
Тематическая рабочая группа по устойчивому транспорту,
транзиту и связности (TWG-STTC)

24-я сессия
18-19 ноября 2019 года
Ашхабад, Туркменистан

**Идентификация, изоляция и устранение основных узких мест вдоль международных
транспортных магистралей**

(Пункт 4.4 повестки дня)

Записка ЕЭК ООН / ЭСКАТО

Деятельность ЕЭК ООН по упрощению процедур пересечения границ

1. Стратегическое значение Центральной Азии делает его уникальным регионом, и это подчеркивается его соединительным потенциалом как транспортным узлом между двумя континентами. Регионы также сталкиваются с уникальными проблемами, когда В се из стран СПЕКА не имеют выхода с расходящимися экономического развития.
2. В рамках СПЕКА ЭСКАТО и ЕЭК ООН предлагают создание потенциала и другие формы технической помощи, которые способствуют эффективной и безопасной эксплуатации региональных транспортных инфраструктур и выявлению узких мест. Многочисленные правовые документы по транспортным средствам Организации Объединенных Наций, находящиеся в ведении ЕЭК ООН, а также деятельность ЕЭК ООН по анализу, наращиванию потенциала и технической помощи обеспечивают прочную основу для разработки согласованных нормативных рамок для региональных перевозок, особенно в регионе СПЕКА.
3. Ведение, содействие и развитие международных перевозок всегда было одной из основных целей национальных правительств. Однако, поскольку транспортные средства в международных перевозках , пересекают границы, содействие и развитие международных перевозок поднять конкретные проблемы, решение которых требует сотрудничества и согласия между правительствами. Целью этого сотрудничества является разработка согласованных международных инфраструктурных коридоров и сетей, упрощение пограничных и единообразных правил и положений, которые обеспечивают

высокий уровень эффективности, безопасности и защиты окружающей среды на транспорте.

4. ЕЭК ООН предоставляет эти незаменимые межправительственные платформы для сотрудничества и рассматривает транспорт в пяти ключевых областях: доступность, доступность, безопасность, безопасность и воздействие на окружающую среду. Особенно Что касается стран - участниц СПЕКА, ЕЭК ООН и ее транспортной подпрограммы имеет особую роль в реализации этих целей, учитывая ее давний опыт в регионе и наличие огромного массива инструментов и правовых документов.

Международная конвенция о гармонизации пограничного контроля товаров

5. Принимая международную правовую основу в качестве отправной точки, следует упомянуть, что среди широкого спектра доступных правовых документов Организации Объединенных Наций по транспорту несколько направлены на упрощение и согласование процедур на пограничных переходах, а некоторые из них наиболее широко распространены, широко используются в регионе СПЕКА. Например, Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах¹, общеизвестная как «Конвенция о гармонизации», является одной из наиболее широко принятых правовых основ скоординированного управления границами. Она имеет 58 Договаривающихся сторон², включая все страны СПЕКА, кроме Афганистана. Туркменистан присоединился к Конвенции о гармонизации 27 ноября 2016 года по случаю первой Глобальной конференции по устойчивому транспорту, созванной Генеральным секретарем Объединенные народы. Договаривающиеся Стороны обязуются упорядочить административные процедуры на границах и сократить количество и продолжительность контроля, осуществляемых таможенными органами.

6. 30 ноября 2011 года вступило в силу Приложение 9 о железнодорожных пограничных переходах к Конвенции о гармонизации. В Приложении были введены основные принципы упрощения процедур пересечения границ для международных железнодорожных перевозок . С того времени Рабочая группа по железнодорожному транспорту (SC.2) разработала план действий для мониторинга его реализации на национальном уровне.

¹ Подробная информация о Конвенции о гармонизации, Конвенции МДП, проекте eTIR и иных мерах по упрощению процедур пересечения границ приведена на http://www.unece.org/trans/main/itc/itc_doc_2019.html, см. документ ECE/TRANS/2019/17.

² https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-A-17&chapter=11&clang=_en

7. План включает действия по облегчению выдачи виз для специалистов в железнодорожной отрасли; разработке механизмов сотрудничества для пограничного и другого контроля; совершенствованию процедур оценки и оценки рисков и установлению временных рамок для технических операций. План действий был представлен и одобрен на шестьдесят девятой сессии SC.2 (23-25 ноября 2015 года) и содержится в документе ECE/TRANS/SC.2/2015/6. SC.2 продолжила обсуждение этой темы на своей семидесятой сессии в 2017 году. Секретариат подчеркнул важность продолжения работы по пониманию эффективности приложения 9 в государствах-членах (см. ECE/TRANS/SC.2/228, пункт 51). На своей одиннадцатой сессии (13 июня 2019 года) Административный комитет Конвенции о гармонизации предложил SC.2 оценить, целесообразно ли возобновить это исследование (ECE/TRANS/WP.30/AC.3/22, пункт 22).

Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП)

8. Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП) от 1975 года устанавливает порядок, разрешающий международную перевозку грузов автотранспортом или контейнерами из одного таможенного пункта отправления в таможню прибытия, через столько стран, сколько необходимо, без промежуточной проверки перевозимых товаров и без сдачи финансовой гарантии на каждой границе. Эта процедура включает использование защищенных транспортных средств, международной гарантийной цепи, созданной в соответствии с Конвенцией, для покрытия пошлин и налогов под угрозой на протяжении всего путешествия, и каждое транспортное средство должно иметь международный таможенный документ (книжка МДП), который удостоверяет содержание груза как указано в таможне отправления. Все это приводит к минимальным процедурам и задержкам на границах и снижению транспортных издержек, что, в свою очередь, приводит к снижению затрат на экспорт и импорт.

9. Следует отметить, что со времени предыдущего доклада Конвенция МДП приобрела две новых Договаривающиеся стороны, а именно Аргентину и Оман. В настоящее время Конвенция насчитывает 76 Договаривающихся сторон, а операции МДП могут быть созданы в 62 странах. В 2018 году WP.30 и Административный комитет МДП (АС.2) продолжили свои усилия по рассмотрению и доработке ряда предложений по поправкам к Конвенции МДП. В течение 2018 года АС.2 принял ряд предложений по

поправкам (в ожидании официального принятия, который включает в себя следующие поправки:

- Изменить пункт 1 статьи 6, пояснительную записку 0.6.2 и пункт I части I приложения 9, скорректировав существующую формулировку так, чтобы она стала «таможенными органами или другими компетентными органами».
- изменить статью 18, увеличив общее количество таможен места отправления и назначения с четырех до восьми, с прилагаемой новой пояснительной запиской 0.18.3, обязывающей договаривающиеся стороны делать любые ограничения в применении указанной статьи также общедоступными. в отношении Исполнительного совета МДП (ИСМДП)).

10. На своей шестьдесят девятой сессии (февраль 2019 года) АС.2 на фоне прогресса, достигнутого Рабочей группой в доработке и принятии текста проекта приложения 11 к Конвенции, начал рассмотрение необходимых поправок для введения eTIR в юридическом тексте Конвенции МДП 1975 года. Не имея возможности завершить обсуждение, Комитет поручил секретариату созвать внеочередную сессию АС.2 13 июня 2019 года.

11. На своей семидесятой сессии (июнь 2019 года) Комитет напомнил, что на своей предыдущей сессии в заключение своих начальных обсуждений он решил, что до организации внеочередной сессии АС.2 в июне 2019 года эксперты из Российской Федерации, национальные эксперты и секретариат должны провести консультации «друзей Председателя», прежде всего для разъяснений и пояснений в отношении проблем, затронутых Российской Федерацией. Цель альтернативного текста – по меньшей мере, разъяснение, а также, в большинстве случаев, - улучшение текста Приложения 11. Делегации Азербайджана, Российской Федерации, Турции и Узбекистана заявили, что они готовы принять компромиссную формулировку Приложение 11, являющееся результатом встреч друзей Председателя, в ожидании незначительных корректировок.

12. Комитет не успел рассмотреть все предложения по поправкам. Комитет просил секретариат обобщить все полученные замечания и представить их в качестве официального документа для рассмотрения на его следующей сессии с целью окончательной доработки текста поправок к основному тексту Конвенции и приложения 11 (для последнего варианта поправки предложения см. в документе ECE/TRANS/WP.30/2019/9/Rev.2).

13. Межправительственный процесс, направленный на компьютеризацию процедуры МДП (eTIR), получил дальнейшее развитие. В рамках пятилетнего Меморандума о взаимопонимании (MoU) о сотрудничестве между ЕЭК ООН и Международным союзом автомобильного транспорта (МСАТ) в области компьютеризации процедуры МДП и вспомогательного Соглашения о взносах (ЦС) в целях усиления полной компьютеризации процедуры МДП, подписанной 6 октября 2017 года, Азербайджан и Иран (Исламская Республика) запустили новый проект eTIR. Первая перевозка eTIR из Ирана (Исламская Республика) в Азербайджан состоялась 18 июня 2019 года, и с тех пор было осуществлено еще семь аналогичных перевозок. Обе страны готовы включить в проект другие страны и компьютеризировать процедуру МДП вдоль новых важных транзитных маршрутов в регионе. Кроме того, проект eTIR между Ираном (Исламская Республика) и Турцией продолжается, и обе страны все еще обсуждают пересмотр существующего Меморандума о взаимопонимании для распространения своего пилотного проекта eTIR на все таможенные пункты и всех держателей книжек МДП из обеих стран. Наконец, пилотный проект eTIR между Грузией и Турцией продолжается, к удовлетворению обеих администраций.

Устойчивое транспортное сообщение и достижение связанных с транспортом Целей в области устойчивого развития в отдельных не имеющих выхода к морю странах и странах транзита/промежуточных странах

14. Осенью 2018 года был запущен финансируемый ЮНДА проект под названием «Устойчивое транспортное сообщение и достижение связанных с транспортом Целей в области устойчивого развития в отдельных не имеющих выхода к морю странах и странах транзита/промежуточных странах». Проект направлен на разработку набора показателей устойчивого внутреннего сообщения на транспорте (SITCIN) и будет осуществляться с сентября 2018 года по декабрь 2020 года. В нем участвуют следующие пилотные страны: Грузия, Казахстан, Сербия, Парагвай и Иордания. Основная цель проекта, который возглавляется Отделом устойчивого транспорта ЕЭК ООН и осуществляется при поддержке ЭКЛАК и ЭСКЗА, будет заключаться в том, чтобы предоставить не имеющим выхода к морю странам / странам транзита инструмент для измерения степени их связности: как внутри страны, так и на двусторонней основе / на субрегиональном уровне, а также с точки зрения мягкой и жесткой инфраструктуры.

15. В частности, SITCIN, когда он будет полностью разработан и испытан в пилотных странах, предоставит правительствам инструмент (набор измеримых критериев), который

позволит им оценить степень осуществления ими соответствующих правовых документов Организации Объединенных Наций, соглашений и конвенций, относящихся к компетенции КВТ. При этом он должен позволить лицам, определяющим политику, оценить степень внешнеэкономических связей своей страны с точки зрения эффективности процессов внутреннего транспорта, логистики, торговли, таможи и облегчения пересечения границ. Правительства могли бы также использовать SITCIN для оценки и отчетности о своем прогрессе в осуществлении ЦУР, связанных с транспортом (т.е. Повестка дня на период до 2030 года) и своих обязательствах в рамках Венской программы действий для НВМРС (на десятилетие 2014–2024 годов).

16. Проект был запущен в Грузии (июль) и Сербии и Казахстане (сентябрь) 2019 года, в рамках которых были проведены консультации с правительственными учреждениями, занимающимися вопросами транспорта, торговли, таможи и управления границами, а также управляющими организациями инфраструктуры автомобильного и железнодорожного транспорта и транспортными организациями, в том числе представителями логистических и экспедиторских ассоциаций, и перевозчиками. В Казахстане состоялся ознакомительный визит в Особую экономическую зону Восточных ворот Хоргос (ОЭЗ) на казахстанско-китайской границе, целью которой является предоставление полного спектра логистических услуг для железнодорожных грузов между Китаем, Центральной Азией и Европой. Зона состоит из сухого порта с пропускной способностью терминала 540 000 ДФЭ/год и контейнерной площадки с шестью железнодорожными линиями (как узкие, так и широкие железнодорожные колеи, обеспечивающие взаимодействие между двумя государствами).

Семинар по укреплению безопасности на внутренних грузовых маршрутах

17. 3-4 сентября 2019 года в Женеве совместно с Рабочей группой по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) ЕЭК ООН в сотрудничестве с Организацией по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ) и другими партнерами организовала семинар по укреплению безопасности на внутренних грузовых маршрутах. Семинар собрал более 50 экспертов и должностных лиц по вопросам безопасности из министерств транспорта, таможенных комитетов и других соответствующих учреждений, а также операторов автомобильного и железнодорожного транспорта и ассоциаций частного сектора из многих стран евроазиатского региона. На семинаре были рассмотрены многочисленные проблемы, связанные с преступностью и охраной, с которыми сталкиваются системы внутреннего транспорта во всем мире. В частности, на семинаре

обсуждались различные риски и угрозы, включая кражу грузов и транспортных средств, нападения на водителей поездов и грузовиков, торговлю людьми, незаконную торговлю, контрабанду и контрабанду. На семинаре также обсуждались риски неправомерного использования международной транспортной контейнерной системы в преступных целях, а также возникающие угрозы безопасности от оцифровки сетей внутреннего транспорта с широким спектром конфиденциальных потоков данных, проходящих через различные системы. Участники отметили, что Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП может оказать положительное влияние на безопасность внутреннего транспорта, в частности за счет цифровизации и осуществляемых экспериментальных проектов eTIR. Участники признали важность противодействия угрозам безопасности на внутреннем транспорте и заявили о необходимости совместных действий в этой области.

18. В частности, участники семинара согласились со следующими утверждениями:

- Важной ролью таможенных и пограничных органов управления в обеспечении безопасности грузовых потоков на внутреннем транспорте, в том числе посредством разработки и реализации программ уполномоченного экономического оператора (АЕО) / доверенных трейдеров и систем управления таможенными рисками (на основе избирательности и профилирования грузопотоков). согласование потребностей в сфере безопасности и упрощения формальностей.
- Необходимостью в том, чтобы меры безопасности на внутреннем транспорте основывались на четких определениях и сильных (национальных, региональных и международных) правовых и административных рамках и процессах. Подписание Соглашения об обмене информацией в области транспортной безопасности (Минск, 2014 г.), согласованного государствами-членами Содружества Независимых Государств и открытого для присоединения к другим заинтересованным государствам, было отмечено в качестве положительного примера в этом отношении.
- Многочисленными преимуществами в плане безопасности при скоординированном управлении границами, приграничном и межотраслевом сотрудничестве и обмене предварительной таможенной информацией и профилями рисков для грузов на двустороннем, региональном и / или международном уровнях.

- Повышением уровня цифровизации и сильной зависимостью заинтересованных сторон государственного и частного секторов от высококачественных данных о цепочке поставок, которые являются достоверными, полными, надежными и проверяемыми.
- Растущим значением новых технологий, таких, как отслеживание и отслеживание на основе коридоров (например, в железнодорожном секторе) и использование искусственного интеллекта / цепочки блоков и инновационных приложений ИКТ для более эффективной защиты цепочек поставок и внутренних грузовых маршрутов. В качестве положительного примера в этой связи был упомянут трансграничный электронный обмен предварительной информацией о транспортных средствах, пассажирах и экипажах в соответствии с положениями национального законодательства и соответствующими международными договорами.
- Необходимостью укрепления международного сотрудничества в разработке мер по смягчению киберугроз для внутреннего транспорта, таких как пример, представленный Европейским центром обмена и анализа информации о железных дорогах (ER-ISAC), который предлагает инклюзивную платформу кибербезопасности для скоординированных превентивных действий руководителей железнодорожной инфраструктуры и железнодорожные предприятия в Европе.

19. Участники признали, что устранение перечисленных настоящих и возникающих угроз безопасности на внутреннем транспорте требует комплексного и упреждающего подхода и повышения уровня регионального / международного сотрудничества. Создание структурированного механизма обмена информацией об угрозах и рисках в конкретных коридорах (или грузовых маршрутах) и привлечение множества заинтересованных сторон из различных дисциплинарных областей, включая правоохранительные органы, органы таможенного и пограничного управления, а также транспортные органы и операторов частного сектора, были определены как важный шаг вперед. Участники рекомендовали, чтобы WP.5 в сотрудничестве с дискуссионным форумом ЕЭК ООН по безопасности на внутреннем транспорте продолжала служить платформой для определения будущего направления международного сотрудничества, направленного на защиту сектора внутреннего транспорта от актов незаконного вмешательства, а также для выявления и дальнейшей разработки доступных решений. Материалы семинара, презентации и все

материалы семинара по адресу https://www.unece.org/trans/main/wp5/strengthening_security_on_inland_freight_routes.html.

Достижения в области упрощения трансграничных перевозок в регионе ЭСКАТО

20. В целях повышения эффективности международных транспортных маршрутов и коридоров необходимо учитывать как транспортную инфраструктуру, так и вопросы оперативной связи. Основные узкие места вдоль международных транспортных маршрутов должны быть идентифицированы, изолированы и устранены.

21. Существование нефизических барьеров отрицательно сказывается на эффективности международных автомобильных и железнодорожных перевозок и увеличивает затраты на логистику. В будущем эффективный региональный автомобильный транспорт потребует политической приверженности и институционализации интеграционных процессов, включая устранение нефизических барьеров для транспорта и обеспечение согласования правил и норм наряду со стандартизацией технических и эксплуатационных требований и трансграничных процедур.

Развитие устойчивого транспорта

22. ЭСКАТО поддерживает эффективное и беспрепятственное перемещение грузов, пассажиров и транспортных средств автомобильным и железнодорожным транспортом по всему региону с помощью мер по развитию транспортной инфраструктуры и упрощению процедур, а также путем укрепления устойчивых транспортных связей между субрегионами.

23. **Пятое заседание Комитета по транспорту** было проведено ЭСКАТО с 19 по 21 ноября 2018 года в Бангкоке, Таиланд. Он подчеркнул значительный вклад, который обеспечивает устойчивое транспортное сообщение в реализацию Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года. Комитет обсудил основные проблемы развития транспорта, с которыми сталкивается Азиатско-Тихоокеанский регион. Государства-члены поделились информацией о своих недавних и планируемых мероприятиях по дальнейшему развитию и вводу в действие сети Азиатских автомобильных дорог, сети Трансазиатских железных дорог и сети сухих портов. Они также подчеркнули, что широкий спектр прорывных технологий и быстрорастущих сетей устройств с цифровым подключением предоставляют новые возможности для повышения эффективности транспортного сектора при одновременном снижении его углеродного

следа. Комитет призвал уделять внимание повышению безопасности, эффективности и устойчивости городского транспорта и в этом контексте одобрил Индекс устойчивого городского транспорта, разработанный ЭСКАТО, чтобы помочь странам оценить качество своих услуг городского транспорта.

Содействие развитию устойчивых автомобильных перевозок

24. ЭСКАТО осуществляет проект по **укреплению потенциала государств-членов ЭСКАТО по согласованию стандартов в отношении веса, габаритов и выбросов автотранспортных средств для облегчения перевозок по сети Азиатских автомобильных дорог**, с тем чтобы помочь государствам-членам справиться с проблемами, связанными с различиями в национальных стандартах в проектировании и строительстве дорожной инфраструктуры, а также допустимый вес, размеры и выбросы транспортных средств, которые создают различные проблемы в международных автомобильных перевозках. В этом контексте ЭСКАТО провела исследование, направленное на разработку рекомендаций, которые будут содействовать согласованию национальных и субрегиональных стандартов по весу, размерам и выбросам автотранспортных средств.

- Первое **совещание группы экспертов** в рамках этого проекта было проведено с 23 по 24 января 2019 года в Тбилиси, Грузия, где были представлены и обсуждены предварительные результаты исследования и где были найдены пути для согласования весов, размеров и выбросов для автотранспортных грузовых транспортных средств. страны были определены и согласованы.
- Заключительное региональное совещание состоялось 19 сентября 2019 года в Бангкоке, Таиланд, для обсуждения результатов исследования и дальнейших действий по согласованию весов, размеров и выбросов для автомобильных грузовых транспортных средств между странами. Совещание признало преимущества гармонизации стандартов по весу, размерам и выбросам автомобильных грузовых транспортных средств как средства, способствующего эффективной, действенной и бесперебойной международной автомобильной перевозке по сети Азиатских автомобильных дорог. Совещание также призвало государства-члены ЭСКАТО принять необходимые организационные меры для ее осуществления.

Содействие развитию устойчивого железнодорожного транспорта

25. Принятие Повестки дня на период до 2030 года подчеркнуло важность устойчивых транспортных решений для достижения Целей в области устойчивого развития. Чтобы перейти к такой системе на региональном уровне, необходимы инициативные политические инициативы для поощрения энергоэффективных и экологически чистых видов транспорта, таких как железнодорожный транспорт. ЭСКАТО содействует более широкому использованию железнодорожного транспорта посредством формализации сети Трансазиатских железных дорог, а также развития и эксплуатации международных интермодальных коридоров на железнодорожной основе. **На семинаре по наращиванию потенциала по проблемам подключения к железнодорожным сетям и проблем совместимости**, который был организован ЭСКАТО с 5 по 6 сентября 2018 года в Душанбе, Таджикистан, были обсуждены ключевые вопросы и возможные последующие шаги для решения проблем подключения к сетям и совместимости железнодорожных сетей, которые по-прежнему препятствуют более широкому использованию железных дорог транспорт для международных перемещений между собой и за его пределами.

26. Для укрепления и облегчения международных железнодорожных перевозок в Азии, а также между Азией и Европой необходимо разработать и внедрить мягкие меры. В этом контексте ЭСКАТО осуществила проект по **согласованию правил и предписаний, касающихся упрощения международных железнодорожных перевозок** в регионе. В рамках проекта было заказано три исследования:

- В рамках первого исследования, касающегося практики пересечения границ в международном железнодорожном транспорте, были задокументированы процессы на ряде отдельных железнодорожных пограничных переходов в регионе и предложены меры по повышению их эффективности;
- В рамках второго исследования, посвященного повышению функциональной совместимости для облегчения международных железнодорожных перевозок, были определены три аспекта функциональной совместимости;
- В рамках третьего исследования, посвященного системам электронного обмена информацией для международных железнодорожных перевозок, были рассмотрены существующие системы электронного обмена информацией для международных железнодорожных перевозок.

27. Кроме того, ЭСКАТО совместно с Организацией сотрудничества железных дорог подготовила основу для повышения эффективности железнодорожных пограничных переходов вдоль сети Трансазиатских железных дорог и за ее пределами. В рамках определены четыре конкретных вопроса, а также указаны цели и процессы для их достижения с целью дальнейшего повышения эффективности железнодорожных пограничных переходов вдоль сети Трансазиатских железных дорог. Выявленные проблемы: а) обмен информацией между железными дорогами; (b) таможенные и другие формальности государственных органов; (c) разрыв колеи; и (d) измерение эффективности железнодорожных пограничных переходов.

28. В рамках своих усилий по поддержке внутри- и межрегиональной торговли, повышению эффективности международных железнодорожных перевозок между Азией и Европой за счет более высокого уровня функциональной совместимости ЭСКАТО организовала **семинар по наращиванию потенциала в области упрощения международных железнодорожных перевозок** с 18 по 19 декабря 2018 года. в Бангкоке, Таиланд, при поддержке Сети экспертов Организации Объединенных Наций по безбумажной торговле и транспорту в Азиатско-Тихоокеанском регионе (UNNEХТ). На семинаре обсуждались практические аспекты реализации единой накладной ЦИМ/СМГС, изучалась необходимость согласования таможенных формальностей для международных железнодорожных перевозок через электронную систему транзитных железнодорожных перевозок, выяснялась необходимость технической помощи / наращивания потенциала для поддержки международных железнодорожных перевозок в региона и обсудили будущую деятельность Консультативной группы UNNEХТ по транзиту.

29. Для полного использования потенциала недавно построенного железнодорожного коридора вдоль Казахстана, Туркменистана и Исламской Республики Иран (КТИ)– ЭСКАТО, в сотрудничестве с Организацией экономического сотрудничества и при финансовой поддержке Исламского банка развития ЭСКАТО осуществляет учебный проект о коммерциализации железнодорожного коридора Казахстан-Туркменистан-Иран. В рамках проекта с 10 по 11 апреля 2019 года в Тегеране, Исламская Республика Иран, было организовано **начальное совещание для учебного проекта по коммерциализации железнодорожного коридора Казахстан-Туркменистан-Иран**. На начальном совещании были определены текущие проблемы и обсуждены возможные пути и области достижения коммерциализации железнодорожного коридора, предварительно доработан

предварительный проект плана двух исследований, запланированных в рамках проекта, а также подробная информация / данные, необходимые для реализации исследовательского проекта.

30. **Совещание группы экспертов по согласованию технических стандартов, правил и положений об усиленных железнодорожных сообщениях между Северо-Восточной, Центральной и Западной Азией** было организовано 17-18 сентября 2019 года в Алматы, Казахстан, для обсуждения путей улучшения связности железнодорожной инфраструктуры между Афганистаном, Китай, Исламская Республика Иран, Кыргызстан и Таджикистан и улучшение условий работы посредством гармонизации технических стандартов, норм и правил для железнодорожных перевозок.

Другие инициативы по содействию транспорту

Транспортная взаимосвязанность между Азией и Европой

31. Конференция министров ЭСКАТО по транспорту на ее третьей сессии, состоявшейся в Москве в декабре 2016 года, признавая необходимость координации усилий по укреплению евро-азиатских транспортных связей, приняла Региональную программу действий по устойчивому транспортному сообщению в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2017–21), который включал в себя задачу по созданию межрегионального координационного комитета по транспорту между Азией и Европой. На этом фоне секретариат ЭСКАТО ООН осуществляет проект по оказанию помощи в создании межрегионального комитета в качестве институционального моста между двумя регионами. В этом контексте **Межрегиональное совещание группы экспертов по транспортному сообщению между Азией и Европой** было организовано с 30 января по 31 января 2019 года в Бангкоке, Таиланд. Совещание дало информацию об инициативах, взглядах и действиях, связанных с развитием евро-азиатских транспортных связей в Азии. 30 октября в Женеве в рамках Рабочей группы ЕЭК ООН по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) состоялась последующая встреча в форме Форума по устойчивой транспортной взаимосвязанности между Европой и Азией.

Улучшение транспортной взаимосвязанности между НВМРС и транзитными странами

32. Исламская Республика Иран является ближайшей транзитной страной для большинства НВМРС в Центральной Азии для выхода к морю, и по просьбе Таможенной администрации Исламской Республики Иран (ИРИКА) ЭСКАТО совместно с Шанхайской

организацией сотрудничества (ШОС) организовала **семинар по наращиванию потенциала по применению новых технологий в области упрощения процедур транзита для улучшения транспортных связей между НВМРС и странами транзита с 26 по 27 ноября 2019 года в Ташкенте, Узбекистан.** Целью семинара было углубить понимание сотрудниками пограничных служб отдельных стран-членов (НВМРС и транзитных стран в Северной и Центральной Азии) использования новых технологий для облегчения транзита, что продемонстрировано с помощью инструментов и механизмов ЭСКАТО по упрощению процедур перевозок для облегчения трансграничных и транзитных перевозок.

Транспортные коридоры

33. ЭСКАТО осуществляет проект по **укреплению потенциала для обеспечения устойчивого транспортного сообщения вдоль экономического коридора Китай-Центральная Азия-Западная Азия.** В число стран проекта входят Китай, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Узбекистан, Туркменистан, Иран и Турция, и они направлены на оказание помощи этим странам, многие из которых являются наименее развитыми и / или не имеющими выхода к морю развивающимися государствами, для достижения повестки дня до 2030 года. Проект будет сосредоточен на улучшенной бесперебойной транспортной связности, использовании интеллектуальных транспортных технологий, усилении межрегионального сотрудничества и партнерства путем предоставления и всеобъемлющей платформы, на которой государства-члены могут обсуждать узкие места в нормативных актах и показатели взаимосвязанности.

34. В рамках проекта, озаглавленного **«Повышение эффективности операций интермодальных перевозок в Азии посредством разработки механизмов координации в поддержку сбалансированного экономического, социального и экологического воздействия»**, ЭСКАТО провела сравнительное исследование с целью дальнейшей разработки и предложения вариантов институциональных механизмов управления одного или нескольких из четырех существующих или потенциальных интермодальных транспортных коридоров. В этой связи ЭСКАТО организовала **совещание группы экспертов по повышению эффективности отдельных интермодальных транспортных коридоров в Азии с 26 по 27 июня 2019 года в Бангкоке, Таиланд.** Совещание группы экспертов обсудило и рассмотрело результаты исследования и оценило возможные последующие шаги в разработке механизмов управления транспортными коридорами, охватываемыми проектом.

Один пояс – один путь

Инициатива «Один пояс – один путь», выдвинутая правительством Китая, может ускорить реализацию инфраструктурных проектов, создать новую основу для появления международных экономических коридоров и сыграть каталитическую роль в формировании общего видения развития, направленного на достижение устойчивого развития. Цели развития. Тем не менее, с учетом разных этапов развития и наличия конкретных социально-экономических проблем, требуется тщательный анализ макроэкономических, социальных и экологических последствий проектов под руководством инициативы. В сотрудничестве с ДЭСВ ООН ЭСКАТО организовала **рабочее совещание по оценке потенциального воздействия Инициативы «Один пояс – один путь» на цели в области устойчивого развития в странах Азии с 25 по 26 сентября 2019 года в Бангкоке, Таиланд.** На семинаре обсуждалось, как обеспечить, чтобы лица, принимающие решения в странах-участницах, получали информацию, которая дала бы лучшие рекомендации по вопросам политики и помогла бы им направить ресурсы на наиболее эффективные проекты.

Тематическая рабочая группа , возможно , пожелает:

- поддерживать и поощрять страны СПЕКА принимать активное участие в вышеупомянутых мероприятиях секретариата ЕЭК ООН в том, что касается упрощения процедур пересечения границ, в частности, путем активного участия в процессе компьютеризации МДП, и поддерживать принятие нового приложения 11 к Конвенции МДП;
- Предложить странам СПЕКА подумать о внедрении новых технологий при внедрении правовых документов ООН по транспорту путем присоединения к электронным обработкам (Дополнительный протокол к МДП (e-CMR), e-TIR);
- Принять к сведению ход реализации проекта «Устойчивое транспортное сообщение и достижение связанных с транспортом Целей в области устойчивого развития в отдельных не имеющих выхода к морю странах и странах транзита/промежуточных странах», а также выводы и рекомендации правовых документов ООН, касающихся транспорта, - эффективного инструмента для улучшения транспортных коридоров в докладе о регионе СПЕКА;

- Повысить эффективность программ и проектов по упрощению формальностей и ускорить развитие международных автомобильных перевозок путем достижения долгосрочных целей в странах СПЕКА, как это предусмотрено в Региональных стратегических рамках по упрощению международных автомобильных перевозок;
- Поддержать внедрение Региональной рамочной программы сотрудничества по упрощению международных железнодорожных перевозок для решения проблем и укрепления сотрудничества в целях развития международных железнодорожных перевозок;
- Поощрять страны СПЕКА к применению инструментов ЭСКАТО по упрощению перевозок;
- принять к сведению и призвать страны использовать исследования, разработанные секретариатом ЭСКАТО, для развития международных железнодорожных перевозок в регионе ЭСКАТО;
- принять к сведению обсуждаемые вопросы и решения, принятые на пятой сессии Комитета по транспорту, проведенной ЭСКАТО 19–21 ноября 2018 года в Бангкоке, Таиланд;
- принять к сведению и принять активное участие в реализации проектов ЭСКАТО, а именно в целях содействия согласованию стандартов по весу, габаритам и выбросам дорожных транспортных средств для облегчения перевозок по Азиатскому шоссе; решение проблем связности и совместимости железнодорожной сети; повышение эффективности интермодальных перевозок в Азии и другие вопросы;
- рассмотреть вопрос об использовании системы повышения эффективности железнодорожных пограничных переходов вдоль сети Трансазиатских железных дорог и за ее пределами;
- ознакомиться с тремя исследованиями по гармонизации норм и правил для облегчения международных железнодорожных перевозок в регионе;
- Принять к сведению и принять участие в мероприятиях ЭСКАТО, связанных с развитием транспортных коридоров, в том числе с введением в действие устойчивых транспортных связей вдоль экономического коридора Китай-Центральная Азия-Западная Азия, коммерциализацией железнодорожного коридора Казахстан-Туркменистан-Иран, а также вклад

инициативы «Один пояс – один путь» в реализацию Целей в области устойчивого развития в экономике азиатских стран.

Региональные стратегические рамки для облегчения международных автомобильных перевозок

23. Учитывая необходимость обеспечения стратегического видения и общего подхода к решению проблем, связанных с международными автомобильными перевозками в регионе, государства-члены приняли Региональную стратегическую рамочную программу по облегчению международного автомобильного транспорта (РСФ) на Конференции министров ЭСКАТО по транспорту, состоявшейся в Бангкок в марте 2012 года.

24. RSF определяет шесть основных вопросов для облегчения международных автомобильных перевозок и обеспечивает долгосрочные цели вместе с процессом их достижения. В нем также предусмотрены семь условий для решения проблем, связанных с обеспечением бесперебойного и эффективного транспорта автомобильным транспортом в регионе.

25. RSF служит основным политическим документом по инициативам по упрощению перевозок для стран-членов и их партнеров по развитию в целях усиления координации между различными соглашениями, проектами и мерами по упрощению формальностей, чтобы избежать несогласованности и конфликтов при планировании, разработке и осуществлении и тем самым повысить эффективность усилий по упрощению формальностей. Это обеспечит синергический эффект мер по упрощению формальностей, приносящих пользу странам-членам и их партнерам по развитию.

Региональные рамки сотрудничества для облегчения международного железнодорожного транспорта

26. Развитие международного железнодорожного транспорта в регионе сталкивается с многочисленными проблемами. Типичные нефизические барьеры включают вопросы регулирования, которые связаны с мерами контроля со стороны различных учреждений, таких как таможня, которые занимают значительное время на поезде. Существуют также юридические вопросы, лежащие в основе правовой и договорной базы между странами и различными заинтересованными сторонами на железнодорожном транспорте. Различные правовые режимы должны быть унифицированы или, по крайней мере, согласованы. Технические и эксплуатационные вопросы, касающиеся стандартов и спецификаций для подвижного состава, систем

сигнализации, обмена данными, ремонта, технического обслуживания и использования железнодорожной инфраструктуры, а также разлома калибровочных средств, также должны быть направлены на содействие трансграничным железнодорожным перевозкам.

27. ЭСКАТО и ее семьдесят первая сессия, состоявшаяся в Бангкоке, Таиланд, с 25 по 29 мая 2015 года, приняли Региональные рамки сотрудничества для облегчения международного железнодорожного транспорта (РКИ). RCF i рассматривает четыре фундаментальных вопроса и одиннадцать потенциальных областей для сотрудничества в целях содействия международному железнодорожному транспорту, цель которого:

- Повышение эффективности мер / проектов по упрощению процедур
- Увеличить координацию между различными мерами / проектами по упрощению формальностей
- Избегайте непоследовательности в усилиях по упрощению формальностей
- Избегать конфликтов между различными соглашениями / мерами по упрощению формальностей
- Обеспечение будущего возможного развития
- Служить в качестве справочника и руководства

Инструменты упрощения перевозок

28. Многие страны региона и их партнеры по развитию пытаются различными способами повысить эффективность трансграничных перевозок автомобильным и железнодорожным транспортом. Однако общий прогресс идет медленно. Восемь моделей, разработанных ЭСКАТО в качестве полного пакета, могут помочь устранить нефизические барьеры посредством более гибких и практических мер для движения транспорта на маршруте и на пограничных переходах, а также для выявления и мониторинга узких мест. Модели вместе обеспечивают комплексный пакет решений для трансграничных и транзитных перевозок между странами. Краткое введение моделей представлено в следующих разделах.

29. **Типовое соглашение Субрегионального по облегчению перевозок [5]** был разработан на основе сравнительных исследований между основными субрегиональными соглашениями по упрощению перевозок, участниками которых являются различные государства - члены ЭСКАТО. Типовое субрегиональное соглашение призвано служить общей основой для соглашений об упрощении перевозок. Модель может использоваться для составления и переговоров по новым соглашениям, а также для внесения поправок в

существующие, что поможет ускорить переговорный процесс субрегионального соглашения и облегчить его последующее практическое осуществление. В Типовом субрегиональном соглашении содержится контрольный перечень вопросов, которые обычно рассматриваются в субрегиональных соглашениях по упрощению перевозок. Основное внимание в этой модели уделялось международным автомобильным перевозкам; поэтому контрольный перечень вопросов в значительной степени связан с автомобильным транспортом, а не с другими видами транспорта. В нем предлагается структура и краткое описание основных элементов и конкретных вопросов существа, которые будут охватываться субрегиональным соглашением, но не содержат единообразной формулировки, которая будет использоваться по всем вопросам. Модель включает в себя список рекомендаций по вопросам, подлежащим разрешению посредством дополнительных субрегиональных соглашений, в силу их сложности или специфического характера.

30. **Типовое двустороннее соглашение о международных автомобильных перевозках** [6] был разработан на основе сравнительных исследований существующих двусторонних соглашений, заключенных между странами Азиатско-Тихоокеанского региона. Модель предлагает способы согласования положений существующих двусторонних соглашений, которые государства-члены ЭСКАТО могли бы выполнять при обсуждении новых двусторонних соглашений или изменении существующих. Из-за различных подходов к организации международных автомобильных перевозок вряд ли возможно предложить единое модельное двустороннее соглашение, которое все страны региона будут готовы соблюдать в отношении прав на дорожное движение, по крайней мере, в краткосрочной перспективе. Принимая во внимание как долгосрочную цель, так и существующие в настоящее время различия в подходах к правам на дорожное движение и систему разрешений, Типовое двустороннее соглашение о международном автомобильном транспорте предусматривает три варианта.

31. **Первый вариант** в модели рассматриваются в отношении стран, которые еще не готовы предоставлять общий доступ к их территориям для международных автомобильных перевозок и по-прежнему предпочитают ограничивать объем таких операций, обозначенные маршруты и пограничные переходы. Этот вариант Модели также предусматривает предоставление разрешений для большинства видов транспортных операций.

32. **Второй вариант** в модели не имеет никакого отношения к маршрутам и при пересечении границ, но и обеспечивает получение разрешений с количественными ограничениями (квоты) в отношении большинства видов международных перевозок. Этот подход распространен в регионе.

33. **Третий вариант** от модели предусматривает разрешение свободного правового режима для нерегулярных перевозок пассажиров и на двусторонние и транзитные перевозки грузов. Разрешения требуются только для регулярной перевозки пассажиров и для перевозки грузов третьей стороной. Несколько стран региона в настоящее время следуют аналогичному подходу в своих двусторонних соглашениях о международных автомобильных перевозках.

34. Формулировка других положений Модели является единообразной во всех трех вариантах, чтобы предоставить странам справочное руководство, которое может быть соблюдено во время переговоров о новых двусторонних соглашениях.

35. **Модель многостороннее разрешение на международные автомобильные перевозки** [7] рекомендуется в то время, когда недостаточные меры по упрощению перевозок по-прежнему являются серьезной проблемой в регионе. Внедрение многостороннего разрешения на международный автомобильный транспорт поможет устранить существующую неэффективную практику перегрузки на границах, которая в настоящее время увеличивает транспортные и логистические издержки. Транспортные операции будут осуществляться непосредственно, что будет в равной мере способствовать бесперебойной и четкой линии контрактной ответственности за окончательную доставку груза вовремя и в неповрежденном состоянии. Водитель первоначально контрактного перевозчика остается в полном контроле от пункта загрузки до пункта разгрузки в конечном пункте назначения. Исходя из этого, безопасность транспорта возрастает, а взаимосвязь доверия между деловыми партнерами значительно улучшается.

36. Хорошо функционирующие многосторонние разрешения создадут добродетельный круг: решение проблем, связанных с правами на дорожное движение, приводит к расширению доступа к международным рынкам автомобильных грузовых перевозок вдоль Азиатской автомобильной сети и за ее пределами. Разрешения в качестве мер по упрощению перевозок могут дать импульс модернизации парка транспортных средств, улучшить технические характеристики транспортных средств, окружающей среды и безопасности транспортных средств, снизить подверженность бюрократии

пограничного перехода и возможные незаконные действия (аренда, взятки и т. Д.) И повысить безопасность физических грузов.

37. При содействии автомобильным перевозкам путем обмена разрешениями правительства будут и впредь полностью контролировать выдачу разрешений для внутренних и иностранных транспортных операторов; они имеют право проводить регулярные проверки использования разрешений и применять конкретные дисциплинарные меры в отношении несоответствующих операторов.

38. **Стандартная модель информационных систем логистики [8]** содержит исчерпывающий перечень соответствующих технических стандартов, предлагает общие технические стандарты для создания логистических информационных систем, которые улучшат оперативную связь в регионе ЭСКАТО, и излагают практические рекомендации в общей архитектуре информационных систем логистики. Он был разработан в рамках «Регионального исследования: использование информационных систем логистики для повышения эффективности и эффективности», которое было нацелено на продвижение передовой практики в области использования информационных систем логистики и поддержку наращивания потенциала в странах-членах для повышения эффективности и действенности в движении товаров. В исследовании рассматриваются технические аспекты отдельных существующих национальных и транснациональных логистических информационных систем и определяются передовые методы, предлагается Стандартная модель информационных систем логистики и даются рекомендации в отношении технических стандартов при создании и эксплуатации таких систем. Исследование доступно по адресу <http://www.unescap.org/resources/regional-study-use-logistics-information-systems-increased-efficiency-and-effectiveness>

39. Модель **безопасного трансграничного транспорта [9]** обеспечивает концептуальную и стандартную основу для разработки трансграничной системы мониторинга транспортных средств с использованием новых технологий, в том числе ИКТ, спутникового позиционирования и электронных печатей. Модель предписывает стандартизованные компоненты, их взаимодействие и институциональные требования для ее применения в трансграничном транспорте.

40. Он демонстрирует, как использование этих технологий может обеспечить и облегчить торговлю и транспорт, одновременно заботясь о проблемах контролирующих органов, предоставляя контрольным органам доверие, в котором они нуждаются, чтобы

открыть больше международных наземных маршрутов для международной торговли и транспорта. Он также позволяет операторам транспорта управлять безопасной и эффективной работой.

41. **Эффективные модели трансграничного транспорта** [\[10\]](#) обеспечивают практические решения трудностей при трансграничных операциях сухопутного транспорта. При ограниченных требованиях межправительственных соглашений или отсутствии такой договоренности товары и пассажиры могут быть более эффективно перемещены через границы и для последующей перевозки на основе моделей.

42. Благодаря новейшим разработкам в области автомобильной промышленности и технологий, модели используют систему первопроходца-трейлера и коммерческое сотрудничество для преодоления институциональных барьеров и конфликтов коммерческих интересов в международном наземном транспорте. Это также может в значительной степени уменьшить беспокойство по вопросам безопасности и охраны при ввозе иностранных автомобилей в регионе. Это также может свести к минимуму необходимость сложных трансграничных соглашений, таких как виза для водителя, водительские права, страхование транспортных средств, временный ввоз транспортных средств, стандарты транспортных средств и транспортные разрешения. Аналогичным образом, эти модели также обеспечивают передовую практику для эффективных межстрановых железнодорожных операций.

43. **Модель интегрированного контроля при пересечении границ** [\[11\]](#) обеспечивает более эффективный поток информации и обмен между различными агентствами на пограничных переходах с применением современных технологий (включая ИКТ в качестве центра) и упорядоченный процесс документирования и процедур. Это может помочь свести к минимуму вмешательства в процессе пересечения границ различными пограничными ведомствами при сохранении надлежащего контроля.

44. Модель способствует оптимизированному использованию современного оборудования различными агентствами и многократному использованию результатов проверок. Это также способствует упорядочению и упрощению формальностей и процедур пересечения границы с объединенной интегрированной схемой для пересечения границы, а не различными схемами для разных учреждений на том же пограничном переходе.

45. **Методология времени / стоимости** [\[12\]](#) основывается на графическом представлении данных, собранных в отношении стоимости и времени, связанных с

процессом транспортировки. Методология позволяет легко сравнивать и оценивать конкурирующие виды транспорта, действующие на одном и том же маршруте, и сравнение альтернативных транспортных маршрутов. Методология основана на предположении, что удельные затраты на транспорт могут варьироваться в зависимости от режимов, с крутизной кривых затрат / времени, отражающих фактическую стоимость, цену или время. На пограничных переходах, портах и внутренних терминалах возникают задержки, и плата за перевозку / обработку документов и другие сборы обычно взимаются без какого-либо существенного прогресса или перемещения товаров, совершаемых вдоль транспортного маршрута. Это представлено вертикальным шагом кривой затрат. Высота шага пропорциональна уровню заряда или временной задержке.

Этот документ был выпущен без официального редактирования

[1] Detailed информацию о Конвенции о согласовании, Конвенции TIR, eTIR , проект и другие меры по облегчению таможенного транзита являются доступны на http://www.unece.org/trans/main/itc/itc_doc_2015.html . Пожалуйста, обратитесь к документу ECE / TRANS / 2015/17.

[2] https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-A-17&chapter=11&clang=_en

[3] <https://www.unescap.org/sites/default/files/Study%20on%20Railway%20Border%20crossings%2046218.pdf>

[4]

<https://www.unescap.org/sites/default/files/Study%20on%20enhancing%20interoperability%20for%20Facilitation%20of%20International%20Rail%20Transport.pdf>

[5] <http://www.unescap.org/resources/model-subregional-agreement-transport-facilitation>

[6] <http://www.unescap.org/resources/model-bilateral-agreement-international-road-transport>

[7] <http://www.unescap.org/resources/model-multilateral-permit-international-road-transport>

[8] <http://www.unescap.org/resources/standard-model-logistics-information-system>

[9] . Доступно по адресу <http://www.unescap.org/resources/secure-cross-border-transport-model>

[10] . Доступно по адресу <http://www.unescap.org/resources/efficient-cross-border-transport-models>

[11] . Доступно по адресу <http://www.unescap.org/resources/model-integrated-controls-border-crossings>

[12] . Доступно по адресу <http://www.unescap.org/resources/timecost-distance-methodology>