



**Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана**

**Семьдесят четвертая сессия**

Пункт 3с повестки дня

**Резолюция, принятая Экономической и социальной комиссией для Азии и Тихого океана**

**74/2. Поощрение применения Региональных рамок планирования, проектирования, развития и эксплуатации «сухих портов» международного значения**

*Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана,*

*будучи воодушевлена успешным региональным сотрудничеством в области транспорта,*

*отмечая вступление в силу Межправительственного соглашения о «сухих портах»<sup>1</sup>,*

*ссылаясь на Декларацию министров об устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, включая Региональную программу действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2017-2021 годы), принятую Конференцией министров по транспорту на ее третьей сессии, которая состоялась в Москве 5-9 декабря 2016 года<sup>2</sup>,*

*ссылаясь также на свою резолюцию 73/4 об осуществлении Декларации министров об устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе от 19 мая 2017 года,*

*признавая значимость интермодальных транспортных объектов, таких как «сухие порты», с точки зрения создания комплексных интермодальных транспортных систем,*

*отмечая рекомендацию Рабочей группы по «сухим портам», вынесенную на ее втором совещании, состоявшемся в Бангкоке 14-15 ноября 2017 года, о том, чтобы Региональные рамки планирования, проектирования, развития и эксплуатации «сухих портов» международного значения были представлены Комиссии на ее семьдесят четвертой сессии в 2018 году для утверждения ею на основе резолюции,*

<sup>1</sup> United Nations, Treaty Series, № 53630.

<sup>2</sup> E/ESCAP/73/15/Add.1.



*отмечая также* важность эффективно управляемых «сухих портов», особенно расположенных на значительном удалении от морских портов, с точки зрения сокращения транспортных издержек и общего времени транзита, в частности для не имеющих выхода к морю стран Азиатско-Тихоокеанского региона,

1. *принимает к сведению* Региональные рамки планирования, проектирования, развития и эксплуатации «сухих портов» международного значения, содержащиеся в приложении к настоящей резолюции, и признает их потенциал в плане содействия государствам-членам в стимулировании развития региональной связуемости;

2. *призывает* государства-члены, которые еще не сделали этого, рассмотреть вопрос о том, чтобы стать сторонами Межправительственного соглашения о «сухих портах»<sup>4</sup>;

3. *просит* Исполнительного секретаря:

a) уделять первоочередное внимание поощрению применения Региональных рамок планирования, проектирования, развития и эксплуатации «сухих портов» международного значения путем оказания членам и ассоциированным членам помощи в их усилиях по реализации концепции устойчивой комплексной интермодальной транспортно-логистической системы;

b) способствовать эффективной координации усилий с другими учреждениями Организации Объединенных Наций и многосторонними учреждениями, соответствующими субрегиональными организациями, международными и региональными финансовыми учреждениями, многосторонними и двусторонними донорами и частным сектором при одновременном поощрении применения Региональных рамок;

c) содействовать обмену опытом и передовой практикой в области планирования, проектирования, развития и эксплуатации «сухих портов» международного значения при одновременном поощрении применения Региональных рамок;

d) стремиться к эффективному сотрудничеству и взаимодействию с международными и региональными финансовыми учреждениями, многосторонними и двусторонними донорами, инвесторами из частного сектора и международными организациями, сообразно обстоятельствам, согласно их соответствующим мандатам, в интересах мобилизации дальнейшей финансовой и технической поддержки более широкого процесса развития «сухих портов» международного значения;

e) представить Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана на ее семьдесят шестой сессии доклад о прогрессе, достигнутом в ходе осуществления настоящей резолюции.

## Приложение

### Региональные рамки планирования, проектирования, развития и эксплуатации «сухих портов» международного значения

1. Выступая в качестве одного из звеньев транспортной системы, «сухие порты» оказали позитивное воздействие на эффективность деятельности транспортно-логистической сети. Эффективно управляемые «сухие порты», прежде всего те, которые располагаются на значительном удалении от морских портов, содействуют сокращению транспортных издержек и общего времени транзита. Эта особенность имеет особое значение для региона ЭСКАТО, включающего в себя большие площади внутренних районов и охватывающего 12 из 30 стран мира, не имеющих выхода к морю.
2. После подписания и последующего вступления в силу Межправительственного соглашения о «сухих портах» секретариат осуществляет дальнейшую деятельность в интересах обеспечения его эффективной реализации. В этой связи осуществляется разработка региональных рамок планирования, проектирования, развития и эксплуатации «сухих портов» международного значения в целях содействия выявлению общего подхода к их развитию и эксплуатации.
3. Ключевой концепцией, лежащей в основе предлагаемых региональных рамок, является идея создания сети взаимосвязанных «сухих портов» в регионе ЭСКАТО. Предполагается, что такая сеть может быть сформирована из «сухих портов», назначенных для включения в нее в соответствии с Межправительственным соглашением о «сухих портах». Страны-участницы назначили около 150 существующих и 86 потенциальных «сухих портов», которые включены в приложение I к Межправительственному соглашению о «сухих портах». Эти рамки предоставляют инструменты для планирования их развития, с тем чтобы они могли основываться на одних и тех же стандартах и быть взаимосвязанными в будущем.
4. В региональных рамках определены основные вопросы, касающиеся как «материальной», так и «нематериальной» инфраструктуры «сухих портов» международного значения, и вместе с описанием каждого вопроса предлагаются сопутствующие целевые характеристики для проектирования или эксплуатации «сухих портов» международного значения, а также процессы, необходимые для формирования каждой из таких характеристик.

#### I. Основные требования

##### Описание вопроса

5. Для того, чтобы «сухие порты» могли эффективно обмениваться грузами между собой, они должны удовлетворять определенным требованиям в отношении предоставляемых ими основных услуг и оборудования, которым они оснащены для оказания этих услуг.

##### Целевые характеристики

6. «Сухие порты» должны иметь инфраструктуру и оборудование для обработки, консолидации и хранения контейнеров и других видов тарноштучных грузов и их перегрузки с одного вида транспорта на другой. Они должны также обладать полномочиями, возможностями и техническими приспособлениями для всего процесса пограничного контроля грузов и

располагаться в пределах или вблизи от группы промышленных предприятий, которые создают возможности для экспортной/импортной торговли, и иметь адекватное железнодорожное или автомобильное сообщение с морскими портами и другими «сухими портами».

#### **Процесс**

7. «Сухие порты» международного значения должны соответствовать руководящим принципам развития и эксплуатации «сухих портов», содержащимся в приложении II к Межправительственному соглашению о «сухих портах».

### **II. Месторасположение «сухих портов»**

#### **Описание вопроса**

8. Месторасположение «сухого порта» является основным фактором, определяющим успехи в его операционной и финансовой деятельности, а также в деятельности по минимизации затрат на логистику (то есть общие затраты, связанные с обработкой, транспортировкой и хранением грузов между точкой их происхождения и пунктом назначения). «Сухие порты» должны быть расположены как можно ближе к точке происхождения грузов и центрам, предоставляющим возможности для торговли.

#### **Целевые характеристики**

9. «Сухие порты» должны быть соединены с точками происхождения грузов с помощью дорог, предназначенных для перевозки грузов на небольшие расстояния (либо с помощью небольших грузовых автомобилей для раздробленных партий балкерных грузов, либо грузовых автомобилей с прицепом для контейнеров), поскольку автодорожные перевозки являются экономически эффективным способом транспортировки грузов на короткие расстояния менее 300 километров. Для сообщения с морскими портами или «сухими портами» в других странах «сухие порты» должны иметь доступ к услугам по железнодорожной перевозке контейнеров, поскольку экономически эффективная доставка грузов может осуществляться по железным дорогам на расстояния, превышающие 300 километров.

#### **Процесс**

10. Лица, занимающиеся планированием транспортной инфраструктуры, должны размещать «сухие порты» как можно ближе к центрам, создающим возможности для торговли, и на надлежащем расстоянии от морских портов и других «сухих портов» в интересах обеспечения финансовой жизнеспособности «сухих портов» и нахождения экономически эффективных транспортных решений для промышленности.

### **III. Транспортные инфраструктурные связи**

#### **A. Сообщения между «сухим портом» и морским портом**

#### **Описание вопроса**

11. Важная функция деятельности «сухих портов» заключается в облегчении доступа к морю для стран, не имеющих выхода к нему, и внутренних районов путем консолидации грузов и обеспечения затратоэффективных наземных транспортных связей с морскими портами. Тем не менее не многие морские порты могут принимать полноразмерные железнодорожные составы на

погрузочно/разгрузочных участках в пределах границ порта. В лучшем случае лишь несколько морских портов региона имеют железнодорожные подъездные пути рядом с контейнерными штабелями, прилегающими к причалам (в большинстве случаев они находятся на расстоянии от 500 метров до 2 километров). Это приводит к многократной перевалке контейнеров, доставляемых на железнодорожном транспорте (как правило, три перегрузки одного контейнера со штабелей/на них в сравнении с единственной перевалкой контейнеров, доставляемых по автомобильной дороге), и возникновению существенных конкурентных недостатков для железнодорожного транспорта.

### **Целевые характеристики**

12. Операторы порта должны стремиться улучшить доступ к железнодорожным путям внутри морских портов. Доступ к железнодорожным путям внутри портов должен располагаться как можно ближе к контейнерным штабелям с целью сокращения количества операций по перевалке контейнеров.

### **Процесс**

13. Лица, занимающиеся планированием перевозок в государствах-членах, должны, по возможности, размещать подъездные железнодорожные пути в непосредственной близости от контейнерных штабелей на территории портов. В случае уже существующих портов приоритетное внимание следует уделять совершенствованию имеющихся подъездных железнодорожных путей или развертыванию новых.

## **В. Железнодорожная инфраструктура в «сухих портах»**

### **Описание вопроса**

14. «Сухие порты», обслуживаемые железнодорожным транспортом, должны быть подсоединены к ближайшей железнодорожной магистрали через короткие подъездные пути, которые в большинстве случаев будут устанавливаться соответствующими ведомствами, занимающимися вопросами железнодорожной инфраструктуры. Железнодорожная сеть в «сухом порту» должна иметь адекватную железнодорожную инфраструктуру для размещения полноразмерных железнодорожных составов.

### **Целевые характеристики**

15. Железнодорожная инфраструктура, которая должна существовать в «сухом порту», должна обеспечивать прием и отправку полноразмерных контейнерных железнодорожных составов, циркулирующих между одним пунктом отправления и одним пунктом назначения, без необходимости разбивать их или повторно сортировать вагоны за пределами «сухого порта».

16. Перевалка грузов, доставляемых на поездах, могла бы осуществляться на центрально расположенных подъездных путях, имеющих по меньшей мере три колеи: две из них предназначены, соответственно, для погрузки и разгрузки перевозимой продукции, а одна – для выпуска и повторного позиционирования локомотивов. Однако фактическое количество железнодорожных колеи, предназначенных для погрузки/разгрузки грузов, будет зависеть от прогнозируемых объемов железнодорожного движения. Штабели для контейнеров на контейнерном дворе будут размещаться по обе стороны железнодорожных колеи, а вымощенные участки, на которых будут складываться эти штабели, будут охватывать всю длину колеи, с тем чтобы с помощью

погрузочно-разгрузочного оборудования можно было выгружать и загружать контейнеры по длине каждого поезда.

17. Длина железнодорожных колеи, предназначенных для погрузки/разгрузки перевозимой продукции, определяется числом и длиной вагонов железнодорожного состава. Например, для поездов, состоящих из 40 вагонов и одного тепловоза, расчетная длина железнодорожной колеи между стрелочными переходами или путевыми стрелками составит 660 метров.<sup>1</sup>

18. Расчетная нагрузка на ось на боковых подъездных путях должна быть совместима с нагрузкой на основную железнодорожную магистраль. В случае железнодорожных линий с метровой колеей такая нагрузка составляет обычно 20 тонн на ось, а для более широких железнодорожных колеи – обычно 22,5-25 тонн. Даже при более низких значениях нагрузка на ось достаточна для приема тяжелых локомотивов и вагонов, перевозящих два полностью загруженных 20-футовых контейнеров или один полностью загруженный 40-футовый контейнер.

### **Процесс**

19. Лица, занимающиеся планированием «сухих портов», должны обеспечить оснащение «сухих портов», обслуживаемых с помощью железнодорожного транспорта, необходимой железнодорожной инфраструктурой для сохранения бесперебойной транспортной связуемости между «сухими портами» и морскими портами и/или другими «сухими портами».

## **С. Автодорожные сообщения**

### **Описание вопроса**

20. «Сухие порты» должны иметь качественные автодорожные связи с источниками происхождения грузов и морскими портами и/или другими «сухими портами». В случае стран, не имеющих широкой железнодорожной сети, они должны также иметь доступ к морским портам через многополосные автомобильные магистрали. Сеть Азиатских автомобильных дорог могла бы обеспечить широкий охват «сухих портов» региона. Однако качество дорог, составляющих сеть Азиатских автомобильных дорог, варьируется в разных странах, что может повлиять на время транзита грузов, а также внести негативный вклад в образование пробок на скоростных автомагистралях.

### **Целевые характеристики**

21. Лицам, занимающимся планированием «сухих портов», необходимо обеспечить отсутствие недостающих участков в сетях автодорог, соединяющих «сухие порты», т.е. устранить те пробелы, которые затрудняют беспрепятственную перевозку грузов между «сухими портами» и морскими портами или между «сухими портами» в пределах региона, особенно в тех странах, в которых для перевозки контейнеров в морские порты используется автомобильный, а не железнодорожный транспорт. Необходимо устранить узкие места в инфраструктуре автомобильных дорог, которые препятствуют бесперебойному транспортному сообщению между «сухими портами» и морскими портами.

---

<sup>1</sup> Расчетная формула: один дизельный электрический локомотив длиной в 22 метра + 40 х вагоны с 2 ДФЭ длиной 14,45 метра + 10-процентный допуск для торможения = 666 метров.

### **Процесс**

22. Лица, занимающиеся планированием «сухих портов», должны обеспечить установление надлежащих основных дорожных связей между морскими портами и центрами для развития внутренней торговли и «сухими портами». Следует устранить любые узкие места в инфраструктуре автомагистралей, которые препятствуют бесперебойному транспортному сообщению.

## **D. Дорожная инфраструктура в «сухих портах»**

### **Описание вопроса**

23. Эффективное функционирование «сухого порта» в значительной степени будет зависеть от беспрепятственного движения грузовых автомобилей на большей части территории «сухого порта», за исключением железнодорожных переездов, которые потребуется обеспечить защитой с помощью автоматических шлагбаумов и устройств для предупредительной сигнализации.

### **Целевые характеристики**

24. Ширина внутренних дорог в «сухом порту» должна составлять 15 метров, что позволит обеспечить безопасное перемещение оборудования и грузовых автомобилей. Кроме того, дороги должны проектироваться с учетом нагрузки на ось, применяющейся в отношении местной системы автомагистралей, поскольку грузовые автомобили, перевозящие партии балкерных грузов между грузоотправителями или грузополучателями и «сухими портами», должны удовлетворять этим требованиям.

### **Процесс**

25. Лица, занимающиеся планированием «сухих портов», должны обеспечить адекватность дорожной инфраструктуры в «сухих портах» в интересах поддержания бесперебойного движения транспортных средств, перемещающихся на территории «сухих портов», въезжающих в них или выезжающих из них.

## **IV. Технические стандарты для «сухих портов»**

### **Описание вопроса**

26. Для того чтобы «сухие порты» функционировали эффективно как взаимосвязанные компоненты региональной сети, не требуется обеспечивать соблюдение идентичных стандартов проектирования, однако необходимо добиться определенной согласованности между ними в отношении основных видов предлагаемых услуг и конструктивных особенностей инфраструктуры, предназначенной для оказания этих услуг.

### **Целевые характеристики**

27. Для того чтобы «сухие порты», действующие внутри сети, могли непосредственно обеспечивать отправку и перевозку грузов друг от друга, их необходимо будет оснастить соответствующими объектами для:

a) обработки, консолидации и хранения контейнеров и грузов и их перегрузки с одного вида транспорта на другой; и

b) проведения таможенного и другого пограничного контроля и таможенной очистки международных грузов.

28. К этим объектам должны, как минимум, относиться: огражденная таможенная безопасная зона с ограниченным количеством точек входа/выхода с выделением рабочих участков и точек входа для организации различных видов движения; контейнерный двор (КД), на котором можно будет принимать и отправлять контейнеры автомобильным и железнодорожным транспортом, а также хранить их; контейнерная грузовая станция (КГС), на которой груз можно загружать в контейнеры и выгружать из них; зона таможенного досмотра, в которой можно выгружать грузы для проверки; склад, на котором можно хранить грузы под обязательством оплаты пошлины; административное здание, которое состоит из двух или более этажей и в котором размещаются комнаты для администрации «сухого порта», таможенных инспекторов, экспедиторов и грузовых агентов, банковских или финансовых провайдеров, а также административно-бытовые помещения (ресторан и т.д.).

### **Процесс**

29. Масштабы необходимой инфраструктуры должны планироваться с учетом прогнозируемого максимального объема перевозок контейнеров и грузов, которые будут обрабатываться в планируемой перспективе (около 20 лет). Размеры КД, КГС и таможенного склада, на котором хранятся грузы под обязательством оплаты пошлины, будут, в частности, зависеть от прогнозируемого объема обработки грузов, однако размеры КД будут, к тому же, определяться типом разворачиваемой системы для перевалки контейнеров (которая, в свою очередь, будет определяться спросом) и длиной и количеством подъездных рельсовых путей, которые будут включены в конструкцию порта.

30. В интересах поощрения экологически устойчивых видов перевозок «сухие порты» должны иметь эффективный доступ к железнодорожным сообщениям. В тех случаях, когда это необходимо, они должны быть также подсоединены к портам, причалам и т.д. на внутренних водных путях.

## **V. Мощности и оборудование контейнерного двора**

### **Описание вопроса**

31. Проектная схема контейнерного двора (КД) определяется длиной подъездных рельсовых путей, а также типом используемой системы для перевалки грузов.

### **Целевые характеристики**

32. Согласно установившейся практике, выбор последней осуществляется между ричстакерной системой и системой порталных кранов, таких как козловые подвижные краны на резиновых шинах (КПКРЖ) или железнодорожные подвижные козловые краны (ЖДПКК). Первая система является землеемкой (т.е. нуждается в более значительных земельных площадях для хранения определенного количества контейнеров) и относительно недорогой по сравнению со второй, однако вторая может обеспечивать более плотную укладку контейнеров и в этой связи нуждается в менее крупных земельных участках.

33. Выбор системы для перевалки грузов частично будет зависеть от ожидаемого объема контейнеров, подлежащих обработке. В целом ричстакерная система является экономически эффективной при пропускной способности КД в размере до 200 000 20-футовых контейнеров в год, при этом при превышении данного показателя вполне оправдано использовать систему порталных кранов.



34. Независимо от того, используется ли ричстакерная система или же система порталных кранов, оборудование для подъема контейнеров должно быть установлено на всем протяжении погрузочно-разгрузочных дорожек.

35. В случае системы порталных кранов они будут охватывать, по крайней мере, дорожки и проезжую часть, а также, возможно, и контейнерный штабель. Это связано с тем, что контейнеры могут быть уложены плотными блоками с очень небольшим расстоянием между ними.

36. В случае ричстакерной системы, по меньшей мере, два ричстакера будут работать одновременно с каждой стороны погрузочно/разгрузочных дорожек, и поэтому КД будет разделен на два замощенных участка, отделенных друг от друга погрузочно/разгрузочными дорожками. На каждом участке контейнерные штабели будут располагаться вдоль рабочей длины поезда в блоках шириной около 4 ДФЭ, глубиной 3 ДФЭ и высотой 3-4 ДФЭ, каждый из которых будет находиться на расстоянии в размере 13 метров, с тем чтобы обеспечить место для разворота ричстакера. Фактические размеры блоков будут зависеть от грузоподъемности используемых ричстакеров. Ричстакеры будут поднимать контейнеры между вагонами и штабелями, что позволит избежать необходимости использования прицепов-тягачей и дворовых прицепов, за исключением повторной установки контейнеров из штабеля или вагонов в зону КГС или таможенного контроля.

37. Размер годовой пропускной контейнерной способности «сухого порта» определяется средним количеством оборотов объема хранения контейнеров на КД. Когда объем хранения контейнеров на КД составляет 1 400 ДФЭ, то среднее время пребывания того или иного контейнера не может превышать 4,5 дня при ежегодной пропускной способности в размере 100 000 ДФЭ (в том предположении, что продолжительность операционного года составляет 330 дней).

## **Процесс**

38. В целях минимизации затрат для строительства КД следует использовать гибкие и прочные дорожные материалы, такие как тротуарные плитки, при этом покрытие двора должно быть спроектировано таким образом, чтобы оно могло выдерживать значительное воздействие, оказываемое оборудованием для загрузки контейнеров. Например, колесная нагрузка ричстакера грузоподъемностью до 45 тонн составляет 25 тонн на колесо.

## **VI. Конструкция других основных объектов**

### **Описание вопроса**

39. В некоторых «сухих портах» региона такие объекты, как контейнерная грузовая станция (КГС), таможенный склад или зона таможенного контроля, спроектированы и построены без надлежащего учета мощности и/или фактической пропускной способности конкретного «сухого порта». Это приводит к ограничению эффективности функционирования таких «сухих портов».

### **Целевые характеристики**

40. Площадь контейнерной грузовой станции (КГС), таможенного склада и зоны таможенного контроля будет устанавливаться в пропорциональной зависимости от ожидаемого размера максимальной контейнерной пропускной способности «сухого порта». Ежедневное количество контейнеров (ДФЭ), пропускаемых или обрабатываемых через эти объекты, будет рассчитываться в виде определенной доли ожидаемой пропускной способности, выраженной в

ДФЭ. Площадь поверхности, на которую выгружаются грузы из этих контейнеров, будет рассчитываться путем применения в отношении пропускной способности, выраженной в ДФЭ, среднего показателя площади, занимаемой одним 20-футовым контейнером на площадке размером 30 квадратных метров, и коэффициента оборота движения в размере 1,3.

41. КГС должен иметь контейнерные отсеки, обращенные, с одной стороны, на поднятую погрузочно-разгрузочную платформу и, с другой, на причалы для погрузки/разгрузки грузовых автомобилей. Контейнеры, по-прежнему находящиеся на прицепах, будут упаковываться и распаковываться с помощью вилочных автопогрузчиков. Аналогичным образом грузовые автомобили, перевозящие балкерные грузы, будут загружаться и разгружаться с поднятой платформы с помощью менее крупных вилочных автопогрузчиков.

### **Процесс**

42. Подробные требования к другим зданиям, таким как административное здание, таможенный склад, помещение для таможенного досмотра и здание, в котором размещаются службы безопасности, должны определяться путем проведения консультаций с местным таможенным персоналом, а также с экспедиторами и другими поставщиками услуг. Конструкция здания должна обеспечивать учет такого фактора, как ожидаемый объем контейнеров, которые будут обрабатываться на этих объектах.

## **VII. Информационная система для управления терминалом**

### **Описание вопроса**

43. Применение систем для отслеживания контейнеров и других грузов, действующих в режиме реального времени, путем использования информационных технологий может повысить надежность и безопасность операций по перевозке грузов между «сухими портами» и морскими портами и, тем самым, позволит упростить таможенные формальности и другие процедуры, связанные с проведением контроля, в «сухих портах».

### **Целевые характеристики**

44. Необходимо будет обеспечить отслеживание поступления, отгрузки и размещения на хранение контейнеров и грузов с помощью действующей в реальном масштабе времени компьютерной системы, с тем чтобы можно было бы найти любую партию контейнеров или грузов с момента ее отправления из морского порта или из помещений грузоотправителя до прибытия этой партии в «сухой порт» и ее помещения на хранение.

45. Кроме того, следует использовать компьютеризованную систему управления контейнерным двором для точного определения того, куда должен быть помещен на хранение тот или иной контейнер.

### **Процесс**

46. Лицам, занимающимся планированием «сухих портов», или операторам существующих «сухих портов» следует рассмотреть возможность развертывания информационных систем, предназначенных для определения местоположения контейнеров или других партий грузов, отправляемых в «сухой порт» из морского порта, в режиме реального времени, а также использования компьютеризованных систем управления контейнерным двором.

## **VIII. Кодирование «сухих портов» международного значения**

### **Описание вопроса**

47. Классификатор торговых и транспортных пунктов Организации Объединенных Наций, или ЛОКОД ООН, представляет собой систему кодов, разработанных для однозначно идентифицированных пунктов, таких как аэропорты, морские порты и внутренние грузовые терминалы, которые участвуют в международной торговле. Эти коды имеют пятизначный формат, при этом первые два альфа-символа указывают страну, в которой находится конкретный пункт, а последующие три альфа-символа обозначают местоположение конкретного пункта.

48. Однако до настоящего времени лишь очень немногие «сухие порты» обратились с просьбой о применении ЛОКОД, что не позволяет подавляющему большинству «сухих портов» легко идентифицироваться и признаваться в качестве пунктов отправления или назначения товаров в ходе транспортной операции и ограничивает возможности создания сети «сухих портов» международного значения.

### **Целевые характеристики**

49. Путем принятия международных кодов портов могут быть установлены электронные связи между «сухими портами» в региональной сети. Это будет иметь большие преимущества с точки зрения упрощения процедур торговли и электронного обмена документами между «сухими портами», расположенными в разных странах. Фактически это уже отмечается для обмена грузами между двумя «сухими портами», расположенными по меньшей мере в двух странах региона.

50. Классификатор ЛОКОД ООН управляется, поддерживается и обновляется секретариатом ЕЭК. Коды поддерживаются как реляционная база данных и могут обновляться по просьбе пользователей.

### **Процесс**

51. Всем «сухим портам», которые пока еще не обратились с просьбой о применении ЛОКОД, настоятельно рекомендуется сделать это. Разработана процедура, в соответствии с которой заинтересованные стороны могут зарегистрировать новые пункты в режиме онлайн: подробная информация об этой процедуре размещена на веб-сайте ЕЭК. Отдел транспорта ЭСКАТО может оказать странам соответствующую помощь в осуществлении этого процесса.

## **IX. Включение «сухих портов» в международные транспортные документы**

### **Описание вопроса**

52. Транспортные документы, применяемые для трансграничных транспортных операций, на практике уже используются для отправки грузов между «сухими портами», расположенными в разных странах региона. Нынешний формат этих документов подходит для международных грузовых перевозок между «сухими портами». В частности, имеются практические примеры применения оборотного коносамента смешанной перевозки ФИАТА для операций между двумя «сухими портами» региона. Аналогичным образом, существующие международные железнодорожные накладные (СМГС, МГК-СМГС и т.д.) и международные автодорожные накладные (КДПГ) могут также использоваться для операций между «сухими портами».

53. Однако этот вид транспортных операций, как правило, редко применяется в регионе.

54. Одна из причин заключается в том, что государственные органы не признают «сухие порты» в качестве пунктов происхождения или назначения грузов, в которых с должной эффективностью и в полном объеме могут осуществляться таможенные формальности и другие процедуры, касающиеся контроля и связанные с трансграничными транспортными операциями.

#### **Целевые характеристики**

55. Все «сухие порты», охватываемые Межправительственным соглашением о «сухих портах», должны во всех отношениях служить в качестве пунктов происхождения или назначения грузов для трансграничных транспортных операций и быть надлежащим образом определены в соответствующих транспортных документах.

#### **Процесс**

56. Трансграничные операции по перевозке грузов между «сухими портами», расположенными в различных странах, должны и далее поощряться среди грузоотправителей, экспедиторов и транспортных операторов. В этой связи не требуется вносить изменения в транспортные документы, используемые для трансграничных транспортных операций.

57. Однако развертывание в некоторых странах транспортных операций между «сухими портами» может (но не обязательно) потребовать корректировки внутренних положений, касающихся таможенных и других инспекционных процедур и формальностей.

58. Признание «сухих портов» государственными контрольными органами в качестве пунктов, в которых могут эффективно осуществляться таможенные и другие инспекционные формальности, связанные с трансграничными транспортными операциями, может стать еще одним важным предварительным условием для назначения «сухих портов» в качестве пунктов происхождения и назначения товаров для трансграничных транспортных операций.

### **Х. Предлагаемые меры по таможенной очистке в «сухих портах»**

#### **Описание вопроса**

59. «Сухие порты» должны иметь возможность предлагать полный спектр услуг (таможенных, карантинных и медицинских) для пограничного контроля международных грузов. Как уже отмечалось, эффективная функциональная совместимость «сухих портов» в рамках региональной сети потребует наличия возможностей и полномочий для очистки международных грузов и сведения промежуточных пограничных проверок до минимума, необходимого для обеспечения безопасности границ.

60. Сотрудники служб пограничной инспекции предпочтительно должны постоянно базироваться в «сухих портах» или же, в противном случае, вызываться для проведения проверок на месте. Сотрудники таможенной инспекции постоянно базируются во многих существующих «сухих портах» региона.

#### **Целевые характеристики**

61. Для обеспечения полной эффективности функций «сухих портов» по осуществлению пограничного контроля потребуется объединить различные

процессы прохождения пограничного контроля (таможня, карантин и санитарное освидетельствование) и документацию под единым началом в каждом «сухом порту». В этом заключается сущность концепции «единого окна», принятие которой необходимо для устранения дублирования процедур и деятельности персонала, а также для сокращения объема обрабатываемых документов в «сухих портах».

62. Функции «сухих портов» по осуществлению пограничного контроля будут также расширены, если персонал, занимающийся инспекциями на местах, будет иметь в своем распоряжении информационные системы, необходимые для проведения оценки опасности, связанной с партиями импортируемых грузов. В некоторых странах региона таможенные службы используют систему предварительной таможенной очистки грузов, которая предусматривает проведение оценки опасности, связанной с партиями импортируемых грузов, за 72 часа до прибытия судна в порт. Такие оценки проводятся с помощью онлайн-информации, относящейся к характеристикам клиента (или грузополучателя), с тем чтобы определить, связана ли таможенная очистка тех или иных партий грузов с приемлемым уровнем риска. В результате проведения таких оценок, которые выполняются сотрудниками служб пограничного контроля в «сухих портах», в особенности в том случае, если последние в дальнейшем будут иметь полные полномочия для таможенной очистки грузов, направленных на их объект, могут быть получены существенные выгоды.

### **Процесс**

63. При необходимости в соответствующие положения следует внести поправки с тем, чтобы устранить всеобъемлющую проверку грузов на морских или сухопутных границах и разрешить в полном объеме проводить процедуры таможенной очистки в «сухих портах» назначения грузов.

## **XI. Меры проводимой политики, законодательство и решения для планирования развития «сухих портов»**

### **Описание вопроса**

64. Общая фрагментация полномочий по координации и планированию процесса развития «сухих портов» в регионе ограничивает эффективность и результаты государственной политики, направленной на оказание содействия этому процессу. Особенно слабая координация отмечается в странах, которые в значительной степени (а иногда и исключительно) полагаются на инвестиции частного сектора в процесс развития «сухих портов».

### **Целевые характеристики**

65. Деятельность эффективно функционирующего координационного агентства может быть с пользой направлена на разработку и применение указываемых ниже стратегических инициатив в интересах поддержки процесса создания и развития «сухих портов»:

а) использование соответствующих механизмов налогообложения и других финансовых мер, включая освобождение от налогов или налоговые льготы, льготную арендную плату за землю или коммунальные услуги и т.д.;

б) приоритетное развитие транспортной инфраструктуры, соединяющей «сухие порты», в том числе, когда это необходимо, предоставление инвестиционных стимулов для частных субъектов, занимающихся созданием «сухих портов»;

с) включение «сухих портов» в особую экспортную зону или в другие зоны свободной торговли (ЗСТ) (обеспечив, что такие механизмы могут создавать надлежащие объемы обработки грузов для «сухих портов»);

d) использование регламентирующих мер для поощрения устойчивых транспортных связей с «сухими портами», включая регулирование веса и размеров грузовых автомобилей, с тем чтобы воспрепятствовать эксплуатации транспортных средств, наносящих вред окружающей среде.

### **Процесс**

66. Меры проводимой политики категории (a), как представляется, не находят широкого применения в регионе, а там, где они используются, не приносят, по всей вероятности, весьма эффективных результатов. Имеются данные о том, что меры категории (b) успешно применяются, по крайней мере, в одной стране данного региона. Меры категории (c) могут быть успешными в плане создания объема грузов, достаточного для обеспечения финансовой жизнеспособности «сухих портов», однако только там, где ЗСТ имеет прочную производственную базу. ЗСТ, расположенная на сухопутной границе или вблизи от нее, вряд ли будет характеризоваться этой особенностью.

67. В случае мер проводимой политики категории d) может возникнуть необходимость изменить направление политики, ранее применявшееся с целью ослабления положений, касающихся веса и размеров грузовых автомобилей.

68. Функции по координации деятельности по планированию развития «сухих портов» следует возложить на межучрежденческий комитет, которым будет руководить одно только министерство транспорта и в котором будут представлены все учреждения, имеющие нормативную заинтересованность и принимающие участие в процессе развития и эксплуатации «сухих портов». Имеются свидетельства того, что в настоящее время такой подход успешно применяется в нескольких странах региона.

## **ХII. Практические варианты финансирования развития и эксплуатации «сухих портов»**

### **Описание вопроса**

69. В настоящее время схема государственно-частного партнерства (ГЧП), действующая в регионе, является наиболее популярным вариантом финансирования инвестиций в развитие новых «сухих портов», однако лишь относительно небольшое количество проектов, касающихся существующих «сухих портов», было профинансировано подобным образом. В недавнее время концепция ГЧП начала широко применяться во всем регионе в отношении проектов транспортной инфраструктуры, т.е. проектов, касающихся скоростных автодорог и морских портов, для которых гарантируется соответствующий уровень (и стабильность) спроса. С инвестициями в «сухие порты» связан высокий риск с учетом неопределенного уровня и стабильности спроса, особенно в некоторых внутренних районах, и в ряде случаев ввиду неопределенного уровня конкурентоспособности.

### **Целевые характеристики**

70. Существуют три основных варианта финансирования развития и эксплуатации «сухих портов»:

а) вариант 1: финансирование силами государственного сектора и аутсорсинг операций через контракт на управление, заключаемый с частным сектором;

- b) вариант 2: финансирование и эксплуатация силами частного сектора;
- c) вариант 3: модификации государственно-частного партнерства (ГЧП).

71. С этими вариантами связаны различные уровни инвестиционного риска. В рамках варианта 1 весь риск берет на себя государственный сектор, что может сделать этот вариант непривлекательным с учетом недостатков и ограничений, присущих бюджету учреждений государственного сектора. Согласно варианту 2 весь риск возлагается на частный сектор, что может сделать этот проект непривлекательным для некоторых потенциальных инвесторов. Модификации варианта 3 предусматривают различные уровни участия тех или иных сторон государственного и частного секторов, начиная от максимальных инвестиций государственного сектора в землю и инфраструктуру и заканчивая минимальными инвестициями государственного сектора и максимальными инвестициями частного сектора в инфраструктуру и оборудование.

### **Процесс**

72. Предполагается, что ГЧП предоставит правительствам возможность уменьшить нагрузку на национальные бюджеты путем привлечения частных инвестиций к осуществлению дорогостоящих инфраструктурных проектов и в то же время использовать опыт частного сектора для управления этими проектами и их реализации.

73. Правительства могут сделать ГЧП более привлекательным для потенциальных инвесторов из частного сектора, взяв на себя большую часть капитальных затрат и связанного с ними риска. В регионе существует несколько примеров, когда схема ГЧП оказалась успешной с учетом того, что государственный сектор покрыл все инфраструктурные расходы по проекту, а также предоставил землю для его осуществления.