



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

TRANS/WP.5/2003/8  
16 July 2003

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

---

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта  
(Шестнадцатая сессия, 24-26 сентября 2003 года,  
пункт 10 повестки дня)

**ПОМОЩЬ СТРАНАМ С ПЕРЕХОДНОЙ ЭКОНОМИКОЙ**

Записка секретариата

Настоящая записка является обновленным вариантом документа TRANS/WP.5/2002/11. В ней резюмируется вся оперативная деятельность ЕЭК ООН в транспортном секторе за период с июля 2002 года по июнь 2003 года.

\* \* \*

## ОПЕРАТИВНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

Июль 2002 года - июнь 2003 года

### I. ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В КОНКРЕТНЫХ СТРАНАХ И/ИЛИ ГРУППАХ СТРАН

#### а) Проекты трансъевропейской автомагистрали Север – Юг (ТЕА) и трансъевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ)

##### і) Справочная информация

Проекты ТЕА и ТЕЖ ЕЭК ООН являются механизмами субрегионального сотрудничества, созданными соответственно в 1977 и 1990 годах правительствами стран Центральной, Восточной и Юго-Восточной Европы под эгидой ЕЭК ООН в целях развития взаимосвязанных сетей инфраструктуры автомобильных, железнодорожных и комбинированных перевозок в регионе и облегчения международного сообщения в Европе. В настоящее время участниками ТЕЖ<sup>1</sup> являются 16 стран, а участниками ТЕА – 13 стран<sup>2</sup>.

Эти проекты функционируют на основе принципа самообеспечения за счет прямых взносов стран-участниц в Целевой фонд, созданный в рамках ЕЭК ООН для каждого проекта. Участники также вносят вклад в натуре, принимая у себя центральные управления проектов<sup>3</sup>, покрывая расходы персонала проектов, организовывая различные мероприятия, обеспечивая услуги национальных экспертов и т.д. На данный момент они играют ведущую роль в развитии и модернизации международных автомобильных и железнодорожных соединений в участвующих странах. Они также способствуют повышению эксплуатационной совместимости европейских транспортных систем,

---

<sup>1</sup> **Страны – участницы ТЕЖ:** Австрия, Болгария, Босния и Герцеговина, Венгрия, Греция, Грузия, Италия, Литва, Польша, Российская Федерация, Румыния, Словакия, Словения, Турция, Хорватия и Чешская Республика. Кроме того, Беларусь, Латвия, Республика Молдова и Сербия и Черногория участвуют в деятельности этого Проекта в качестве стран-наблюдателей.

<sup>2</sup> **Страны – участницы ТЕА:** Австрия, Болгария, Босния и Герцеговина, Венгрия, Грузия, Италия, Литва, Польша, Румыния, Словакия, Турция, Хорватия и Чешская Республика. Наблюдатели: Сербия и Черногория, Украина и Швеция.

<sup>3</sup> Центральное управление Проекта (ЦУП) ТЕА находится в Варшаве и размещается в помещении, предоставленном правительством Польши. ЦУП ТЕЖ находится в Будапеште и размещается в помещении, предоставленном правительством Венгрии.

проводят исследования, создали и обслуживают постоянно обновляемые банки данных ТЕА и ТЕЖ, публикуют большое количество технических документов, справочников, рекомендаций и работают над согласованием процедур управления, технического обслуживания и эксплуатации автомагистралей и железнодорожных линий в регионе и над их интеграцией в панъевропейском контексте.

В качестве Исполнительного учреждения этих проектов ЕЭК ООН оказывает им техническую и административную поддержку. Под общим руководством Директора Отдела транспорта ЕЭК ООН региональный советник в рамках своей компетенции обеспечивает стратегическое руководство, а также техническую и административную помощь проектам ТЕА и ТЕЖ и их странам-участницам посредством организации и проведения совещаний, подготовки документации, налаживания контактов с другими правительствами и учреждениями в целях привлечения их к сотрудничеству с этими проектами или оказания им поддержки и представляет доклады о ходе работы соответствующим органам ЕЭК ООН.

ii) Деятельность, связанная с вопросами стратегии

В число основных приоритетов Отдела транспорта ЕЭК ООН в отчетный период входила поддержка в осуществлении нового краткосрочного стратегического плана, направленного на дальнейшую интеграцию проектов ТЕА и ТЕЖ в новом европейском транспортном контексте.

Эта стратегия предусматривает следующие основные направления: а) обзор первоочередных потребностей в инфраструктуре, подготовку обновленного перечня таких потребностей и реалистичного плана их удовлетворения; б) интеграцию ТЕА и ТЕЖ в панъевропейскую транспортную систему; в) сотрудничество ТЕА и ТЕЖ с другими форумами и соответствующими инициативами в целях создания необходимого синергического эффекта; и д) повышение информированности о проектах ТЕА и ТЕЖ.

Центральные управления проектов подготовили с помощью секретариата и в мае 2003 года представили руководящим комитетам ТЕА и ТЕЖ промежуточные доклады об осуществлении плана действий на период с июля 2001 года по апрель 2003 года в рамках краткосрочной стратегии проектов ТЕА и ТЕЖ. Руководящие комитеты проектов, сочтя, что большая часть запланированных задач успешно осуществляется и что работа над некоторыми из них по-прежнему продолжается, решили продолжить эту деятельность до конца 2004 года, когда будет подготовлен и представлен новый доклад.

В нижеследующих пунктах приводится информация о наиболее важной части уже проделанной работы и о проводимых в настоящее время мероприятиях.

- iii) Деятельность по обзору первоочередных потребностей в инфраструктуре, подготовка обновленного перечня этих потребностей и реалистичного плана их удовлетворения (генеральные планы по проектам ТЕА и ТЕЖ)

На основе приоритетов, установленных в новой стратегии проектов, и возникающих потребностей в регионе ТЕА и ТЕЖ, руководящие комитеты проектов подготовили и в конечном счете одобрили положения о круге ведения для генеральных планов ТЕА и ТЕЖ, включая смету финансовых ресурсов, необходимых для их реализации.

Секретариат и ЦУП разработали стратегию для обеспечения необходимого совместного финансирования в целях осуществления этой работы, и официальные запросы о ее совместном финансировании были направлены ЕК, странам - членам ЕС, Всемирному банку, ЕБРР, ЦЕИ, МСАТ<sup>4</sup>, АСЕКАП<sup>5</sup>, МСЖД<sup>6</sup> и другим соответствующим организациям и учреждениям. На своей шестьдесят пятой сессии в феврале 2003 года Комитет по внутреннему транспорту одобрил необходимость разработки генеральных планов ТЕА и ТЕЖ и просил страны - члены ЕЭК ООН вносить добровольные взносы для совместного финансирования работы над генеральными планами. После положительного ответа со стороны МСАТ, согласившегося поддержать работу по подготовке Генерального плана ТЕА путем выделения суммы в размере 100 000 шв. франков, в настоящее время в стадии подготовки находится соответствующее соглашение по распределению и использованию взноса МСАТ, которое будет подписано в ближайшем будущем.

Учитывая важность этой задачи и ограниченные финансовые ресурсы, выделяемые для этих проектов, ЦУП с помощью секретариата подготовили и представили руководящим комитетам проектов пересмотренные положения о круге ведения для реализации этой работы на основе имеющихся ресурсов и увеличенных взносов заинтересованных стран, ЦУП и секретариата ЕЭК ООН. Пересмотренные положения о круге ведения были одобрены, и, как ожидается, работа будет начата в сентябре 2003 года и завершена в течение одного года. Тем временем секретариат начинает переговоры с

---

<sup>4</sup> Международный союз автомобильного транспорта.

<sup>5</sup> Европейская ассоциация концессионеров платных автомагистралей, мостов и туннелей.

<sup>6</sup> Международный союз железных дорог.

представителями факультетов транспорта известных европейских университетов с целью обеспечить необходимость технической и научной поддержки этой работы, и, как предполагается, эти переговоры приведут к позитивным результатам.

iv) Деятельность, направленная на интеграцию ТЕА и ТЕЖ в панъевропейском транспортном контексте

Одним из главных выводов оценки состояния проектов и ключевых элементов плана действий, предложенного в новой стратегии, явилась необходимость дальнейшей интеграции проектов ТЕА и ТЕЖ в новом панъевропейском контексте, возникшем в конце 90-х годов.

Сотрудничество между Отделом транспорта ЕЭК ООН и ГДЭТ ЕК продолжало укрепляться и расширяться. В 2001 году были начаты и в отчетный период продолжены контакты между ГДЭТ ЕК и ГД РЕГИО-ИСПА, основанные на использовании опыта проектов ТЕА и ТЕЖ и межгосударственного механизма для поддержки и активизации усилий ЕК по удовлетворению приоритетных потребностей в транспортной инфраструктуре в странах ЦВЕ. ЕЭК ООН направила ЕК конкретное предложение, после чего было проведено техническое обсуждение. Эти усилия дали ощутимые результаты: в частности, ЕК предложила ЕЭК ООН и проектам ТЕА и ТЕЖ свою помощь в некоторых аспектах мониторинга процесса создания панъевропейских транспортных коридоров и зон (см. ниже информацию о деятельности в рамках панъевропейских транспортных коридоров).

Кроме того, ЕК предложила проектам ТЕА и ТЕЖ принять участие в первой Открытой конференции по Европейской информационной системе для транспортной политики (ЕТИС), Брюссель, Бельгия, 13-14 февраля 2003 года, организованной ГДЭТ ЕК в контексте пятой Рамочной программы исследований и разработок ЕС.

На последнем совещании Руководящего комитета панъевропейского коридора VI, состоявшегося в Гданьске, Польша, 7-8 апреля 2003 года под председательством Польши, Председатель предложил центральным управлениям ТЕА и ТЕЖ создать в рамках ЦУП отдельный секретариат для коридора VI: ТЕА - для автомобильного транспорта и ТЕЖ - для железнодорожного транспорта. 21 мая 2003 года министерство инфраструктуры Польши также официально обратилось с этим предложением к Директору Отдела транспорта.

В результате этого был проведен ряд консультаций, в которых участвовали ЦУП, а также руководящие комитеты проектов. На своей тридцать девятой сессии, состоявшейся в Женеве 26-28 мая 2003 года, Руководящий комитет ТЕА дал положительный ответ при том понимании, что для этого не потребуется никаких дополнительных ресурсов и что польские власти предоставят необходимые разъяснения по задачам, которые должны быть выполнены ЦУП ТЕА. На своей семнадцатой сессии, состоявшейся в Братиславе, Словакия, 29-30 мая 2003 года, Руководящий комитет ТЕЖ в принципе рассмотрел это предложение в позитивном духе и просил польские власти предоставить дополнительные разъяснения, прежде чем будет принято какое-либо решение.

- v) Деятельность, направленная на укрепление сотрудничества ТЕА и ТЕЖ с другими форумами и соответствующими инициативами в целях создания необходимого синергического эффекта

После обсуждения, начатого в 2001 году ЦУП ТЕЖ, секретариатом и МСЖД, и подписания Меморандума о взаимопонимании (MoV), направленного на развитие сотрудничества ЕЭК и МСЖД в рамках Проекта ТЕЖ, было совместно организовано несколько мероприятий и проведены серьезные обсуждения вопросов сотрудничества в области сбора данных и деятельности по картографированию с помощью ГИС, а также в других сферах, представляющих взаимный интерес.

Аналогичным образом развивалось сотрудничество проектов ТЕА и ТЕЖ с другими соответствующими организациями: МСАТ, МСККП<sup>7</sup>, АСЕКАП, Европалатой<sup>8</sup>, Европлатформой<sup>9</sup> и т.д. В феврале 2003 года между МСАТ и ЕЭК ООН в рамках Проекта ТЕА был подписан MoV, в котором определена основа для более тесного сотрудничества в областях, представляющих взаимный интерес. В рамках Проекта ТЕА в феврале 2003 года между АСЕКАП и ЕЭК ООН также был подписан MoV, в котором обе стороны согласились более тесно сотрудничать в таких вопросах, как эксплуатация автомагистралей, электронный сбор платы с пользователей, совместная организация мероприятий и т.д.

---

<sup>7</sup> Международный союз компаний по комбинированным автомобильно-железнодорожным перевозкам.

<sup>8</sup> Ассоциация европейских торгово-промышленных палат.

<sup>9</sup> Европейская сеть транспортных/логистических центров.

Кроме того, Европалата, МСККП и Проект ТЕЖ совместно организовали вызвавший большой интерес Семинар по содействию развитию "грузовых деревень" и комбинированных перевозок, который состоялся в Мюнхене, Германия, в июле 2002 года. В июне 2003 года в Вероне, Италия, было также организовано второе аналогичное мероприятие, участники которого из стран - членов ТЕЖ имели возможность познакомиться с концепцией "грузовых деревень" в Италии и Испании и посетить грузовую деревню в Вероне, которая, как считается, является одним из примеров наилучшей практики в Европе.

Европалата и Европлатформа уже договорились о сотрудничестве с ТЕА и ТЕЖ ЕЭК ООН в совместной реализации нового проекта, направленного на комплексное содействие применению концепции "грузовых деревень" в ЦВЕ.

Переговоры между ЦЕИ, ЕЭК ООН, проектами ТЕА и ТЕЖ завершились на самом высоком уровне, что свидетельствовало об укреплении сотрудничества между ЦЕИ и проектами ТЕА и ТЕЖ. Уже были достигнуты необходимые договоренности, и успешно развивается процесс совместной организации и совместного финансирования первых совместных мероприятий ЦЕИ - ТЕА и ТЕЖ.

vi) Деятельность по повышению информированности о проектах ТЕА и ТЕЖ

В отчетный период постоянно обновлялась и улучшалась вебстраница ТЕА и ТЕЖ, помещенная на вебсайт Отдела транспорта ЕЭК ООН. Эти вебсайты пополнялись новыми документами, картами, докладами о ходе работы и важнейшими документами Европейской комиссии, что способствовало расширению возможностей стран-членов и посетителей вебсайтов ТЕА и ТЕЖ для получения конкретной информации о деятельности проектов и о важнейших изменениях на транспорте в Европе.

Постоянно обновляется и используется перечень специализированных европейских печатных изданий по транспорту, который был разработан в 2001 году и применяется для распространения издаваемых ЕЭК ООН официальных пресс-релизов с информацией о проектах ТЕА и ТЕЖ.

Готова к опубликованию новая брошюра Проекта ТЕА, и предпринимаются усилия для издания аналогичной брошюры Проекта ТЕЖ. В виде пресс-релизов ЕЭК ООН был опубликован ряд материалов о деятельности и изменениях в рамках проектов ТЕА и ТЕЖ, и в ближайшее время будет опубликовано еще несколько подобных бюллетеней. В формате "Power Point" были подготовлены и распространены среди стран-членов сообщения о проектах ТЕА и ТЕЖ для использования в качестве образцов для составления сообщений по проектам на национальном уровне.

Кроме того, проекты ТЕА и ТЕЖ активно участвовали в ежегодных сессиях руководящих комитетов панъевропейских коридоров и зон, а также в других важных европейских конференциях и совещаниях и внесли в них свой вклад.

vii) Деятельность по оказанию проектам технической и административной поддержки

В отчетный период Отдел транспорта продолжал оказывать техническую и административную помощь проектам ТЕА и ТЕЖ и их странам-участницам.

При поддержке секретариата проекты сосредоточили свои усилия на дальнейшем развитии, изменении структуры и модернизации своих баз данных и деятельности по картографированию с помощью Географической информационной системы (ГИС). Были подготовлены новые полномасштабные карты ТЕА и ТЕЖ с использованием ГИС. Базы данных обоих проектов активно дорабатываются и обстоятельно анализируются в целях всеобъемлющего применения процесса обработки и представления данных и карт ГИС в Интернете.

Проект ТЕА разработал третий пересмотренный вариант Стандартов и рекомендованной практики ТЕА, включая современные требования пользователей автомагистралей, последний опыт, достижения в области исследований и разработок по вопросам проектирования, строительства и эксплуатации автомобильных дорог, а также новые предписанные меры безопасности в автодорожных туннелях. Эта публикация была распространена в январе 2003 года и помещена на вебсайт ТЕА/ЕЭК ООН.

Поставив перед собой цель содействовать присоединению к проектам новых стран-членов, Отдел транспорта использовал любую имеющуюся возможность для обсуждения с другими странами Центральной, Восточной и Южной Европы вопроса об их присоединении к этим проектам, в том числе с Российской Федерацией (ТЕА), Украиной (ТЕА/ТЕЖ), Грецией (ТЕА), Словенией (ТЕА), Сербией и Черногорией (ТЕА/ТЕЖ) и бывшей югославской Республикой Македонией (ТЕА/ТЕЖ). В результате предпринятых усилий несколько стран серьезно рассматривают возможность такого присоединения.

Осознав необходимость укрепления кадров центральных управлений проектов (ЦУП) ТЕА и ТЕЖ посредством набора опытного персонала, предоставляемого странами, Отдел транспорта выдвинул соответствующее предложение и получил согласие со стороны руководящих комитетов проектов на увеличение штата ЦУП. Проект ТЕА: в дополнение к Управляющему Проекта и вспомогательному персоналу, предоставленному польским правительством, как это было в прошлом, в 2002 году в штат ЦУП ТЕА был включен заместитель Управляющего Проекта; Проект ТЕЖ: в дополнение к Управляющему Проекта, его помощнику и вспомогательному персоналу, предоставленному венгерским правительством, в 2002 году в штат ЦУП ТЕЖ был включен заместитель Управляющего Проекта. При поддержке стран-членов секретариат предпринимает усилия для обеспечения того, чтобы в будущем число сотрудников, обслуживающих эти проекты, не сокращалось, а, может быть, даже увеличилось.

В стадии подготовки находится и к сентябрю 2003 года будет распространен среди национальных координаторов вопросник по самооценке хода работы в рамках Проекта ТЕА в период текущего цикла Проекта, заканчивающегося в декабре 2004 года; странам-членам будет также предложено высказать свои мнения по дальнейшим задачам, которые необходимо выполнить. Для Проекта ТЕЖ, текущий цикл которого заканчивается в 2005 году, аналогичная работа будет проведена в следующем году.

Ниже приводится перечень совещаний и мероприятий, в организации и проведении которых в отчетный период принимал участие Отдел транспорта ЕЭК ООН.

viii) Связанные с ТЕА/ТЕЖ мероприятия (конференции, рабочие совещания, семинары), организованные/запланированные в 2002 году:

- Семинар ТЕЖ/МСККП/компании "КОМБИВЕРКЕР" по содействию развитию концепции "грузовых деревень" и комбинированных перевозок, Мюнхен, Германия, 17-19 июля 2002 года;

- Семинар ТЕЖ/ФИФ/МСЖД по современному подвижному составу и железнодорожному оборудованию, Страсбург, Франция, 18-20 сентября 2002 года;
- Семинар ТЕЖ по облегчению процедур пересечения границ и мерам, принимаемым странами ТЕЖ в этой области, Венеция, Италия, 14-16 октября 2002 года;
- Семинар ТЕА по вопросам поэтапного строительства автомагистралей, Прага, Чешская Республика, 7-8 ноября 2002 года;
- Семинар ТЕЖ/МСЖД по вопросам панъевропейской интеграции транспорта ЕС и осуществления реформ на железных дорогах в странах ЕС и ЦВЕ, Париж, Франция, 14-15 ноября 2002 года;
- тридцать восьмая сессия Руководящего комитета ТЕА, Варшава, Польша, 20-22 ноября 2002 года;
- третья сессия национальных координаторов ТЕЖ по вопросам базы данных ТЕЖ и деятельности ГИС, Будапешт, Венгрия, 23-24 января 2003 года;
- Рабочая группа Постоянного совета ТЕА по совершенствованию и координации строительства и эксплуатации автомагистралей в юго-западном регионе, Триест, Италия, 27-28 февраля 2003 года;
- ежегодное совещание ТЕА/ПООДС 2003 года по зоне V, Кастел-Стати, Хорватия, 7-9 апреля 2003 года;
- восьмая сессия РГ.2 ТЕЖ по вопросам экономики и управления, Грац, Австрия, 9-11 апреля 2003 года;
- совещание ТЕАСТАТ по вопросам сбора данных и картографирования, Будапешт, Венгрия, 19-21 мая 2003 года;
- тридцать девятая сессия Руководящего комитета ТЕА, Женева, Швейцария, 26-28 мая 2003 года;
- Специальная рабочая группа ТЕЖ по Генеральному плану ТЕЖ, Братислава, Словакия, 29 мая 2003 года;

- семнадцатая сессия Руководящего комитета ТЕЖ, Братислава, Словакия, 30 мая 2003 года;
- Семинар ТЕЖ/Европлатформы по содействию применению концепции "грузовых деревень" в странах, присоединяющихся к Европейскому союзу, и в прилегающих к ним странах ЦВЕ, Верона, Италия, 19-21 июня 2003 года;
- Семинар ТЕЖ/компания "Альстром-Ферровьярья" по современному подвижному составу, включая поезда с наклонным кузовом и оборудование ЕРТМС, Турин, Италия, 22-23 июня 2003 года.

**в) Панъевропейские транспортные коридоры и зоны**

В отчетный период Отдел транспорта продолжал переговоры и технические консультации с ГДЭТ ЕК по вопросам активизации сотрудничества ЕЭК ООН и ЕК в рамках процесса создания панъевропейских коридоров и участия ЕЭК ООН в мониторинге процесса развития этих коридоров.

В этой связи ГДЭТ ЕК и ЕЭК ООН решили, что при поддержке проектов ТЕА и ТЕЖ ЕЭК ООН подготовит предварительное предложение по созданию стандартизированной и единообразной системы сбора и представления данных о состоянии каждого коридора и что после согласования и доработки такого предложения ЕЭК ООН в сотрудничестве с Комиссией приступит к мониторингу этого процесса.

Данное предложение было подготовлено Отделом транспорта в сотрудничестве с проектами ТЕА и ТЕЖ, представлено ГДЭТ ЕК в октябре 2002 года и в последующем неоднократно обсуждалось с ГДЭТ ЕК. На настоящий момент окончательного решения о последующей деятельности еще не принято.

Кроме того, по приглашению ГДЭТ ЕК региональный советник принял активное участие в пятом совещании Координационной группы по коридорам и зонам, состоявшемся в Брюсселе, Бельгия, 4 июня 2003 года. По приглашению министра транспорта Украины он также активно участвовал в Конференции министров по панъевропейскому коридору V, проходившей в Киеве, Украина, 22-23 октября 2002 года, и в шестой сессии Руководящего комитета Черноморской панъевропейской транспортной зоны (ЧМ-ПЕТЗ), состоявшейся в Одессе, Украина, 18-19 марта 2003 года.

с) **Евро-азиатские транспортные связи**

По просьбе министра транспорта Российской Федерации Отдел транспорта установил прямой контакт и наладил сотрудничество с соответствующими представителями российской стороны для подготовки третьей Евро-азиатской конференции по транспорту, которая состоится в Санкт-Петербурге в сентябре 2003 года.

После того как КВТ ЕЭК ООН одобрил совместную стратегическую позицию ЕЭК/ЭСКАТО по развитию евро-азиатских транспортных связей и предложение о создании целевой группы для осуществления соответствующей планируемой деятельности, Отдел транспорта ЕЭК ООН в тесном сотрудничестве с ЭСКАТО ООН занимается необходимой подготовкой последующих действий.

д) **Рабочее совещание по вопросам практического применения системы отображения электронных карт и информации для внутреннего судоходства (ECDIS для внутреннего судоходства)**

7-13 сентября 2002 года министерство транспорта Российской Федерации в сотрудничестве с секретариатом ЕЭК ООН организовало на борту пассажирского судна, следующего из Санкт-Петербурга в Москву, Рабочее совещание по вопросам практического применения системы отображения электронных карт и информации для внутреннего судоходства (ECDIS для внутреннего судоходства). Это рабочее совещание было призвано содействовать использованию всеми заинтересованными странами - членами ЕЭК ООН единого стандарта для системы отображения электронных карт и информации на всей сети водных путей категории Е. Выводы, изложенные в отчете об этом совещании (TRANS/SC.3/2003/1), были полностью одобрены Рабочей группой по внутреннему водному транспорту (TRANS/SC.3/158).

## **II. СОТРУДНИЧЕСТВО С СУБРЕГИОНАЛЬНЫМИ ОРГАНИЗАЦИЯМИ**

### **Организация черноморского экономического сотрудничества (ОЧЭС)**

ОЧЭС была учреждена в 1992 году 11 странами<sup>10</sup> в целях превращения региона Черного моря в зону мира, стабильности и процветания. Было определено, что основным инструментом для достижения этой цели является экономическое сотрудничество. Вклад Отдела транспорта ЕЭК ООН включает содействие присоединению государств - членов

---

<sup>10</sup> Азербайджан, Албания, Армения, Болгария, Греция, Грузия, Республика Молдова, Российская Федерация, Румыния, Турция и Украина.

ОЧЭС к правовым документам ЕЭК ООН, организацию и проведение совещаний, оказание помощи в составлении документации, в том числе *Соглашения о сотрудничестве между ЕЭК ООН и ОЧЭС*, которое было подписано Исполнительным секретарем ЕЭК ООН и Генеральным секретарем ОЧЭС в Стамбуле, Турция (июль 2001 года), *МoB министров по упрощению автомобильных перевозок грузов в регионе ОЧЭС*, а также других документов о мероприятиях ОЧЭС, и предоставление консультативной помощи по координации транспортной деятельности в регионе Черного моря между различными организациями и инициативами (ОЧЭС, ТРАСЕКА, ПЕТЗ и ПЕТК - ЕЭК ООН и ИСЮВЕ).

### **III. ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В РАМКАХ РЕГИОНАЛЬНЫХ И СУБРЕГИОНАЛЬНЫХ ПРОГРАММ**

#### **а) Межрегиональное сотрудничество**

По предложению пяти региональных комиссий Организации Объединенных Наций Генеральная Ассамблея одобрила проект создания Целевого фонда Организации Объединенных Наций в интересах развития для увеличения пропускной способности инфраструктуры в целях развития межрегиональных транспортных связей. В ходе реализации этого проекта ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН сосредоточили свои усилия главным образом на евро-азиатских транспортных связях, включая соединения по территории стран СПЕКА. Исполнительные секретари ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН подписали совместное письмо в адрес 17 стран-бенефициаров, являющихся членами ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН, предложив им участвовать в этом проекте и назначить координатора. Большинство из этих стран уже назначили своих координаторов.

Реализация проекта уже началась и рассчитана на пять лет. Цель проекта заключается в оказании помощи государствам - членам пяти региональных комиссий ООН в укреплении их национального потенциала для развития сухопутных и сухопутно-морских транспортных связей и содействию межрегиональному сотрудничеству для облегчения межрегиональной торговли и туризма.

Странами-бенефициарами этого совместного проекта ЕЭК ООН/ЭСКАТО ООН являются: Азербайджан, Армения, Афганистан, Беларусь, Болгария, Грузия, Иран, Казахстан, Кыргызстан, Республика Молдова, Российская Федерация, Румыния, Таджикистан, Туркменистан, Турция, Узбекистан, Украина.

Планируется следующая деятельность: проведение исследований; подготовка докладов по странам; организация рабочих совещаний; оказание консультативных услуг; создание вебсайта и т.д.

**b) Инициатива по сотрудничеству в Юго-Восточной Европе (ИСЮВЕ) и другие инициативы в Юго-Восточной Европе**

ИСЮВЕ - это инициатива, направленная на стимулирование сотрудничества между ее государствами-членами<sup>11</sup> и облегчение их интеграции в европейские структуры. Сотрудники Отдела транспорта ЕЭК ООН играют основополагающую роль в ряде инициатив ИСЮВЕ, включая следующие:

i) Проектная группа ИСЮВЕ по упрощению процедур пересечения границ

В результате деятельности этой группы был подготовлен *Меморандум о взаимопонимании*, который был подписан министрами транспорта государств - участников ИСЮВЕ в Афинах, Греция, 28 апреля 1999 года и который был первоначально подготовлен секретариатом ЕЭК ООН. В этом МоВ намечены специальные конкретные меры по облегчению международных грузовых автомобильных перевозок в регионе, которые должны быть осуществлены к концу 2002 года. В нем предусматриваются, в частности, постепенная либерализация и устойчивое развитие международных автомобильных перевозок, а также – в качестве краткосрочной меры – введение бесквотного режима для "экологически чистых" и "более экологичных и безопасных" грузовых автомобилей. В нем оговаривается также, среди прочего, применение международного весового сертификата транспортного средства, что позволит избавиться от многократных процедур взвешивания на границах.

На основе положений МоВ был учрежден Региональный комитет по автомобильному транспорту (РКАТ), для того чтобы обеспечить надлежащую координацию деятельности, контроль за осуществлением соответствующих предписаний и в конечном счете разработать многостороннее рамочное соглашение по автомобильным

---

<sup>11</sup> Албания, Болгария, Босния и Герцеговина, бывшая югославская Республика Македония, Венгрия, Греция, Республика Молдова, Румыния, Словения, Турция и Хорватия.

перевозкам. Отдел транспорта ЕЭК ООН обеспечивает этот Комитет всем необходимым секретариатским обслуживанием, включая подготовку повесток дня, докладов и большей части документации, и в соответствии с возложенной на него задачей управляет с помощью сервера ЕЭК ООН региональной автотранспортной информационной системой, предназначенной для участвующих стран.

К числу основных достижений относится следующее: в регионе ИСЮВЕ определены *участки дорог категории E*, по которым разрешено выполнять международные грузовые автомобильные перевозки *без оплаты сборов за превышение веса и габаритных размеров грузовых автомобилей*; доработан *международный весовой сертификат транспортного средства (МВСТС)*; было принято и осуществляется *совместное заявление* о введении бесквотного режима для "экологически чистых" и "более экологичных и безопасных" грузовых автомобилей; ведется целенаправленная работа по обеспечению оперативной выдачи *виз водителям-профессионалам* без каких-либо бюрократических задержек.

С 18 сентября 2001 года членами этого Комитета являются все государства - участники ИСЮВЕ, включая Сербию и Черногорию, подписавшие МоВ. Представители РКАТ рассмотрели ход работы по осуществлению положений МоВ. Комитет отметил, что, как ожидается, международный весовой сертификат грузовых автотранспортных средств будет официально утвержден и начнет применяться. На основе документа, подготовленного секретариатом ЕЭК ООН в сотрудничестве с министерством транспорта Турции, Комитет приступил к работе по подготовке проекта многостороннего рамочного соглашения по автомобильным перевозкам (включая перевозку пассажиров), как это предусмотрено в МоВ. Группа экспертов по стратегиям взимания сборов изучила вопросы согласования политики в области взимания сборов на автомобильном транспорте в свете положений МоВ и соответствующего совместного заявления, а также с учетом "достижений Сообщества" и рекомендаций ЕКМТ. Группа составила матричную таблицу для заполнения экспертами-участниками сессии по ее окончании, для того чтобы получить полную картину совместимости существующих систем взимания сборов на автомобильном транспорте с требованиями МоВ и "достижениями Сообщества".

На своей сессии в Будапеште, состоявшейся 30 июня и 1 июля 2003 года, Группа экспертов по комбинированным перевозкам приняла декларацию о развитии комбинированных перевозок в регионе ИСЮВЕ, в которой подчеркивается необходимость межправительственного сотрудничества и повышения качества услуг по железнодорожным операциям.

- ii) Проектная группа IV ИСЮБЕ под председательством Болгарии по развитию транспортной инфраструктуры на территориях, прилегающих к важнейшим международным автомагистралям

Секретариатское обслуживание Группы, принимающей стороной для которой является Болгария, обеспечивается Отделом транспорта ЕЭК ООН, сыгравшим основополагающую роль в развитии этой инициативы. В период 1999-2000 годов Группа подготовила перечни инвестиционных проектов (*перечни "А" и "В" приоритетных транспортных проектов*) и представила их Пакту стабильности для принятия последующих мер. Группа также изъявила готовность сотрудничать с Пактом стабильности в реализации транспортных проектов. В настоящее время она занимается изучением проблемы сокращения времени остановок челночных поездов на границе, создав для этого "Специальную рабочую группу по сокращению простоя челночных поездов на границах".

*Специальная рабочая группа по сокращению простоя челночных поездов на границах*

Эта Специальная рабочая группа разработала перечень предложений по совершенствованию организации движения челночных поездов и увеличению объема международных пассажирских и грузовых железнодорожных перевозок. Она сосредоточила свою работу, в частности, на следующих вопросах: i) данные, подлежащие заблаговременной передаче до прибытия поездов на пограничную станцию; ii) техническое оборудование для передачи данных между пограничными станциями соседних стран и iii) создание на каждой пограничной станции трех двусторонних комитетов в составе представителей полицейских, таможенных и железнодорожных служб для рассмотрения и урегулирования возникающих на границе вопросов; iv) проведение совместного контроля ветеринарными и фитосанитарными службами; v) создание вебсайта для информирования экспедиторов о требуемых документах; vi) разработка новых двусторонних пограничных соглашений; vii) упорядочение процедур пересечения границ; viii) уменьшение объема документации; ix) качественная проверка вагонов; x) совершенствование графиков движения; xi) оптимизация резервных мощностей локомотивных депо; xii) разработка показателей эффективности для оценки процедур пересечения границ.

На своих седьмом, восьмом и девятом совещаниях (Добриниште, 9-10 ноября 2000 года; Бекешчаба, 17-18 мая 2001 года; Эдирне, 4-6 декабря 2001 года) Рабочая группа рассмотрела многочисленные пограничные процедуры для транспортной оси Шопрон - Бухарест - София - Салоники/Стамбул. В этой связи были на месте изучены процедуры, применяемые на пограничных станциях Промашон/Кулата, Лекешхаза/Куртич

и Капикуле/Свиленград. На своем десятом совещании (София, 2-4 июля 2002 года) Рабочая группа провела слушание экспедиторских компаний, занимающихся международными железнодорожными перевозками, в ходе которого были i) выделены трудности, с которыми сталкиваются экспедиторы; ii) определен круг ответственности заказчиков, железнодорожных и экспедиторских компаний и iii) согласован перечень рекомендаций для министерств транспорта и железных дорог стран ИСЮБЕ в целях повышения качества международных железнодорожных перевозок. Кроме того, Группа изучила ряд вопросов, касающихся организации прогонов демонстрационных маршрутных поездов по маршруту Шопрон - Бухарест - София - Салоники/Стамбул.

На своем 11-ом совещании (Русе, 11-13 декабря 2002 года) Рабочая группа i) проанализировала запланированное и фактическое время остановки поездов на границах в коридоре Шопрон - Бухарест - София - Салоники/Стамбул; ii) согласовала систему мониторинга пограничных переходов; iii) инициировала новые двусторонние соглашения между соседними странами и iv) посетила пограничный переход Русе-Джурджу в целях ознакомления с его техническим оснащением. Свое 12-е совещание (Стамбул, 27 мая 2003 года) Рабочая группа посвятила рассмотрению технических и административных вопросов, связанных с введением нового железнодорожного рейса между Стамбулом и Кельном по панъевропейскому транспортному коридору IV, для чего вначале будет организован прогон демонстрационного поезда. Рабочая группа достигла договоренности о графике движения этого демонстрационного поезда, его параметрах, локомотиве для демонстрационного поезда, вопросах маркетинга и координаторах для проекта организации прогона демонстрационного поезда.

Секретариат ЕЭК ООН обеспечивает необходимое секретариатское обслуживание и оказывает этой Специальной группе помощь в разработке и реализации различных инициатив.

c) **Специальная программа для стран Центральной Азии (СПЕКА)**

По причине отсутствия сухопутного доступа к морю, огромного расстояния до морских портов, удаленности и изолированности от мировых рынков страны СПЕКА в значительной степени зависят от транзитной политики других стран и наличия транзитных возможностей и услуг, существующих транспортных инфраструктур на территории своих стран, а также на территории соседних государств (очень часто инфраструктура недостаточна с обеих сторон).

Ввиду особых потребностей в развитии этого региона в 1998 году в рамках Ташкентской декларации СПЕКА была создана *Проектная группа СПЕКА по развитию транспортной инфраструктуры и упрощению процедур пересечения границ* (ПРГ-ТПГ), ставшая механизмом разработки и реализации Специальной программы ООН для стран Центральной Азии в приоритетной области - "Развитие транспортной инфраструктуры и упрощения процедур, связанных с перемещением через границы товаров, услуг и людей".

На первоначальном этапе членами ПРГ-ТПГ являлись: Кыргызская Республика, Республика Казахстан, Республика Таджикистан, Республика Узбекистан, Туркменистан, Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН), Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана Организации Объединенных Наций (ЭСКАТО ООН) и Представительство ООН в Казахстане. В 2002 году членом СПЕКА также стал Азербайджан. Ведущей страной в этой приоритетной области транспорта является Казахстан.

В число организаций, оказывающих основную поддержку деятельности этой группы, входят Отдел транспорта ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН. В течение пяти лет они предоставляли техническую поддержку и помощь Группе СПЕКА по транспорту и облегчению пересечения границ. Отдел транспорта ЕЭК ООН активно участвовал во всех мероприятиях Группы СПЕКА по транспорту и облегчению пересечения границ: содействовал подготовке программ работы, планов действий, организации совещаний, конференций и семинаров, оказывал помощь в разработке предложений и важных документов для этой Группы, предлагал свои знания и ноу-хау, участвовал в обмене опытом между европейскими и центральноазиатскими странами, содействовал развитию сотрудничества в области транспорта между странами СПЕКА, а также между ними и другими странами - членами из региона ЕЭК ООН.

На своем седьмом совещании (25-27 ноября 2002 года), состоявшемся в Алма-Ате, Казахстан, ПРГ-ТПГ СПЕКА рассмотрела перечень инвестиционных проектов, которые имеют региональное значение и которые могут быть представлены для оценки международным финансовым учреждениям, и изучила ряд проблем транзитных перевозок, а также целый круг вопросов, связанных с облегчением международных перевозок. Участники совещания также подробно обсудили подготовленный секретариатом ЕЭК ООН текст статей МоВ по облегчению международных автомобильных перевозок грузов в рамках СПЕКА, который был принят на этом совещании.

На своем восьмом совещании (27-29 марта 2003 года), которое состоялось в Баку, Азербайджан, и проводилось в контексте подготовки к Международной конференции министров по сотрудничеству в области транзитных перевозок, ПРГ-ТПГ СПЕКА, тщательно обсудив предложенный проект совместной позиции СПЕКА по сотрудничеству в области транзитных перевозок для Международного совещания министров развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита, приняла окончательный план действий, который будет представлен в виде совместной позиции стран СПЕКА на предстоящем Международном совещании министров, которое состоится в Алма-Ате, Казахстан, 28-29 августа 2003 года. На вышеупомянутом совещании в Баку, в котором Азербайджан участвовал в качестве полноправного члена ПРГ-ТПГ СПЕКА, помимо представленных стран - членов СПЕКА, ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН, в качестве наблюдателей присутствовали делегаты еще из восьми стран этого региона, а также представители ТРАСЕКА, ОЧЭС, ПРООН и Всемирного банка.

23-24 июня 2003 года в Женеве была организована Конференция Специальной программы Организации Объединенных Наций для стран Центральной Азии (СПЕКА), на которой страны - члены СПЕКА вместе с донорским сообществом имели возможность оценить итоги реализации первоначальных целей, согласованных странами СПЕКА в период с 1998 года, когда президенты четырех государств Центральной Азии - Казахстана, Кыргызстана, Таджикистана и Узбекистана, а также исполнительные секретари двух региональных комиссий Организации Объединенных Наций - ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН - подписали Ташкентскую декларацию по программе СПЕКА ООН. В ходе Конференции обсуждались возможности повышения роли СПЕКА посредством выявления новых путей сотрудничества и обмена опытом между всеми многосторонними и двусторонними участниками деятельности в Центральной Азии и усиления координации между ними. Отдел транспорта ЕЭК ООН активно участвовал в заседаниях соответствующей группы по сотрудничеству в области транзитных перевозок, представив информацию о приоритетах, изменениях и будущих задачах ПРГ-ТПГ СПЕКА, а также о своем вкладе в деятельность этой Группы.

Дополнительную информацию о ходе обсуждения, докладах и соответствующих документах по итогам работы ПРГ-ТПГ и Женевской конференции можно получить на вебсайте ЕЭК ООН в рубрике СПЕКА.

**d) Прочие вопросы**

Секретариат ЕЭК ООН содействовал, в частности, посредством организации семинаров и представления документов для ряда международных мероприятий и форумов, развитию европейской транспортной инфраструктуры, а также евро-азиатских транспортных связей и присоединению к правовым документам ООН в области транспорта и их осуществлению, включая следующие мероприятия: первая Открытая конференция ГДЭТ ЕК по Европейской информационной системе для транспортной политики (ЕТИС), Брюссель, Бельгия, 13-14 февраля 2003 года; субрегиональный семинар ЭСКАТО по Межправительственному соглашению о сети азиатских автомагистралей, Баку, Азербайджан, 26 марта 2003 года; совещание Европлатформы, Парма, Италия, 7 апреля 2003 года; тридцать первая ежегодная Конференция АСЕКАП: итоги исследований и информационный день, Портроз, Словения, 19 мая 2003 года; вторая Открытая конференция ГДЭТ ЕК по Европейской информационной системе для транспортной политики (ЕТИС), Брюссель, Бельгия, 18 июня 2003 года; первая сессия Межправительственного подготовительного комитета Международной конференции министров развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита и представителей донорского сообщества по вопросу о сотрудничестве в области транзитных перевозок, Нью-Йорк, США, 23-27 июня 2003 года.

**IV. МОБИЛИЗАЦИЯ СРЕДСТВ НА ОПЕРАТИВНУЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА**

Стратегия Отдела транспорта ЕЭК ООН по мобилизации средств в течение периода до конца 2002 года была сосредоточена на следующих направлениях: а) добровольные взносы в Целевой фонд ЕЭК ООН для оказания помощи странам переходного периода (ТФАКТ), б) оказание помощи странам-членам в мобилизации средств за счет третьих сторон без участия ЕЭК ООН в контролировании таких финансовых потоков и с) оказание помощи в удовлетворении потребностей проектов ТЕА и ТЕЖ в мобилизации средств (этот вопрос рассматривается в соответствующих подпунктах I а) ii) настоящего документа).

В прошлом мобилизация средств для финансирования консультативных миссий, рабочих совещаний и семинаров в заинтересованных странах осуществлялась в рамках ТФАКТ. Однако ТФАКТ не удалось найти средства для оперативной деятельности, поскольку его бюджет был исчерпан в 1996 году, что тем самым поставило под угрозу способность Отдела транспорта предоставлять такие услуги. Просьбы о внесении странами-членами добровольных взносов в ТФАКТ, неоднократно высказывавшиеся в ходе годовых сессий КВТ, оказались безуспешными.

Финансовые средства также выделялись посредством помощи со стороны Отдела транспорта на осуществление следующих трех проектов в рамках Программы ТАСИС ЕС: i) перевозки опасных грузов - для Российской Федерации (1 млн. евро в 1998 году), ii) правовая основа для наземных перевозок - для Российской Федерации (2 млн. евро в 1999 году), iii) подготовка в области перевозок вредных и опасных грузов - для Беларуси, Республики Молдова и Украины (1 млн. евро в 2000 году). Таким образом, административные требования программы ТАСИС ЕС были выполнены и в то же время были сэкономлены средства, необходимые для покрытия операционных издержек. Однако, несмотря на важную роль ЕЭК ООН в оказании помощи соответствующим странам в вышеупомянутых усилиях по мобилизации средств, вклад ЕЭК ООН в эти усилия был недостаточно заметен.

Учитывая важность этой задачи, особую потребность во внебюджетной поддержке такой деятельности и имеющийся опыт, секретариат предложил КВТ на его шестьдесят пятой сессии, состоявшейся 18-20 февраля 2003 года, одобрить новый подход в отношении ТФАКТ, основанный на конкретных проектах, и поддержать усилия по реализации двух конкретных проектов, представленных Отделом транспорта. Комитет одобрил вышеупомянутые предложения, призвал страны-члены вносить добровольные взносы в ТФАКТ начиная с двух предложенных проектов: i) разработки генеральных планов ТЕА и ТЕЖ и ii) облегчения участия стран Центральной Азии и Кавказа в совещаниях КВТ и отдельных вспомогательных органов (ВО), а также просил страны-члены с переходной экономикой представить предложения по этим проектам для совместного финансирования в рамках ТФАКТ.

Во исполнение вышеуказанного решения КВТ и рекомендаций годовой сессии ЕЭК ООН в представительства стран - членов ЕС были направлены официальные письма за подписью Исполнительного секретаря ЕЭК ООН, информирующие их о двух вышеупомянутых проектах и содержащие просьбу о внесении добровольных взносов в ТФАКТ в целях обеспечения их реализации. Дополнительные усилия по обеспечению совместного финансирования этих двух проектов также предпринимались через ЕК, Всемирный банк, ЕБРР, ЦЕИ и связанные с транспортом неправительственные организации.

Кроме того, секретариат вступил в диалог с Программой "Европейд" ЕС/ТРАСЕКА в целях изучения возможностей активизации сотрудничества в рамках СПЕКА/ТРАСЕКА начиная с рассмотрения способов обеспечения финансовой поддержки предложенному проекту ЕЭК ООН по облегчению участия стран Центральной Азии и Кавказа в совещаниях КВТ и его отдельных ВО на основе бюджета в размере около 121 000 евро в год. На данный момент процесс консультаций успешно продвигается вперед, и в скором времени ожидаются позитивные результаты.

В настоящее время ЕЭК ООН рассматривает возможность разработки скоординированного подхода к мобилизации средств, основанного на конкретных проектах. В соответствии с этим подходом проекты, инициированные секретариатом ЕЭК ООН и/или заинтересованными странами-членами и охватывающие все направления деятельности ЕЭК ООН, могут быть представлены в согласованном формате возможным странам-донорам, МФУ и другим международным или европейским организациям/органам. Для мобилизации средств в будущем можно, в частности, использовать такие способы, как распространение информации о предложенных проектах, помещение соответствующей информации на специальную страницу на вебсайте ЕЭК ООН и организация ежегодного специального мероприятия для их представления. Параллельно с вышеизложенным можно продолжать и активизировать инициативы разных отделов ЕЭК ООН по мобилизации средств в рамках секторального сотрудничества с соответствующими специализированными организациями и органами.

## **V. ПРОБЛЕМНЫЕ ОБЛАСТИ**

### **а) Проблемы в рамках проектов ТЕА и ТЕЖ**

Трудности достижения целей проектов ТЕА и ТЕЖ вызваны главным образом слабым финансовым положением большинства стран - участниц ТЕА и ТЕЖ, которые, как правило, являются странами с переходной экономикой. Поэтому бóльшая их часть не может осуществлять необходимые капиталовложения в транспортную инфраструктуру, что ускорило бы достижение целей этих проектов и заполнило бы имеющиеся пробелы в транспортной инфраструктуре.

Кроме того, поскольку ЕЭК ООН не может участвовать в совместном финансировании системы мониторинга этих проектов для проведения необходимых технико-экономических обоснований, технических и экономических исследований и осуществления экспериментальных проектов, в результате чего центральные управления проектов располагают лишь ограниченными финансовыми средствами, поступающими только за счет фиксированных годовых взносов их стран-участниц в целевые фонды, в ходе реализации проектов возникают большие трудности, связанные с оказанием странам-участницам дополнительной технической помощи, в которой они нуждаются.

Неучастие в проектах ТЕА и ТЕЖ некоторых стран также создает трудности в обеспечении непрерывности сетей ТЕА и ТЕЖ и согласованном планировании региональной деятельности в области транспорта.

Возможность увязки планов в рамках этих проектов с программами ЕС, которые могут финансировать деятельность, представляющую общий интерес, успешно использовалась в прошлом и продолжает использоваться Отделом транспорта ЕЭК ООН в сотрудничестве с ГДЭТ ЕК и ГД РЕГИО-ИСПА. Кроме того, ожидаемое присоединение к ЕС нескольких стран - участниц ТЕА и ТЕЖ позволит постепенно высвободить значительные объемы средств для этих стран из фондов присоединения и структурных фондов ЕС, что тем самым поможет им ускорить осуществление своих приоритетных планов развития транспортной инфраструктуры, предусмотренных проектами ТЕА и ТЕЖ. Разработка генеральных планов ТЕА и ТЕЖ, которые должны охватывать 21 страну этого региона, независимо от их членства, будет способствовать обеспечению непрерывности сетей ТЕА и ТЕЖ.

**b) Недостаточное финансирование**

Содействие присоединению стран с переходной экономикой к правовым документам ЕЭК ООН в области транспорта и их осуществлению является одной из основных функций региональных советников по транспорту. Решение вопросов присоединения к правовым документам требует поддержания прямых и частых контактов со странами переходного периода, с тем чтобы консультировать заинтересованные страны по приоритетным документам. Такие контакты требуют средств для финансирования миссий, направляемых в страны переходного периода. Отсутствие средств на эти цели может привести к сокращению числа миссий/мероприятий, что негативно отразится на усилиях по присоединению стран к правовым документам. ЕЭК ООН следует обеспечить, чтобы такое финансирование было по-прежнему на адекватном уровне.

Осуществление правовых документов требует особого внимания к вопросам наращивания институционального потенциала в соответствующих странах (подготовка кадров путем организации рабочих совещаний, семинаров и консультативных миссий). Одним из решений для содействия наращиванию потенциала могут стать совместный проект по увеличению пропускной способности инфраструктуры посредством расширения сотрудничества в ходе развития межрегиональных сухопутных и сухопутно-морских транспортных связей, который планируется осуществить в период 2003-2006 годов, и его основной компонент - совместный план развития евро-азиатских транспортных соединений ЕЭК/ЭСКАТО. Эта цель может быть достигнута посредством организации рабочих совещаний и оказания консультативных услуг, а также подготовки докладов по странам, по крайней мере для стран - бенефициаров проекта: Азербайджана, Армении, Беларуси, Болгарии, Грузии, Ирана, Казахстана, Кыргызстана, Республики Молдова, Российской Федерации, Румынии, Таджикистана, Туркменистана, Турции, Узбекистана, Украины.

Кроме того, изысканию необходимой финансовой поддержки в совместном финансировании конкретных мероприятий и проектов, предусмотренных для стран - членов ЕЭК ООН с переходной экономикой, может способствовать новый подход в отношении ТФАКТ, предложенный секретариатом ЕЭК ООН и основанный на конкретных проектах.

с) **Нехватка людских ресурсов в правительственных учреждениях**

Важным элементом обеспечения эффективной разработки и осуществления политики правительств является наличие хорошо подготовленных и заинтересованных кадров. Однако имеются факты, свидетельствующие о том, что правительства ряда стран переходного периода недостаточно содействуют обеспечению *стабильности людских ресурсов* в своих соответствующих учреждениях, что отрицательно отражается на их эффективности.

В ряде стран *частая сменяемость кадров* в правительственных учреждениях приводит к отсутствию преемственности и подрывает усилия по наращиванию потенциала. Это может создать серьезную угрозу для способности правительств эффективно осуществлять политику на практике и может иметь неблагоприятные последствия для экономического развития, международной торговли, интеграции в мировую экономику и выхода на мировые рынки.

Кроме того, для эффективной разработки и реализации политики правительств и предоставляемых ими услуг нужны заинтересованные и преданные делу кадры. Однако отсутствие *стабильности положения на работе и гарантий занятости*, а также недостаточное вознаграждение за труд зачастую могут служить причиной неудовлетворенности людей своей работой, отсутствия должного внимания и незаинтересованности сотрудников в том, чтобы плодотворно работать на благо своих организаций и народов.

Еще одна проблема возникает в тех случаях, когда работники правительственных органов, прошедшие профессиональную подготовку или участвовавшие в конференциях и заседаниях, не передают полученную информацию, знания и опыт другим сотрудникам, занимающимся соответствующими вопросами. *Отсутствие должного процесса передачи знаний и их применения* может иметь пагубные последствия для эффективной реализации национальных целей и политики.

Необходимы согласованные усилия правительств для решения проблемы эффективной реализации кадровой политики в их соответствующих учреждениях в целях обеспечения устойчивого экономического развития.

-----