

**Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана**
Комитет по транспорту**Пятая сессия**

Бангкок, 19-21 ноября 2018 года

Пункт 3с предварительной повестки дня*

Основные вопросы в области транспорта**Развитие и эксплуатация «сухих портов» международного значения****Записка секретариата***Резюме*

В настоящем документе в общих чертах рассматриваются проведенные и текущие мероприятия секретариата, касающиеся планирования, развития и эксплуатации «сухих портов» международного значения. В частности, подчеркивается важное значение Межправительственного соглашения о «сухих портах» и региональных рамок планирования, проектирования, развития и эксплуатации «сухих портов», а также анализируется вопрос о том, каким образом эти рамочные документы могут содействовать государствам-членам в достижении прогресса на пути улучшения показателей их логистической деятельности. Также рассматриваются достижения и меры, осуществленные рядом государств-членов в целях содействия процессу развития и эксплуатации «сухих портов».

Комитету по транспорту предлагается призвать государства-члены поделиться информацией о накопленном ими опыте и задачах, касающихся развития и эксплуатации «сухих портов». Комитету также предлагается вынести в адрес секретариата дополнительные рекомендации относительно вопросов, затронутых в этом документе.

I. Введение**A. Справочная информация**

1. Конференция министров по транспорту, проходившая в декабре 2016 года в Москве, подчеркнула ключевую роль транспорта в осуществлении Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года в свете его особой функции, заключающейся в предоставлении людям, промышленности и

* ESCAP/CTR/2018/L.1.



сельскому хозяйству доступа к экономическим и социальным возможностям и в противодействии изменению климата. По ее мнению, транспорт является одной из движущих сил, способствующих достижению Целей в области устойчивого развития, в процессе осуществления Региональной программы действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2017-2021 годы). Она рекомендовала, в частности, уделять приоритетное внимание а) комплексному планированию транспортных коридоров и координированию национальных планов развития транспортной инфраструктуры и б) согласованию строительных и технических норм применительно к транспортным средствам, транспортным стратегиям, исходя из Межправительственного соглашения по сети Азиатских автомобильных дорог, Межправительственного соглашения по сети Трансазиатских железных дорог и Межправительственного соглашения о «сухих портах».¹

2. К тому же, принимая Декларацию министров об устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе,² Конференция также подчеркнула необходимость а) развития комплексных интермодальных транспортно-логистических систем, включающих автомобильный, железнодорожный, водный и воздушный транспорт, в целях содействия устойчивому развитию и б) развития безопасных, «умных» и экологичных интермодальных или мультимодальных транспортных коридоров, которые физически и эксплуатационно тесно связаны друг с другом.

3. Есть неопровержимые доказательства того, что такие интермодальные объекты, как «сухие порты», имеют важное значение для эффективности функционирования таких коридоров, поскольку они выступают в качестве точек соприкосновения, позволяющих во многом согласовать работу различных видов транспорта, операторов и поставщиков услуг. В то же время ими могут воспользоваться очень многие заинтересованные стороны, преследующие различные интересы, например руководство портов и местные или национальные органы власти, которые могут использовать их для осуществления целого ряда экономических, социальных и экологических стратегий.

4. С учетом своего продолжающегося экономического роста, расширения торговли, наличия больших внутренних районов и расстояний между центрами производства и местами потребления регион Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) кровно заинтересован в развитии интермодальных объектов и соответствующих услуг. Однако в целом требования, касающиеся обеспечения эффективности международной и внутренней торговли, не были разработаны на таком уровне, которого можно было бы обоснованно ожидать от стран, известных динамизмом своей экономики. Что касается «сухих портов», то одна из причин может заключаться в том, что, по сравнению с морскими портами, отсутствует какая-либо определенная практика управления процессом их развития. Другими словами, в то время как практика управления, касающаяся развития портов, хорошо разработана и в целом применяется на международном уровне с участием всех заинтересованных сторон, осведомленных о своих функциях, какого-либо плана реализации концепции «сухих портов» никогда не составлялось, и, как подходить к решению этого вопроса, как правило, не знают.

¹ См. E/ESCAP/MCT(3)/12.

² E/ESCAP/MCT(3)/11.

5. С учетом сказанного выше секретариат стремился восполнить этот пробел при помощи различных мероприятий, начиная с проведения переговоров по Межправительственному соглашению о «сухих портах»³ и последующей разработки региональных рамок планирования, проектирования, развития и эксплуатации «сухих портов» международного значения. В настоящем документе рассматриваются эти мероприятия, а также законодательный контекст, в котором они проводились, а равно как и некоторые примеры недавно осуществленной национальной деятельности. В нем также содержатся предложения о том, каким образом добиваться прогресса в решении вопроса о создании региональной сети «сухих портов» международного значения.

В. Межправительственное соглашение о «сухих портах» и законодательный контекст, касающийся развития «сухих портов»

6. В Бангкокской декларации о развитии транспорта в Азии,⁴ которая была принята в 2009 году на первом Форуме министров транспорта стран Азии, подчеркивается важная роль «сухих портов» в интеграции различных видов транспорта, уменьшении простоев при пересечении границ и в процессе транзита, содействии использованию энергосберегающих транспортных средств и транспортных средств с низким уровнем выбросов, а также в создании новых возможностей для роста и образования кластеров развития. Далее признавалось, что придание официального статуса «сухим портам» может внести существенный вклад в развитие международной комплексной интермодальной транспортно-логистической системы. К секретариату была обращена просьба содействовать увеличению числа сообщений и интеграции в рамках сети Азиатских автомобильных дорог, сети Трансазиатских железных дорог и в контексте других видов транспорта на основе усилий, направленных на разработку межправительственного соглашения о «сухих портах».

7. В соответствии с этим поручением секретариат подготовил рабочий проект соглашения о «сухих портах» и приступил к проведению переговорного процесса с участием стран-членов. Окончательный вариант проекта соглашения был утвержден Комитетом по транспорту на его третьей сессии в октябре 2012 года и принят Комиссией на ее шестьдесят девятой сессии. Межправительственное соглашение о «сухих портах» было открыто для подписания в Бангкоке 7 и 8 ноября 2013 года в ходе проведения второго Форума министров транспорта стран Азии. Оно вступило в силу 23 апреля 2016 года. По состоянию на 31 июля 2018 года Соглашение подписали 17 государств-членов, а 13 стали сторонами в результате процесса ратификации, утверждения, принятия или присоединения. Статус подписавших стран и сторон указан в приложении к настоящему документу.

8. Готовя Соглашение, секретариат стремился к тому, чтобы государства-члены подошли к логистике как к одному из ключевых секторов их экономики, который, по определению Всемирного банка, выходит за административные пределы в сфере транспорта, торговли, инфраструктуры, промышленности, финансов и окружающей среды.⁵

³ United Nations, *Treaty Series*, No. 53630.

⁴ E/ESCAP/66/11, глава IV.

⁵ World Bank, *Connecting to Compete 2018: Trade Logistics in the Global Economy – The Logistics Performance Index and Its Indicators* (Washington, D.C., 2018), p. 37.

9. Кроме того, Соглашение позволило укрепить нормативно-правовую базу, в рамках которой государства-члены могли бы сотрудничать в целях осуществления нескольких глобальных и региональных мандатов, предназначенных для содействия процессу создания жизнеспособной инфраструктуры, а также развития транспортных сообщений и коридоров. Эта база включает в себя на глобальном уровне резолюцию 70/1 Генеральной Ассамблеи от 25 сентября 2015 года под названием «Преобразование нашего мира: Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года», содержащую цели в области устойчивого развития; резолюцию 70/197 Генеральной Ассамблеи от 22 декабря 2015 года о всестороннем взаимодействии между всеми видами транспорта в целях содействия созданию устойчивых мультимодальных транзитных коридоров и резолюцию 72/212 Генеральной Ассамблеи от 20 декабря 2017 года об укреплении связей между всеми видами транспорта для достижения целей в области устойчивого развития; а на региональном уровне – резолюцию 71/8 Комиссии от 29 мая 2015 года об укреплении межрегиональной и внутрирегиональной соединяемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе и резолюцию 72/5 Комиссии от 19 мая 2016 года об укреплении регионального сотрудничества в области транспортных сообщений в интересах устойчивого развития в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

10. Наконец, это Соглашение также содействует большей сплоченности в деле реализации многосторонних программ, разработанных институциональными органами или отдельно взятыми странами, таких, как Региональная программа действий Комиссии по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2017-2021 годы) или Программа центральноазиатского регионального экономического сотрудничества Азиатского банка развития (АБР), инициатива «Один пояс – один путь» правительства Китая или совместное Партнерство правительства Японии и АБР в целях развития качественной инфраструктуры.

II. Ключевые стратегические вопросы политики, касающиеся развития «сухих портов»

A. Мероприятия Комиссии, направленные на содействие осуществлению Межправительственного соглашения о «сухих портах»

11. Это Соглашение служит формальной основой для продолжения секретариатом мероприятий по углублению среди государств-членов общего понимания вопросов и задач, касающихся планирования, развития и эксплуатации «сухих портов».

12. В целях оказания правительствам и директивным органам помощи в рассмотрении вопросов развития «сухих портов» секретариат при финансовой поддержке правительства Российской Федерации осуществил проект по планированию, развитию и эксплуатации «сухих портов» международного значения. В рамках проекта одно из исследований позволило провести оценку процесса развития «сухих портов» в пяти странах региона, которые, как полагают, добились определенного успеха в создании и эксплуатации «сухих

портов».^{6,7} Исследование позволило проанализировать их стратегии и подходы, которые с учетом необходимых изменений могут служить передовыми методами, которые могли бы заимствовать другие страны с более ограниченным опытом применения современных методов планирования и разработки политики в связи с развитием «сухих портов». При этом исследование позволило выявить ряд важных вопросов и стратегий, которые, как считалось, затрагивают в регионе процесс создания и развития «сухих портов» и соответствующих интермодальных грузовых терминалов и их дальнейшую эксплуатацию.

13. Среди вопросов и стратегий, оказывающих воздействие на развитие «сухих портов», были выявлены следующие:

a) **вопросы функционирования и расположения.** Основная функция «сухих портов» заключается в поддержке потоков международной торговли между внутренними пунктами происхождения или назначения и морскими портами. По этой причине они должны располагаться в источниках торговли или близко к ним и быть связаны с морскими портами железными дорогами;

b) **вопросы собственности.** Частная собственность «сухих портов» не обязательно является одним из предварительных условий их эффективности, однако на пользу им мог бы послужить практический опыт частного сектора в сфере логистики, а также частный и государственный капитал в форме контрактов государственно-частных партнерств;

c) **стимулы развития «сухих портов».** Правительства могут поощрять процесс создания «сухих портов» при помощи ряда стимулов, предназначенных для привлечения инвестиций частного сектора, таких, как предоставление дешевой земли и налоговых льгот или освобождение от уплаты налогов.

14. Среди выявленных вопросов и стратегий, оказывающих воздействие на эффективность эксплуатации «сухих портов», были следующие:

a) **реформа таможенных и других погранично-контрольных процедур.** Эти типы реформ могут снижать простои, связанные с оформлением торговых грузов, и ускорять оборот контейнеров на терминалах с существенным снижением соответствующих удельных эксплуатационных затрат и повышением прибыльности;

b) **меры по сведению к минимуму логистических затрат в целом.** Стратегические мероприятия необходимы для обеспечения наименее затратных интермодальных решений для контейнерных и грузовых перевозок между источниками торговли и морскими портами. В частности, планирование процесса развития терминалов и регулирование габаритов автотранспортных средств и их массы должно затрагивать вопросы оптимального использования автомобильных дорог для местных поставок и железных дорог для дальних перевозок контейнеров и грузов. Это необходимо для обеспечения финансовой и экологической устойчивости терминальных и транспортных операций;

⁶ ESCAP, *Planning, Development and Operation of Dry Ports of International Importance: Report on Trends in the Development of Inland Ports and Policies Underlying their Development in Selected Countries of the UNESCAP Region* (Bangkok, 2015).

⁷ Австралия, Индия, Китай, Республика Корея и Таиланд.

с) **предоставление тарифных льгот.** Тарифные льготы могут стимулировать внедрение современных технологий обработки грузов, конкретно предусматривающих паллетирование грузов, которое ускоряет оборот контейнеров и грузов, повышая прибыльность операций грузовых станций, обрабатывающих контейнеры в «сухих портах», и содействуя сокращению общих логистических затрат.

15. В целях информирования государств-членов о вопросах и решениях, затронутых в исследовании, секретариат при финансовой поддержке правительства Российской Федерации подготовил региональные рамки планирования, проектирования, развития и эксплуатации «сухих портов» международного значения.⁸

16. Эти рамки были подготовлены с тем, чтобы содействовать применению общего подхода к развитию и эксплуатации «сухих портов», обозначенных в приложении I к Межправительственному соглашению о «сухих портах» в качестве имеющих международное значение. Эти «сухие порты» были выбраны по следующим причинам:

а) они располагаются в непосредственной близости от: i) столиц внутренних районов, провинций или государств и/или ii) существующих и/или потенциальных центров производства и потребления, располагающих доступом к автомагистралям и/или железным дорогам, включая, в необходимых случаях, Азиатские автомобильные дороги и/или Трансазиатские железные дороги;

б) они располагают транспортными сообщениями с другими «сухими портами», контрольно-пропускными пунктами на границах, сухопутными отделениями таможенных служб, комплексными контрольно-пропускными пунктами, морскими портами, терминалами внутренних водных путей и/или аэропортами.

17. В ноябре 2017 года эти рамки были одобрены Рабочей группой по «сухим портам» в ходе проведения ее второго заседания, проходившего в соответствии со статьей 6 Межправительственного соглашения о «сухих портах». Впоследствии по ее рекомендации Комиссия на своей семьдесят четвертой сессии в мае 2018 года приняла резолюцию 74/2 о поощрении применения Региональных рамок планирования, проектирования, развития и эксплуатации «сухих портов» международного значения. Таким образом, Комиссия признала потенциал рамок в оказании странам-членам помощи в расширении сети транспортных сообщений в регионе.

18. Эти рамки весьма актуальны. После этапа, посвященного развитию «сухих портов», в ходе процесса развития транспорта в регионе внимание и инвестиции начали концентрироваться на реализации логистической повестки дня, которая позволяет сблизить торговлю и транспорт. Однако в нескольких странах региона директивные органы по-прежнему занимаются решением задачи, связанной с выявлением наилучшего способа рассмотрения межсекторального характера логистики и определения общих стратегий по секторам. Это стало ясно в ходе проведенных секретариатом в процессе разработки рамок поездок в ряд отдельных государств-членов.

⁸ Резолюция 74/2 Комиссии, приложение.

19. В этой связи в региональных рамках определены и подробно изложены основополагающие вопросы, касающиеся как физической, так и нефизической инфраструктуры «сухих портов» международного значения. В них также содержится предложение по соответствующей цели, определяемой в ходе проектирования или эксплуатации «сухих портов» международного значения, а также по процессу достижения каждой цели.

20. Касающиеся физической инфраструктуры аспекты рамок затрагивают следующие вопросы:

- обеспечение соблюдения базовых требований при проектировании «сухих портов» в соответствии с приложением II Межправительственного соглашения о «сухих портах»;
- расположение «сухих портов»;
- взаимосвязи в рамках транспортной инфраструктуры, включая как сообщения «сухих портов» с другими районами, так и сообщения в пределах «сухих портов»;
- технические стандарты «сухих портов»;
- мощность и оборудование контейнерных складов;
- проектирование других основных объектов «сухих портов».

21. Касающиеся нефизической инфраструктуры аспекты рамок включают следующие вопросы:

- внедрение информационно-технологических систем для управления работой «сухих портов»;
- применение Классификатора торговых и транспортных пунктов Организации Объединенных Наций для определения «сухих портов» международного значения;
- включение «сухих портов» в международные транспортные документы;
- организация таможенной очистки в «сухих портах»;
- стратегические меры, законодательство и системы планирования процесса развития «сухих портов»;
- практические варианты финансирования развития и эксплуатации «сухих портов».

22. Из числа перечисленных выше аспектов подача заявок на включение в Классификатор торговых и транспортных пунктов Организации Объединенных Наций можно обозначить в качестве одного из приоритетов для государств-членов с учетом потенциала этой системы в плане содействия торговле и электронному обмену документами между «сухими портами», расположенными в разных странах.

23. Предназначаемые для обозначения аэропортов, морских портов и внутренних грузовых терминалов, участвующих в международной торговле, коды включают две буквы, обозначающие страну, в которой располагается

«сухой порт», и три буквы, указывающие на расположение этого конкретного «сухого порта». Они являются важным элементом расширения сети сообщений в регионе и обеспечению слаженности в работе систем снабжения, поскольку они позволяют легко выявлять и признавать объекты в качестве пунктов происхождения и назначения, на которых можно производить таможенную очистку грузов, что, в противном случае, было бы невозможно. Поэтому эта система содействует внедрению практики «единого окна», которая обеспечивает канал, по которому все коммерческие предприятия осуществляют контакты с различными правительственными учреждениями, сокращая затраты времени и средств при осуществлении транзитных перевозок. Этот элемент повышает привлекательность конкретного «сухого порта» в глазах транспортных операторов и логистических компаний и увеличивает вероятность того, что они будут оказывать услуги этим портам, из них или в них.

24. Этой системой Классификатора торговых и транспортных пунктов Организации Объединенных Наций управляет и заведует Европейская экономическая комиссия, она является результатом широкого сотрудничества учреждений Организации Объединенных Наций в рамках совместных усилий по упрощению процедур торговли. Первоначально она предназначалась для классификации морских портов и аэропортов, однако создание мультимодального транспорта обусловило необходимость разработки кодов также и для внутренних объектов, таких, как контейнерные склады, железнодорожные и автодорожные терминалы и другие места производства и обработки товаров, являющихся объектом международной торговли.

25. Эта система стала популярной у основных транспортных компаний и экспедиторов грузов, а также в обрабатывающей промышленности различных стран мира. В период 2007-2018 годов число пунктов и объектов в международных водах, которые получили коды с использованием этой системы, почти удвоилось с 54 705 объектов в 243 странах до 103 034 объектов в 249 странах. Эту базу данных ведет и обновляет Европейская экономическая комиссия. Список кодов и другая техническая информация представлены по адресу www.unece.org/cefact/locode/welcome.html. Пользователи могут предлагать дополнительные объекты при помощи автоматизированной процедуры рассмотрения заявок в режиме онлайн (<https://apps.unece.org/unlocode/>).

26. Однако пока мало «сухих портов» в регионе ЭСКАТО направили заявки на получение кода. Объясняется это разными причинами: например, неинформированность сторон и возможная осмотрительность правительственных кругов в процессе реализации своих стратегий, а также отношение к «сухим портам» как к пунктам назначения, так и происхождения. В этой связи надлежащее внимание следует уделять тому факту, что транспортные операции между «сухими портами» могут требовать внесения поправок во внутренние положения, касающиеся таможенных и других процедур пограничного контроля.

В. Сеть «сухих портов» как движущая сила развития бесперебойно функционирующей сети сообщений

27. Концепция бесперебойно функционирующей сети сообщений включает в себе идею комплексной транспортной системы, которая основывается на создании международных интермодальных транспортных коридоров и

позволяет обеспечить эффективные перевозки товаров и людей разными видами транспорта и в разные страны. Это требует координации стратегии ликвидации дефицита инфраструктуры, согласования технических стандартов, синхронизации оперативных процедур, разработки и использования информационно-коммуникационных систем и согласования законодательства различных стран.

28. В своем докладе *Connecting to Compete 2018* («Связь в целях конкурентной борьбы, 2018 год») Всемирный банк также отмечает, что хотя в прошлом логистические стратегии, как правило, предполагали содействие торговле и устранение узких мест на границах, сегодня международная логистика во все большей степени становится связанной с внутренней логистикой, и директивные органы и заинтересованные стороны вынуждены заниматься более широким кругом стратегий. К числу вызывающих все большую обеспокоенность вопросов относятся: зонирование, кадры и ресурсы для профессиональной подготовки, экологическая, социальная и экономическая устойчивость системы снабжения и устойчивость систем снабжения к потрясениям или бедствиям.

29. Так же как и точки соприкосновения и взаимодействия различных видов транспорта, транспортных операторов и логистических компаний, а также учреждений государственного сектора и частных структур, «сухие порты» создают идеальные условия для того, чтобы все заинтересованные представители государственного и частного секторов разработали устойчивые механизмы сотрудничества между собой и наметили необходимые логистические и касающиеся развития взаимосвязей мероприятия, которые вполне могут содействовать сокращению торговых затрат и активизации процесса интеграции в глобальные цепочки поставок. Это важно с учетом того, что касающиеся логистики и развития взаимосвязей вопросы настолько переплетены, что, как показал практический опыт некоторых участников, успех зависит от комплексного решения этих вопросов. Другими словами, развитие «сухих портов» не следует рассматривать лишь с точки зрения налаживания связей между объектами инфраструктуры; необходимо учитывать и их потенциальное воздействие на стратегии, охватывающие вопросы регулирования услуг, устойчивости и эффективности. В некоторых случаях с учетом концепции национального развития правительств соответствующие реформы могут также предполагать более широкую интеграцию «сухих портов» в местную экономику путем создания специальных экономических зон.

30. В сущности, те страны, которые недавно добились определенного успеха в реализации своих логистических повесток дня, являются теми государствами, которые приступили к осуществлению стратегий, выходящих за рамки инфраструктуры и ликвидации узких мест на границах, с тем чтобы учесть новые требования промышленности, в частности те, которые связаны с повышением уровня компьютеризации транспортных и логистических процессов и быстрым развитием рынка электронной торговли, характеризуемого круглосуточным наличием продукции и оперативными доставками.

III. Стратегические меры, направленные на содействие развитию «сухих портов»

A. Последние события в сфере транспорта и логистики в регионе

31. Поскольку в настоящее время сектор логистики признан в качестве одной из основ экономического развития, с 2007 года Всемирный банк публикует раз в два года доклад *Connecting to Compete* («Связь в целях конкурентной борьбы»), который включает статистические данные о том, насколько легко или сложно в странах мира перевозить изготовленную продукцию. Цель доклада заключается в представлении директивным органам, участникам торговли и другим заинтересованным сторонам эмпирических данных о роли логистики в процессе развития и о политических реформах, необходимых для поддержки и улучшения логистики. Доклад за 2018 год включает анализ логистической деятельности по 160 странам, исходя из шести показателей, а именно: эффективности работы таможенной и пограничного контроля, качества торговой и транспортной инфраструктуры, простоты организации перевозок, компетентности и качества логистических услуг, способности отслеживать и обнаруживать грузы и частоты, с которой грузы прибывают к получателям в точные или ориентировочные сроки доставки.

32. Доклад свидетельствует о том, что 19 государств-членов недавно улучшили свои показатели логистической деятельности. Все страны в Центральной Азии и большинство стран в Юго-Восточной Азии добились повышения своего рейтинга. Большинство же стран Южной Азии продемонстрировали снижение своего рейтинга (см. таблицу ниже). В других субрегионах также были получены отличные результаты: например, Армения поднялась вверх на 49 мест, Исламская Республика Иран – на 32 места и Российская Федерация – на 24 места.

33. Если исходить из субрегионального контекста, то эти результаты позволяют сделать ряд интересных выводов. Успехи достигнуты в субрегионах, которые уже наладили хорошие, но еще не оптимальные трансграничные связи, и процесс социально-экономического развития запланирован в более широких институциональных рамках, таких, как ЦАРЭС 2030, стратегия Программы центральноазиатского регионального экономического сотрудничества АБР⁹ или генеральный план Ассоциаций Юго-Восточной Азии (АСЕАН) по соединяемости,¹⁰ который служит основой Экономического сообщества АСЕАН.

⁹ См. раздел публикаций веб-сайта АБР (www.adb.org).

¹⁰ См. веб-сайт АСЕАН (<http://asean.org>).

Рейтинг ряда стран региона по показателям логистической деятельности

	2018 год	2016 год	Изменение
Центральная Азия			
Казахстан	71	77	+6
Кыргызстан	108	146	+38
Таджикистан	134	153	+19
Туркменистан	126	140	+14
Узбекистан	99	118	+19
Юго-Восточная Азия			
Бруней-Даруссалам	80	70	-10
Камбоджа	98	73	-25
Индонезия	46	63	+17
Лаосская Народно- Демократическая Республика	82	152	+70
Малайзия	41	32	-9
Мьянма	137	113	-24
Филиппины	60	71	+11
Сингапур	7	5	-2
Таиланд	32	45	+13
Вьетнам	39	64	+25
Южная Азия			
Бангладеш	100	87	-13
Бутан	149	135	-14
Индия	44	35	-9
Непал	114	124	+10
Пакистан	122	68	-54
Шри-Ланка	94
Прочие страны со значительными изменениями			
Армения	92	141	+49
Иран (Исламская Республика)	64	96	+32
Монголия	130	108	-22
Российская Федерация	75	99	+24

Источник: данные за 2018 год: Всемирный банк, *Connecting to Compete 2018: Trade Logistics in the Global Economy – The Logistics Performance Index and Its Indicators* («Связь в целях конкурентной борьбы, 2018 год: торговая логистика в глобальной экономике – индекс логистической деятельности и его показатели») (Washington, D.C., 2018); данные за 2016 год: Всемирный банк, *Connecting to Compete 2016: Trade Logistics in the Global Economy – The Logistics Performance Index and Its Indicators* («Связь в целях конкурентной борьбы, 2016 год: торговая логистика в глобальной экономике – индекс логистической деятельности и его показатели») (Washington, D.C., 2016).

34. Согласно исследованию, проведенному банком «Саям коммерциал бэнк» в 2016 году, сокращение тарифов на товары, являвшиеся предметом торговли членов АСЕАН, позволило увеличивать в ежегодном выражении на протяжении последних пяти лет объемы пограничной торговли и транзитной торговли в среднем на 7 процентов, и в настоящее время после официального создания Экономического сообщества АСЕАН движение сырья, товаров и рабочей силы должно, по предположениям, существенно увеличиться, что повысит спрос на логистические услуги для управления потоками товаров и услуг в рамках производственно-сбытовой системы.¹¹ В этой связи многие страны региона АСЕАН активизировали усилия по расширению своих существующих «сухих портов» или созданию новых. Например, правительство Лаосской Народно-Демократической Республики расширяет объекты своего «сухого порта» в Саваннакете и создает новые объекты в Таналенге к югу от Вьентьяна. Одновременно с этим с учетом успешного развития «сухого порта» Латкрабанг правительство Таиланда в настоящее время создает новый «сухой порт» в Чиангкхонге на границе с Лаосской Народно-Демократической Республикой в связи со строительством двухпутной железнодорожной линии в Денчай вдоль существующей железнодорожной магистрали Бангкок-Чиангмай. Правительство также планирует создать новый «сухой порт» в Чаченгсао к востоку от Бангкока в поддержку планов развития логистики на основе Восточного экономического коридора.¹²

35. Эти изменения в физической инфраструктуре также сопровождаются нормативными мерами, призванными создать благоприятные условия для развития «сухих портов», не в последнюю очередь за счет мер по развитию государственно-частных партнерств, в том числе с иностранным участием, в связи с их строительством, эксплуатацией и управлением. Например, недавно в Таиланде правительство одобрило предложение о создании грузового центра стоимостью в 42 млн. долл. США в провинции Накхонпханом на границе с Лаосской Народно-Демократической Республикой. В рамках этого проекта правительство будет отвечать за предоставление земли и покрывает расходы на развитие инфраструктуры и гражданские работы на пограничном грузовом пункте, в то время как частный сектор предоставит средства для строительства, оборудования, эксплуатации и обслуживания.¹³ Правительство Вьетнама также осуществило аналогичные инициативы (см. вставку I ниже).

¹¹ Chris Catto-Smith, “Thailand as ASEAN logistics hub”, *Bangkok Post*, 10 August 2016.

¹² Om Jotikasthira, “Chachoengsao to get new inland container depot”, *Bangkok Post*, 17 July 2018.

¹³ Wichit Chantanusornsiri, “PPP panel gives nod to two projects”, *Bangkok Post*, 10 August 2018.

Вставка I

Развитие «сухих портов» – пример Вьетнама

Во Вьетнаме планирование процесса развития «сухих портов» регулируется решением № 2223/QD-TTg премьер-министра. Правительство планирует создать 13 внутренних контейнерных депо в трех основных регионах страны, при этом предполагается, что ежегодно на них будет обрабатываться 6 миллионов двадцатифутовых эквивалентов (ДФЭ) в 2020 году и 14 миллионов в 2030 году. Нехватка государственных средств и отсутствие опыта развития «сухих портов» послужили мощным стимулом к развитию государственно-частных партнерств, что стало возможным в результате принятия нового положения о государственно-частных партнерствах в соответствии с указом за № 15 от 10 апреля 2015 года.

Новые положения служат единой нормативно-правовой основой для государственно-частных партнерств во Вьетнаме с учетом международной практики. Она регулирует области, условия и порядок функционирования государственно-частных партнерств в связи с реализацией таких проектов, государственные инвестиции и управленческие механизмы для таких проектов и вопросы, касающиеся государственной поддержки и ответственности за управление такими партнерствами.^a

Кроме того, в соответствии с указом за № 163/ND-CP в настоящее время иностранные инвесторы получают возможность создавать логистические компании, начиная с 20 февраля 2018 года. Создание новых компаний будет регулироваться условиями, касающимися владения и услуг. Услуги были разделены на 16 категорий, такие, как обработка грузов, хранение контейнеров и грузовая агентская деятельность.^b

^a Lam Canh Nguyen and Theo Notteboom, “Public-private partnership model selection for dry port development: an application to Vietnam”, *World Review of Intermodal Transportation Research*, vol. 6, No. 3 (January 2017).

^b Vietnam Briefing, “Vietnam allows foreign investors to establish logistics firms”, 19 January 2018.

В. Укрепление потенциала и развитие и эксплуатация «сухих портов»

36. В своем докладе за 2018 год Всемирный банк отмечает, что, несмотря на широкомасштабную механизацию и автоматизацию, без людей в логистике по-прежнему не обойтись, а поэтому для успешной логистической деятельности решающее значение имеют набор кадров, подготовка и удержание квалифицированного персонала как на управленческом, так и эксплуатационном уровнях. Низкий престиж и статус работников логистики, а также низкая заработная плата в этой отрасли считаются двумя основными факторами, мешающими набору молодых талантливых сотрудников. Однако последние изменения в логистике, прежде всего в сфере информационной технологии, требуют наличия новых профессиональных навыков, которыми сегодняшние специалисты часто не обладают.

37. Развивающиеся страны отстают от развитых стран в том, что касается средств для профессиональной подготовки, содержания курсов и качества образования и преподавателей. Не хватает профессионально-технических училищ, занимающихся подготовкой кадров для сферы логистики, и часто подготовка, если таковая проводится, ограничена краткосрочными курсами без

отрыва от производства с участием коллег в ходе осуществления повседневных операций.¹⁴

38. В своем базовом документе по вопросам укрепления потенциала Программа развития Организации Объединенных Наций (ПРООН) определяет укрепление потенциала как процесс, при помощи которого люди, организации и общества получают, укрепляют и сохраняют способность определять и осуществлять свои собственные цели развития на протяжении определенного периода времени.¹⁵ В своем подходе ПРООН прямо учитывает потребности людей в рамках более общих целей эффективности той организации, в которой они работают. Она рассматривает профессиональную подготовку в качестве неотъемлемой части комплексной программы укрепления потенциала, посвященной тому, каким образом использовать самые распространенные технологии, лучше всего соответствующие целям организации, закрепленным в плане развития сотрудников; на основе предусмотренных стимулов для применения новых навыков; предоставления полномочий и поощрения прошедших подготовку лиц к обучению других сотрудников по вопросам использования технологий; четко сформулированных выгод профессионального роста сотрудников и связи показателей личной деятельности с показателями деятельности всей группы и общеорганизационной эффективности и способности выполнять свой мандат.

39. Далее ПРООН выделяет три фактора развития и укрепления потенциала, которые оказывают влияние друг на друга, а именно: благоприятные условия организации и отдельные лица:

а) благоприятные условия – общая социальная система, в рамках которой функционируют люди и организации. Она включает все правила, законы, стратегии, властные отношения и социальные нормы, регулирующие участие гражданского общества. Именно такие условия определяют степень укрепления потенциала в целом;

б) организационный уровень касается внутренней структуры, стратегий и процедур, которые определяют эффективность организации. Именно здесь задействуют благоприятные условия и происходит объединение различных групп отдельных лиц. Чем лучше эти элементы обеспечены ресурсами и увязаны между собой, тем больше потенциал для роста;

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

40. Все сказанное выше говорит о том, что по своей сути укрепление потенциала является многогранным вопросом, который охватывает ряд элементов, выявленных ПРООН в качестве включающего пять этапов цикла: привлечение заинтересованных сторон, оценка сил и средств и потребностей в сфере потенциала, разработка программы укрепления потенциала, осуществление деятельности по укреплению потенциала и оценка процесса укрепления потенциала. Такой подход с участием многих заинтересованных

¹⁴ World Bank, *Connecting to Compete 2018*, pp. 31–33.

¹⁵ UNDP, *Capacity Development: A UNDP Primer* (New York, 2009).

сторон подкрепляется выводами Всемирного банка относительно того, что работников нанимают частные компании и за их профессиональную подготовку отвечают они же, однако правительства все равно играют важную роль, непосредственно регулируя или обеспечивая подготовку или же косвенно содействуя реализации частных инициатив.

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

С. Координация процесса развития «сухих портов»

42. Во многих своих докладах по вопросам логистики и смешанных перевозок ЭСКАТО нередко рекомендует создавать специальное учреждение/орган по проблемам развития, отвечающее за все соответствующие вопросы в рамках существующих министерств и всех организаций, как государственных, так и частных. По сути вопросы, затрагивающие различные секторы, столь взаимосвязаны, что только в случае их одновременного решения удастся раскрыть логистический и торговый потенциал региона. Как говорилось выше, те страны, которые добились успеха в проведении коренных изменений, – это те государства, которые сочетают нормативно-правовые реформы с инвестиционным планированием, межучрежденческой координацией и стимулированием эксплуатирующих организаций.

43. Одна из важных функций этого учреждения заключалась бы в том, чтобы они выступали инициаторами национальных и международных изменений, влияющих на отрасль. Кроме того, оно содействовало бы обеспечению согласованности и координации стратегий деятельности различных заинтересованных сторон в рамках логистической системы. К числу ключевых областей деятельности этого учреждения относились бы создание логистических объектов, определение мер по поощрению процесса развития логистической отрасли, подготовка инициатив по повышению эффективности логистической системы и оценка потенциала в том, что касается потребностей в сфере развития людских ресурсов.

44. С учетом характера смешанных перевозок это учреждение в идеале должно бы объединять все государственные и частные организации, которые участвуют в развитии логистики во всех ее аспектах. Что касается государственного сектора, то это включало бы транспорт, торговлю, таможенную, информацию и коммуникации, промышленность, финансы и здравоохранение. Что касается частного сектора, то это включало бы логистические ассоциации, торговые палаты, поставщиков логистических услуг и частных транспортных компаний (см. вставку 2).

Вставка 2

Институциональные механизмы, касающиеся развития «сухих портов» в Республике Корея

В Республике Корея в соответствии с рамочным законом о логистических стратегиях под эгидой министерства земель, инфраструктуры и транспорта создан Национальный комитет планирования логистической политики.

Этот комитет, возглавляемый министром, рассматривает вопросы, касающиеся национальных логистических стратегий. В его состав входят высокопоставленные представители нескольких правительственных учреждений, что является отражением широкого спектра участников соответствующей логистической деятельности, а именно: министерства стратегии и финансов, министерства образования, науки и технологии, министерства иностранных дел и внешней торговли; министерства продовольствия и сельского, лесного и рыбного хозяйства; министерства наукоемкой экономики; министерства труда и занятости; министерства земель, инфраструктуры и транспорта; Корейской таможенной службы; и Администрации по вопросам малых и средних предприятий. Кроме того, председатель может назначать до 10 человек, обладающих специализированными знаниями и опытом, для участия в работе Комитета. Что касается изучения конкретных вопросов, то он может использовать внешних экспертов.

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

45. Общая картина по региону свидетельствует о том, что те страны, которые успешно осуществляют развитие логистики, отличаются две общие особенности, а именно: они учредили специальное агентство для координации всех вопросов и, что более важно, эти специальные учреждения действуют под непосредственным руководством высокопоставленного сотрудника в ранге министра.

46. В своем базовом документе по вопросам укрепления потенциала ПРООН заявляет:

«Несмотря на то, что финансовые ресурсы имеют жизненно важное значение, их одних недостаточно для развития человеческого потенциала. В некоторых случаях для удовлетворения краткосрочных потребностей, возможно, целесообразно развивать техническое сотрудничество, однако, как правило, оно ориентировано на доноров и связано с немалыми затратами, при этом возникает чрезмерная зависимость от иностранного опыта с одновременным возникновением перекосов в национальных приоритетах.

Наличие мощного потенциала, создаваемого и поддерживаемого на местной основе, является неременным условием успеха любого начинания в сфере развития. Его отсутствие может поставить под угрозу

все достигнутые в области развития результаты и выбить опору из-под прогресса».¹⁶

47. Другими словами, подход к развитию на основе только лишь передачи и приобретения технологий утратил свою актуальность, и те страны, которые встали на более успешный и устойчивый путь развития, также пережили этап институциональных реформ. Во многих трудах находит отражение тесная связь между эффективно функционирующими учреждениями и показателями экономической деятельности, что означает наличие такого положения, при котором внедрение новых технологий или ноу-хау, будь то оборудование или программное обеспечение, будет эффективным лишь в той степени, в какой эффективны институциональные условия, в которых они используются или применяются. То же самое относится к широкому спектру секторов, включая транспорт.

48. Если коснуться развития эффективно функционирующих смешанных перевозок, то сложный характер современных производственно-сбытовых сетей наряду с наличием большого числа участников, преследующих различные интересы, подчеркивает настоятельную необходимость создания эффективных, надежных и транспарентных институциональных механизмов, координирующих соответствующие вопросы между министерствами, эксплуатантами различных видов транспорта, провайдерами логистических услуг и другими заинтересованными сторонами, такими, как торгово-промышленные палаты.

49. Именно отсутствие таких имеющих исключительно важное значение структур часто сдерживает развитие эффективных логистических и интермодальных транспортных систем во многих развивающихся странах региона. Поскольку слабые учреждения и малоэффективные экономические стратегии – это звенья одной цепи, факторы уязвимости, возникающие в результате такой комбинации, ставят страны в такое положение, при котором они чрезмерно зависят от внешней помощи, отнимающей у них возможность двигаться своим путем развития.

50. С учетом сказанного выше, ЭСКАТО в тесном партнерстве с министерством земель, инфраструктуры и транспорта Республики Корея выступает с инициативой по программе укрепления потенциала, предназначенной на первом этапе для Вьетнама, Камбоджи, Лаосской Народно-Демократической Республики, Мьянмы и Таиланда, с тем чтобы создать такие связанные со смешанными перевозками и логистикой институциональные механизмы, которые наилучшим образом смогут содействовать этим странам в разработке долгосрочной концепции устойчивого развития смешанных перевозок, рассчитанной на предстоящие два-три десятилетия.

IV. Вопросы для рассмотрения

51. Комитету предлагается обратиться к представителям с просьбой представить информацию о достигнутом отдельно взятыми странами прогрессе в развитии «сухих портов» с освещением достижений, а также сохраняющихся задач.

¹⁶ Ibid., p. 9.

52. Комитету предлагается вновь обратиться ко всем государствам-членам с призывом присоединиться к Межправительственному соглашению о «сухих портах», с тем чтобы укрепить техническую помощь Комиссии.

53. Кроме того, Комитету предлагается вынести рекомендации относительно путей принятия ЭСКАТО следующих мер:

а) оказывать своим государствам-членам помощь в содействии обеспечению более слаженной координации национальных стратегий, касающихся развития и эксплуатации «сухих портов» международного значения, включая возможность создания межучрежденческих координирующих органов, занимающихся всеми логистическими вопросами, в том числе вопросами развития и эксплуатации «сухих портов»;

б) совместно с другими партнерами по развитию выполнять порученные на основании резолюции 74/2 Комиссии задачи по оказанию странам региона помощи в вопросах реализации региональных рамок планирования, проектирования развития и эксплуатации «сухих портов» международного значения, вынося рекомендации с учетом потребностей тех или иных стран или субрегионов;

в) оказывать государствам-членам помощь в разработке стратегий развития «сухих портов», в том числе на основе проведения анализа и обмена информацией о хорошо зарекомендовавших себя методах, а также по линии возможных экспериментальных проектов, которые могут реализовываться с участием стран-членов.

Приложение

Межправительственное соглашение о «сухих портах»

Сигнатарии/стороны

На настоящий момент 17 государств-членов подписали Межправительственное соглашение о «сухих портах» и 13 сдали на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке свои документы о ратификации, принятии, утверждении или присоединении.¹

<i>Государства-члены</i>	<i>Дата подписания</i>	<i>Дата ратификации, принятия, утверждения или присоединения</i>
Афганистан		1 августа 2016 года (присоединение)
Армения	7 ноября 2013 года	
Бангладеш	25 сентября 2014 года	8 марта 2016 года
Камбоджа	7 ноября 2013 года	
Китай	7 ноября 2013 года	24 марта 2016 года (утверждение)
Индия		17 декабря 2015 года (присоединение)
Индонезия	7 ноября 2013 года	
Иран (Исламская Республика)	7 ноября 2013 года	10 апреля 2017 года
Казахстан		8 апреля 2016 года (присоединение)
Лаосская Народно-Демократическая Республика	7 ноября 2013 года	
Монголия	7 ноября 2013 года	30 июня 2016 года
Мьянма	7 ноября 2013 года	
Непал	7 ноября 2013 года	
Республика Корея	7 ноября 2013 года	22 апреля 2014 года
Российская Федерация	7 ноября 2013 года	30 декабря 2015 года (утверждение)
Шри-Ланка	16 мая 2014 года	
Таджикистан	7 ноября 2013 года	20 ноября 2015 года (утверждение)
Таиланд	7 ноября 2013 года	7 ноября 2013 года
Турция	15 декабря 2014 года	
Туркменистан		27 ноября 2016 года (присоединение)
Вьетнам	7 ноября 2013 года	29 октября 2014 года (утверждение)

¹ В соответствии со статьями 4 (4) и 5 (1) Соглашения оно вступило в силу на тридцатый день после даты сдачи на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций восьмого документа о ратификации, принятии или утверждении Соглашения или присоединении к нему.