

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

Бангкок, 15-17 октября 2014 года

Пункт 4b предварительной повестки дня*

Основные вопросы в области транспорта:**упрощение процедур перевозок и развитие логистики –
способ укрепления оперативной соединяемости в регионе****Упрощение процедур перевозок и развитие логистики –
способ укрепления оперативной соединяемости в регионе****Записка секретариата***Резюме*

Страны-члены сталкиваются с огромными задачами в обеспечении оперативной соединяемости по суше в рамках региона. Трансграничные и транзитные перевозки по суше прерываются на пограничных пунктах в связи с необходимостью перегрузки и наличием сложных и дублирующих документов и формальностей. Кроме того, транспортно-логистический сектор страдает от больших издержек и низких показателей деятельности ввиду наличия ряда проблем.

Для увеличения помощи странам-членам по обеспечению оперативной соединяемости секретариат разработал две комплексные системы оказания помощи по вопросам упрощения процедур перевозок и логистики, соответственно. В настоящем документе содержится краткое резюме, посвященное достижениям в сфере создания этих систем и их применения на основе оказания технической помощи, политической поддержки и укрепления потенциала.

Комитет, возможно, поделится информацией о ходе деятельности на национальном уровне в областях упрощения процедур перевозок и логистики. Комитет также может дать секретариату указания о его будущей работе по этим двум системам.

* E/ESCAP/CTR(4)/L.1.



Содержание

	<i>Стр.</i>
I. Введение	2
II. Система содействия упрощению транспортных операций	3
A. Региональные стратегические рамки для упрощения процедур международных автомобильных/железнодорожных перевозок	3
B. Инструменты для упрощения процедур перевозок	6
C. Региональная сеть юрисконсультов и технических экспертов по вопросам упрощения процедур перевозок	9
III. Комплексная система содействия транспортной логистике	9
A. Технические стандарты и руководящие принципы	10
B. Региональные стандарты в области профессиональной подготовки и сертификация	13
C. Региональный форум поставщиков услуг	14
III. Вопросы для рассмотрения	14

I. Введение

1. Хотя в принципе страны-члены в Азии связаны автомобильными и железными дорогами, большая их часть закрыта для иностранных транспортных средств или поездов, и товары и пассажиры должны перегружаться и пересаживаться в приграничных пунктах. Кроме того, открытые автомобильные и железные дороги невозможно эффективно использовать по причине большого числа нефизических барьеров, таких, как сложные контрольные процедуры, визовые формальности и дублирующие инспекции на границах и за их пределами.

2. Автопробеги грузовых колонн, организованные Международным союзом автомобильного транспорта (МСАТ) и его партнерами, показали, что 40 процентов времени в пути расходуется на границах для прохождения формальностей и процедур. Согласно данным обследований, проведенных Организацией сотрудничества железных дорог (ОСЖД), на прохождение поезда через границу может уходить до 74 часов.

3. Такие трудности обуславливают неэффективный, ненадежный и дорогостоящий характер перевозок, что сдерживает инвестиции и торговлю, увеличивая в то же время рыночные цены товаров. В результате этого не обеспечивается реальная соединяемость стран в целях эффективного и надежного перемещения людей и товаров.

4. Что касается транспортной логистики, то большинство развивающихся стран региона страдают от больших логистических издержек, достигающих 15-24 процентов валового внутреннего продукта, и от низких показателей деятельности, определяемых показателями Всемирного банка по продуктивности логистики.

5. Во все большей степени признается, что устранение нефизических барьеров и улучшение таких логистических услуг, как «программное обеспечение» для соединяемости, столь же важны для развития транспортной

инфраструктуры, как и «оборудование». Отмечается, что большинство стран региона продолжают свои усилия по устранению существующих нефизических барьеров в сотрудничестве со своими партнерами по вопросам развития, в том числе в результате подписания, ратификации и осуществления субрегиональных соглашений об упрощении процедур перевозок. Некоторые возобновленные двусторонние соглашения по трансграничным и транзитным перевозкам позволили предоставлять многократные разрешения на перевозки или продлить транспортные маршруты на большее расстояние вглубь внутренних районов. В большем числе контрольно-пропускных пограничных пунктах приступили к осуществлению процедур совместного контроля и были введены электронные системы. Из Азии в Европу был организован ряд международных рейсов грузовых железнодорожных составов.

6. Для увеличения помощи странам-членам по обеспечению оперативной соединяемости секретариат создал две комплексные системы помощи: а) систему содействия упрощению транспортных операций, включающую общие региональные стратегические рамки, вспомогательные инструменты упрощения и региональную сеть экспертов; и б) систему помощи в сфере логистики, включающую технические стандарты и руководящие принципы в сфере логистики, стандарты и систему сертификации в сфере подготовки, а также региональный форум. В настоящем документе содержится резюме прогресса в деле создания этих систем и их применения на основе оказания технической помощи, политической поддержки и укрепления потенциала.

II. Система содействия упрощению транспортных операций

7. Система содействия упрощению транспортных операций, созданная ЭСКАТО, включает региональные стратегические рамки для содействия международным автомобильным/железнодорожным перевозкам и программы их реализации, инструменты содействия упрощению транспортных операций, разработанные секретариатом, Региональную сеть юрисконсультов и технических экспертов по вопросам упрощения процедур перевозок и связанные с этим мероприятия по оказанию технической помощи и политической поддержки и по укреплению потенциала.

A. Региональные стратегические рамки для упрощения процедур международных автомобильных/железнодорожных перевозок

1. Региональные стратегические рамки для упрощения процедур международных автомобильных перевозок

8. В целях обеспечения стратегического руководства и общего подхода к рассмотрению разнообразных задач в сфере международных автомобильных перевозок в регионе на второй сессии Конференции министров по транспорту, которая состоялась в Бангкоке в марте 2012 года, были приняты Региональные стратегические рамки для упрощения процедур международных автомобильных перевозок.

9. В этих рамках определены шесть основных вопросов упрощения процедур международных автомобильных перевозок, которые также включают долгосрочные цели и процесс их достижения. Кроме того, выявлены семь механизмов для рассмотрения задач обеспечения бесперебойных и эффективных международных перевозок в регионе.

10. Шесть основных вопросов охватывают: а) разрешения на автомобильные перевозки и коммерческие права на перевозку; б) визы для профессиональных

водителей и экипажей автотранспортных средств; с) временный импорт автотранспортных средств; d) страхование транспортных средств; e) массы и габариты транспортных средств; и f) регистрацию транспортных средств и техпаспорта. Семь механизмов включают: a) создание эффективно функционирующего правового режима; b) более широкое применение новых технологий; c) организацию профессиональной подготовки применительно к международным автомобильным перевозкам; d) создание/укрепление национальных координационных механизмов по упрощению процедур; e) содействие организации совместного контроля в местах пересечения границ; f) содействие созданию экономических зон в местах пересечения границ, «сухих портов» и центров логистики; g) дальнейшее применение инструментов упрощения процедур.

11. Эти рамки служат базовым политическим документом по инициативам в области упрощения процедур перевозок для стран-членов и их партнеров по вопросам развития в целях улучшения координации между различными соглашениями, проектами и мерами, посвященными упрощению процедур перевозок, с тем чтобы обеспечивать последовательность и избегать конфликтов в процессе планирования, разработки и осуществления и повышать таким образом эффективность усилий по содействию. Синергическое воздействие таких мер по содействию пойдет на пользу странам-членам и их партнерам по вопросам развития.

12. После их принятия секретариат обеспечивал пропаганду этих рамок при помощи различных международных, региональных и субрегиональных конференций и совещаний, прежде всего на основе политических диалогов, проходивших в Южной Азии. Для укрепления транспортной соединяемости в субрегионе Южной и Юго-Западной Азии секретариат инициировал серию политических диалогов для привлечения политиков и ключевых заинтересованных сторон в субрегионе и их информирования об утраченных экономических возможностях.

13. В то же время ввиду слабой транспортной соединяемости выгоды, связанные с географической приближенностью и близостью, и обусловленная этим региональная экономическая интеграция пока еще не были обеспечены в данном субрегионе. В ходе первого политического диалога, который проходил в Дакке 26-27 июня 2013 года, было одобрено предложение о разработке генерального плана укрепления транспортной соединяемости в Южной и Юго-Западной Азии с использованием рамок и инструментов упрощения процедур перевозок. Второй политический диалог проходил в Лахоре, Пакистан, 9-10 декабря 2013 года; в ходе этого совещания подчеркивалась необходимость разработки генерального плана укрепления транспортной соединяемости в субрегионе. Предлагаемый генеральный план посвящен упрощению процедур перевозок с минимальными инвестициями в инфраструктуру. В рамках этого плана будут предприниматься попытки по задействованию существующей трансграничной железнодорожной и автомобильной инфраструктуры, которая не используется ввиду отсутствия организационных соглашений между соответствующими странами.

14. Аналогичный политический диалог также проходил в Шиллонге (Мегхалая), Индия, 4-5 декабря 2013 года, в целях поощрения трансграничных и транзитных перевозок в пограничных районах восточной части Южной Азии.

15. При финансовой поддержке правительства Китая секретариат разрабатывает план осуществления рамок на региональном уровне.

2. Региональные рамки сотрудничества для упрощения процедур международных железнодорожных перевозок

16. Возобновление акцента на устойчивое развитие на Конференции Организации Объединенных Наций по устойчивому развитию обусловило уделение большего внимания необходимости поощрения экологически безопасных видов транспорта. В то же время для дальнейшего развития международного железнодорожного транспорта в регионе необходимо рассмотреть ряд вопросов. Самыми важными из них, в частности, являются: разная ширина колеи; и упрощение процедур прохождения границы, включая согласование документов, технических и оперативных требований и правовых режимов.

17. В 2013 году в рамках проекта, финансируемого правительством Российской Федерации, секретариат провел исследование, посвященное упрощению процедур международных железнодорожных перевозок в целях выявления областей для сотрудничества между странами-членами для разработки региональной стратегии/рамок упрощения процедур международных железнодорожных перевозок. С учетом мнений и результатов обсуждений с участием международных железнодорожных организаций и железнодорожных операторов в ряде стран-членов и на основе собственных исследований секретариата в декабре 2013 года в Интернете было опубликовано предварительное исследование, выявляющее ключевые вопросы для сотрудничества в сфере международных железнодорожных перевозок.¹

18. В этом исследовании были выявлены различные подходы к дальнейшему поощрению железнодорожных перевозок в регионе, к числу которых, в частности, относятся: участие в деятельности международных железнодорожных организаций; согласование товарно-транспортных накладных; использование передовых информационных систем о передвижении пассажиров и товаров; координация деятельности нормативно-контрольных органов и инспекций на пересадочных станциях; использование новых технологий в сфере эксплуатации поездов; и развитие людских ресурсов для международных железнодорожных перевозок. Это исследование также определило существующие организации и инициативы, а также правовые инструменты для поощрения сотрудничества между странами в целях упрощения процедур международных железнодорожных перевозок.

19. Предполагается, что информация, содержащаяся в этом исследовании, улучшит осведомленность железнодорожных ведомств, железнодорожных операторов и органов пограничного контроля, что необходимо для разработки стратегий и планов упрощения процедур международных железнодорожных перевозок. Обсуждения выводов этого исследования запланированы на сентябрь 2014 года в ходе совещания группы экспертов по упрощению процедур международных железнодорожных перевозок, и был разработан проект стратегии для сотрудничества между государствами-членами, который предназначается для упрощения процедур международных железнодорожных перевозок. Предлагаемый проект стратегии/рамок будет рассмотрен на предмет завершения работы над ним на региональном совещании, которое предполагается провести до конца 2014 года.

¹ www.unescap.org/resources/monograph-series-transport-facilitation-international-railway-transport-asia-and-pacific.

В. Инструменты для упрощения процедур перевозок

1. Методология «время/стоимость-расстояние»

20. Нефизические барьеры и заторы остаются одним из основных факторов, мешающих эффективному использованию транспортных маршрутов в регионе. Методология ЭСКАТО «время/стоимость-расстояние» может содействовать выявлению таких узких мест и их отрицательного воздействия на транспортные операции. На основе измерений по этой методологии соответствующие заинтересованные стороны могут планировать меры для устранения или уменьшения существующих барьеров.

21. Эффективность методологии была подтверждена в различных регионах мира, прежде всего в тех случаях, когда она являлась компонентом комплексных проектов, предназначенных для упрощения процедур перевозок. Секретариат продолжает оказывать странам помощь по применению методологии в различных субрегионах с использованием гибких подходов к обеспечению того, чтобы эта методология учитывала потребности различных групп стран.

а) Применение методологии ЭСКАТО «время/стоимость-расстояние» в Центральной Азии

22. В рамках проекта Счет развития Организации Объединенных Наций, возглавляемого секретариатом и осуществляемого в сотрудничестве с Конференцией Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД) и Экономической комиссией для Африки (ЭКА) в Центральной Азии и в Восточной Азии, методология ЭСКАТО «время/стоимость-расстояние» была объединена с общей методологией ЮНКТАД в рамках комплексного набора инструментов управления процессом трансграничных и транзитных перевозок. Он предоставляет странам новаторские возможности в области налаживания и развития сотрудничества между различными основными заинтересованными сторонами, участвующими в процессах перевозок, на основе формирования транспортных групп, охватывающих как правительства, так и частный сектор. Применяя методологию ЭСКАТО «время/стоимость-расстояние» для определения эффективности транспортных коридоров на основе местного опыта, эти группы могут использоваться для выявления основных существующих проблем и разработки конкретных совместных решений, которые в равной степени отвечают интересам правительства и частного сектора.

23. В ходе экспериментального этапа применения этого набора в Центральной Азии были сформированы национальные транспортные группы и проведены исследования, посвященные узким местам транспортных коридоров, соединяющих столицы Казахстана, Кыргызстана и Таджикистана, на основе применения методологии «время/стоимость-расстояние». С учетом выводов этих исследований как на национальном, так и на межстрановом уровнях были разработаны планы действий, предназначенные для выявления узких мест, и были согласованы меры, необходимые для осуществления планов действий. В Восточной Африке (в Бурунди, Руанде и Танзании) одновременно с этим проходил процесс экспериментального применения данного набора.

б) Применение методологии ЭСКАТО «время/стоимость-расстояние» в Южной Азии

24. В Южной Азии методология ЭСКАТО «время/стоимость-расстояние» в настоящее время применяется в качестве одного из компонентов комплексных и устойчивых механизмов мониторинга процесса упрощения торговых и

транспортных операций, который создан для определения показателей деятельности торговых и транспортных коридоров, соединяющих территории Бангладеш, Бутана и Непала в рамках проекта, совместно осуществляемого секретариатом и Азиатским банком развития (АБР). Обеспечивая сочетание этой методологии с методологией анализа рабочих процессов и исследованием, посвященным затратам времени, этот механизм предоставляет странам возможность оценки различных аспектов передвижения товаров по отобранным коридорам.

2. Модель по безопасному трансграничному транспорту

25. Закрытость внутренних маршрутов для иностранных транспортных средств отчасти обусловлена соображениями безопасности. В то же время в большинстве стран сохраняются опасения относительно безопасности открытых маршрутов, и в процессе упрощения транспортных операций стоит задача заключения межстрановых соглашений, гарантирующих сбор таможенных пошлин.

26. Для рассмотрения этих проблем секретариат разработал модель по безопасному трансграничному транспорту, с тем чтобы предоставить контролирующим органам и операторам возможность отслеживать передвижение трансграничных потоков в режиме реального времени. Эта модель служит концептуальной основой и стандартом для разработки систем мониторинга трансграничного передвижения транспортных средств с использованием новых технологий, включая информационно-коммуникационные технологии, спутниковые системы позиционирования, системы мобильной связи и электронные печати.

27. Она показывает, как использовать эти технологии для упрощения процедур торговли и перевозок, с учетом конкретных потребностей контролирующих органов, позволяя им с большей уверенностью открывать новые сухопутные маршруты для международных перевозок и применять упрощенные процедуры. Она также позволяет транспортным операторам безопасно и эффективно управлять операциями на основе предоставляемой в режиме реального времени информации об отслеживании передвижений транспортных средств для соответствующих клиентов.

28. В сотрудничестве с АБР секретариат организовал в Бангкоке в октябре 2013 года практикум по модели по безопасному трансграничному транспорту. В частности, на нем были высказаны рекомендации, касающиеся необходимости проведения национальных практикумов с участием всех заинтересованных сторон в Бангладеш, Бутане, Индии и Непале.

29. После практикумов, проведенных в Бутане (в январе 2014 года) и Индии (в марте 2014 года) эти страны предложили применить в экспериментальном порядке данную модель на маршруте из Калькутты (Индия) в Пхунгхолинг и Джайгаон (Бутан) с ее продлением до Тхимпху на основе технической и финансовой поддержки секретариата и АБР. В настоящее время проводится технико-экономическое обоснование, посвященное экспериментальному осуществлению и пробным прогонам.

3. Модель по эффективному трансграничному транспорту

30. Транспортные операторы сталкиваются с большим числом трудностей при проведении трансграничных перевозок в большинстве стран региона. Кроме того, отсутствует эффективная методология для оценки возможных трансграничных механизмов.

31. Такие модели предоставляют методологии для оценки различных вариантов и практических решений проблем, существующих в ходе проведения трансграничных сухопутных транспортных операций. Благодаря использованию этих моделей товары и пассажиры могут более эффективно перемещаться через границы, сталкиваясь с незначительным числом требований по межправительственным соглашениям или не сталкиваясь с таковыми вообще.

32. При использовании различных моделей правительства могут проводить общую оценку различных вариантов трансграничных перевозок, например, организация переговоров по какому-либо соглашению и перевозок с использованием ручных методов перегрузки или трейлерных или контейнерных свопов на пограничных пунктах. В ходе каждой оценки могут учитываться общие издержки правительств и компаний, оперативная эффективность, сложность осуществления и надежность перевозок.

33. В марте 2014 года эти модели использовались для оценки вариантов доставки свежих фруктов и овощей между Куньминем, Китай, и Бангкоком через Лаосскую Народно-Демократическую Республику силами логистической компании. Эти варианты включали перевозку от места происхождения до места назначения без перегрузки, контейнерные свопы, трейлерные свопы и ручную перегрузку на границе. Оценка показала сравнительные преимущества контейнерного свопа на границе между Лаосской Народно-Демократической Республикой и Таиландом.

4. Модель по комплексному управлению в пунктах пересечения границ

34. Неэффективно управляемые пункты пересечения границ существенно увеличивают затраты средств и времени на наземные транспортные операции в регионе. В результате развития современных информационно-коммуникационных технологий (ИКТ) и оборудования в настоящее время существует много решений, позволяющих упорядочить и ускорить процесс прохождения проверки и формальностей на сухопутных границах без ущерба для эффективности и безопасности. Однако во многих случаях размещение современного оборудования на границах само по себе не обеспечивает значительного улучшения в том случае, если такие меры не дополняются рациональными рабочими методами на основе расширения сотрудничества между соответствующими органами пограничного контроля.

35. Модель по комплексному управлению в пунктах пересечения границ была разработана секретариатом для повышения эффективности информационных потоков и обмена данными между различными учреждениями, действующими на границах, в результате применения современных технологий, включая те, которые базируются на ИКТ, и совершенствования процессов оформления документов и процедур. Эта модель поощряет оптимизированное применение современного оборудования различными учреждениями и неоднократное использование результатов инспекций. Она также содействует упорядочению и упрощению формальностей и процедур при пересечении границ на основе скорректированного комплексного плана в отношении пограничного контрольно-пропускного пункта, а не на основе различных планов по различным учреждениям, действующим на нем.

36. Данная модель также включает набор рекомендаций в отношении институциональных и правовых положений, касающихся определения уровня сотрудничества и обмена информацией между действующими на границах учреждениями, которые необходимы для практической реализации комплексного пограничного контроля на основе широкого использования оборудования и технологий ИКТ.

С. Региональная сеть юрисконсультов и технических экспертов по вопросам упрощения процедур перевозок

37. Юридические инструменты являются основой международных перевозок. Однако многие юридические инструменты не применяются эффективно ввиду, среди прочего, отсутствия потенциала для этого. Региональная сеть юрисконсультов и технических экспертов по вопросам упрощения процедур перевозок была создана для содействия странам-членам в формировании более эффективного правового режима для международных перевозок в регионе.

38. Эта сеть является одним из ключевых элементов формирования эффективного правового режима и технического потенциала для упрощения процедур перевозок в регионе. Она предназначена для содействия странам-членам в повышении профессионального уровня их официальных представителей и экспертов, занимающихся вопросами содействия перевозкам; для оказания юридической поддержки в связи с присоединением к международным конвенциям и разработки соответствующих соглашений, мер и проектов; и для поощрения согласования и координации различных правовых инструментов по упрощению процедур перевозок.

39. В рамках Сети правовые и технические эксперты могут обмениваться информацией, опытом и передовой практикой, координировать свою деятельность, предлагать решения для правовых конфликтов между различными соглашениями в располагающихся одних и тех же географических районах странах, предлагать пути для налаживания связей между странами в различных субрегионах в рамках различных субрегиональных соглашений, анализировать возникающие проблемы в области упрощения процедур перевозок и рассматривать пути для обеспечения регионального согласования правовых инструментов.

40. Укрепление потенциала национальных экспертов в рамках Сети может содействовать странам в определении путей для применения мер по упрощения процедур перевозок, таких, как предоставление прав проезда и открытие контрольно-пропускных пунктов на границах для международных перевозок на основе надлежащих правовых и институциональных соглашений.

41. Всего секретариат получил 88 заявок от экспертов по вопросам упрощения процедур перевозок из 28 стран. В рамках Сети в 2013 году в регионе ЭСКАТО были проведены сравнительные исследования основных субрегиональных соглашений с участием членом Сети из стран различных субрегионов. Первое совещание сети состоялось в Пхукете 10-11 февраля 2014 года. Оно предоставило возможность для официального объявления о начале деятельности Сети и позволило участникам обменяться результатами сравнительных исследований по субрегиональным соглашениям. Участники этого совещания также обсудили пути для укрепления взаимного сотрудничества и предложили направления для последующей деятельности сети, которые включают проведение дополнительных исследований международных, субрегиональных и двусторонних соглашений и интерактивных обследований для выявления приоритетных вопросов, на которых Сети следует сосредоточить свое внимание.

Ш. Комплексная система содействия транспортной логистике

42. Комплексная система содействия транспортной логистике включает технические стандарты и руководящие принципы, региональную систему профессиональной подготовки, региональные форум/конференцию поставщиков

услуг и связанные с ними техническую помощь, политическую поддержку и укрепление потенциала.

A. Технические стандарты и руководящие принципы

1. Системы информационно-логистических служб

43. Увеличение темпов и объемов торговли и перевозок требует более быстрого распространения информации между различными участниками транспортно-логистической деятельности. Использование ИКТ является ключевым элементом обеспечения деятельности эффективных логистических систем наряду с надлежащими правовыми рамками, надежной инфраструктурой и хорошо развитыми людскими ресурсами.

44. Признавая эти аспекты, многие страны региона используют ИКТ для обмена логистической информацией. Например, в Китае для обмена информацией между участниками логистической деятельности была создана национальная платформа общественной информации по транспорту и логистике (ЛОГИНК). На основе согласованных стандартов по данным участники снабженческих систем могут связываться со своими партнерами при помощи единой платформы для обмена данными вместо того, чтобы отдельно связываться с каждым партнером. В Японии информационная служба по контейнерной логистике (КОЛИНС) обеспечивает интеграцию и совместное использование информации по контейнерной логистике среди операторов терминалов, владельцев грузов, экспедиторов, перевозчиков и других заинтересованных сторон. В Республике Корея для повышения эффективности процедур очистки экспортно-импортных грузов и контроля за судами используется система, применяемая администрацией портов, таможенными, иммиграционными, карантинными и другими соответствующими органами (Порт-МИС).

45. Обмен информацией в электронном виде сокращает затраты времени и средств на доставку документации соответствующим учреждениям и партнерам, снижает степень неэффективности и дублирования данных, а также улучшает точность данных в рамках процесса обмена ими.

46. Хотя частные системы информации о логистике и государственные информационные платформы по логистике уже существуют, страны-члены находятся на совершенно разных этапах развития в этой связи. В то же время отмечается определенная ограниченная степень последовательности в использовании подходов к развитию таких систем как на национальном, так и на международном уровнях, что, прежде всего, касается логистических информационных систем, созданных частным сектором.

47. Укрепление платформы для обмена информацией тесно связано с числом пользователей той или иной сети. Поэтому одновременное использование различных систем может сокращать выгоды и, таким образом, отдачу какой-либо отдельно взятой системы. Параллельные системы также увеличивают требования к вводу данных, поэтому желательно интегрировать или каким-либо другим образом увязывать информационные системы различных заинтересованных сторон, действующих в сфере транспортной логистики. Для этого необходимо, чтобы различные системы использовали совместные стандарты по данным и соответствующую техническую и институциональную архитектуру.

48. Правительства играют ключевую роль в определении стандартов в отношении информации о логистике, с тем чтобы обеспечить более высокую

степень последовательности и соединяемости. Создание национальных информационных платформ по логистике также характеризуется необходимостью осуществления больших затрат на развитие и реализацию; поэтому без правительственной поддержки финансирование таких платформ может быть затруднено. Кроме того, поскольку правительства являются держателями больших объемов данных по логистике, их роль чрезвычайно важна – они относятся к числу основных участников процесса обмена данными. В то время как привлечение частного сектора к процессу развития имеет большое значение, совершенно ясно, что правительствам следует участвовать в создании национального механизма для обмена информацией.

49. Национальные платформы также следует расширять и соединять на международном уровне. В регионе уже существует ряд субрегиональных инициатив, касающихся международного обмена информацией по логистике. Например, Сеть информационно-логистических служб стран Северо-Восточной Азии (НЕАЛ-НЕТ) является субрегиональным механизмом сотрудничества для поощрения обмена информацией по логистике между Китаем, Республикой Корея и Японией. Эта сеть определяет стандарты для обмена информацией по логистике, включая элементы данных, наборы кодов и формат интерфейсов. Использование стандартов НЕАЛ-НЕТ позволяет участникам логистической деятельности трех стран поддерживать контакты в целях обмена информацией о ходе деятельности. В настоящее время сотрудничество по линии НЕАЛ-НЕТ охватывает запросы о статусе контейнерных судов в режиме реального времени и обмен информацией о статусе контейнеров между участвующими в экспериментальной деятельности портами.

50. Международный обмен информацией требует согласования данных между участвующими в нем странами. Поэтому использование международных стандартов на национальном уровне может предоставлять возможности для обеспечения большей соединяемости между странами. В то же время системы логистической информации охватывают целый ряд требований к данным и многие из них не могут быть в полной мере покрыты международными стандартами. При финансовой поддержке правительства Китая секретариат проводит комплексное исследование для выявления пробелов в требованиях национальных систем информационно-логистических служб и соответствующих международных стандартов, а также разрабатывает необходимые региональные стандарты для их устранения.

2. Руководящие принципы по комплексной логистической политике

51. Существует много факторов, увеличивающих логистические издержки. В некоторых странах неадекватная инфраструктура и обусловленные географией проблемы увеличивают транспортные издержки. Неэффективные виды практики правительственных учреждений и задержки в связи с урегулированием трансграничных формальной являются теми проблемами, которые стоят перед многими странами региона. В некоторых случаях дополнительная задача связана с отсутствием нормативных положений или адекватного обеспечения выполнения законов, что допускает введение сомнительных сборов в отношении транспортно-экспедиторской деятельности и логистических услуг со стороны властей и паромных компаний. В некоторых странах правительства могут принимать меры по сдерживанию чрезмерного и необоснованного взимания платы при помощи нормативных положений, однако в регионе по-прежнему отмечаются значительные масштабы распространения высоких и нестандартизированных сборов.

52. С учетом изменяющихся глобальных транспортно-логистических условий также изменяется роль поставщиков логистических услуг. Они во все большей

степени нуждаются в потенциале для удовлетворения касающихся предоставления услуг требований, выходящих за рамки традиционных услуг в сфере транспорта, складского хозяйства и оформления таможенных деклараций. Например, может предполагаться, что такие поставщики могут предоставлять весь спектр услуг в рамках всей снабженческой системы, включая услуги по сбору груза, услуги по контролю за качеством, услуги, оказываемые клиентам на заключительном этапе, или некоторые базовые финансовые услуги.

53. Традиционно политика и нормативные положения, затрагивающие сферу логистики, осуществлялись при помощи так называемого «бункерного подхода», когда традиционные поставщики логистических услуг регулируются и отслеживаются силами самих непосредственно участвующих в такой деятельности контрольных органов. Однако ввиду увеличения доли логистических услуг, носящих нетрадиционный и межсекторальный характер, эти поставщики вынуждены выполнять требования разрозненных положений, существующих в рамках большого числа учреждений, и руководствоваться законодательством в условиях ограниченной координации. В то же время мониторинг деятельности этой отрасли силами правительства и национальных отраслевых ассоциаций все больше затрудняется, что ограничивает ту степень, в которой можно проводить оценку воздействия политических мер, затрагивающих эту отрасль.

54. Вопросы современной логистической индустрии можно лучше анализировать на основе более комплексного подхода к рассмотрению политики в сфере логистики, который поощряет координацию сотрудничества со всеми заинтересованными сторонами в целях избежания неэффективности, дублирования и непоследовательности. В 2013 году секретариат опубликовал документ под названием *Guide to Key Issues in Development of Logistics Policy* («Руководство по ключевым вопросам разработки логистической стратегии»),² который предназначен для содействия государствам-членам в разработке и осуществлении более комплексной политики в сфере развития логистики.

55. Содержание национальных логистических стратегий может варьироваться в зависимости от страны и ее национальных приоритетов. Такие стратегии могут охватывать цели и приоритеты в сфере развития инфраструктуры, меры по упорядочиванию нормативных положений и стратегий и инициативы в области упрощения процедур перевозок. Они также могут предоставлять политические меры для укрепления внутреннего потенциала и конкурентоспособности и для наращивания международного потенциала этой отрасли. Национальные стратегии сопровождаются подробными планами осуществления.

56. Осуществление стратегий требует непрерывного диалога между заинтересованными сторонами. Во многих странах для этой цели были учреждены национальный совет или комитет по вопросам логистики. Они выступают в качестве координаторов при обсуждении вопросов политики, касающихся логистики, и возглавляют процесс рассмотрения новых изменений в данной области.

57. Используя охватывающий целый ряд учреждений подход, совет или комитет могут содействовать обеспечению последовательности и координации в рамках политики на основе комплексного анализа стоящих вопросов. Выступая в роли постоянно действующего органа, а не специальной группы, они также могут обеспечивать непрерывность процесса разработки политики в сфере

² Документ представлен на веб-сайте www.unescap.org/sites/default/files/Logistics_policy_fulltext.pdf.

логистики и выполнять функции посредника при урегулировании конфликтов, затрагивающих интересы различных сторон.

58. В своей совокупности национальные стратегия и совет по вопросам логистики формируют комплексные политические рамки для развития индустрии логистики. Охватив все заинтересованные стороны как в процессе разработки национальной стратегии, так и в ходе ее осуществления и мониторинга при помощи национального совета или комитета по вопросам логистики, можно обеспечить более комплексное представление о требованиях, приоритетах и задачах политики для содействия достижению ее большей согласованности и последовательности. Такой подход также может способствовать поощрению диалога между заинтересованными сторонами и подсекторами, а также улучшать в результате этого соединяемость между национальными субъектами данной деятельности.

В. Региональные стандарты в области профессиональной подготовки и сертификация

59. Развитие людских ресурсов является одним из ключевых элементов укрепления соответствующих отраслей, с тем чтобы они могли решать задачи современной логистики, и этот элемент учитывается в национальных стратегиях и планах многих стран региона в сфере логистики. В таких странах национальные логистические ассоциации играют активную роль в разработке учебных программ в данной отрасли. Международные организации, действующие в этой области, такие, как Международная федерация ассоциаций экспедиторов грузов (ФИАТА), также осуществляют программы профессиональной подготовки с выдачей дипломов.

60. В то время как диплом ФИАТА обеспечивает международное признание соответствующей квалификации, существует лишь ограниченная степень стандартизации и признания национальных программ низшего и среднего уровней. Отсутствие согласования и четко определенного способа прохождения подготовки – от базовой до продвинутой – может сдерживать сотрудничество между представителями частного сектора в различных странах ввиду трудностей, обуславливаемых пониманием и подтверждением профессионального опыта и квалификации иностранных партнеров.

61. Структурно оформленная, стандартизированная и международно признанная система подготовки может содействовать укреплению профессионального потенциала этой отрасли. Кроме того, наряду с хорошо определенными минимальными стандартами и кодексами поведения в данной отрасли, такая система может укреплять международное сотрудничество в сфере логистики, поощряя использование общих стандартов, касающихся профессиональной компетентности. При поддержке Форума министров транспорта стран Азии, вторая сессия которого проходила в Бангкоке 4-8 ноября 2013 года, секретариат занимается разработкой учебных программ для региональных аккредитованных учебных систем в интересах поставщиков логистических услуг для содействия подготовке постоянных и признаваемых в регионе учебных программ в странах-членах. Такая региональная программа может также содействовать формированию региональной группы преподавателей, что может способствовать преодолению нехватки квалифицированных инструкторов в некоторых странах региона.

С. Региональный форум поставщиков услуг

62. Экспедиторы, транспортные операторы и поставщики логистических услуг являются ключевыми участниками деятельности на рынках и пользователями в сфере развития логистики. В сотрудничестве с ФИАТА начиная с 2007 года секретариат организует ежегодный региональный форум для экспедиторов, операторов мультимодального транспорта и поставщиков логистических услуг. Эти форумы проходили в Бангкоке (2007, 2009, 2011 и 2012 годы), Нью-Дели (2008 год), на Бали, Индонезия, (2010 год), в Негомбо, Шри-Ланка, (2013 год) и в Пекине (2014 год).

63. Цель форумов заключается в предоставлении стимулирующей платформы для экспедиторов, операторов мультимодального транспорта и поставщиков логистических услуг в Азиатско-Тихоокеанском регионе, с тем чтобы они могли обмениваться знаниями и опытом, обсуждать новые вопросы и содействовать развитию своих услуг. Ежегодные сессии форума предоставляют возможность поддерживать непрерывный диалог и укреплять сотрудничество с бизнес-сектором, обмениваться опытом и информацией и находить новые пути для развития логистического сектора.

64. На основе Форума министров транспорта стран Азии секретариат поощряет осуществление инициатив ЭСКАТО в сфере транспорта на оперативном уровне, таких, как сети Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог, «сухие порты», применение новых технологий, «зеленая» логистика, региональные рамки для упрощения процедур перевозок и инструменты для упрощения процедур перевозок. В то же время поставщики услуг расширяют свои бизнес-сети, улучшают бизнес-планы, используя большой объем региональной информации, и получают большой объем поддержки от секретариата по вопросам укрепления потенциала. Кроме того, их потребности также учитываются в программах, публикациях, документах и мероприятиях секретариата.

IV. Вопросы для рассмотрения

65. Комитет, возможно, поделится информацией о достижениях на национальном уровне в областях упрощения процедур перевозок и логистики.

66. Комитет, возможно, также даст секретариату руководящие указания о будущей работе для следующих целей:

a) содействие членам и ассоциированным членам в осуществлении Региональных стратегических рамок для упрощения процедур международных автомобильных перевозок;

b) содействие членам и ассоциированным членам в разработке региональной стратегии/рамок для упрощения процедур международных железнодорожных перевозок;

c) дальнейшая разработка инструментов для упрощения процедур перевозок и поощрение их использования;

d) улучшение транспортной соединяемости в Южной и Юго-Западной Азии, в частности, в том, что касается предлагаемого генерального плана;

e) содействие сокращению логистических издержек, в том числе в результате сокращения носящих сомнительный характер сборов;

f) поощрение использования ИКТ и других технологий в областях упрощения процедур международных перевозок и логистики и укрепление регионального сотрудничества в этой связи;

g) введение устойчивых аккредитованных учебных систем для отрасли логистики в странах-членах и ассоциированных членах.
