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

23-я сессия
27-28 августа 2018 года
Астана, Казахстан

Идентификация, изоляция и устранение основных узких мест вдоль
транспортные маршруты
(Пункт 4.4 повестки дня)

Записка ЕЭК / ЭСКАТО

Деятельность ЕЭК по упрощению процедур пересечения границ

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

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

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

Международная конвенция о гармонизации пограничного контроля товаров

5. Принимая международную правовую основу в качестве отправной точки, следует упомянуть, что среди широкого спектра доступных правовых документов ООН по транспорту несколько направлены на упрощение и согласование процедур на пограничных переходах, а некоторые из них наиболее широко распространены, широко используются в СПЕКА область. Например, Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах [1], общеизвестная как «Конвенция о гармонизации», является одной из наиболее широко принятых правовых основ скоординированного управления границами. Существует 58 Договаривающихся сторон [2] к нему, включая все страны СПЕКА, кроме Афганистана. Туркменистан присоединился к Конвенции о гармонизации 27 ноября 2016 года по случаю первой Глобальной конференции по устойчивому транспорту, созванной Генеральным секретарем Объединенные народы. Договаривающиеся Стороны обязуются упорядочить административные процедуры на границах и сократить количество и продолжительность контроля, осуществляемых таможенными органами.

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

7. План включает действия ых для облегчения выдачи виз для специалистов в железнодорожной отрасли; разработать механизмы сотрудничества для пограничного и другого контроля; для совершенствования процедур оценки и оценки рисков; и установить временные рамки для технических операций. План действий был представлен

и одобрен на шестьдесят девятой сессии SC.2 (23-25 ноября 2015 года) и содержится в документе ECE / TRANS / SC.2 / 2015/6 . SC.2 продолжил обсуждение этой темы на своей семидесятой сессии в 2016 году 7 . Секретариат подчеркнул важность продолжения работы по пониманию эффективности приложения 9 в государствах-членах (см. ECE / TRANS / SC.2 / 228, пункт 51).

8. В 2017 году Рабочая группа по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30), продолжила обсуждение вопроса о разработке нового приложения 10 к Конвенции о согласовании для рассмотрения процедур морских портов. Однако на своей 146-й сессии (июнь 2017 года) WP.30 установила, что при полном соблюдении четкой просьбы Комитета по внутреннему транспорту (МТЦ) о разработке такого Приложения и с должным уважением ко всем усилиям, предпринятым до настоящего времени при подготовке подходящего проекта, декларативный и повторяющийся характер текста (в частности в отношении Международной морской организации (ИМО) Конвенции об облегчении международного морского судоходства (FAL)) привели к выводу о недостаточной поддержке участников WP.30 продолжить это упражнение. Таким образом, Рабочая группа просила секретариат исключить этот пункт из своей повестки дня и представить соответствующий отчет МТЦ на его сессии 2018 года.

Разработка новой Конвенции о железнодорожных пограничных переходах для пассажиров и их багажа

9. В 2017 и 2018 годах в дополнение к «дорожной карте», установленной Рабочей группой по железнодорожному транспорту (SC.2) на ее семидесятой сессии (ноябрь 2016 года), Рабочая группа продолжила обсуждение проекта текста новой конвенции об упрощении процедуры пересечения границы для пассажиров, багажа и багажного багажа, перевозимых в международном сообщении железнодорожным транспортом (см. полный текст текста ECE / TRANS / WP.30 / 2018/6 / Rev.1). На различных сессиях делегация Европейского союза заявила, что вряд ли ей или ее государствам-членам присоединиться к проекту конвенции, поскольку этот проект, похоже, не приносит каких-либо преимуществ для политики Европейского союза в отношении железных дорог и обычаев и может даже в конфликте с нормативными актами Европейского союза по управлению границами. С другой стороны, ОСЖД продолжала выступать за необходимость разработки новой конвенции, главным образом потому, что существующая конвенция 1952 года устарела и не соответствует современным требованиям к железной дороге. Он также отметил, что, хотя этот проект является

актуальным для европейских государств, он в то же время служит особым интересам таких стран, как Китай, Казахстан, Монголия и другие страны Центральной Азии. Делегация Российской Федерации поддержала позицию ОСЖД, подчеркнув ее актуальность для евразийского континента в целом. По его мнению, проект конвенции будет служить базовым документом для заключения многосторонних и двусторонних соглашений.

10. На июньской сессии Рабочей группы в июне 2018 года делегация Азербайджана вновь заявила о своей поддержке продолжения обсуждения проекта конвенции, но сообщила, что межведомственные консультации по окончательной позиции все еще продолжаются. Делегация Ирана (Исламская Республика) заявила, что в связи с продолжающимися правовыми вопросами окончательная позиция все еще находится на рассмотрении. Делегация Армении поддержала проект конвенции. Делегация Европейского союза заявила, что внутренние процедуры на общей позиции еще не завершены. Делегация Швейцарии проинформировала Рабочую группу о том, что проводятся межведомственные консультации, но Федеральное министерство транспорта ставит под сомнение обоснованные преимущества проекта конвенции. Делегация ЕЕУ заявила, что составитель учтет все комментарии ЕЕУ и что поэтому Евразийская экономическая комиссия и государства-члены ЕЕУ готовы принять проект конвенции. Делегация Турции выразила поддержку проекту конвенции, указав на альтернативные предложения по статье 27, введя различие между договаривающимися сторонами, принявшими поправки, и теми, которые считают себя не связанными ими. Делегация Российской Федерации заявила, что, на первый взгляд, ряд предложений, по-видимому, носит редакционный характер или уже охвачен другими положениями проекта конвенции. Предложения по статье 27 заслуживают дальнейшего изучения, чтобы прийти к взаимоприемлемой формулировке . ,

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

11. Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки TIR (Конвенция TIR) от 1975 года устанавливает порядок, разрешающий международную перевозку грузов автотранспортом или контейнерами из одного таможенного пункта отправления в таможню прибытия , через столько стран, сколько необходимо, без промежуточной проверки перевозимых товаров и без сдачи финансовой гарантии на каждой границе. Эта процедура включает использование защищенных

транспортных средств, международной гарантийной цепи, созданной в соответствии с Конвенцией, для покрытия пошлин и налогов под угрозой на протяжении всего путешествия, и каждое транспортное средство должно иметь международный таможенный документ (книжка TIR), который удостоверяет содержание груза как указано в таможенном отправлении. Все это приводит к минимальным процедурам и задержкам на границах и снижению транспортных издержек, что, в свою очередь, приводит к снижению затрат на экспорт и импорт.

12. Следует отметить, что со времени предыдущего доклада Конвенция TIR приобрела три новых Договаривающихся государства, а именно государство Палестина, Катар и Саудовская Аравия. В настоящее время Конвенция насчитывает 74 Договаривающиеся стороны, а операции TIR могут быть созданы в 61 стране.

13. В 2017 году WP.30 и Административный комитет TIR (АС.2) поддержали свои усилия по рассмотрению и окончательной доработке всеобъемлющего набора предложений по поправкам к Конвенции TIR. На своей шестьдесят шестой сессии (октябрь 2017 года) АС.2 принял этот набор, который включает, в частности:

- Увеличение рекомендованной максимальной суммы, требуемой от гарантийной ассоциации от 50 000 до 100 000 евро;
- Внедрение усиленных возможностей для АС.2 для изучения проверенных финансовых отчетов, ежегодно представляемых международной организацией, уполномоченной управлять международной системой гарантий, а также печатать и распространять книжки TIR, в том числе право запрашивать дополнительные экзамены;
- Измененные требования к международной организации в отношении ведения учета и проведения независимого внешнего аудита;
- Включение термина «обычай» перед «границей» в статье 2 конвенции, уточняющее, что для того, чтобы Конвенция TIR стала применимой, по крайней мере, одна таможенная граница должна быть пересечена.

14. Межправительственный процесс по компьютеризации процедуры TIR (eTIR) набрал силу. В Женеве Договаривающиеся стороны TIR, включая страны СПЕКА, завершили работу над техническими и концептуальными аспектами eTIR и создали специальный экспертный орган для работы над разработкой соответствующих правовых рамок для компьютеризации. Юридическая экспертная группа завершила свой мандат в

2017 году и передала руководящим органам Конвенции TIR предлагаемую всеобъемлющую правовую основу для введения в действие eTIR в форме нового необязательного приложения (Приложение 11) к Конвенции TIR для рассмотрение Договаривающихся сторон и его, в конечном счете, принятие. В то же время два экспериментальных проекта успешно продемонстрировали осуществимость eTIR. eTIR . 6 октября 2017 года между ЕЭК ООН и Международным союзом автомобильного транспорта (МСАТ) был заключен Меморандум о взаимопонимании (Меморандум о взаимопонимании) и Соглашение о взносах, которые предусматривают , в частности, финансирование деятельности ЕЭК ООН в области информационно-коммуникационных технологий (ИКТ) для будущие проекты, которые будут запущены в рамках этого MoU . Целью этого сотрудничества является разработка и запуск новых проектов для дальнейшего изучения всех аспектов, связанных с компьютеризацией процедуры TIR, и обеспечения синергизма между существующими проектами. Рассматривается интермодальный проект eTIR между Азербайджаном, Грузией, Казахстаном и Украиной.

Достижения в области упрощения трансграничных перевозок в регионе ЭСКАТО

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

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

17. Третья сессия Министерской конференции по транспорту, состоявшаяся 5-9 декабря 2016 года в Москве, Российская Федерация приняла ряд новых инструментов содействия транспорту, а именно модельное двустороннее соглашение о международных автомобильных перевозках, типовое субрегиональное соглашение об упрощении перевозок, модель многостороннее разрешение на международные автомобильные перевозки и стандартную модель логистических информационных систем. Они повышают до восьми число взаимодополняющих моделей упрощения перевозок, разработанных ЭСКАТО. Более подробная информация об основных механизмах и инструментах упрощения перевозок ЭСКАТО содержится в приложении 1 к настоящему документу.

18. В ходе конференции, Китай, Монголия и Россия Федерация подписали Межправительственное соглашение о международных автомобильных перевозках Вместе с тем Азиатских автомобильных дорог. Это первое соглашение о формализации использования Азиатской автомагистрали для международных автомобильных перевозок. Это соглашение будет открыто для присоединения других стран-участниц Азиатских автомобильных дорог для дальнейшего расширения региональной связи. См.: [Http://www.unescap.org/events/ministerial-conference-transport-third-session](http://www.unescap.org/events/ministerial-conference-transport-third-session)

19. Что касается железнодорожного транспорта, то для обеспечения устойчивого развития и, следовательно, для поощрения устойчивых видов транспорта многие страны региона развивают железные дороги как предпочтительный вид транспорта. Эти инициативы должны быть поддержаны, как железнодорожный транспорт является

энергоэффективным и экологически чистые, однако железные дороги требуют огромных инвестиций и, следовательно, железнодорожные транспортные проекты должны планироваться и осуществляться таким образом, чтобы создать максимальный эффект синергизма.

20. Чтобы использовать транзитный потенциал между Азией и Европой, большинство стран Центральной Азии и соседних с ней компаний прилагают усилия для улучшения железнодорожного транспорта, и в настоящее время проводятся многочисленные проекты по обеспечению связи между Азией и Европой через Центральную Азию и Южный Кавказ. Однако проблемы сохраняются, многие из них связаны со сложностью формальностей и процедур. В целях оказания поддержки членам и ассоциированным членам в осуществлении Рамок секретариат проводит проект по согласованию правил и положений для облегчения международного железнодорожного транспорта. Проект направлен на разработку (а) общепринятых технических стандартов и согласованных оперативных процедур для эффективного международного железнодорожного транспорта и (б) модель / руководство по практике железнодорожных пограничных переходов для сокращения времени для регулирования контроля за международными железнодорожными перевозками.

21. Тон ситуация с технической и эксплуатационной совместимости железных дорог не ясно, и, как представляется, расхождение в различных технических стандартов и оперативных процедур между странами, что проблемы международных железнодорожных перевозок в регионе и за его пределами. Кроме того, для облегчения изменения модальности и повышения привлекательности железнодорожных перевозок для грузоотправителей на регулярной основе крайне важно повысить надежность и предсказуемость услуг грузовых поездов. С этой целью необходимо упростить процедуры пересечения границ на железнодорожном транспорте, чтобы уменьшить административные издержки и задержки.

22. Деятельность ЭСКАТО по упрощению трансграничных перевозок

22. В связях между Азией и Европой преобладают морские и воздушные маршруты. Транспортировка по суше недоиспользуется, поскольку наземным маршрутам в значительной степени препятствуют отсутствующие и некачественные звенья в инфраструктурных сетях, а также сложная и несогласованная трансграничная и транзитная транспортная документация, формальности и процедуры. Это не мешает

только межрегиональным биржам, но также влияет на внутрирегиональную связь по евразийским коридорам. В этой связи ЭСКАТО проводит исследование по выявлению пробелов и проблем в области инфраструктуры, оценке существующего оперативного статуса и предлагает механизмы и меры по повышению эффективности, эффективности и бесперебойности перевозок и логистики вдоль трех основных коридоров, соединяющих Азию и Европу автомобильным и железнодорожным транспортом в рамках проекта «Комплексное планирование евразийских транспортных коридоров». В связи с этим два совещания групп экспертов были организованы в Пекине, Китай, 5-6 июля 2017 года и в Стамбуле, Турция, 20-21 сентября 2017 года .

23. ЭСКАТО организовала Субрегиональное совещание по железнодорожным интермодальным перевозкам в Северо-Восточной и Центральной Азии с 18 сентября 2017 года в 19 сентября 2017 года в Бангкоке, Таиланд, в рамках проекта, озаглавленного «Разработка бесшовных железнодорожных интермодальных транспортных услуг в Северо-Восточной и Центральной Азии для укрепления евро-азиатских транспортных связей». В рамках этого проекта ЭСКАТО подготовила учебные доклады по теме «Документация и процедуры для развития бесшовных железнодорожных интермодальных транспортных услуг в Северо-Восточной и Центральной Азии», включая предлагаемый унифицированный мультимодальный транспортный документ и «Информационные технологии для бесшовных железнодорожных перевозок Интермодальные транспортные услуги в Северо-Восточной и Центральной Азии для улучшения евро-азиатских транспортных связей ». С 7 ноября также было проведено Заключительное совещание группы экспертов по комплексному планированию евразийских транспортных коридоров и интермодальных перевозок в Северо-Восточной и Центральной Азии 8 ноября 2017 ГОДА в Бангкоке, Таиланд, для завершения исследований, проведенных в рамках проектов «Комплексное планирование евразийских транспортных коридоров для укрепления внутри- и межрегиональной транспортной связи» и «Разработка бесшовных железнодорожных интермодальных транспортных услуг на северо-востоке и в центре Азия для укрепления евро-азиатских транспортных связей ».

24. В рамках своей работы по созданию международной интегрированной системы интермодальных перевозок и логистики для региона ЭСКАТО провела два исследования в рамках проекта, озаглавленного «Развитие бесшовных железнодорожных

интермодальных транспортных услуг в Северо-Восточной и Центральной Азии в целях укрепления евро-азиатских транспортных связей», , Они были связаны с (i) упрощением документации и (ii) развертыванием и использованием информационных технологий для услуг интермодальных перевозок на железнодорожном транспорте, включая ряд рекомендаций, которые были рассмотрены и приняты соответствующими странами на субрегиональном совещании, состоявшемся в Бангкоке 18-19 сентября 2017 года. В целях обобщения итогов проекта ЭСКАТО в партнерстве с Министерством транспорта Российской Федерации, Российским университетом транспорта и Координационным советом по Транссибирскому транспорту организовала Семинар по развитию рельсового интермодального транспорта для Укрепление евро-азиатских транспортных соединений в Москве 7 декабря 2017 года в качестве параллельного мероприятия на «Транспортной неделе-2017», организованной Министерством транспорта Российской Федерации. Семинар обсудил пути продвижения к выполнению рекомендаций исследования, в частности те, которые касаются обмена электронными данными между операторами интермодальных перевозок в целях расширения интермодальных транспортных услуг по коридорам, соединяющим страны Северо-Восточной и Центральной Азии с Европой.

Согласование правил и положений для облегчения международного железнодорожного транспорта

25. Несмотря на усилия по улучшению физической транспортной связи, железнодорожные сети по-прежнему недостаточно используются в силу как технических, так и институциональных факторов. Сравнительные преимущества железнодорожного транспорта до сих пор не полностью задействованы, и необходимо предпринять дополнительные инициативы для укрепления международного железнодорожного транспорта. Недостающие звенья сети Трансазиатских железных дорог находятся на разных этапах развития. В то же время для укрепления железнодорожного транспорта в Азии и между Азией и Европой необходимо разработать и внедрить «мягкие» меры для облегчения международного железнодорожного транспорта.

26. Потребность в таких мерах по содействию международному железнодорожному транспорту была признана странами региона с принятием резолюции 71/7 ЭСКАТО в отношении рамок регионального сотрудничества в целях облегчения международного железнодорожного транспорта. Рамки подчеркивают важность того, чтобы страны-члены работали вместе над развитием эффективного международного железнодорожного

транспорта путем решения четырех основополагающих вопросов, которые были определены и работали совместно на одиннадцати областях, предложенных в рамках. Для осуществления резолюции 71/7 секретариат провел проект по гармонизации правил и положений для облегчения международных железнодорожных перевозок в регионе. В рамках проекта были введены три исследования.

27. Первое исследование практики пересечения границ на международном железнодорожном транспорте [3] документирует процессы на немногих выбранных железнодорожных пограничных переходах в регионе и предлагает меры по повышению эффективности железнодорожных пограничных переходов. Процессы пересечения границ играют жизненно важную роль в упрощении международного железнодорожного транспорта, а задержки, вызванные завершением формальностей на границе, приводят к увеличению времени транзита, что отрицательно сказывается на конкурентоспособности железнодорожного транспорта по сравнению с другими видами транспорта. Ожидается, что исследование расширит знания железнодорожных и пограничных чиновников стран-членов в отношении передовой практики и вариантов сокращения времени пересечения границы для повышения надежности грузовых поездов.

28. Второе исследование по вопросу об улучшении функциональной совместимости для облегчения международного железнодорожного транспорта [4] вдоль международных железнодорожных коридоров определяет три аспекта взаимодействия. Техническая совместимость, определяемая общими техническими параметрами инфраструктуры железных дорог и подвижного состава; правовая интероперабельность подразумевающей унифицированы договорные обязательства перед -а- по отношению клиентов от происхождения до пункта назначения; и оперативной функциональной совместимости посредством согласованной оперативной практики в отношении железнодорожного коридора. Данное исследование направлено на то, чтобы улучшить понимание железных дорог и пограничных ведомств региона по ряду вариантов, доступных для повышения функциональной совместимости железных дорог во всех его измерениях, чтобы сделать международный железнодорожный транспорт предпочтительным видом транспорта.

29. Третье исследование по системам электронного обмена информацией для международного железнодорожного транспорта рассматривает существующие системы электронного обмена информацией для международного железнодорожного транспорта. Приложения телематики для грузовых перевозок - технические спецификации для взаимодействия (TAF-TSI), разработанные для железных дорог в Европе и

уполномоченные Европейской комиссией, предоставляют практические и институциональные меры для использования электронного обмена информацией на железнодорожном транспорте. Многие железные дороги в регионе ЭСКАТО также разрабатывают электронные системы обмена информацией на основе листовок OSJD. Содружество независимых государств (СНГ) создали совет по железнодорожному транспорту и имеют систему обмена данными для железнодорожного транспорта между этими странами. Существование систем электронного обмена информации с различными техническими характеристиками и правовой базой имеет потенциал , чтобы нарушить поток информации по международным железнодорожным коридорам. Это исследование позволило бы улучшить понимание железнодорожных и пограничных чиновников об использовании электронных систем обмена информацией для международного железнодорожного транспорта.

Тематическая рабочая группа , возможно , пожелает:

- Поддерживать и поощрять страны - члены принять активное участие в вышеупомянутых мероприятиях секретариата ЕЭК, насколько облегчению пересечения границ касается, в частности , путем активного участия в процессе компьютеризации процедуры TIR;
- Предложить странам СПЕКА подумать о внедрении новых технологий в осуществление правовых документов ООН путем присоединения к электронным обработкам (Дополнительный протокол к CMR (e-CMR), e-TIR);
- Призвать страны СПЕКА принять меры в поддержку осуществления Декларации министров по Connectivity устойчивому транспорту в Азиатско-Тихоокеанском регионе, в том числе Региональной программы действий по устойчивому Connectivity транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2017-2021);
- Повысить эффективность программ и проектов по упрощению формальностей и ускорить развитие международных автомобильных перевозок на основе долгосрочных целей в странах СПЕКА, как это предусмотрено в региональных стратегических рамках содействия облегчению международных автомобильных перевозок;
- Поддерживать осуществление Рамок регионального сотрудничества для облегчения международного железнодорожного транспорта для решения проблем и

укрепления сотрудничества в целях содействия развитию международного железнодорожного транспорта;

- Принять к сведению и призвать страны-члены использовать исследования разработанный Secretariat для развития международного железнодорожного транспорта в регионе ЭСКАТО;
- Поощрять страны СПЕКА применять инструменты содействия транспорту ЭСКАТО .

Региональные стратегические рамки для облегчения международных автомобильных перевозок

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

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

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

Региональные рамки сотрудничества для облегчения международного железнодорожного транспорта

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

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

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

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

Инструменты упрощения перевозок

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Этот документ был выпущен без официального редактирования

-
- [1] Detailed информацию о Конвенции о согласовании, Конвенции TIR, eTIR , проект и другие меры по облегчению таможенного транзита являются доступны на http://www.unece.org/trans/main/itc/itc_doc_2015.html . Пожалуйста, обратитесь к документу ECE / TRANS / 2015/17.
- [2] https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-A-17&chapter=11&clang=_en
- [3] <https://www.unescap.org/sites/default/files/Study%20on%20Railway%20Border%20crossings%2046218.pdf>
- [4] <https://www.unescap.org/sites/default/files/Study%20on%20enhancing%20interoperability%20for%20Facilitation%20of%20International%20Rail%20Transport.pdf>
- [5] <http://www.unescap.org/resources/model-subregional-agreement-transport-facilitation>
- [6] <http://www.unescap.org/resources/model-bilateral-agreement-international-road-transport>
- [7] <http://www.unescap.org/resources/model-multilateral-permit-international-road-transport>
- [8] <http://www.unescap.org/resources/standard-model-logistics-information-system>
- [9] . Доступно по адресу <http://www.unescap.org/resources/secure-cross-border-transport-model>
- [10] . Доступно по адресу <http://www.unescap.org/resources/efficient-cross-border-transport-models>
- [11] . Доступно по адресу <http://www.unescap.org/resources/model-integrated-controls-border-crossings>
- [12] . Доступно по адресу <http://www.unescap.org/resources/timecost-distance-methodology>