



**СПЕЦИАЛЬНАЯ ПРОГРАММА ООН ДЛЯ ЭКОНОМИК  
ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ (СПЕКА)**

**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ФОРУМ СПЕКА 2021 ГОДА  
«Устойчивый транспорт и торговля для развития зеленой и  
инклюзивной экономики после пандемии»**

**(Ташкент, Узбекистан, 17-18 ноября 2021 г.)**

**ПРИМЕНЕНИЕ СТАНДАРТОВ И ИНСТРУМЕНТОВ  
СЕФАКТ ООН В СТРАНАХ ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ**

**(ИНФОРМАЦИОННЫЙ ДОКУМЕНТ)**

---

Данный документ для Экономического форума СПЕКА 2021 года  
г-ном Шерзодом АТА-МИРЗАЕВЫМ, международным экспертом.  
Мнения, изложенные в документе, являются точкой зрения автора и  
не обязательно отражают позицию секретариата ЕЭК ООН и  
государств-членов ЕЭК ООН.

Министерство транспорта Республики Узбекистан является органом государственного управления по выработке и реализации единой государственной политики в области развития автомобильного, железнодорожного, воздушного, речного транспорта, метрополитена, а также дорожного хозяйства.

В течение последних 4-х лет в Узбекистане проводятся системные реформы, направленные на либерализацию и модернизацию национальной экономики, обеспечение ее устойчивого развития и последовательной интеграции в мирохозяйственные связи.

В настоящее время разрабатывается «Стратегия развития транспортной системы Республики Узбекистан до 2030 года», которая предусматривает создание условий для поступательного роста объемов и качества пассажирских и грузовых перевозок, совершенствование системы управления транспортным сектором, а также внедрения принципиально новых подходов к подготовке, переподготовке и повышению квалификации работников транспортной системы.

В этих условиях особое внимание уделяется развитию транспортных коридоров в Центральной Азии, являющихся важным фактором содействия мировой торговле, налаживания трансконтинентальных связей, способных связать транспортные коридоры по маршрутам «Север-Юг» и «Запад-Восток».

Устойчивое развитие стран Центрально-Азиатского региона, не имеющих свободного доступа к международным морским коммуникациям, неразрывно связано с качеством и экономической эффективностью транспортно-логистических услуг.

Хорошо известно, что пандемия COVID-19 нанесла сокрушительный урон мировой экономике и международной торговле. При этом наиболее сильно пострадали внутриконтинентальные страны. Новые комплексные ограничения, связанные с карантином, ясно показали, что системы транспортировки, логистики и транспортных коридоров стран Центральной Азии не отвечают современным требованиям.

В условиях дальнейшего ужесточения международной конкуренции в сфере торговли, инвестиций, грузовых и пассажирских перевозок странам региона необходимо совместно реализовать комплексные и согласованные меры, направленные на:

- создание современной системы международных транспортных коридоров;
- оптимизацию транспортно-логистических затрат при перевозке грузов и пассажиров;
- повышение скорости обработки и перевозки грузов;
- повышение качества, безопасности и частоты грузовых и пассажирских перевозок;
- повышение транспортного и транзитного потенциала региона;
- внедрение высоких технологий в сферу транспорта;
- повышение уровня цифровизации международных пассажирских и грузовых перевозок.

В настоящее время страны Центральной Азии придают важное значение созданию новых транспортных коридоров, диверсификации внешнеторговых маршрутов.

Страны региона активно участвуют в программах и проектах Экономической и социальной комиссии ООН для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО), Центральноазиатского

экономического сотрудничества АБР, Всемирного банка и других международных финансовых институтов.

Более 20 лет развитые страны уделяют большое внимание цифровизации отраслей экономики, включая сферу транспорта. При этом XXI век отличается динамичным развитием информационных технологий и ускоренным проникновением в повседневную жизнь человечества.

В начале 2000-х годов развитые и развивающиеся страны в основном работали над интеграцией инфраструктуры с новыми технологиями. Крупные города повсеместно внедряли видеонаблюдение и в последствии разрабатывали системы «умных» городов, которые были призваны управлять транспортными потоками, включая транзитные магистрали.

В целях повышения эффективности логистики последующее десятилетие характеризовалось усилиями по объединению и интеграции информационных систем в единые национальные информационные системы, которые позволяли управлять транспортной инфраструктурой (комплексные решения по внедрению интеллектуальных систем).

Последнее десятилетие характеризуется внедрением инновационных решений в существующие цифровые транспортные системы, которые направлены на применение смартфонов, сенсоров и датчиков, интеллектуальных систем управления транспортом, беспилотных машин и прочих разработок на национальном уровне.

Учитывая различные уровни цифровизации транспорта в странах Центрально-Азиатского региона, важно принять активные меры по внедрению цифровых технологий как на национальном, так и на международном уровнях. Стремительное развитие новых технологий, в случае непринятия соответствующих мер, в будущем значительно увеличит «разрыв» стран в цифровизации транспорта.

В этой связи, учитывая опыт и практику развитых и развивающихся стран с высоким уровнем внедрения передовых технологий при различных видах перевозок, а также международные инициативы, реализуемые под эгидой международных и региональных организаций и институтов, Узбекистан активно работает в этом направлении.

Так, в последние годы Узбекистан стал ключевым драйвером содействия транзиту, стимулируя торговлю в регионе и за его пределами. Несмотря на проблемы, связанные с пандемией COVID-19, Узбекистан последовательно увеличивает объем использования книжек международных дорожных перевозок (книжек МДП).

В прошлом 2020 году, который был провозглашен в Узбекистане «Годом развития науки, просвещения и цифровой экономики», особое внимание было уделено цифровизации транспортной отрасли и повсеместному внедрению передовых и инновационных технологий в таможенные органы страны.

Правительство Узбекистана оказывает повсеместную поддержку цифровизации системы международных дорожных перевозок (eTIR) под эгидой Европейской экономической комиссии ООН, в том числе активно участвовало в принятии в начале 2020 года Приложения 11 к Конвенции МДП ООН от 1975 года.

Указ Президента Республики Узбекистан от 5 июня 2020 года №УП-6005 «О реформировании таможенного администрирования и совершенствовании деятельности органов Государственной таможенной службы Республики Узбекистан» способствует радикальному

реформированию таможенных органов и эффективному использованию современных информационно-коммуникационных технологий в таможенной службе, а также формированию «цифровой таможни», являющейся логическим продолжением и развитием «безбумажной» и электронной таможни. В рамках утвержденной настоящим Указом «Дорожной карты» реализации Концепции по реформированию таможенного администрирования и повышению эффективности деятельности органов государственной таможенной службы Республики Узбекистан в 2020 - 2023 годах ведется плановая работа по цифровизации таможенных процедур.

Запуск в прошлом году пилотного проекта «eTIR» между Республиками Узбекистан и Казахстан является ярким примером успешного взаимодействия и практическим воплощением в жизнь приоритетных задач, поставленных Главой нашего государства. В рамках данного пилотного проекта через приграничный таможенный пост «Яллама» Ташкентского областного таможенного управления прибыли грузовые автомобили, выехавшие с таможенного поста ВЭД «Арк-Булак».

Вопросы развития транспорта и транзита являются востребованными также и на фоне распространения пандемии коронавируса, которая переросла в беспрецедентный глобальный кризис. Следует отметить, что в такой сложный период упрощение и ускорение процессов перемещения товаров через таможенные границы, максимальное использование соответствующей транспортной инфраструктуры и информационно-коммуникационных технологий для перевозки товаров, а также оперативное решение возможных проблем стали насущной необходимостью.

В связи с этим необходимо отметить начало проработки вопросов по реализации международных проектов по цифровизации мультимодальных транспортных данных и обмена данными на основе применения стандартов и инструментов СЕФАКТ ООН.

Как известно, участники международной торговли отмечают широко распространенные проблемы, вызванные несовместимостью прикладных программ для электронного бизнеса с точки зрения форматов передачи информации. С этой целью в рамках ООН проведена работа по регулированию и стандартизации электронного обмена данными ЭОД (EDI - Electronic data interchange). Основная задача ЭОД - обеспечение стандартизированного обмена транзакционной и другой цифровой информацией, а также возможностей программного взаимодействия компьютерных систем различных сегментов, организаций.

Был разработан ЭДИФАКТ ООН - Стандарт ООН для электронного обмена данными в управлении, торговле и на транспорте (UN/EDIFACT - United Nations rules for Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport), который предназначен для обмена сообщениями в государственных и коммерческих компаниях (правила синтаксиса, типы сообщений и т.д.). Данный стандарт является единственным широко используемым международным стандартом для электронного обмена данными в управлении, торговле и на транспорте.

Для решения уже обозначенной выше проблемы совместимости прикладных программ для электронного бизнеса требуется более гибкий и функционально совместимый способ стандартизации бизнес-семантики. Именно для этих целей Центр по упрощению процедур торговли и электронным деловым операциям Организации Объединенных Наций (СЕФАКТ ООН) разработал Справочную модель данных (СМД). СМД основана на стандартизированной бизнес-семантике СЕФАКТ ООН и может быть использована в различных сегментах электронных деловых операций.

Одним из основных компонентов СМД является Библиотека ключевых компонентов Организации Объединенных Наций (БКК ООН), которая представляет собой библиотеку бизнес-семантики в модели данных, гармонизация, проверка и опубликование которой осуществляется СЕФАКТ ООН. БКК ООН использует Технические спецификации ключевых компонентов Организации Объединенных Наций (ТСКК ООН), что обеспечивает ее согласованность и функциональную совместимость с другими системами. В СМД, основанную на Библиотеке ключевых компонентов ООН, могут быть заложены требования к обмену данными для международной торговли, закупок, страхования, таможенных и других регулирующих органов путем обобщения передового опыта как упрощения процедур торговли, так и электронных деловых операций.

СМД обеспечивает совместимость деловой информации. Такая совместимость деловой информации обеспечивается как при одностороннем представлении деловой информации, так и при двустороннем взаимодействии прикладных программ с использованием средств обмена информацией с помощью Интернета и веб-протокола, а также традиционных систем электронного обмена данными (ЭОД).

В идеале в СМД деловая информация представлена в форме, необходимой как для прочтения человеком, так и для машинной обработки. Среди преимуществ Справочной модели данных СЕФАКТ ООН следует указать следующие: снижение затрат, поддержка системы единого окна, общая база перечней кодов и стандартизированных данных, поддержка принципа «эталонного бланка», и универсальная синтаксическая совместимость.

В целом СМД – ключевой инструмент в разработке современных прикладных программ для обмена данными с другими прикладными программами. Пилотное применение было осуществлено между Беларусью и Сербией в отношении стандартов, относящихся к экспортным операциям водным и железнодорожным транспортом.

Результаты показали, что гармонизация семантики документов и наборов данных является важным компонентом рабочего процесса в общем и электронного рабочего процесса, в частности. Учитывая развитие электронного документооборота, ключевым становится вопрос автоматизации понимания содержания документа. Подход, предложенный СЕФАКТ ООН для приведения всех торговых и транспортных документов, задействованных в цепочке поставок, к единой эталонной модели для мультимодальных перевозок, представляется наиболее многообещающим. Вопрос юридического признания важен и требует внимания при трансграничном и мультимодальном обмене информацией.

Необходимо также отметить, что внедрение данного инструмента позволит значительно упростить работу как таможенных органов, так и перевозчиков, будет способствовать сокращению операционных издержек, ускорит и сделает ее более безопасной.

От внедрения Справочной модели данных СЕФАКТ ООН выиграют все стороны, участвующие в системе международных дорожных перевозок. Во-первых, СЕФАКТ ООН предоставит дополнительные возможности для обеспечения безопасности и управления рисками, снизив таким образом опасность возникновения случаев мошенничества. Во-вторых, более тесное международное сотрудничество позволит всем заинтересованным сторонам значительно снизить административную нагрузку и в максимальной степени воспользоваться преимуществами глобальной системы управления цепочками поставок. В-третьих, предоставление предварительной информации о грузе и обмен информацией в реальном

масштабе времени будут способствовать ускорению таможенных процедур и пересечения границ.

Одним словом, внедрение системы Справочной модели данных СЕФАКТ ООН будет отвечать всем текущим приоритетам Республики, связанным с развитием информационно-коммуникационных технологий, повышением экспортного и транзитного потенциала страны, а также развитием надежных и безопасных автотранспортных коридоров и укреплением автотранспортного сектора.

Высокие темпы демографического роста, урбанизации, агломерации, развитие международной торговли в регионе Центральной Азии выдвигают принципиально новые задачи ускоренного и опережающего развития транспорта и коммуникаций, обеспечения транспортной взаимосвязанности региона, дальнейшей интеграции его в трансконтинентальные транспортные коридоры.

На 75-й сессии Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций Президент Республики Узбекистан Ш.М. Мирзиёев выдвинул инициативу о создании под эгидой ООН **Регионального центра развития транспортно-коммуникационной взаимосвязанности** в целях дальнейшего укрепления позиций Центральной Азии в международной системе транспорта и коммуникаций, повышения ее транспортного и транзитного потенциала, а также развития международной торговли и культурно-гуманитарных связей.

Основными целями создания Регионального центра развития транспорта и коммуникаций являются существенное снижение физических и нефизических барьеров в сфере международных грузовых и пассажирских перевозок, обеспечение устойчивого роста промышленности, сельскохозяйственного производства, укрепление туристического потенциала, увеличение объемов внешней торговли, расширение географии экспорта. В этом плане могут быть:

- разработаны и реализованы меры по развитию мультимодальных и интермодальных перевозок грузов;
- разработаны и осуществлены меры, направленные на повышение доли контейнерных перевозок;
- разработаны программы гармонизации и унификации нормативной и правовой базы международных грузовых и пассажирских перевозок;
- разработаны программы и проекты дальнейшей интеграции транспортных коридоров региона в международные транспортные коридоры.

#### **Основные функции Регионального центра:**

- исследование проблем и разработка предложений в области международных грузовых и пассажирских перевозок;
- развитие международных транспортных коридоров, связывающих Центральную Азию с Российской Федерацией, странами Восточной Европы, КНР, Ираном, Турцией, странами Южного Кавказа, Ближнего Востока и Северной Африки, Южной и Юго-Восточной Азии;
- развитие международных грузовых перевозок по коридорам: «Китай – Центральная Азия – Турция – Европа», «Север – Юг», «Центральная Азия – Западный Китай», «Центральная Азия – страны Персидского залива», «Центральная Азия – Южная

Азия», «Центральная Азия – морские порты Российской Федерации», «Центральная Азия – Европа», «Центральная Азия – Кавказ – Европа» и др.;

- эффективное использование передового опыта для развития транспорта и логистики;
- привлечение передовых информационных технологий для оцифровки транспортной системы;
- создание единой платформы для перевозки пассажиров и грузов, платежей и налогов за использование объектов транспортной инфраструктуры;
- разработка новых механизмов гармонизации транспортно-тарифной политики;
- унификация требований к массе и габаритам транспортных средств;
- развитие «Зеленого коридора», «Единого окна» и других современных механизмов на международных пунктах пограничного и таможенного контроля.

Основные принципы деятельности Регионального центра будут заключаться в обеспечении взаимной заинтересованности, равноправия, взаимного уважения, транспарентности, баланса национальных и общерегиональных интересов в осуществлении административной, нормативно-правовой, экономической, тарифной, процедурной и технической политики в сфере международного транспорта и коммуникаций.

Предполагается, что Региональный центр будет работать в тесном взаимодействии со Специальной программой ООН для экономик Центральной Азии (СПЕКА), Европейской Экономической комиссии ООН и Экономической и социальной комиссией ООН для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) по модернизация транспортной инфраструктуры, включая внедрение системы Справочной модели данных СЕФАКТ ООН.

## **Заключение**

Цифровизация коридоров Центральной Азии в значительной мере будет способствовать повышению конкурентоспособности перевозок, тем самым углубляя экономические отношения, внешнюю торговлю и транспортное сообщение в регионах Европы, Черного моря, Кавказа, Каспийского моря и Азии. Это позволит:

- гармонизировать транспортные и таможенные процедуры при применении электронных транспортных документов;
- «уравнять» уровень применения цифровых технологий в странах Центральной Азии на транспорте при осуществлении международных перевозок грузов;
- упростить процедуры перевозок за счет цифровизации процессов и процедур перевозок;
- создать новые и диверсифицировать существующие транспортные и логистические услуги по международным маршрутам;
- сформировать «умные» цепочки поставок;
- обеспечить доступ к данным и информации в режиме онлайн;
- оптимизировать процедуры принятия решений;
- повысить качество услуг по перевозке грузов, а также продуктивность транспортной отрасли.

Предлагаемая к внедрению система Справочной модели данных СЕФАКТ ООН позволит странам выработать комплексное решение и работать в едином формате, так как применение электронных разрешений невозможно без интеграции всех участников перевозочного процесса.

По оценкам Всемирного экономического форума, цифровизация может снизить выбросы от логистики на 10–12% к 2025 году в первую очередь за счет оптимизации логистической цепочки. Процесс внедрения информационных технологий на транспорте в Центрально-Азиатском регионе также позволит создать дополнительные рабочие места в смежных отраслях, так как, по информации Всемирного банка, цифровизация непосредственно влияет на рынок труда.