

---

---

**Рабочая группа СПЕКА по устойчивому транспорту, транзиту и  
взаимосвязанности (РГ-УТТВ)**

26-я сессия  
25 ноября 2021 г.  
(В виртуальном формате)

**Повышение операционной транспортной взаимосвязанности по международным  
маршрутам в регионе СПЕКА**  
(Пункт 5.3 повестки дня)  
Записка ЭСКАТО/ЕЭК ООН

1. Стратегическое значение Центральной Азии делает ее уникальным регионом, и это подчеркивается ее потенциалом в качестве транспортного узла между двумя континентами. Регион также сталкивается с уникальными проблемами, поскольку все страны СПЕКА не имеют выхода к морю и имеют разный уровень экономического развития.
2. Чтобы повысить эффективность международных транспортных маршрутов и коридоров, необходимо улучшать не только транспортную инфраструктуру, но и вопросы, связанные с операционной взаимосвязанностью. Существование нефизических преград для грузового транспорта отрицательно сказывается на эффективности международных автомобильных и железнодорожных перевозок и увеличивает затраты на логистику. В будущем эффективные региональные транспортные связи потребуют приверженности соответствующим целям и задачам и институционализации интеграционных процессов, включая устранение нефизических барьеров для транспорта и обеспечение гармонизации правил и норм наряду со синхронизацией технических и эксплуатационных требований и трансграничных процедур. Правовые инструменты ООН, связанные с транспортом, предлагают эти незаменимые инструменты межправительственного сотрудничества для эффективного транспортного сообщения.

### **ЭСКАТО**

3. ЭСКАТО поддерживает эффективное и бесперебойное движение товаров, пассажиров и транспортных средств автомобильным и железнодорожным транспортом через регион посредством своей работы по совершенствованию бесперебойных перевозок

Данный документ был подготовлен без официального редактирования и перевода

в Азиатско-Тихоокеанском регионе. На своей семьдесят пятой сессии, состоявшейся в Бангкоке в мае 2019 года, ЭСКАТО признала, что Межправительственные соглашения по сети Азиатских автомобильных дорог, сети Трансазиатских железных дорог и сухим портам являются основными составными частями для реализации международных интегрированных интермодальных перевозок и логистической системы в регионе. В то время как соглашения определяют инфраструктурные параметры, а не операционные, а именно нормы и методы упрощения перевозок, рабочие группы созданные в рамках соглашений также обсуждают операционные вопросы, поэтому операционные стандарты разрабатываются как региональные передовые методы или добровольные руководящие принципы и не всегда закрепляются в соглашениях об инфраструктуре.

4. Комитет ЭСКАТО по транспорту созвал свою шестую сессию в гибридном формате 12 и 13 ноября 2020 года и поддержал дальнейшее улучшение операционной связи посредством гармонизации технических стандартов, в зависимости от обстоятельств, совершенствования правовых рамок, ускорения цифровизации и электронного обмена данными, а также других необходимых мер, включая продолжение обмена передовым опытом, который обеспечивает рост региональной взаимосвязанности. Комитет также подтвердил важность продолжения рассмотрения вопросов, касающихся евро-азиатского транспортного сообщения, включая мультимодальные перевозки, а также решений в области логистики.

5. Соответственно, секретариат активно работает над поддержкой стран в налаживании транспортного сообщения на сетях Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог, а также через «сухие порты».

- Рабочая группа по Азиатским автомобильным дорогам<sup>1</sup> на своем 9-м заседании, состоявшемся 16 и 17 июня 2021 года, подтвердила важность мер по упрощению и обеспечению бесперебойных международных автомобильных перевозок по сети, что может быть достигнуто путем смягчения соответствующих трансграничных и транзитных транспортных мер. Государства-члены. В этой связи Рабочая группа по Азиатским автомобильным дорогам выразила поддержку осуществлению Межправительственного соглашения о международных автомобильных перевозках по сети азиатских автомобильных дорог, подписанного правительствами Китая, Монголии и Российской Федерации, и просила секретариат продолжать оказывать помощь в наращивании потенциала. в этом вопросе. Рабочая группа также подчеркнула преимущества использования новых

---

<sup>1</sup> <https://www.unescap.org/events/2021/ninth-meeting-working-group-asian-highway>

технологий, цифровизации и интеллектуальных транспортных решений в секторе транспорта и логистики для обеспечения более быстрого, эффективного и безопасного перемещения товаров и услуг по сетям цепочки поставок.

- Рабочая группа «сухих портов» на своем четвертом заседании<sup>2</sup> состоявшемся 2–3 июня 2021 г., подчеркнула растущую потребность в продолжении усилий по повышению эффективности транспортных коридоров с участием «сухих портов», а также в улучшении взаимосвязей вдоль интермодальных транспортных коридоров за счет применения цифровых технологий, обеспечивающих прочную основу для развития и эффективной эксплуатации таких коридоров. Рабочая группа также согласилась с тем, что развитие международных транспортных коридоров и мультимодальных перевозок в Азиатско-Тихоокеанском регионе, включая согласование соответствующих правовых рамок, следует рассматривать на постоянной основе с участием всех соответствующих заинтересованных сторон, и поэтому просила секретариат изучить возможность разработки нового приложения к Соглашению о мультимодальных перевозках.
- Что касается международных железнодорожных перевозок, рост международных грузовых перевозок по сети Трансазиатских железных дорог в последние годы и даже во время пандемии COVID-19 выделил огромные преимущества международных железнодорожных перевозок, в том числе более высокую устойчивость к пандемиям и другим негативным факторам. Для дальнейшего укрепления международных железнодорожных перевозок назрела неотложная потребность в сокращении чрезмерных задержек при пересечении границ посредством согласованного электронного обмена информацией между железными дорогами. Кроме того, большое значение имеют разработка и внедрение интеллектуальных решений в сфере железнодорожных коммуникаций и углубление цифровизации железных дорог во всем регионе, включая страны СПЕКА.
- В этой связи Рабочая группа по сети Трансазиатских железных дорог на своем седьмом заседании<sup>3</sup> состоявшемся 20-21 мая 2021 года, поддержала инициативу по разработке региональной стратегии / рамочной основы для углубления цифровизации железных дорог региона, учитывая повышенное значение цифровизации во время пандемии и появившихся новых возможностей для многих

---

<sup>2</sup> <https://www.unescap.org/events/2021/4th-meeting-working-group-dry-ports>

<sup>3</sup> <https://www.unescap.org/events/2021/seventh-meeting-working-group-trans-asian-railway-network>

железных дорог региона в этой области. РГ также признала, что международный железнодорожный транспорт может сыграть центральную роль в повышении устойчивости транспорта, в частности, за счет увеличения пропускной способности существующих маршрутов грузовых поездов и создания новых маршрутов между Азией и Европой. Рабочая группа приветствовала заключение меморандума о взаимопонимании между Казахстаном, Туркменистаном и Исламской Республикой Иран по реализации железнодорожного коридора Казахстан-Туркменистан-Исламская Республика Иран.

6. Использование информационно-коммуникационных технологий и цифровизация получили большой импульс в связи с пандемией. Актуальность внедрения новых технологий, особенно бесконтактных решений, еще более усилилась в связи с пандемией COVID-19, поскольку физические проверки и бумажные процедуры в пунктах пересечения границы и контрольных терминалах стали ассоциироваться с риском распространения COVID-19.

7. В данном контексте Транспортный отдел ЭСКАТО организовал веб-семинар по наращиванию потенциала по интеллектуальным автомобильным и железнодорожным решениям для транспортного сообщения вовремя COVID-19, в котором обсуждались «умные» транспортные решения, примененные в условиях пандемии COVID-19 в различных регионах мира. На мероприятии был рассмотрен существующий передовой опыт с потенциалом улучшения интеллектуального соединения вдоль сети Азиатских автомобильных дорог и сети Трансазиатских железных дорог. В заключение участники обсудили совместные действия на региональном уровне, которые необходимы для поддержки этого процесса в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Этот семинар был организован в рамках деятельности Проекта счета развития ООН «Транспорт и торговые связи в эпоху пандемий: бесконтактные, бесперебойные и совместные решения ООН».

8. Кроме того, все большее значение приобретает использование полностью автоматизированных транспортных средств как части интеллектуальных транспортных систем. Они могут значительно снизить экономические, социальные и экологические издержки пассажирских и грузовых перевозок, одновременно повышая их качество и устойчивость. В то же время их реализация в Азиатско-Тихоокеанском регионе отстает по разным причинам. ЭСКАТО подготовила исследование «Содействие развертыванию высоко и полностью автоматизированных транспортных средств в дорожном движении

---

<sup>4</sup> <https://www.unescap.org/events/capacity-building-webinar-smart-road-and-rail-solutions-transport-connectivity-covid-19>

вдоль сети азиатских автомобильных дорог». В исследовании оцениваются существующие технологии для высокоавтоматизированных грузовых автотранспортных средств, оцениваются требования к инфраструктуре для ввода в эксплуатацию таких транспортных средств, а также предлагаются политические рекомендации по их разработке и внедрению. В рамках проекта подготовлен исследовательский отчет по Казахстану. ЭСКАТО организовала два совещания групп экспертов в рамках проекта 4 августа 5 и 11 ноября 6 2021 года для обсуждения результатов исследования.

9. Текущие тенденции в развитии транспортных систем указывают на новые возможности для мультимодальных перевозок, которые могут стать ключевым фактором устойчивого развития. Однако существующая правовая база по-прежнему состоит из различных правовых инструментов и не отражает последних событий. На основе обсуждения и рекомендаций Рабочей группы по «сухим портам» на ее 3-м заседании в ноябре 2019 года ЭСКАТО разработала справочный документ, в котором предлагается несколько вариантов подхода к гармонизации правовой базы для мультимодальных перевозок, которые обсуждались на первом Виртуальном Заседании группы экспертов 26-27 августа 2020 года. Следуя рекомендациям экспертов, секретариат подготовил сравнительный анализ преимуществ, недостатков и особенностей различных вариантов, представил и обсудил его на Втором виртуальном совещании экспертов по правовым основам для операций мультимодальных перевозок в г. Азиатско-Тихоокеанском регионе 30-31 марта 2021 года.<sup>7</sup> На совещании экспертов было рассмотрено и рекомендовано определение основных направлений совместных усилий по гармонизации правовой среды для мультимодальных транспортных операций в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

10. Транспортное сообщение внутри и между регионами, особенно между Азией и Европой, является одной из важных тем для стран СПЕКА, учитывая их удобное расположение на транзитных маршрутах между этими двумя регионами. В соответствии со своей целью по укреплению внутрирегионального и межрегионального транспортного сообщения, ЭСКАТО организовала несколько мероприятий.

- Секретариат работает над исследовательским проектом по укреплению потенциала для обеспечения устойчивого транспортного сообщения вдоль

---

<sup>5</sup> <https://www.unescap.org/events/2021/virtual-expert-group-meeting-facilitating-deployment-highly-and-fully-automated>

<sup>6</sup> <https://www.unescap.org/events/2021/2nd-virtual-expert-group-meeting-facilitating-deployment-highly-and-fully-automated>

<sup>7</sup> <https://www.unescap.org/events/2021/second-virtual-expert-meeting-legal-frameworks-multimodal-transport-operations-asia-and>

экономического коридора Китай-Центральная Азия-Западная Азия (ССВА), который включает Китай, Исламскую Республику Иран, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Турцию, Туркменистан. и Узбекистан. Улучшение транспортных связей вдоль Коридора позволит эффективно функционировать бесшовной сети транспортного сообщения. Такая сеть улучшит торговые обмены и социально-экономическое развитие всех вовлеченных стран. Заседание группы экспертов по укреплению потенциала для обеспечения устойчивого транспортного сообщения вдоль экономического коридора Китай-Центральная Азия-Западная Азия<sup>8</sup> было организовано 23 июня 2021 г, чтобы представить результаты исследования проекта и обсудить дальнейшие шаги по улучшению сообщения вдоль коридора.

- В рамках проекта «Соединение сетей транспортной инфраструктуры в Азии и Европе в поддержку межрегионального устойчивого транспортного сообщения» ЭСКАТО подготовила обновленный отчет об исследовании прогресса в улучшении транспортного сообщения между Азией и Европой, отражающий последние тенденции в межрегиональной транспортной связности, включая влияние пандемии COVID-19. Комитет ЭСКАТО по транспорту на своей 6-й сессии, состоявшейся в ноябре 2020 года, подтвердил важность межрегионального диалога по устойчивой транспортной связности и поручил секретариату изучить возможность включения дополнительных заинтересованных сторон из правительства, частного сектора и академических кругов, а также из других стран. регионов в дискуссиях по евро-азиатскому соединению. В соответствии с этим решением секретариат организовал Форум по устойчивому транспортному сообщению между Азией и Европой<sup>9</sup> с 5 по 6 октября 2021 года для обсуждения и определения приоритетных областей согласованных действий на межрегиональном уровне в ближайшие годы. Итоги обсуждений и основные рекомендации этого Форума будут доведены до сведения Четвертой Министерской конференции по транспорту в декабре 2021 года.

11. Еще одна проблема, с которой мы столкнулись из-за пандемии в 2020 году, связана с пробелами в существующих правовых инструментах, регулирующих трансграничные грузовые перевозки. Большинству государств-членов ЭСКАТО пришлось срочно принять специальную политику и внутренние правила в попытках предотвратить или ограничить

---

<sup>8</sup> <https://www.unescap.org/events/2021/virtual-expert-group-meeting-strengthening-capacity-operationalizing-sustainable>

<sup>9</sup> <https://www.unescap.org/events/2021/forum-sustainable-transport-connectivity-between-asia-and-europe#>

распространение COVID-19, часто в нарушение правил международных перевозок, установленных в соответствии с международно-правовыми документами. ЭСКАТО проанализировала наличие статей, касающихся реагирования на кризисы и взаимной помощи в чрезвычайных ситуациях, в действующих двусторонних и многосторонних соглашениях о международных автомобильных и железнодорожных перевозках в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Результаты были представлены и соответствующие последующие шаги обсуждались на вебинаре по наращиванию потенциала по соглашениям о автомобильном и железнодорожном транспорте в контексте реагирования на кризис COVID-19<sup>10</sup>, который состоялся 27-28 января 2021 года.

## **ЕЭК ООН**

12. Взяв за отправную точку международно-правовую базу, следует упомянуть, что среди огромного множества имеющихся транспортных правовых инструментов Организации Объединенных Наций некоторые направлены на упрощение и гармонизацию процедур при пересечении границ, а некоторые из них наиболее заметны и широко используются в регионе СПЕКА. Например, Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах составляет одну из наиболее широко признанных правовых основ координированного пограничного контроля. Его участниками являются 58 договаривающихся сторон, включая все страны СПЕКА, кроме Афганистана.

13. Таможенная конвенция о международной перевозке товаров с применением книжки МДП (Конвенция МДП) от 1975 года устанавливает процедуру, разрешающую международную перевозку товаров автомобильным транспортом или контейнерами от одной таможни отправления до таможни прибытия, через столько стран, сколько необходимо, без промежуточной проверки перевозимых товаров и без депонирования финансовой гарантийной суммы на каждой границе. В настоящее время Конвенция насчитывает 77 договаривающихся сторон.

14. Важная веха была достигнута, когда в феврале 2020 года договаривающиеся стороны МДП утвердили правовую основу для eTIR (электронный МДП) в виде нового приложения 11 к Конвенции МДП. Новое Приложение, вступившее в силу 25 мая 2021 года, придало новый импульс цифровизации процедуры МДП. Убедившись, что компьютеризация и оцифровка транспортных документов влечет за собой значительное

---

<sup>10</sup> <https://www.unescap.org/events/2021/capacity-building-webinar-road-and-rail-transport-agreements-context-covid-19-crisis#>

увеличение времени, затрат и эффективности, Договаривающиеся стороны МДП, многие из которых являются РСНВМ или развивающимися странами транзита, приступили к реализации проекта по подключению национальной системы к системе eTIR International. eTIR International система была признана в качестве инструмента/конвенции ООН, которая защищает людей от пандемии, одновременно облегчая и упрощая процедуры пересечения границ системой ООН и правительствами. Кроме того, после первоначального призыва ЕЭК ООН к внедрению eTIR (7 апреля 2020 года), 17 стран плюс Европейская комиссия (28 государств-членов) к настоящему времени дали положительный ответ о подключении своих национальных систем к системе eTIR International. Во многих странах СПЕКА уже проведены семинары по развитию потенциала и первые встречи:

- Семинар, организованный совместно с Секретариатом Организации экономического сотрудничества (ОЭС) по внедрению международной системы eTIR в регионе ОЭС (14 апреля 2021 года).
- Семинар, организованный Секретариатом Совета сотрудничества тюркоязычных государств (Тюркский совет) по международной системе eTIR (15 июня 2021 года).
- Политический диалог с национальными заинтересованными сторонами Туркменистана о целях и преимуществах присоединения к международной системе eTIR, эффективном выполнении соглашения и начальных шагах по присоединению к системе (19 февраля и 05 марта 2021 г.)
- Совещание по развитию потенциала для объединения таможенной системы Узбекистана с международной системой eTIR International (29 марта 2021 года)
- Совещание по развитию потенциала для подключения таможенной системы Таджикистана к Международной системе eTIR (21 мая 2021 года)
- Совещание по развитию потенциала для объединения таможенной системы Кыргызстана с Международной системой eTIR (2 и 21 июня 2021 года)

15. Финансируемый РПТС полевой проект "Взаимосвязь таможенной информационной системы Азербайджана с международной системой eTIR International" (ноябрь - декабрь 2020 года) предоставил Азербайджану инструмент для связи национальных таможенных систем с eTIR International и обмена всей соответствующей информацией для поддержки упрощения пересечения границ.



**Проект по обеспечению устойчивого транспортного сообщения и реализации ЦУР, связанных с транспортом, в отдельных странах, не имеющих выхода к морю, и транзитных\связующих странах**

16. Осенью 2018 года был запущен финансируемый проект Счета развития ООН (UNDA) под названием «Устойчивое транспортное сообщение и реализация ЦУР, связанных с транспортом в отдельных странах, не имеющих выхода к морю, а также в транзитных\связующих странах». Проект направлен на разработку набора индикаторов устойчивого транспортного сообщения (SITCIN)<sup>11</sup> и реализуется с сентября 2018 по декабрь 2020 года. В нем участвуют следующие пилотные страны: Грузия, Казахстан, Сербия, Парагвай и Иордания. Основная цель проекта, возглавляемого Отделом устойчивого транспорта ЕЭК ООН и реализуемого при поддержке региональных комиссий ООН ECLAC и ESCWA, будет заключаться в предоставлении РСНВМ/развивающимся транзитным странам инструмента для измерения степени их взаимосвязанности: как внутри страны, так и на двусторонней\субрегиональной основе, а также с точки зрения инфраструктуры и упрощения перевозок.

17. В течение 2021 года был подготовлен национальный отчет о связности для Казахстана, который обсуждался в ходе семинара по политическому диалогу. Национальные представители укрепили потенциал по инструменту (измеримому набору критериев) для правительств, позволяющему им оценивать/анализировать: степень выполнения соответствующих правовых документов, соглашений и конвенций ООН, связанных с транспортом; и степень взаимодействия их системы внутреннего транспорта с системами в их соответствующем регионе.

**Укрепление потенциала стран Центральной Азии по разработке политики устойчивой городской мобильности в рамках инициатив каршеринга и карпулинга**

18. Целью проекта является укрепление потенциала стран Центральной Азии для разработки политики устойчивой городской мобильности по инициативам совместного использования автомобилей и автопулинга. На первом этапе проекта было проведено исследование, в котором (i) представлена краткая история возникновения и развития услуг совместной мобильности, которые способствуют более эффективному использованию имеющихся ресурсов и достижению ряда целей устойчивого развития ООН, (ii) рассмотрены совместное использование автомобилей и карпулинг в странах Западной Европы, Азии и Северной Америки и пытается оценить возможное развитие подобных

---

<sup>11</sup>[https://www.unece.org/trans/main/wp5/special\\_project\\_development\\_of\\_sustainable\\_inland\\_transport\\_connectivity\\_indicators.html](https://www.unece.org/trans/main/wp5/special_project_development_of_sustainable_inland_transport_connectivity_indicators.html)

услуг в Казахстане, Кыргызстане и Таджикистане и (iii) предлагает руководящие принципы и рекомендации с учетом лучших практик, которые могут способствовать переходу в Центральной Азии к современным формам устойчивой городской мобильности, был подготовлен в октябре 2020 г.

19. 8 октября 2021 года состоялся семинар по вопросам городской мобильности, совместного использования автомобилей и кар-пулинга в Центральной Азии с участием представителей Азербайджана, Казахстана, Кыргызстана и Таджикистана. Семинар укрепил потенциал национальных представителей в области передовой практики и уроков, извлеченных из инициатив в области городской мобильности, совместного использования автомобилей и автопулинга.

**Рабочая группа, возможно, пожелает:**

- Принять к сведению итоги и рекомендации Шестой сессии Комитета по транспорту 12 и 13 ноября 2020 г.;
- Поощрять страны СПЕКА к дальнейшим действиям по улучшению оперативного соединения вдоль Азиатских автомобильных дорог, сетей Трансазиатских железных дорог и «сухих портов» путем выявления и устранения нефизических барьеров для наземного транспорта и поддержки дальнейшей реализации межправительственного соглашения, вводящего в действие маршруты Азиатских автомобильных дорог;
- Содействовать использованию цифровых технологий, интеллектуальных транспортных решений и электронного обмена информацией для международных грузовых перевозок наземным транспортом, в том числе путем рассмотрения соответствующей договоренности об электронном обмене информацией между железными дорогами, а также результатов проекта по содействию разворачиванию высоко- и полностью автоматизированных транспортных средств в автодорожном движении по Азиатской сети автомобильных дорог;
- Принять к сведению и призвать страны использовать исследования, разработанные Секретариатом ЭСКАТО, для развития международного наземного транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, в том числе связанные с кризисным реагированием и взаимной помощью в чрезвычайных ситуациях, в текущих двусторонних и многосторонних соглашениях о международных автомобильных и железнодорожных перевозках. с должным уважением к результатам работы ЭСКАТО в этой области;

- Поощрять страны СПЕКА к укреплению регионального сотрудничества по мультимодальным транспортным коридорам и развитию правовой базы для мультимодальных транспортных операций.
- Поощрять внутри- и межрегиональное сотрудничество в области транспортного сообщения с должным учетом деятельности ЭСКАТО по введению в действие устойчивого транспортного сообщения по коридору Китай-Центральная Азия-Западная Азия (CCWA) и соединению сетей транспортной инфраструктуры в Азии и Европе в поддержку межрегионального устойчивого транспортного сообщения.
- Поддерживать и поощрять страны СПЕКА к активному участию в мероприятиях по упрощению процедур пересечения границ, особенно путем активного участия в связи с международной системой eTIR International;
- Предложить странам СПЕКА подумать о внедрении новых технологий в реализацию транспортных правовых инструментов ООН путем присоединения к документам, обрабатываемым в электронной форме (Дополнительный протокол к CMR (e-CMR));
- Обратить внимание на прогресс проекта: Устойчивое транспортное сообщение и реализация ЦУР, связанных с транспортом, в отдельных странах, не имеющих выхода к морю, и транзитных\соединяющих странах, и предложить странам СПЕКА использовать показатели SITCIN для оценки национальной транспортной системы.