сеть Северо-Восточной Азии могла бы быть соединена с транспортными сетями других субрегионов, в особенности расположенных к западу на пути к рынкам Европы и Южной Азии.

32. В ответ на такую потребность секретариат ЭСКАТО разработал учебную программу, включающую подготовку инструкторов, а также учебных материалов, пригодных для дистанционного обучения в сочетании с практикумами-инструктажами. Секретариат также разрабатывает в сотрудничестве с Ассоциацией экспедиторов грузов АСЕАН, Ассоциацией логистических перевозок Сингапура, Ассоциацией международных грузоотправителей Таиланда и Международной федерацией ассоциаций экспедиторов груза интерактивные учебные материалы, предназначенные для изучения путем сочетания самостоятельного изучения и практикумов-инструктажей. Предусматривается, что такие учебные материалы

помогут членам ЭСКАТО учредить устойчивые программы по наращиванию потенциала в области смешанного транспорта и логистических перевозок.

33. Данный проект будет способствовать совершенствованию подготовки лиц, занимающихся транспортными и логистическими услугами, что приведет к росту торговли и сотрудничеству на международном уровне между членами ЭСКАТО.

34. В продолжение деятельности по превращению портов в логистические центры секретариат осуществляет проект по созданию зон свободной торговли и расширению портов вглубь материка. Результаты исследования, включая критерии для создания зон свободной торговли, будут обсуждены на совещании группы экспертов, которое состоится 30 ноября и 1 декабря 2004 года в Бангкоке.

35. Секретариат осуществляет ряд мероприятий по предоставлению консультационных услуг в целях оказания странам помощи в развитии автомобильного, железнодорожного, портового и смешанного транспорта. Они включают рекомендации по формулированию стратегического плана по развитию порта и упрощению структур портовых тарифов и платежей для Брунея-Даруссалама, рекомендации по созданию международного транспортного коридора и коммерческой перевозке контейнеров железнодорожным и смешанным транспортом для Казахстана и рекомендации по подготовке национальных планов осуществления Алматинской программы действий для Кыргызстана, Монголии и Таджикистана.

36. В целях оказания дальнейшей помощи странам секретариат также предоставляет консультационные услуги Вьетнаму по разработке комплексного плана развития логистических перевозок, включая создание учебного центра по логистическим перевозкам.

### **III. ВОПРОСЫ ДЛЯ РАССМОТРЕНИЯ**

37. Подкомитету предлагается рассмотреть нынешнее положение в области упрощения транспортных перевозок и поделиться информацией о достигнутом прогрессе и накопленном опыте в области создания торговых/транспортных комитетов или аналогичных механизмов.

38. С учетом важности упрощения транспортных перевозок как неотъемлемого компонента развития комплексной международной системы смешанных перевозок в регионе, предназначенной для содействия международной торговле и туризму, Подкомитет, возможно, пожелает:

а) на национальном уровне: рекомендовать создание и укрепление координационных механизмов, таких, как национальные комитеты по упрощению торговых и транспортных операций с ориентированным на конкретные действия и временные рамки кругом ведения, и предложить таким комитетам провести анализ транспортных маршрутов, используя модель ЭСКАТО по расчету временных/финансовых затрат;

б) на субрегиональном уровне: призвать субрегиональные организации (АСЕАН, ОЭС, СААРК и СКО) поддержать инициативу создания национальных комитетов по упрощению торговых и транспортных операций в соответствующих субрегионах и предоставить возможность для обмена опытом на субрегиональном уровне;

в) на региональном уровне: провести кабинетное исследование в отношении имеющихся механизмов по содействию упрощению торговых и транспортных операций,

опирающихся на форум национальных комитетов как основу для обмена передовой практикой; и созвать региональные совещания таких комитетов с уделением особого внимания не имеющим выхода к морю странам и странам транзита в соответствии с Алматинской программой действий.

39. С учетом важности соответствующих правовых инструментов для обеспечения беспрепятственной перевозки товаров и пассажиров, а также необходимости модернизации национального потенциала по содействию грузоотправлению и смешанным перевозкам Подкомитет, возможно, пожелает:

а) подчеркнуть важность осуществления резолюции 48/11 и настоятельно призвать страны, если они еще не сделали этого, присоединиться к упоминаемым в ней конвенциям и осуществлять их;

б) рекомендовать пересмотр резолюции 48/11 с целью расширения ее охвата и содержания в свете растущего спроса на транспортные перевозки и потребности в более всеобъемлющем подходе к их упрощению в соответствии с указаниями, содержащимися в ряде протоколов и приложений к соглашениям по СБМ и СКО, с целью более эффективного содействия внутрирегиональной торговле;

с) рекомендовать, что секретариат продолжил оказание странам-членам помощи в ведении переговоров в отношении многосторонних соглашений с целью согласования механизмов и процедур, касающихся автомобильного, железнодорожного и смешанного транспорта в регионе ЭСКАТО;

д) рекомендовать, чтобы секретариат подготовил учебные материалы для разработчиков политики и представителей промышленности по внедрению и применению международных конвенций по автомобильному транспорту с целью обеспечения большей последовательности и эффективности в достижении целей упрощения транспортных перевозок;

е) рекомендовать, чтобы секретариат продолжил сотрудничество с национальными ассоциациями экспедиторов грузов и субрегиональными и международными организациями с целью оказания странам-членам помощи в осуществлении устойчивой программы наращивания потенциала в области мультимодальных и логистических перевозок.

Приложение

Положение дел с присоединением членом и ассоциированным членом ЭСКАТО к международным конвенциям, перечисленным в резолюции 48/11 Комиссии, по состоянию на февраль 2004 года

Страна или территория	Конвенция о дорожном движении (1968 год)	Конвенция о дорожных знаках и сигналах (1968 год)	Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (1975 год)	Таможенная конвенция о временном ввозе коммерческих дорожных перевозочных средств (1956 год)	Таможенная конвенция о контейнерах (1972 год)	Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границе (1982 год)	Конвенция о Договоре о международной перевозке грузов (КДПГ) (1956 год)
<b>Группа I: материковая Азия</b>							
Афганистан			x	x			
Армения			⊗			⊗	
Азербайджан	⊗		⊗	⊗		⊗	
Бангладеш							
Бутан							
Камбоджа				x			
Китай					x		
Корейская Народно-Демократич. Республика							
Грузия	⊗	⊗	⊗		⊗	⊗	⊗
Гонконг (Китай)				x			
Индия		x					
Ислам. Республика Иран	x	x	x				⊗
Казахстан	⊗	⊗	⊗				⊗
Кыргызстан			⊗	⊗		⊗	⊗
Лаосская Народно-Дем. Республика							
Малайзия							
Монголия	⊗	⊗	⊗				⊗
Мьянма							
Непал							
Пакистан	x	x					
Республика Корея	x	x	x		x		
Российская Федерация	x	x	x		x	x	x
Сингапур				x			
Таджикистан	⊗	⊗	⊗				⊗
Таиланд	x	x					
Турция			x		x		⊗
Туркменистан	⊗	⊗	⊗				⊗
Узбекистан	⊗	⊗	⊗	⊗	⊗	⊗	⊗
Вьетнам							
<b>Группа II: островные страны</b>							
Бруней-Даруссалам						..	..
Индонезия	x	x	x		x	..	..
Япония						..	..
Мальдивские Острова						..	..
Филиппины	x	x				..	..
Шри-Ланка						..	..

Примечание: Две точки (..) указывают, что данные не применимы  
 x указывает участника конвенции  
 ⊗ указывает, что страна присоединилась после принятия резолюции 48/11

- - - - -