



ЭКОНОМИЧЕСКАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ КОМИССИЯ ДЛЯ АЗИИ И ТИХОГО ОКЕАНА

Комитет по регулированию процесса глобализации

Четвертая сессия, часть I
12-14 сентября 2007 года
Бангкок

ВОПРОСЫ ТРАНСПОРТА И ТУРИЗМА

(Пункт 6b предварительной повестки дня)

**НА ПУТИ К СОЗДАНИЮ МЕЖДУНАРОДНОЙ КОМПЛЕКСНОЙ СИСТЕМЫ
ИНТЕРМОДАЛЬНОГО ТРАНСПОРТА И ЛОГИСТИКИ ДЛЯ АЗИАТСКО-
ТИХООКЕАНСКОГО РЕГИОНА***

Записка секретариата

РЕЗЮМЕ

В ходе состоявшейся в ноябре 2006 года в Пусане (Республика Корея) Конференции министров по транспорту была принята концепция международной комплексной системы интермодальных перевозок и логистики в качестве долгосрочной цели развития транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе. В мае 2007 года Комиссия одобрила эту концепцию в своей резолюции 63/9 об осуществлении Пусанской декларации о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе и Региональной программы действий о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2007-2011 годы).

В настоящем документе излагаются основы поэтапного подхода, который позволил разработать и на основе международных соглашений придать официальный статус сетям Азиатских автомобильных дорог (ААД) и Трансазиатских железных дорог (ТЖД) в качестве составных элементов региональной транспортной системы. В документе также рассматриваются предусмотренные резолюцией 63/9 подходы к дальнейшему развитию и введению в эксплуатацию комплексной транспортной системы для эффективного удовлетворения потребностей, обусловливаемых процессами глобализации.

В документе освещаются некоторые из планов осуществления Региональной программы действий, этап I (2007-2011 годы), в отдельных областях введения в эксплуатацию и содействия развитию сети Азиатских автомобильных дорог, юридических рамок для международных перевозок, укрепления профессионализма в области экспедирования грузов и логистических услуг, финансирования и участия частного сектора и введения в эксплуатацию транспортных коридоров и маршрутов.

Принимая к сведению важные руководящие указания и обязательства, которые были даны странами-членами на каждом из этапов планирования и осуществления предыдущих региональных программ действий, Комитету предлагается рассмотреть предлагаемые меры и вынести секретариату дальнейшие руководящие указания относительно осуществления текущей Региональной программы действий.

CMG4-I_6R

* Выпускается без редактирования ввиду представления документа после положенного срока.

СОДЕРЖАНИЕ

	<i>Стр.</i>
Введение	1
I. СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ	1
А. Комплексный проект по развитию инфраструктуры наземного транспорта в Азии (АЛТИД)	1
В. Делийский план действий по развитию инфраструктуры в Азиатско-Тихоокеанском регионе	2
С. Региональная программа действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе	2
II. ПРЕДЛАГАЕМЫЙ ПЛАН ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ОТДЕЛЬНЫХ ЭЛЕМЕНТОВ РЕГИОНАЛЬНОЙ ПРОГРАММЫ ДЕЙСТВИЙ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТА В АЗИАТСКО-ТИХООКЕАНСКОМ РЕГИОНЕ, ЭТАП I (2007-2011 ГОДЫ)	3
А. Введение в эксплуатацию и содействие развитию сети Азиатских автомобильных дорог: караван грузовиков из Токио в Стамбул	3
В. Правовая база для международных перевозок: Соглашение об упрощении автомобильных перевозок	5
С. Повышение профессионализма в отрасли экспедирования грузов и логистики	6
D. Финансирование и участие частного сектора	8
E. Введение в эксплуатацию транспортных коридоров и маршрутов	9
III. ВОПРОСЫ ДЛЯ РАССМОТРЕНИЯ НА КОМИТЕТЕ	11
Приложение I. Организованное ЭСКАТО Совещание руководителей национальных ассоциаций экспедиторов грузов и предприятий по оказанию логистических услуг 20 июня 2007 года, Бангкок	12

Введение

1. На Конференции министров по транспорту, которая состоялась в ноябре 2006 года в Пусане, Республика Корея, была вновь подтверждена долгосрочная концепция создания в Азиатско-Тихоокеанском регионе международной комплексной системы интермодальных перевозок, наряду с развитием логистических услуг как важного дополнительного элемента, который необходимо включить в эту концепцию¹. Министры, принявшие участие в работе этой Конференции, приняли Пусанскую декларацию о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2007-2011 годы), и также согласились с тем, что необходимо использовать комплексный подход для анализа вопросов физической и нефизической инфраструктуры посредством достижения набора целей, включающего четко оговоренные мероприятия и показатели достижения целей². Впоследствии Комиссия приняла резолюцию 63/9 от 23 мая 2007 года об осуществлении Пусанской декларации о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе и Региональной программы действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2007-2011 годы).

2. В настоящем документе приводится справочная информация о разработке Пусанской декларации; Комитету также предлагается вынести рекомендации и оказать поддержку в отношении осуществления Региональной программы действий в некоторых областях.

I. СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

3. За прошедшее десятилетие страны – члены ЭСКАТО получили существенные выгоды от процесса глобализации. Многие из таких успехов достигались благодаря улучшению перевозок. Улучшению перевозок региональным странам-членам помогли следующие программы:

A. Комплексный проект по развитию инфраструктуры наземного транспорта в Азии (АЛТИД)

4. Долгосрочный проект по развитию инфраструктуры наземного транспорта в Азии (АЛТИД), включающий проекты Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог, а также содействие осуществлению проектов в области наземного транспорта, был одобрен Комиссией на ее сорок восьмой сессии (1992 год) и стал основной стратегией в работе секретариата в области транспорта³. Этот проект осуществлялся начиная с 1992 года в соответствии с первоначальной стратегией его осуществления, и его основными целями стали разработка сетей ААД и ТЖД и осуществление резолюции 48/11 Комиссии от 23 апреля 1992 года об автомобильном и железнодорожном транспорте – мерах по облегчению перевозок.

5. В 1998 году Комиссия отметила, что осуществление проекта АЛТИД со всей очевидностью продемонстрировало его практическое значение в деле содействия международной торговле и туризму. Комиссия одобрила доработанную стратегию осуществления этого проекта, уделив особое внимание, помимо прочего, первоочередным проектам по развитию инфраструктуры и осуществлению резолюции 48/11 от 23 апреля

¹ См. Доклад Конференции министров по транспорту (E/ESCAP/63/13), пункт 2.

² См. документ E/ESCAP/63/13, приложение.

³ См. *Официальные отчеты Экономического и Социального Совета, 1992 год, Дополнение № 11* (E/1992/31-E/ESCAP/889), пункт 599.

1992 года об автомобильном и железнодорожном транспорте – мерах по облегчению перевозок⁴.

В. Делийский план действий по развитию инфраструктуры в Азиатско-Тихоокеанском регионе

6. Делийская декларация по развитию инфраструктуры в Азиатско-Тихоокеанском регионе была принята на Конференции министров по развитию инфраструктуры, которая проходила в октябре 1996 года в Дели, Индия. Помимо этого Конференция также утвердила перечень оперативных мероприятий для этапа I (1997-2001 годы) Региональной программы действий для осуществления Делийского плана действий⁵.

7. Участники Конференции министров по инфраструктуре, которая проходила в ноябре 2001 года в Сеуле, Республика Корея, рассмотрели этап II (2002-2006 годы) Делийского плана действий и рекомендовали уделять первоочередное внимание формированию сети, развитию и совершенствованию международных комплексных интермодальных перевозок. Они также просили секретариат завершить формирование сетей ААД и ТЖД в качестве основных строительных конструкций комплексной системы интермодальных перевозок в регионе и разработать межправительственные соглашения по этим сетям⁶.

8. В соответствии с этой однозначной директивой Межправительственное соглашение по сети Азиатских автомобильных дорог⁷ было разработано, принято и вступило в силу 4 июля 2005 года. Аналогичное Соглашение по сети Трансазиатских железных дорог⁸ также было разработано и подписано 18 странами в ноябре 2006 года в ходе Конференции министров по транспорту, состоявшейся в Пусане, Республика Корея.

С. Региональная программа действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе

9. Конференция министров по транспорту, которая состоялась в ноябре 2006 года в Пусане, Республика Корея, приняла Пусанскую декларацию о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе и пришла к мнению, что проект декларации обеспечил четкие рамки для содействия развитию регионального сотрудничества в поддержку социально-экономического развития в регионе и тем самым решения все более сложных проблем глобализации⁹. Конференция также приняла Региональную программу действий для этапа I (2007-2011 годы)¹⁰, которая нацелена на то, чтобы материализовать концепцию системы международных комплексных интермодальных перевозок и логистики так, чтобы логистические услуги для сектора транспорта стали важным дополнительным элементом, принимая во внимание растущий спрос на эффективные внутри- и межрегиональные перевозки.

⁴ См. *Официальные отчеты Экономического и Социального Совета, 1998 год, Дополнение № 20* (E/1998/40-E/ESCAP/1117), пункты 230, 231 и 235. См. также документ E/ESCAP/CTC(3)/2.

⁵ См. доклад Конференции министров по инфраструктуре (E/ESCAP/1058), пункт 17.

⁶ См. доклад Конференции министров по инфраструктуре (E/ESCAP/1249), пункт 2.

⁷ См. резолюцию 60/4 Комиссии от 28 апреля 2004 года.

⁸ См. резолюцию 62/4 Комиссии от 12 апреля 2006 года.

⁹ См. документ E/ESCAP/63/13, пункт 70.

¹⁰ См. документ E/ESCAP/63/13, пункт 5.

10. В Региональной программе действий делается попытка комплексным образом проанализировать широкий ряд вопросов, касающихся инфраструктуры транспорта, облегчения перевозок и политики в секторе транспорта. Эти вопросы взаимосвязаны и будут рассматриваться в комплексе в ходе совместных мероприятий во всем Отделе транспорта и туризма. Нижеследующие разделы подытоживают достигнутый прогресс и текущие мероприятия, осуществляемые секретариатом, а также планы на будущие в отдельных областях Региональной программы действий.

11. На каждом этапе планирования и осуществления посредством поэтапного подхода вышеупомянутой программы пополняются руководящими указаниями и обязательствами стран-членов.

II. ПРЕДЛАГАЕМЫЙ ПЛАН ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ОТДЕЛЬНЫХ ЭЛЕМЕНТОВ РЕГИОНАЛЬНОЙ ПРОГРАММЫ ДЕЙСТВИЙ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТА В АЗИАТСКО-ТИХООКЕАНСКОМ РЕГИОНЕ, ЭТАП I (2007-2011 ГОДЫ)

12. Региональная программа действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе отражает четкий вектор для стран в усилиях, направленных на реализацию концепций международной комплексной системы интермодальных перевозок и логистики для Азиатско-Тихоокеанского региона. В Программе определяются восемь областей, в которых секретариату следует работать в консультации со странами-членами, а именно: 1) рекомендации в отношении политики на уровне министров; 2) развитие транспортной инфраструктуры; 3) упрощение перевозок; 4) транспортная логистика; 5) финансирование и участие частного сектора; 6) развитие устойчивого транспорта; 7) безопасность дорожного движения и 8) сектор транспорта и цели развития, сформулированные в Декларации тысячелетия¹¹. Конкретные цели перечисляются в каждой области с соответствующими мероприятиями и показателями достижения результатов. Секретариат отобрал пять областей для освещения взятых на вооружение подходов и конкретных планов, с тем чтобы Комитет глубже ознакомился с ходом осуществления Региональной программы действий, а также для вынесения необходимых рекомендаций секретариату.

A. Введение в эксплуатацию и содействие развитию сети Азиатских автомобильных дорог: караван грузовиков из Токио в Стамбул

13. В своей резолюции 63/9 от 23 мая 2007 года Комиссия приняла Региональную программу действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2007-2011 годы). Одним из основных направлений деятельности, указанных в этой Региональной программе действий, является содействие развитию сети Азиатских автомобильных дорог.

14. Для того чтобы продемонстрировать региональную совместимость, которой удалось добиться благодаря сети Азиатских автомобильных дорог, секретариат в сотрудничестве с партнерами планирует организовать в период с марта по середину мая 2008 года пробег каравана грузовиков по маршрутам Азиатских автомобильных дорог, соединяющих Токио, Япония, со Стамбулом, Турция. Предлагаемые сроки и конечная станция этого каравана грузовиков выбирается так, чтобы они совпали с открытием тридцать первого Всемирного конгресса Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ), который намечено провести 15 мая 2008 года в Стамбуле. Предлагается, чтобы караван прошел по основным

¹¹ См. документ E/ESCAP/63/13, приложение.

маршрутам сети Азиатских автомобильных дорог с востока на запад и к нему могли присоединяться грузовики, едущие из других субрегионов ЭСКАТО.

15. Это предложение опирается на успешный опыт, накопленный МСАТ в организации двух аналогичных мероприятий, а именно: каравана Пекин - Брюссель (27 сентября – 17 октября 2005 года) и каравана по кольцевой автодороге вокруг Черного моря (19 апреля – 28 мая 2007 года).

16. Караван Пекин – Брюссель начался с инициативы ассоциации членов МСАТ в Казахстане и получил поддержку со стороны правительств, международных учреждений, а также ассоциаций автомобильного транспорта в странах по маршруту, который включал: Китай, Казахстан, Российскую Федерацию, Литву, Латвию, Польшу, Германию и Бельгию. Целью проекта проведения каравана из Пекина в Брюссель была демонстрация того, что автомобильный транспорт является одним из эффективных средств для перевозки грузов по наземным маршрутам между Европой и странами Азиатско-Тихоокеанского региона.

17. Инициатором проведения каравана по кольцевой автодороге вокруг Черного моря стала Организация черноморского экономического сотрудничества (ОЧЭС); он был организован МСАТ и получил поддержку со стороны правительств и частного сектора 12 стран – членов ОЧЭС, располагающихся в бассейне Черного моря. Основной целью проведения этого каравана был сбор данных на маршрутах, с тем чтобы они могли использоваться для дальнейшего облегчения автомобильных перевозок в регионе ОЧЭС.

18. Участники регионального рабочего совещания по модернизации приоритетных маршрутов Азиатских автомобильных дорог, которое проходило 19-21 июня 2007 года в Бангкоке, с интересом отметили предложение об организации такого каравана. Участники межрегионального семинара по экономической оценке международных транспортных связей и упрощению перевозок, который проходил 26-28 июня 2007 года в Каире, дали высокую оценку представленной МСАТ информации в отношении каравана по кольцевой автодороге вокруг Черного моря и рекомендовали региональным комиссиям сотрудничать с МСАТ в организации аналогичных мероприятий в других регионах.

19. Предлагаемый проект проведения каравана по Азиатским автомобильным дорогам будет осуществляться в сотрудничестве с региональными правительствами и МСАТ, которые уже вышли с предварительными предложениями к целому ряду своих ассоциаций, которые с энтузиазмом поддержали этот проект. Насколько это возможно, грузовики будут двигаться без каких-либо специальных договоренностей, следуя обычным процедурам и формальностям, которые требуется соблюдать в странах-членах.

20. Участники каравана будут вести сбор данных по международным автомобильным перевозкам, таких, как состояние инфраструктуры, время в пути и соответствующие издержки, нефизические барьеры, меры по облегчению перевозок в пути и на погранпереходах. Собранные данные будут представлены в докладе, содержащем анализ времени/стоимости-дистанции поездки по Азиатским автомобильным дорогам с примерами передовой практики.

21. Успех предлагаемого проекта будет зависеть от той поддержки и помощи, которую предоставят страны – члены сети Азиатских автомобильных дорог, равно как и национальные ассоциации/члены МСАТ.

22. Комитету предлагается поддержать эту инициативу, которая могла бы продемонстрировать растущий потенциал сети Азиатских автомобильных дорог, что может

стать эффективным вкладом в экономическое развитие охватываемых ею стран. Комитет также может счесть целесообразным вынести дальнейшие рекомендации по повышению эксплуатационной эффективности международных автомобильных перевозок в регионе.

В. Правовая база для международных перевозок: Соглашение об упрощении автомобильных перевозок

23. В осуществление Алматинской программы действий¹² секретариат в 2004 году подготовил технико-экономическое обоснование (ТЭО) для разработки соглашения между странами – членами Шанхайской организации сотрудничества (ШОС)¹³ по облегчению международных автомобильных перевозок. Впоследствии секретариат в сотрудничестве с секретариатом ШОС организовал в июне 2004 года в Урумчи, Китай, Совещание группы экспертов для обзора результатов ТЭО и обсуждения проекта соглашения. Как было рекомендовано совещанием группы экспертов, а также по просьбе государств – членов ШОС, секретариат совместно с секретариатом ШОС организовал в августе 2004 года в Урумчи, Китай, первое совещание по согласованию проекта соглашения.

24. Премьер-министры стран – членов ШОС на своих совещаниях, которые проходили в Бишкеке, Кыргызстан, в сентябре 2004 года, а также в Москве, Российская Федерация, в октябре 2005 года, и в Душанбе, Таджикистан, в сентябре 2006 года, подчеркнули важность этого соглашения и призвали к ускорению согласования его положений.

25. Комиссия на своей шестидесятой сессии, которая проходила в 2004 году, просила секретариат и впредь давать государствам – членам ШОС руководящие указания, а также выразила надежду на то, что это позволит разработать многостороннее соглашение об облегчении автомобильных перевозок между странами–членами. Этому вопросу Конференция министров транспорта, которая проходила в ноябре 2006 года в Пусане, Республика Корея, уделила важное место в Региональной программе действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе (2007-2011 годы), одним из показателей достижения целей которой является «подписание странами региональных правовых документов по упрощению операций или присоединение к ним».

26. По достижении первых результатов Азиатскому банку развития (АБР) было предложено сотрудничать с ШОС и ЭСКАТО в деле дальнейшего согласования положений соглашения и его осуществления. В соответствии с этой рекомендацией ШОС, АБР и ЭСКАТО совместно организовали совещания по согласованию положений соглашения в марте и июне 2005 года, августе 2006 года и январе 2007 года в Пекине, Китай, и в июле 2007 года в Бишкеке, Кыргызстан.

27. В сентябре 2006 года министры транспорта стран – членов ШОС подписали в Душанбе, Таджикистан, Меморандум о взаимопонимании относительно ускорения разработки проекта соглашения между правительствами стран – членов Шанхайской организации сотрудничества по облегчению международных автомобильных перевозок, текст которого был подготовлен на четвертом совещании по согласованию положений соглашения. В Меморандуме о взаимопонимании указываются важнейшие вопросы, которые поднимались в ходе прошедших переговоров по согласованию соглашения. После

¹² Алматинская программа действий: удовлетворение особых потребностей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в новых глобальных рамках для сотрудничества в области транзитных перевозок между не имеющими выхода к морю развивающимися странами и развивающимися странами транзита, Алматы, Казахстан, август 2003 года.

¹³ Странами – членами ШОС являются: Китай, Казахстан, Кыргызстан, Российская Федерация, Таджикистан и Узбекистан.

подписания Меморандума о взаимопонимании страны – члены ШОС в основном достигли консенсуса по 75 процентам этого рамочного соглашения, и, как ожидается, работа на этом этапе будет завершена в ближайшее время.

28. Рамочное соглашение будет включать, в зависимости от результатов последующих переговоров, от трех до пяти приложений. Секретариат в сотрудничестве с АБР и секретариатом ШОС подготовил проект плана работы для проведения исследования по приложениям к соглашению, которое пересматривается в соответствии с предложениями, выдвинутыми в ходе шестого совещания по согласованию текста положений соглашения.

29. Секретариат, при финансовой поддержке со стороны правительства Китая, организует субрегиональный семинар по облегчению международных автомобильных перевозок, который намечено провести 21-22 августа 2007 года в Урумчи, Китай, с тем чтобы поделиться информацией об осуществлении двусторонних и многосторонних соглашений в области международных автомобильных перевозок. Ожидается, что этот семинар даст возможность в неформальном порядке обсудить ход подготовки исследования по приложениям к этому соглашению ШОС.

30. Секретариат будет тесно сотрудничать со странами – членами ШОС, секретариатом ШОС и АБР в подготовке исследования по приложениям к этому соглашению и в подготовке проекта текстов приложений для рассмотрения и согласования странами – членами ШОС.

31. Признавая, что облегчение международных автомобильных перевозок является одним из важных новых вопросов в регионе ЭСКАТО, государства – члены ШОС включили оговорку о том, что это соглашение открыто для других стран. Некоторые соседние с государствами – членами ШОС страны, включая страны – члены ЦАРЭС, выразили заинтересованность в переговорном процессе в плане возможного участия после завершения переговоров.

32. Комитету предлагается представить свои замечания по ходу переговорного процесса по этому соглашению и рекомендовать дальнейшие мероприятия по его развитию.

С. Повышение профессионализма в отрасли экспедирования грузов и логистики

33. В Региональной программе действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2007-2011 годы), в разделе 4 перед секретариатом ставится цель разработать руководящие принципы эксплуатации логистических компаний, содействовать налаживанию партнерских связей и обмену опытом в регионе и оказывать странам помощь в повышении уровня компетентности и квалификации в логистической индустрии.

34. Повышения уровня профессионализма в отрасли можно существенно добиться путем расширения осведомленности и углубления понимания со стороны всех заинтересованных сторон текущих потребностей, проблем и задач отрасли в целом. В этой связи правительствам и частному сектору необходимо работать сообща, с тем чтобы эффективно управлять процессом текущих изменений и содействовать повышению показателей и уровня доверия к отрасли как в отдельных странах, так и во всем регионе.

1. Руководящие принципы эксплуатации логистических компаний

35. Отсутствие общих руководящих принципов или стандартов, которые определяли бы деятельность экспедиторов грузов, операторов мультимодальных перевозок и логистических

компаний, отрицательно сказывается на уровне профессионализма и конкурентоспособности индустрии в целом. В связи с этим повышение показателей отрасли и согласование подходов к повышению уровня профессионализма могут стать важнейшими направлениями совместных мероприятий и сотрудничества.

36. На недавно завершившемся Совещании руководителей (должностных лиц) национальных ассоциаций экспедиторов грузов и логистических компаний, которое прошло 20 июня 2007 года в Бангкоке, обсуждался вопрос общих минимальных отраслевых стандартов, включая критерии для членства, регистрационные требования и кодексы поведения для отраслевых ассоциаций. Несколько национальных ассоциаций представили информацию об действующих у них критериях членства, стандартных торговых условиях и/или кодексах поведения.

37. Предварительные исследования показывают, что государственные нормативы существуют в некоторых странах, таких, как Индия (Закон о смешанных перевозках товаров), Таиланде (Закон о смешанных перевозках) и Индонезии (Декрет Министерства связи об услугах по обработке транспорта). В ряде других стран, таких, как Малайзия, Пакистан и Шри-Ланка, нормативы находятся на этапе рассмотрения/пересмотра.

38. Секретариат в настоящее время готовится к сбору, сопоставлению и анализу этой информации, а также к включению дополнительных материалов. Результаты этой работы будут обсуждены на очередном совещании национальных ассоциаций в 2008 году, с тем чтобы разработать руководящие принципы для общих отраслевых стандартов на региональном уровне.

39. В нижеприведенной таблице приводится подготовленная секретариатом предварительная информация по вопросу об отраслевом саморегулировании и государственном мониторинге/регулировании в регионе:

Страна	Отраслевое саморегулирование		Государственный мониторинг/регулирование	
	Требуется регистрация в качестве компании	Существуют стандартные правила, кодекс поведения и/или торговые условия	Существуют государственные нормативы	Государственные нормативы введены в действие/находятся на рассмотрении
Бангладеш	Да	В процессе	Нет	Да
Китай	Да	Да	Нет	Нет
Индия	Да	Да	Да	Да
Индонезия	Да	Да	Да	Да
Лаосская НДР	Да	Да	Нет	Да
Малайзия	Да	Да	Да	Да
Мьянма	Да	Да	Нет	Да
Пакистан	Да	Да	Да	Да
Филиппины	Да	Да	Да	Нет
Сингапур	Да	Да	Нет	Нет
Шри-Ланка	Да	Да	Нет	Да
Таиланд	Да	Да	Да	Нет

Источник: Национальные ассоциации экспедиторов грузов/компании по оказанию логистических услуг в вышеупомянутых странах.

2. Содействие налаживанию партнерских связей и обмену опытом в регионе

40. В соответствии с целями раздела 4.3 Региональной программы действий секретариат начал проводить регулярные совещания экспедиторов грузов, операторов мультимодальных перевозок и логистических компаний для содействия обмену знаниями и ноу-хау, обеспечения платформы для сетевого взаимодействия и диалога, тем самым открывая путь для повышения уровня профессионализма и конкурентоспособности индустрии.

41. В работе первого Регионального форума экспедиторов грузов, операторов мультимодальных перевозок и компаний по оказанию логистических услуг, который проходил 22 июня 2007 года, приняли участие 100 представителей из 17 стран на основе самофинансирования. Участники Форума согласились с необходимостью проведения отраслевого форума на регулярной основе, чтобы обсуждать вопросы, представляющие общий интерес, а также поддерживать канал связи с правительствами на региональном уровне. Федерация ассоциаций экспедиторов грузов Индии предложила принять у себя очередное мероприятие в 2008 году в Мумбае, а Пакистанская международная ассоциация экспедиторов грузов предложила принять у себя последующий Форум в 2009 году.

42. Внимание Комитета обращается на выводы организованного ЭСКАТО Совещания руководителей национальных ассоциаций экспедиторов грузов и логистических компаний, приводимые в приложении I.

3. Усиление потенциала в сфере логистики

43. Секретариат оказал нескольким странам помощь в повышении уровня компетентности и квалификации национальных специалистов в области логистики с помощью своей учебной программы по экспедированию грузов, смешанным перевозкам и логическим услугам. Практикумы по подготовке инструкторов были проведены в Камбодже, Лаосской Народно-Демократической Республике, Малайзии, Мьянме, Шри-Ланке и Вьетнаме. Несколько стран, где проводились эти практикумы, обратились с просьбой об оказании помощи в реализации учебных программ и включении учебных материалов ЭСКАТО в их текущие программы. Кроме того, в соответствии с целями раздела 4.4 Региональной программы действий секретариат готов организовать ознакомительные семинары для старших государственных лиц, посвященные роли и развитию логистической отрасли.

44. Комитету предлагается высказать замечания и дать дальнейшие руководящие указания относительно мер, изложенных в разделе 1 «Руководящие принципы эксплуатации логистических компаний», 2 «Содействие налаживанию партнерских связей и обмену опытом в регионе» и 3 «Усиление потенциала в сфере логистики». Такие руководящие указания могут включать предложения для правительств-членов по усилению механизмов развития координации и обмена накопленным опытом между правительствами и частным сектором в регионе. Ожидается, что Комитет поддержит инициативы национальных ассоциаций по организации и регулярному осуществлению национальных учебных программ и даст секретариату руководящие указания по вопросам, которые следовало бы включить в семинары для старших государственных должностных лиц, посвященные роли и развитию логистической индустрии.

D. Финансирование и участие частного сектора

45. Будет продолжаться работа по выявлению передовой практики и механизмов налаживания партнерских связей между государственным и частным секторами (ПСГЧС),

которые могут применяться в регионе, особенно для финансирования развития инфраструктуры, а также эффективного введения в действие этой системы.

46. В сотрудничестве с Экономической комиссией для Африки (ЭКА) и Европейской экономической комиссией (ЕЭК) секретариат будет создавать глобальные альянсы и сети ПСГЧС на региональном и национальном уровнях для активизации сотрудничества между правительствами, академическими и учебными учреждениями и частным сектором; разрабатывать учебные материалы и представлять необходимую информацию для поддержки усиления потенциала государственных должностных лиц в развертывании и осуществлении проектов ПСГЧС на различных уровнях; давать оценку готовности ПСГЧС и разрабатывать планы действий для повышения уровней готовности ПСГЧС в странах-участницах; и создать учебно-информационный сайт в Интернете.

47. В этих целях Министерство планирования и бюджета Республики Корея организует и примет 5 октября 2007 года в Сеуле при поддержке со стороны ЭСКАТО Конференцию министров по налаживанию партнерских связей между государственным и частным секторами в целях развития инфраструктуры. Проведению этой Конференции будет предшествовать организуемое ЭСКАТО Совещание группы экспертов (2-3 октября 2007 года) и Азиатско-Тихоокеанский бизнес-форум по партнерству между государственным и частным секторами (4 октября 2007 года). Приглашения в адрес членов и ассоциированных членов ЭСКАТО разосланы.

48. Ожидается, что Комитет будет рекомендовать соответствующим министерствам, учреждениям и организациям принять участие в серии мероприятий и представить свои соображения относительно предлагаемого создания альянса/сети ПСГЧС.

Е. Введение в эксплуатацию транспортных коридоров и маршрутов

49. В Алматинской программе действий в приоритетном направлении 1 «Основопологающие вопросы политики в области транзитных перевозок» указывается, что важную роль в облегчении транзитных перевозок должно играть создание региональных транспортных коридоров и установление, когда это целесообразно, единых правил и стандартов. В этой связи следует еще больше повысить роль региональных комиссий и субрегиональных организаций¹⁴.

50. В своей резолюции 63/9 от 23 мая 2007 года Комиссия сочла, что один из эффективных подходов к реализации комплексной системы перевозок состоит во введении в эксплуатацию транспортных коридоров и маршрутов первоочередной важности в рамках такой системы. В этом контексте Комиссия просила Исполнительного секретаря подготовить исследование, в котором, опираясь на сеть Азиатских автомобильных дорог и сеть Трансазиатских железных дорог, а также важнейшие евро-азиатские и другие межрегиональные транспортные сообщения, определялись бы приоритетные транспортные коридоры и передовая практика, которая могла бы внедряться в коридорах, а также предлагались бы конкретные меры, например, меморандумы о взаимопонимании, которые содействовали бы эффективному развитию таких коридоров.

51. Развитие международных транспортных коридоров – один из путей ускорения создания международной комплексной системы интермодальных перевозок. Оно

¹⁴ Алматинская программа действий: удовлетворение особых потребностей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в новых глобальных рамках для сотрудничества в области транзитных перевозок между не имеющими выхода к морю развивающимися странами и развивающимися странами транзита, Алматы, Казахстан, август 2003 года, пункт 14e.

содействовало бы также повышению эффективности развития транспорта в регионе, принимая во внимание технические аспекты и аспекты совместимости для облегчения передвижения на погранпереходах и тем самым для содействия экономическому и социальному процветанию всего континента.

52. Кроме того, опирающийся на концепцию транспортных коридоров подход содействовал бы принятию и проведению в жизнь на всех уровнях транспортных законов и политики, опирающихся на общие принципы и стандарты, многосторонние правовые документы и конвенции, содействуя тем самым более тесному согласованию нормативно-правовой базы в регионе ЭСКАТО.

53. Эффективным транспортным коридором считается тот, который пропускает достаточный объем грузов и предоставляет полный набор услуг. Одной из стратегий создания такого коридора могли бы стать пропаганда и поддержка создания в отдельных местах коридора полномасштабных транспортных и логистических центров и комплексных экспедиторских/сортировочных узлов или сухопутных портов.

54. Активизация экономического развития будет происходить не только с обоих концов такого коридора, но и на всем его протяжении. В этих целях исключительную важность представляет сотрудничество между странами вдоль такого коридора, и имеется несколько вариантов создания институциональной базы для такого сотрудничества.

55. Существует много примеров сотрудничества вдоль транспортных коридоров в Северной Америке, Южной Африке и Европе. Наиболее известные примеры успешной эксплуатации коридоров включают 10 общеевропейских транспортных коридоров и четыре общеевропейских транспортных района. Они были определены в ходе трех общеевропейских транспортных конференций, которые состоялись, соответственно, в 1991 году, 1994 году и 1997 году.

56. Первая Общеевропейская транспортная конференция проходила в 1991 году в Праге, Чешская Республика. Ее участники приняли Декларацию, в которой, помимо прочего, указывается, что «эффективная общеевропейская транспортная система должна развиваться в соответствии с принципами рыночной экономики и честной конкуренции на основе концепции комплексных европейских перевозок, в которой должным образом учитываются задачи социальной, экологической и энергетической политики, а также требования к безопасности и в которой отсутствуют ненужные ограничения, например, определенные условия грузоподъемности, или определенные технические и административные барьеры».

57. Участники второй Общеевропейской транспортной конференции, которая проходила в 1994 году на Крите, Греция, приняли доклад, который в значительной степени опирается на Пражскую декларацию и в котором были определены девять линий общеевропейских мультимодальных перевозок как представляющих интерес для Европы и рассматриваемых в качестве основы для будущей работы по развитию инфраструктуры транспорта в Центральной и Восточной Европе. За три года, прошедшие после 1994 года (до третьей Общеевропейской конференции), работа над утвержденными на Крите коридорами существенно продвинулась и ознаменовалась многочисленными положительными событиями: все участники подписали меморандумы о взаимопонимании для развития каждого из девяти утвержденных на Крите коридоров и для каждого из них были учреждены руководящие комитеты и технические секретариаты. Третья Общеевропейская транспортная конференция, которая проходила в 1997 году в Хельсинки, Финляндия, приняла решение о создании третьего коридора. Участники этой же Конференции, опираясь на успехи в деле создания коридоров, приняли более комплексный подход, в котором учитывается сложная

структура транспортных потребностей. Этот подход лег в основу дополнительной концепции Общеввропейских транспортных районов и использовался при определении четырех из таких районов.

58. В регионе ЭСКАТО посредством Меморандума о взаимопонимании, подписанного Китаем, Казахстаном, Монголией, Республикой Корея, Российской Федерацией, Беларусью и Польшей и двумя международными организациями, Международным союзом железных дорог (МСЖД) и Организацией сотрудничества железных дорог (ОСЖД) и включающего принципы сотрудничества, эффективно пропагандируется введение в действие северного коридора Трансазиатских железных дорог.

59. В соответствии с просьбой Комиссии в ее резолюции 63/9 секретариат планирует осуществить исследование по приоритетным транспортным коридорам и передовой практике, пригодной для использования в коридорах, включая следующие вопросы:

- определение приоритетных региональных транспортных коридоров в сотрудничестве со странами-членами и опираясь на достигнутые успехи, в том числе сети Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог, Специальную программу для экономик Центральной Азии (СПЕКА) и т.п.;
- составление отчета об условиях в этих коридорах: состояние инфраструктуры, уровень содействия продвижению грузов и т.п., опираясь на материалы, представленные странами-членами;
- разработка предложений относительно организационных механизмов по каждому из коридоров с учетом конкретных потребностей и мощностей соответствующих стран.

60. Исследование будет представлено на рассмотрение Совещания группы экспертов для анализа, а затем Комитету по регулированию процесса глобализации.

61. Странам, которые поддерживают идею создания транспортных коридоров или определили приоритетные маршруты для сотрудничества между соседними странами, предлагается поделиться информацией с Комитетом.

62. Комитету также предлагается дать секретариату руководящие указания по вопросам и подходам, которые следовало бы включить в такое исследование.

III. ВОПРОСЫ ДЛЯ РАССМОТРЕНИЯ НА КОМИТЕТЕ

63. В соответствии с просьбами, изложенными в пункте 22 («Введение в эксплуатацию и содействие развитию Азиатских автомобильных дорог: караван грузовиков из Токио в Стамбул»), пункте 32 («Правовая база для международных перевозок: Соглашение ШОС об упрощении автомобильных перевозок»), пункте 44 («Усиление профессионализма в отрасли экспедирования грузов и логистики»), пункте 48 («Финансирование и участие частного сектора»), пунктах 61 и 62 («Введение в действие транспортных коридоров и маршрутов»), Комитету предлагается поделиться накопленным опытом на национальном уровне и дать секретариату руководящие указания относительно осуществления Региональной программы действий в этих отдельных областях работы.

Приложение I

**Организованное ЭСКАТО Совещание руководителей национальных ассоциаций
экспедиторов грузов и предприятий по оказанию логистических услуг
20 июня 2007 года, Бангкок**

ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ

1. Участники согласились с тем, что в регионе имеются примеры применения как государственных мер, так и самоуправления в отрасли. Участники также согласились с тем, что общие минимальные стандарты могут содействовать повышению уровня профессионализма и укреплять доверие к компаниям, оказывающим услуги в этой области. Участники согласились с тем, что на первом этапе было бы целесообразно использовать региональный подход, и просили секретариат собрать и распространить информацию о национальных ассоциациях.
2. Совещание с удовлетворением отметило информацию, которой поделились несколько стран относительно инициатив, развернутых национальными ассоциациями для оказания помощи во вступлении в члены. Совещание просило секретариат ЭСКАТО собрать информацию по конкретным и успешным инициативам, предпринятым национальными ассоциациями экспедиторов грузов и логистическими ассоциациями, и распространить такую информацию среди стран региона ЭСКАТО.
3. Совещание отметило и приняло к сведению более позитивный и всеобъемлющий подход правительств к отношениям с частным сектором и индустрией.
4. Совещание поддержало инициативу ЭСКАТО о поощрении правительств к созданию и/или усилению формальных механизмов, которые позволили бы институционализировать и углубить сотрудничество между основными заинтересованными сторонами, а также содействовали бы расширению участия частного сектора и различных государственных министерств в сфере торговли, транспорта и финансов.
5. Совещание единогласно согласилось с необходимостью проведения совещаний руководителей национальных ассоциаций экспедиторов грузов и логистических ассоциаций на регулярной основе и положительно оценило инициативу секретариата по организации такого мероприятия. Было также решено, что в качестве параллельного мероприятия совещания мог бы быть организован субрегиональный диалог.
6. Было принято решение организовать совещание в 2008 году в координации с МФТЭА.
7. Совещание с удовлетворением отметило предложение Индийской федерации ассоциаций экспедиторов грузов о том, чтобы в 2008 году принять у себя совещание руководителей национальных ассоциаций экспедиторов грузов и логистических ассоциаций, а также предложение Пакистана принять у себя в 2009 году совещание Пакистанской международной ассоциации экспедиторов грузов.