



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.5/2006/9
10 July 2006

RUSSIAN
Original: ENGLISH AND
RUSSIAN ONLY

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта

Девятнадцатая сессия

Женева, 14-15 сентября 2006 года

Пункт 9 предварительной повестки дня

**ПОМОЩЬ В ИНСТИТУЦИОНАЛЬНОЙ АДАПТАЦИИ ПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ
АДМИНИСТРАЦИИ И ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ К УСЛОВИЯМ
РЫНОЧНОЙ ЭКОНОМИКИ**

Оперативная деятельность
Июль 2005 года - июнь 2006 года

Записка секретариата

**I. СОДЕЙСТВИЕ УЧАСТИЮ СТРАН ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ И КАВКАЗА В
СОВЕЩАНИЯХ КВТ И ОТДЕЛЬНЫХ ВСПОМОГАТЕЛЬНЫХ ОРГАНОВ**

1. В последние годы ввиду бюджетных ограничений в странах Центральной Азии и Кавказа делегации этих стран практически не принимали участия в работе Комитета по внутреннему транспорту (КВТ). Такое неучастие негативно отразилось на процессе

* Отдел транспорта ЕЭК ООН передал настоящий документ после предельного срока представления официальной документации в силу ограничений на ресурсы.

согласования их транспортного законодательства, а также интеграции их транспортных систем в транспортные системы других стран - членов ЕЭК ООН и отрицательно повлияло на развитие евро-азиатских транспортных соединений.

2. Для содействия исправлению этой ситуации секретариат подготовил предложение по проекту, направленному на облегчение участия стран Центральной Азии и Кавказа в совещаниях КВТ и отдельных вспомогательных органов в течение одного года; это предложение было передано ЕК для совместного финансирования. ЕК согласилась участвовать в совместном финансировании этого проекта, и в августе 2004 года был подписан соответствующий договор, позволивший начать его реализацию с сентября 2004 года. После подписания двух добавлений к этому договору в августе и ноябре 2005 года, соответственно, период действия данного проекта был продлен до апреля 2006 года.

3. В общей сложности 56 правительственных экспертов из большинства заинтересованных стран Центральной Азии и Кавказа, вместо 7 первоначально запланированных, участвовали в 11 совещаниях Комитета по внутреннему транспорту и отдельных вспомогательных органов в рамках этого проекта. Подробная информация об этих совещаниях и об участии экспертов в разбивке по странам приводится ниже.

Совещания

- семнадцатая и восемнадцатая сессии Рабочей группы ЕЭК ООН по тенденциям и экономике транспорта (WP.5), сентябрь 2004 и 2005 годов;
- сорок пятая и сорок шестая сессии Рабочей группы ЕЭК ООН по безопасности дорожного движения (WP.1), сентябрь 2004 года и март 2005 года;
- девяносто восьмая и девяносто девятая сессии ЕЭК ООН по автомобильному транспорту (SC.1), октябрь 2004 и 2005 годов;
- пятьдесят восьмая сессия Рабочей группы по железнодорожному транспорту (SC.2), октябрь 2004 года;
- шестьдесят седьмая и шестьдесят восьмая сессии Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН (КВТ), февраль 2005 и 2006 годов;
- пятьдесят шестая сессия Рабочей группы ЕЭК ООН по статистике транспорта (WP.6), июнь 2005 года, и

- сто десятая сессия Рабочей группы по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30), июнь 2005 года.

Участие экспертов в разбивке по странам

Мероприятия Страны	1 WP.5 СЕНТЯБРЬ/ 2004	2 WP.1 ОКТАБРЬ/ 2004	3 SC.1 ОКТАБРЬ/ 2004	4 SC.2 ОКТАБРЬ/ 2004	5 КВТ ФЕВРАЛЬ/ 2005	6 WP.1 МАРТ/ 2005	7 WP.6 ИЮНЬ/ 2005	8 WP.30 ИЮНЬ/ 2005	9 WP.5 СЕНТЯБРЬ/ 2005	10 SC.1 ОКТАБРЬ/ 2005	11 КВТ ФЕВРАЛЬ/ 2006	Число участ- ников
Армения	X		X	X	X	X	X	X	X			8
Азербайджан	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X	10
Грузия		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	10
Казахстан	X	X	X	X	X		X				X	7
Кыргызстан			X	X	X	X	X	X	X	X		8
Таджикистан					X			X			X	3
Узбекистан	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		10
Туркменистан												0
Число участников	4	4	6	5	7	5	6	6	5	4	4	56

4. С учетом позитивной оценки стран-бенефициаров, участвующих в этом проекте, секретариат просил ЕК рассмотреть возможность продолжения совместного финансирования этого проекта в 2007 году.

II. ПРОЕКТ УВЕЛИЧЕНИЯ ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДЛЯ РАЗВИТИЯ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СВЯЗЕЙ, ФИНАНСИРУЕМЫЙ ПО ЛИНИИ СЧЕТА РАЗВИТИЯ ООН

5. ЕЭК ООН в тесном сотрудничестве с другими региональными комиссиями ООН продолжала реализацию проекта увеличения пропускной способности инфраструктуры для развития межрегиональных транспортных связей, финансируемого по линии Счета развития ООН. Цель этого проекта состоит в оказании помощи государствам - членам пяти региональных комиссий ООН в укреплении их национального потенциала для развития наземных и наземно-морских транспортных соединений и содействия межрегиональному сотрудничеству в целях облегчения межрегиональной торговли и туризма. Этот проект подразделен на компоненты, которые осуществляются в тесном сотрудничестве с заинтересованными региональными комиссиями, активно взаимодействующих друг с другом. Завершение проекта ожидается к концу 2006 года.

а) Совместный проект ЕЭК ООН – ЭСКАТО ООН по развитию евро-азиатских транспортных соединений

6. В рамках проекта, финансируемого по линии Счета развития ООН, ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН занимаются совместной реализацией компонента проекта, нацеленного на развитие евро-азиатских транспортных соединений, включая транспортные маршруты по территории стран СПЕКА.

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

8. В 2003 году исполнительные секретари ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН подписали совместное письмо в адрес 18 стран-бенефициаров, являющихся членами ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН, предложив им участвовать в этом проекте и назначить национальных координаторов. К Всемирному банку (ВБ), ЕБРР и Азиатскому банку развития (АБР) была обращена просьба оказать поддержку в осуществлении этого проекта и назначить своих координаторов. Назначенные национальные координаторы подготовили доклады по странам на основе единого вопросника.

9. На трех совещаниях Группы экспертов, проведенных в рамках этого проекта в Алма-Ате и Одессе в 2004 году, а также в Стамбуле в 2005 году, представители правительств 18 стран выделили основные евро-азиатские автомобильные, железнодорожные и внутренние водные транспортные маршруты. Они также определили важнейшие перевалочные пункты и решили проанализировать главные физические и нефизические препятствия вдоль выбранных маршрутов, включая пункты пересечения границ. Кроме того, они согласовали методологию оценки и установления очередности проектов вдоль выбранных маршрутов. На основе этой методологии в настоящее время производится оценка и приоритизация проектов. Представители правительств предоставили данные из Географической информационной системы (ГИС) по выбранным маршрутам, что позволило разработать базу данных ГИС.

10. Сегодня в рамках этого проекта проводятся следующие мероприятия: оценка и установление очередности проектов вдоль выбранных евро-азиатских транспортных маршрутов; анализ основных физических и нефизических препятствий вдоль выбранных маршрутов, включая пункты пересечения границ; завершение создания базы данных ГИС и карт; подготовка внутреннего исследования; организация четвертого совещания Группы экспертов для рассмотрения вопросов, касающихся инфраструктуры, и

упрощения процедур, для оценки хода реализации этого компонента проекта и формулирование рекомендаций по необходимым последующим действиям.

11. Эти наработки и мероприятия служат прочной основой для продолжения сотрудничества между участвующими странами из Европы и Азии в деле развития евро-азиатских транспортных соединений.

12. Однако данный проект завершится в декабре 2006 года, и вместе с этим будет утерян эффект от достигнутых полезных результатов и набранного темпа, хотя по-прежнему необходимо активизировать сотрудничество, причем на протяжении длительного времени.

13. В соответствии с рекомендацией WP.5 Комитет по внутреннему транспорту на своей шестьдесят восьмой сессии, состоявшейся в Женеве 7-9 февраля 2006 года, просил секретариат ЕЭК ООН подготовить совместно с ЭСКАТО ООН **предложение по дальнейшей реализации проекта** на новом этапе после 2006 года, предпринять все возможные усилия для мобилизации средств от потенциальных доноров для его осуществления и использовать оптимальную концепцию для обеспечения того, чтобы Группа экспертов, учрежденная в рамках совместного проекта ЕЭК ООН–ЭСКАТО по евро-азиатским транспортным соединениям, функционировала в качестве постоянного механизма, обеспечивающего непрерывное наблюдение за деятельностью в этой области. На своей одиннадцатой сессии, состоявшейся в Алматы 29-30 марта 2006 года, Рабочая группа СПЕКА по транспорту и упрощению процедур пересечения границ высказала аналогичную просьбу. Ряд международных форумов признали важность продолжения работы ЕЭК ООН/ЭСКАТО ООН по развитию евро-азиатских транспортных соединений, в том числе Совет министров ЕКМТ, совещание которого было проведено в Москве 24-25 мая 2005 года, и Рабочая группа экспертов по транспортной инфраструктуре, которая была создана странами ЕС и Черноморско-Каспийского бассейна и первое совещание которой состоялось в Киеве 13-14 декабря 2005 года.

14. В свете вышеизложенного ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН подготовили предложение по продолжению этого проекта на новом этапе II, который планируется осуществить в период 2007-2010 годов. Секретариат ЕЭК ООН представил это предложение **четырнадцатому Экономическому форуму ОБСЕ**, состоявшемуся 22-24 мая 2006 года в Праге, на предмет возможного финансирования. Данное предложение содержится в **приложении 1**.

15. Кроме того, в рамках этого проекта ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН совместно организовали **два национальных рабочих совещания** по облегчению международных

перевозок по евро-азиатским транспортным соединениям, которые по любезному приглашению правительств Азербайджана и Грузии состоялись соответственно в Баку 11-12 мая 2006 года и Тбилиси 15-16 мая 2006 года. Первое национальное рабочее совещание в Баку открыл заместитель министра транспорта Азербайджана г-н Муса Панахов, а второе национальное рабочее совещание в Тбилиси - заместитель министра экономического развития Грузии г-н Давид Циклаури.

16. Цель этих рабочих совещаний заключалась в оказании содействия Азербайджану и Грузии в развитии благоприятных условий транзита для облегчения международных перевозок и торговли вдоль евро-азиатских транспортных соединений, поддержки продолжающихся национальных усилий, направленных на присоединение к соответствующим соглашениям и конвенциям ЕЭК ООН и их осуществление, а также в стимулировании сотрудничества между основными национальными участниками, задействованными в операциях по транзиту и пересечению границ. В каждом рабочем совещании участвовали свыше 40 представителей государственного и частного секторов этих стран, в том числе министерств транспорта, иностранных дел, финансов и внутренних дел, таможенных, портовых, транспортных ассоциаций и компаний, а также торговых палат, предприятий, учреждений по оказанию помощи и научно-исследовательских институтов. На этих рабочих совещаниях рассматривались, в частности, следующие важные вопросы: ход реализации проекта ЕЭК ООН – ЭСКАТО ООН по развитию евро-азиатских транспортных соединений; правовые документы и инициативы ООН по облегчению перевозок; национальный опыт в области облегчения перевозок - прогресс и вызовы; создание/укрепление национальных механизмов сотрудничества для облегчения международных перевозок; и подготовка национального плана действий.

17. С дополнительной информацией по проекту развития евро-азиатских соединений, включая доклады, справочную документацию и представленные материалы, можно ознакомиться на вебсайте Отдела транспорта ЕЭК ООН на странице, посвященной евро-азиатским транспортным соединениям.

b) Совместный проект ЕЭК ООН-ЭКСКТО ООН-ЭСКЗА ООН по развитию межрегиональных транспортных соединений, связывающих регионы ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН с регионом ЭСКЗА ООН

18. ЕЭК ООН, ЭСКАТО ООН и ЭСКЗА ООН занимаются реализацией другого компонента проекта, нацеленного на развитие межрегиональных транспортных соединений, связывающих регионы ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН с регионом ЭСКЗА ООН. Каждая региональная комиссия определила страны, которые на коллективной основе

формируют центральную часть компонента проекта ЭСКЗА ООН, ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН. В рамках соответствующих комиссий этими странами являются: Ирак, Сирия, Иордания, Саудовская Аравия, Кувейт, Объединенные Арабские Эмираты, Палестина (ОПТ) и Египет (от ЭСКЗА ООН), Исламская Республика Иран и Пакистан (от ЭСКАТО ООН) и Турция (от ЕЭК ООН).

19. На совещании группы экспертов, совместно организованном ЭСКЗА ООН, ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН в рамках этого проекта в Аммане, Иордания, 30 мая - 1 июня 2005 года, представители правительств девяти стран достигли согласия по наиболее важным автомобильным, железнодорожным и морским/автомобильным/железнодорожным транспортным маршрутам, связывающим ЕЭК и ЭСКАТО с регионом ЭСКЗА. Кроме того, они согласовали мероприятия, которые необходимо провести в рамках проекта, включая разработку ряда исследований по технико-экономическим оценкам; транспортным потокам; определению инвестиционных проектов и нефизических препятствий на отдельных маршрутах, а также мерам по их устранению. Во второй половине 2006 года в контексте этого проекта будет созвано еще одно совещание группы экспертов.

20. Текст заключительного доклада Амманского совещания будет передан участникам WP.5.

с) Совместный проект ЕЭК ООН-ЭСКАТО ООН-ЭСКЗА ООН по развитию межрегиональных транспортных соединений, связывающих регионы ЕЭК ООН и ЭСКЗА ООН с регионом ЭКА ООН

21. ЕЭК ООН, ЭКА ООН и ЭСКЗА ООН также занимаются совместной реализацией другого компонента проекта, нацеленного на развитие транспортных соединений, связывающих регионы ЕЭК ООН и ЭСКЗА ООН с регионом ЭКА ООН, включая средиземноморские транспортные маршруты. Каждая региональная комиссия определила страны, которые считаются наиболее важными для этого компонента проекта. В рамках соответствующих комиссий такими странами являются: Алжир, Ботсвана, Гана, Джибути, Египет, Ирак, Иордания, Йемен, Кения, Кот-д'Ивуар, Кувейт, Мозамбик, Объединенные Арабские Эмираты, Палестина (ОПТ), Саудовская Аравия, Сирия, Танзания, Того и Южная Африка (от регионов ЭКА и ЭСКЗА) и Греция, Испания, Италия, Турция и Франция (от региона ЕЭК).

22. На совещании группы экспертов, совместно организованном ЭКА ООН, ЕЭК ООН и ЭСКЗА ООН в Рабате, Марокко, 8–10 декабря 2005 года, представители правительств 17 стран достигли согласия по основным автомобильным, железнодорожным и

автомобильным/железнодорожным/морским маршрутам, связывающим Европу и Средний Восток с Африкой, и определили важнейшие средиземноморские и африканские порты международного значения. На этом совещании также рассматривались физические и нефизические препятствия для развития международной торговли и туризма, а также для обеспечения социального и территориального взаимодействия, роста экономики и устойчивого развития. Мероприятия во второй половине 2006 года будут включать: техническую оценку выбранных транспортных маршрутов; вопросы пересечения границ; и посещение специалистов из африканских портов порта Барселоны, а также рабочее совещание по развитию инфраструктуры портов и управлению ими, которое в предварительном порядке планируется провести 12-13 сентября 2006 года.

23. Текст заключительного доклада Рабатского совещания будет передан участникам WP.5.

III. ПРОЕКТЫ ТРАНСЪЕВРОПЕЙСКОЙ АВТОМАГИСТРАЛИ СЕВЕР-ЮГ (ТЕА) И ТРАНСЪЕВРОПЕЙСКОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ МАГИСТРАЛИ (ТЕЖ)

24. ЕЭК ООН в качестве Исполнительного учреждения проекта ТЕА и ТЕЖ продолжала оказывать через регионального советника техническую и административную поддержку этим проектам, в том числе с целью разработки генеральных планов ТЕА и ТЕЖ.

а) Генеральные планы ТЕА и ТЕЖ

25. В сентябре 2005 года проекты ТЕА и ТЕЖ завершили разработку своих генеральных планов, включая определение **магистральных сетей** для автомобильного и железнодорожного транспорта в 21 стране Центральной, Восточной и Юго-Восточной Европы, а также реалистичную инвестиционную стратегию для постепенного развития этих сетей. Была произведена **оценка и установлена очередность 491 проекта** (319 ТЕА и 172 ТЕЖ), совокупная сметная стоимость которых составила 102,10 млрд. евро, включая 49,55 млрд. евро по ТЕА и 52,55 млрд. евро по ТЕА. Эти подсчеты надлежащим образом учитывают альтернативные сценарии роста, методологические аспекты и предположения, узкие места и недостающие звенья, а также проблемы финансирования транспортной инфраструктуры и пунктов пересечения границ.

26. Подготовка генеральных планов ТЕА и ТЕЖ стала важным шагом в деле будущего развития автомобильной и железнодорожной транспортной инфраструктуры в Центральной и Восточной Европе и обеспечение ее эксплуатационной совместимости. Однако работа еще не завершена. Она потребует дальнейшего сотрудничества между

странами - членам ТЕА и ТЕЖ и их ближайшими соседями, а также постоянного участия центральных учреждений проектов ТЕА и ТЕЖ и ЕЭК ООН в работе по повышению его эффективности. Особенно это касается оценки нынешнего состояния проектов, отсутствующей информации и данных о планах отдельных стран, а также отслеживания хода создания определенной в рамках генеральных проектов ТЕА и ТЕЖ магистральной сети на основе общеприемлемых технических и эксплуатационных стандартов.

27. Руководящие комитеты проектов ТЕА и ТЕЖ одобрили эти выводы и рекомендации, содержащиеся в генеральных планах, и конкретные последующие мероприятия были включены в программу работы по проектам ТЕА и ТЕЖ. В числе этих мероприятий можно отметить сбор недостающих данных, представление структуры магистральных сетей в различные периоды времени и обзор генеральных планов к 2008 году.

28. Генеральные планы ТЕА и ТЕЖ были представлены **Группе высокого уровня ЕС**, возглавляемой г-жой де Паласио, 25 октября 2005 года и получили высокую оценку в ее заключительном докладе. Кроме того, после консультаций с ГД ТРЭН ЕК по вопросу о будущей реализации этих рекомендаций Группы высокого уровня и генеральных планов ТЕА и ТЕЖ, которые состоялись в Брюсселе 1 февраля 2006 года, стало очевидно, что необходимо сопоставление магистральных сетей, предусмотренных в генеральных планах ТЕА и ТЕЖ, с пятью маршрутами, предложенными ГВУ, а также с правовыми обязательствами, вытекающими из договоров о присоединении и решения 884/2004/ЕС стран - членов ЕС, участвующих в осуществлении генеральных планов. Такая сопоставительная оценка в настоящее время разрабатывается проектами ТЕА и ТЕЖ и будет представлена членам WP.5.

29. Кроме того, заключительный доклад по генеральным планам ТЕА и ТЕЖ был представлен шестьдесят восьмой сессии КВТ, состоявшейся в Женеве 7-9 февраля 2006 года, и предварительный вариант этого доклада был распространен среди участников.

30. ЕЭК ООН представила четырнадцатому Экономическому форуму ОБСЕ, состоявшемуся 22-24 мая 2006 года в Праге, предложение по проекту "Содействие реализации генеральных планов ТЕА и ТЕЖ" на предмет возможного финансирования. По этому случаю в ходе Форума среди участников было распространено 150 экземпляров генеральных планов. Текст предложения содержится в **приложении 2**.

31. Заключительный доклад по генеральным планам ТЕА и ТЕЖ, включая карты, выводы и рекомендации, помещен на вебсайт ЕЭК ООН, а текст окончательного варианта генеральных планов будет распространен среди участников WP.5.

b) Другая деятельность в рамках проектов ТЕА и ТЕЖ

32. Параллельно с работой по выполнению генеральных планов в течение отчетного периода успешно осуществлялось развитие проектов ТЕА и ТЕЖ.

33. На своей сорок первой сессии в Анталье, Турция, 31 мая - 2 июня 2004 года, после позитивной оценки прогресса, достигнутого его странами-членами в рамках Проекта ТЕА в течение проектного цикла 2001-2004 годов, Руководящий комитет ТЕА решил продолжить работы по Проекту ТЕА на новом этапе 2005-2008 годов. Аналогичная процедура использовалась также для Проекта ТЕЖ. На своей двадцать первой сессии в Праге, Чешская Республика, 14-16 ноября 2005 года, Руководящий комитет ТЕЖ решил продолжить работы по Проекту ТЕЖ на новом этапе 2006-2010 годов.

34. По получении в 2005 году официальных уведомлений от правительств Армении и Азербайджана, в которых эти две страны выразили свое желание присоединиться к проектам ТЕА и ТЕЖ, и по завершении установленных процедур **Армения и Азербайджан** стали участниками соглашений о сотрудничестве в рамках целевых фондов ТЕА и ТЕЖ. В начале нынешнего года аналогичное уведомление было получено от правительства Словении, в котором оно выразило желание присоединиться к Проекту ТЕА (Словения уже является участником ТЕЖ), и по завершении необходимых процедур **Словения** также стала участником Соглашения о сотрудничестве в рамках Целевого фонда ТЕА.

35. 9 декабря 2005 года посол Армении при Отделении Организации Объединенных Наций в Женеве подписал Соглашение о сотрудничестве в рамках целевых фондов ТЕА и ТЕЖ. Аналогичным образом 4 июля 2006 года посол Словении подписал Соглашение о сотрудничестве в рамках Целевого фонда ТЕА. В скором времени ожидается подписание этих соглашений Азербайджаном. После присоединения Армении и Азербайджана к ТЕА и ТЕЖ и Словении к ТЕА **общее число стран**, участвующих в этих проектах, достигнет **16 и 18**, соответственно.

36. После подписания меморандумов о взаимопонимании (MoU), направленных на развитие сотрудничества ЕЭК ООН и МСЖД в рамках Проекта ТЕЖ, ЕЭК ООН и МСАТ и ЕЭК ООН и АСЕКАП¹ в рамках ТЕА, были совместно организованы несколько мероприятий и совещаний по вопросам сотрудничества в области сбора данных и

¹ Европейская ассоциация концессионеров платных автомагистралей, мостов и туннелей.

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: МСККП², Европалатой³, Европлатформой⁴ и т.д.

37. Переговоры с ЦЕИ были завершены на самом высоком уровне, с тем чтобы обеспечить более тесное сотрудничество между ЦЕИ и проектами ТЕА и ТЕЖ. Уже были успешно проведены три мероприятия по вопросам упрощения процедур пересечения границ на железнодорожном транспорте, которые были совместно организованы и профинансированы ЦЕИ и ТЕЖ в ходе шестого, седьмого и восьмого Экономических форумов ЦЕИ на высшем уровне, состоявшихся в 2003, 2004 и 2005 годах, соответственно.

38. В 2005-2006 годах проекты продолжали свою давнюю деятельность по оказанию поддержки в передаче ноу-хау и в налаживании обмена информацией об оптимальной практике среди своих членов в различных областях, представляющих для них интерес. Совещания ТЕА и ТЕЖ и проведенные ими мероприятия перечислены в приложении 4 к настоящему документу.

IV. ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В РАМКАХ РЕГИОНАЛЬНЫХ И СУБРЕГИОНАЛЬНЫХ ПРОГРАММ

а) Инициатива по сотрудничеству в Юго-Восточной Европе (ИСЮВЕ)

39. В рамках Регионального комитета ИСЮВЕ по автомобильному транспорту (РКАТ) его Группа экспертов по комбинированным перевозкам приняла декларацию о развитии комбинированных перевозок в регионе ИСЮВЕ и рассмотрела пути и средства содействия развитию эффективных услуг в области комбинированных перевозок в регионе ИСЮВЕ, как это предусмотрено соответствующими положениями МоВ ИСЮВЕ по облегчению международных автомобильных перевозок грузов в регионе ИСЮВЕ (Афины, 1999 год).

² Международный союз компаний по комбинированным автомобильно-железнодорожным перевозкам.

³ Ассоциация европейских торгово-промышленных палат.

⁴ Европейская сеть транспортных логистических центров.

40. Совещание высокого уровня Регионального комитета по автомобильному транспорту (РКАТ) ИСЮБЕ, учрежденного в соответствии со статьей 12 МоВ по облегчению международных автомобильных перевозок грузов в регионе ИСЮБЕ (подписан 28 апреля 1999 года в Афинах), продолжило изучение представляющих общий интерес проблем международных автомобильных перевозок, включая либерализацию автомобильных перевозок и обеспечение свободного доступа к рынку; рационализацию и постепенное сближение национальных стратегий взимания сбора за международные грузовые автомобильные перевозки; введение международного весового сертификата грузового транспортного средства; развитие транспортной инфраструктуры; и облегчение процедур выдачи виз профессиональным водителям.

41. В контексте деятельности ИСЮБЕ в области железнодорожного транспорта Специальная рабочая группа по сокращению простоя челночных поездов на границах достигла соглашения относительно i) системы мониторинга железнодорожного движения на пограничных станциях и ii) определения понятия "маршрутный поезд". Кроме того, продолжалась работа по совершенствованию двусторонних соглашений о железнодорожных транспортных операциях между странами ИСЮБЕ, в частности на пограничных станциях, с тем чтобы сократить общее время движения пассажирских и грузовых поездов. Группа также приступила к работе над проектом типового межправительственного соглашения и показателями эффективности для оценки процедур пересечения границ и внесла существенный вклад в организацию демонстрационного пробега маршрутного поезда между Стамбулом и Кельном, который состоялся 9 мая 2004 года. Кроме того, Группа предложила целый ряд инвестиционных возможностей, которые способствовали бы повышению эффективности железнодорожного сообщения в заинтересованных странах ИСЮБЕ.

b) Специальная программа для стран Центральной Азии (СПЕКА)

42. Отдел транспорта ЕЭК ООН вместе с ЭСКАТО ООН продолжал оказывать поддержку *Проектной группе СПЕКА по развитию транспортной инфраструктуры и упрощению процедур пересечения границ (ПРГ-ТПГ)*, учрежденной в 1998 году в соответствии с Ташкентской декларацией СПЕКА. Он внес вклад в подготовку программ работы и планов действий, организацию совещаний и семинаров, разработку предложений и документов для Группы, деятельность по наращиванию потенциала, обмен знаниями и опытом между европейскими и центральноазиатскими странами, развитие транспортного сотрудничества между странами СПЕКА, а также между ними и другими странами - членами ЕЭК ООН.

43. Одиннадцатая сессия ПРГ-ТПГ СПЕКА состоялась в Алма-Аты, Казахстан, 29-30 марта 2006 года по любезному приглашению правительства Казахстана; на этом совещании, проводившемся под председательством заместителя министра транспорта и коммуникаций Казахстана г-на Азата Бектурова, приняли участие эксперты от шести стран СПЕКА, а также от ЕК, ТРАСЕКА, ЕврАзЭС, ОЭС, ЮСАИД, ЕБРР, ИБР, АБР, Российских железных дорог и ряда казахстанских организаций, связанных с транспортом. ЕЭК ООН представлял Региональный советник по транспорту. Участники сессии рассмотрели наиболее важные вопросы транзитных перевозок в регионе Центральной Азии и Кавказа в увязке с программой работы ПРГ-ТПГ СПЕКА и Алма-Атинской программой действий. Кроме того, на этой сессии ПРГ-ТПГ согласовала автомобильные и железнодорожные сети СПЕКА и их соответствующие карты; приняла два предложенных проекта, представляющих общий интерес для стран СПЕКА; рекомендовала своим странам-членам рассмотреть возможность создания/укрепления национальных комитетов по облегчению транспортной деятельности; и одобрила структуру базы транспортных данных ПРГ-ТПГ СПЕКА. Группа предложила своим странам-членам, которые являются договаривающимися сторонами еще не всех основных правовых документов ЕЭК ООН в области транспорта, рассмотреть возможность принятия необходимых мер, с тем чтобы стать договаривающимися сторонами этих договоров и осуществлять их; и проектам ТЕА и ТЕЖ - рассмотреть возможность обмена накопленным ими опытом со странами СПЕКА. Двенадцатая сессия ПРГ-ТПГ СПЕКА состоится в Душанбе, Таджикистан, в марте 2007 года.

44. На первоначальном этапе членами ПРГ-ТПГ являлись: Республика Казахстан, Кыргызская Республика, Республика Таджикистан, Туркменистан, Республика Узбекистан, ЕЭК ООН, ЭСКАТО ООН и Представительство ООН в Казахстане. В 2002 году членом СПЕКА также стал Азербайджан, а в 2005 году - Афганистан. Ведущей страной СПЕКА по транспорту является Казахстан. Дополнительную информацию о ходе обсуждений, доклады и соответствующие документы об итогах работы ПРГ-ТПГ СПЕКА можно получить на вебсайте ЕЭК ООН в рубрике "СПЕКА".

с) Другие региональные и субрегиональные инициативы

45. Первое рабочее совещание по правовым документам ЕЭК ООН в области транспорта и соответствующей инфраструктуре и изменениям в процедурах пересечения границ в Юго-Восточной Европе.

46. Первое рабочее совещание по правовым документам ЕЭК ООН в области транспорта и соответствующей инфраструктуре и изменениям в процедурах пересечения границ в Юго-Восточной Европе было организовано Отделом транспорта ЕЭК ООН

19 и 20 декабря 2005 года в Салониках, Греция, по любезному приглашению министерства транспорта и коммуникаций Греции. В этом рабочем совещании приняли участие назначенные эксперты от Албании, Боснии и Герцеговины, бывшей югославской Республики Македонии, Греции, Сербии и Черногории, Хорватии, Администрации порта Салоники и Секретариата по коридору X. ЕЭК ООН финансировала проездные и командировочные расходы для 13 участников из пяти государств-членов, являющихся бенефициарами. Цель этого рабочего совещания заключалась в оказании помощи странам - членам ЕЭК ООН из Юго-Восточной Европы в дальнейшей интеграции их транспортных систем в системы других стран ЕЭК ООН, а также в содействии развитию межгосударственного и субрегионального сотрудничества. Это рабочее совещание позволило участникам получить более полное представление о важнейших нормативно-правовых документах по транспорту, разработанных под эгидой ЕЭК ООН, и ценную информацию о последних изменениях в транспортной инфраструктуре и процедурах пересечения границ в Юго-Восточной Европе. Назначенные национальные координаторы участвующих стран рассмотрели положение в связи присоединением к соглашениям и конвенциям ЕЭК ООН и их осуществлением и проинформировали об основных изменениях в транспортной инфраструктуре и процедурах пересечения границ, а также о планах своих стран. Дополнительную информацию об этом рабочем совещании, включая доклады, справочные документы и представленные материалы, можно получить на вебсайте ЕЭК ООН на странице, посвященной совещаниям за круглым столом/семинарам/рабочим совещаниям.

47. Секретариат ЕЭК ООН содействовал, в частности посредством организации семинаров и представления документов, проведению 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. Были проведены, среди прочего, следующие мероприятия: сорок девятая (специальная) сессия Подкомитета Постоянного совета ОБСЕ по экономике и окружающей среде, на которой рассматривались вопросы, связанные с представлением центральной темы четырнадцатого Экономического форума ОБСЕ и его подготовительным процессом, Вена, Австрия, 7 октября 2005 года; седьмое пленарное совещание Группы высокого уровня по расширению сети основных трансъевропейских транспортных соединений за счет территории соседних стран и регионов, Брюссель, Бельгия, 12 октября 2005 года; Учебный семинар ЕС по международным автомобильным перевозкам в Средиземноморском регионе, Стамбул, Турция, 12 декабря 2005 года; первое совещание Рабочей группы экспертов ЕС и Черноморско-Каспийского бассейна по транспортной инфраструктуре, Киев, Украина, 13 декабря 2005 года; первая часть четырнадцатого Экономического форума ОБСЕ по перевозкам в регионе ОБСЕ: Надежные транспортные сети и развитие транспорта для

содействия региональному экономическому сотрудничеству и стабильности, Вена, Австрия, 23-24 января 2006 года; четвертая Международная конференция по проблемам автомобильного транспорта в регионе СНГ: "Конвенции ООН в области автомобильного транспорта - инструмент интеграции и создания единого евро-азиатского автотранспортного пространства", организованная МСАТ, Москва, Россия, 1 марта 2006 года; девятое совещание Координационной группы по транспортным коридорам и зонам, Брюссель, Бельгия, 7 марта 2006 года; вторая подготовительная конференция к четырнадцатому Экономическому форуму ОБСЕ: "Повышение транспортной безопасности в регионе ОБСЕ", Баку, Азербайджан, 16-17 марта 2006 года; вторая часть четырнадцатого Экономического форума ОБСЕ, Прага, Чешская Республика, 22-24 мая 2006 года.

V. СОТРУДНИЧЕСТВО С СУБРЕГИОНАЛЬНЫМИ ОРГАНИЗАЦИЯМИ

Организация Черноморского экономического сотрудничества (ОЧЭС)

48. Отдел транспорта ЕЭК ООН продолжал сотрудничество с Организацией Черноморского экономического сотрудничества (ОЧЭС) в соответствии с Соглашением о сотрудничестве между ЕЭК ООН и ОЧЭС, которое было подписано в Стамбуле 2 июля 2001 года.

49. Отдел транспорта оказывал поддержку в процессе согласования национального транспортного законодательства государств - членов ОЧЭС на основе их присоединения к важнейшим правовым документам ЕЭК в области транспорта и осуществления этих документов и способствовал координированному развитию транспортной инфраструктуры в регионе ОЧЭС посредством разработки генеральных планов проектов Трансъевропейской автомобильной магистрали (ТЕА) и Трансъевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ) ЕЭК, а также оценки и установления приоритетности значительного числа проектов в странах - членах ОЧЭС.

50. Отдел транспорта ЕЭК ООН также оказывал помощь в развитии евро-азиатских транспортных соединений, включая маршруты, проходящие через регион ОЧЭС. В тесном сотрудничестве с Рабочей группой по транспорту ОЧЭС и Постоянным международным секретариатом ОЧЭС в 2005 году было собрано и обработано значительное количество данных о важнейших черноморских и средиземноморских портах, имеющих евро-азиатское значение, что послужило вкладом в дальнейшее расширение совместного проекта ЕЭК ООН - ЭСКАТО по евро-азиатским транспортным соединениям.

51. 15 марта 2006 года в Бухаресте под руководством действующего Председателя ОЧЭС состоялось совещание министров транспорта государств - членов ОЧЭС, организованное правительством Румынии. Совещание, функции Председателя которого выполнял министр транспорта, строительства и туризма Румынии г-н Георге Добре, открыл вице-премьер-министр Румынии г-н Георге Поджа. В нем приняли участие министры и заместители министров транспорта, высокие представители и эксперты от всех 12 государств - членов ОЧЭС, большое число высокопоставленных должностных лиц из стран, не являющихся членами ОЧЭС, а также высокие представители международных организаций в области транспорта и объединений транспортных операторов и портов. ЕЭК ООН представляли директор Отдела транспорта и региональный советник. В своей совместной Декларации о дальнейшем развитии в области транспорта в регионе ОЧЭС министры государств - членов ОЧЭС высоко оценили значение работы, выполненной ЕЭК ООН, и призвали государства - члены ОЧЭС продолжать участие в совместных проектах ЕЭК ООН - ЭСКАТО ООН по развитию евро-азиатских транспортных соединений и в последующих мероприятиях в рамках генеральных планов ТЕА и ТЕЖ.

VI. МОБИЛИЗАЦИЯ СРЕДСТВ НА ОПЕРАТИВНУЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА

52. В отчетный период Отдел транспорта ЕЭК ООН продолжал и активизировал свои усилия по мобилизации средств для финансирования работ по реализации проектов, консультативных миссий, рабочих совещаний и семинаров в заинтересованных странах.

53. В прошлом финансирование таких мероприятий осуществлялось через ТФАКТ. Однако ТФАКТ не удалось изыскать средств для финансирования оперативной деятельности, поскольку его бюджет был исчерпан в 1996 году, что поставило под угрозу способность секретариата предоставлять такие услуги. Просьбы о внесении странами-членами добровольных взносов в ТФАКТ, неоднократно высказывавшиеся в ходе годовых сессий КВТ, остались без ответа.

54. Учитывая важное значение этой задачи, особую потребность во внебюджетной поддержке такой деятельности и имеющийся опыт, КВТ на своей шестьдесят пятой сессии, состоявшейся 18-20 февраля 2003 года, одобрил новый подход в отношении ТФАКТ, основанный на конкретных проектах, призвал страны-члены вносить добровольные взносы в ТФАКТ и просил страны-члены с переходной экономикой представить предложения по этим проектам для совместного финансирования в рамках ТФАКТ.

55. На данный момент внебюджетное финансирование было обеспечено для разработки Генерального плана ТЕА (при совместном финансировании за счет дополнительных финансовых средств, предоставленных странами - членами ТЕА через Целевой фонд ТЕА, и средств МСАТ). Были также мобилизованы внебюджетные средства для облегчения участия представителей стран Центральной Азии и Кавказа в совещаниях КВТ и отдельных вспомогательных органов (совместное финансирование ЕС в 2004-2006 годах).

56. Кроме того, в рамках проекта увеличения пропускной способности инфраструктуры для развития межрегиональных наземных и наземно-морских транспортных связей, финансируемого по линии Счета развития ООН, Отдел транспорта ЕЭК ООН получил хорошую возможность для осуществления мероприятий по наращиванию потенциала в странах-бенефициарах в период 2003-2006 годов путем организации заседаний групп экспертов, рабочих совещаний, предоставления консультативных услуг и подготовки докладов по странам.

57. В настоящее время Отдел транспорта ЕЭК ООН сосредоточил свои усилия на работе по обеспечению внебюджетного финансирования в целях реализации ряда конкретных проектов, включая следующее:

- продолжение совместного проекта ЕЭК ООН - ЭСКАТО ООН по развитию евро-азиатских транспортных соединений на новом этапе II, который планируется осуществить в период 2007-2010 годов;
- продолжение проекта по облегчению участия стран Центральной Азии и Кавказа в совещаниях КВТ и отдельных вспомогательных органов в 2007 году;
- содействие реализации генеральных планов ТЕА и ТЕЖ в 2007-2008 годах;
- анализ финансовой структуры и источников для осуществления автодорожного проекта, определенного в рамках Генерального плана ТЕА;
- первый пилотный проект по укреплению процесса осуществления международных конвенций ЕЭК ООН в области транспорта в 2006-2007 годах (приложение 3).

58. На уровне ЕЭК ООН секретариат начал применять скоординированный подход к мобилизации средств на основе конкретных проектов. Этим подходом предусматривается, что проекты, инициируемые секретариатом ЕЭК ООН и/или заинтересованными странами-членами, согласованно представляются возможным странам-донорам, МФУ и другим международным или европейским организациям/органам.

Annex 1
(English only)

UNECE
Economic and Social Commission
for Europe

UNESCAP
Economic and Social Commission
for Asia and the Pacific

Joint project on developing Euro-Asian transport links (Phase II)

Project Title: Joint UNECE-UNESCAP Project on developing Euro-Asian transport links - Phase II.

Objective: The objective of the project is to assist Member States of the United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) and United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (UNESCAP) to develop efficient, safe, sustainable and secure Euro-Asian land and land-cum-sea transport links and foster cooperation in the field of transport to facilitate interregional trade and tourism between Europe and Asia.

Background: Globalization and liberalization of national economies is leading to a sharp increase in trade and transport between Asia and Europe. Most of the traffic has so far been following maritime routes. However, the development of efficient Euro-Asian inland transport routes would provide credible alternatives, as well as the opportunity for participation in the globalization process with improved market access for the concerned landlocked countries and areas that lie along the routes and, at the same time, be a major, strategic tool for the development and integration of countries in the Euro-Asian region. Countries along the Euro-Asian transport routes are often constrained by inadequate transport infrastructure, transport legislation that differs from one country to another and cumbersome and time-consuming border procedures. To address these constraints, the UNECE and UNESCAP, jointly invited the Governments of 18 countries in the Euro-Asian region, to participate in a Project, funded by the UN Development Account over the period 2002-2006, aimed at strengthening their national capacities for developing Europe-Asia transport links and promote cooperation in the field of transport to facilitate interregional trade and tourism. These countries are: Afghanistan, Armenia, Azerbaijan, Belarus, Bulgaria, China, Georgia, Iran, Kazakhstan, Kyrgyzstan, Republic of Moldova, Romania, Russian Federation, Tajikistan, Turkmenistan, Turkey, Ukraine and Uzbekistan.

So far, the project has achieved tangible results. These include, the identification of the main Euro-Asian road, rail, inland water transport routes and transshipment points; an initial analysis of the main physical and non-physical obstacles along the selected routes; evaluation and prioritization of infrastructure projects on the basis of an agreed methodology; collection and processing of a large volume of technical and operational data using Geographic Information System (GIS); creation of a GIS database and relevant GIS maps; organization of a number advisory workshops and interregional meetings dealing with transport infrastructure and facilitation issues; and the elaboration of an in house study. These achievements are considered as a solid basis for continued cooperation for the development of Euro-Asian transport linkages among the countries involved and more countries, from both Europe and Asia that will be willing to participate in future. However, the project will come to an end in December 2006

and with its useful results and the momentum created, whilst much cooperation is still needed and for long time.

At its 68th session, held in Geneva, 7-9 February 2006, the UNECE Inland Transport Committee, following the recommendation of the Working Party on Transport Trends and Economics, requested the UNECE secretariat to prepare jointly with UNESCAP a proposal for the continuation of the project in a new phase beyond 2006, to make every effort in order to raise funds from potential donors for its implementation, and to apply the most appropriate framework in order to ensure that the Expert Group established under the UNECE-UNESCAP joint project on Euro-Asian transport linkages, becomes functional as a permanent mechanism ensuring continued monitoring of relevant activities. At its 11th session, held in Almaty, 29-30 March 2006, the SPECA Working Group of Transport and Border Crossing Facilitation expressed similar requests. A number of international fora have recognized the importance of the continuation of the UNECE-UNESCAP work on developing Euro-Asian transport links, including the Council of Ministers of ECMT, in their meeting in Moscow, 24-25 May 2005, and the First Meeting of the EU-Black Sea-Caspian Basin Expert Working Group on Transport Infrastructure, held in Kiev, 13-14 December 2005.

In view of the above, the UNECE and UNESCAP propose the present project, the implementation of which would ensure the establishment of a coordination and monitoring mechanism for the development of the Euro-Asian transport links.

Expected Accomplishments:

The implementation of the project will result in:

- (a) Enhanced cooperation in the field of transport among the countries concerned to facilitate the development of trade and tourism between Europe and Asia;
- (b) Coordinated planning and gradual development of efficient, safe, sustainable and secure land and land-cum-sea Euro-Asian transport links;
- (c) Evaluated and prioritized infrastructure projects along main Euro-Asian transport routes;
- (d) Strengthened capacities of national officials dealing with international transit transport, including border-crossing formalities along the Euro-Asian transport routes;
- (e) Improved transport performance along main Euro-Asian transport routes through a reduction of border crossing delays and transport costs and increased reliability of international transport operations along these routes;
- (f) National transport legislation in these countries, which is further harmonized and based on UNECE and UNESCAP conventions and agreements on transport.

Indicators of Achievement

The indicators for this project are:

- (a) Number of km of new construction or rehabilitation/upgrading of existing transport infrastructure along the main Euro-Asian transport routes in line with the required international standards and technical specifications;
- (b) Annual national investment in transport infrastructure and facilitation along the main Euro-Asian transport routes;
- (c) Number of infrastructure projects assessed and prioritized;
- (d) Improved transport operations along the main Euro-Asian transport routes, as measured by a reduction in transport costs and waiting times at the major border crossing points;
- (e) Number of countries actively participating in the project, and of those acceding to and implementing the respective international agreements and conventions in the field of transport;
- (f) Level of satisfaction of the concerned countries and major stakeholders.

Duration

This project will be carried over a period of four years from 2007-2010.

Proposed Activities

The proposed main activities include:

- (a) Setting up the appropriate mechanisms for ensuring coordination and monitoring of the development of the Euro-Asian transport links as well as active involvement and cooperation of the countries and other bodies concerned:
 - i. Establishment of a functional mechanism ensuring continued monitoring of relevant activities, based on the Expert Group established under the UNECE-UNESCAP joint project on Euro-Asian transport links, in close cooperation with other international or regional organizations and bodies concerned;
 - ii. Establishment of appropriate and/or strengthening existing national and sub-regional bodies, including national transport facilitation committees, concerned with coordinating and monitoring implementation of policies and activities related to the development of transport infrastructure and transport facilitation along the main Euro-Asian transport routes, with participation of government officials and representatives from private sector, as appropriate;

- iii. Convening of interregional and sub-regional meetings, as appropriate, to enhance ownership of the project by stakeholders, ensuring necessary cooperation, monitoring developments, raising awareness, and discussing modalities and managements issues;
- (b) Further assessment and prioritization of transport infrastructure projects along the main Euro-Asian transport links:
- i. Reviewing and updating priority projects of transport infrastructure identified in the previous project phase using the same methodology, and based on country contributions;
 - ii. Presentation of a list of priority projects for gradual implementation by the countries involved up to 2020, indicating whether relevant funding is secured or not;
- (c) Further development and regular updating of the Geographic Information System (GIS) database established during the previous project phase with a view to assist better coordination and monitoring of the development of the Euro-Asian transport links and reporting;
- i. Reviewing, updating and extending the existing GIS database for covering all necessary elements, as appropriate, based on country contribution and other sources, including from international or regional organizations and bodies concerned;
 - ii. Publication of an interim progress report, by the end of the 2nd year and of a final report by the end of the 4th year, presenting the achievements in all issues addressed by the project, according to available data, as well as additional information to be provided by country contributions through uniform Questionnaires;
 - iii. Development of an Internet application for the presentation of relevant data considered most appropriate by the participating countries, in a user-friendly way by applying GIS technology.
- (d) Promotion harmonization of transport legislation and administrative procedures for the development of international transport operation along the main Euro-Asian transport routes:
- i. Promoting harmonized national strategies, legislation and integrated policies for transit transport cooperation on the basis of the international conventions and agreements in the field of transport, including those developed by UNECE and those listed in UNESCAP resolution 48/11;
 - ii. Introducing simplified and accelerated customs and border crossing procedures for trustworthy transport operators and trading companies;

- iii. Promoting harmonized charging policies for international road transport of goods, based on cost-relatedness, non-discrimination and transparency.
- (e) Strengthening the capacities of national officials dealing with border crossing formalities and procedures:
 - i. Organizing national workshops to enhance the competence and efficiency of relevant stakeholders including those located at the borders of the main Euro-Asian transport routes, focusing on implementation of major international conventions and agreements in the field of transport in the concerned countries;
 - ii. Promoting best practices and transfer of know-how among the countries concerned and between them and other sub-regions along the main Euro-Asian transport routes;
 - iii. Providing advisory services to the concerned countries.
- (f) Improving the performance of border crossing operations along the Euro-Asian transport links:
 - i. Facilitation and simplification of customs procedures through the promotion of joint border posts and best practices, including automated customs systems, and implementation of TIR Agreement;
 - ii. Introduction of reporting mechanisms for transit transport indicators in cooperation with the National Focal Points, customs and transport operators;
 - iii. Elaboration and introduction of national and sub regional systems for regular assessment of the status and monitoring of progress in the major border crossing along the Euro-Asian transport routes in cooperation with customs and stakeholders.
- (g) Preparing recommendations for further actions based on lessons learned.
- (h) Disseminating widely relevant information:

Resource Requirements (in United States Dollars)

1. Organization of interregional, sub-regional and national Expert Group Meetings, seminars and workshops. (In support of activities ((a),(b), (c), (d), (e), (f), and (g)):	255,000
i. 4 Interregional (18 experts/each and organization costs);	
ii. 2 sub-regional (2 experts/each-9 countries/each and organization costs);	
iii. 5 national (organization costs).	

2. Expert assistance in setting up the necessary mechanisms for ensuring cooperation of stakeholders other bodies concerned and collection of information. (In support of activity (a), (b), (c) and (f))	20,000
3. Support from external consultants for further assessment and updating of prioritization of transport infrastructure projects along the main Euro-Asian transport links. (In support of activities (a), (b), (c) and (g))	35,000
4. Support from external consultants for preparing software programs for collecting, processing, preparing progress reports, disseminating information, developing GIS database, and participating in interregional and subregional meetings, (In support of activities ((a), (b), (c), (f), (g) and (h)).	55,000
5. Support from external consultants in strengthening the capacities of national officials on border crossings, sharing best practices, transferring know-how, introducing and setting border crossing reporting and monitoring mechanisms, preparing recommendations and participating in interregional, subregional and national meetings, as appropriate. (In support of activities (a), (d), (e), (f) and (g)).	55,000
6. Travel of staff to attend meetings and capacity-building workshops, evaluate and report progress of work, coordinate activities, provide advisory services and share experiences. (In support of all activities).	95,000
7. Acquisition of computer equipment. (In support of activities (b), (c) and (f)).	15,000
8. Programme support cost (13%), general operating expenses, supplies, miscellaneous.	80,000
Total	610,000

Annex 2
(English only)

UNITED NATIONS
ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE
TRANSPORT DIVISION

Project on facilitation of implementation of the TEM and TER Master Plan.

Project Title: Facilitation of implementation of the TEM and TER Master Plan.

Objective: The objective of the project is to facilitate the implementation of the Trans-European Motorway (TEM) and the Trans-European Railway (TER) Projects' Master Plan through funding the participation of some UNECE Member States to the work of the TEM and TER Projects.

Background: The TEM and TER Projects are sub-regional intergovernmental co-operation frameworks established in 1977 and 1990, respectively, under UN Trust Funds by the Governments of Central, Eastern and South-Eastern European countries without precedent in the history of European transport. They are working for the development of modern systems of motorways, railways and combined transport infrastructure in the region and are committed to assisting European integration and economic development through the facilitation of road and railway traffic in Europe. The activities of the Projects are supported by the contributions of participating countries. The UNECE, as the Executing Agency of the Projects, is providing technical and administrative backstopping to them.

TEM and TER have been instrumental in the development of international road and rail links in the participating countries. They have also contributed to the interoperability of the European transport systems, elaborated studies, created continuously updated databases, published a large number of technical documents, guidelines, recommendations and are working for the harmonization of management, maintenance and operational procedures of motorways and railways in the region and their integration in the Pan-European context.

More recently, the TEM and TER Master Plan has identified the backbone road and rail networks in 21 Central, Eastern and South-Eastern European countries and elaborated a realistic investment strategy to gradually develop those networks. Two expert groups, one for road and one for rail, with the support of external consultants and contributions from transport related organizations consolidated and processed transport plans and priority needs of the respective countries. In the framework of the Master Plan, as many as 491 projects with an aggregate estimated cost of EUR 102 billion, have been evaluated and prioritized. The next steps are the monitoring of the implementation of the TEM and TER Master Plan, including collection of additional data; regular update of the identified Backbone Networks; elaboration of annual progress reports on the implementation of the identified priority projects; the review of the strategy by 2008; and the presentation of projects to IFIs with a view to supporting possible funding for their implementation. The Master Plan is a unique framework for intergovernmental cooperation in the coordinated development of coherent international transport infrastructure networks in

Central, Eastern and South Eastern European countries, and in their integration into the pan-European networks. The EU High Level Group chaired by Ms. de Palacio has explicitly acknowledged the TEM and TER Master Plan.

Monitoring of the implementation of TEM and TER Master Plan, in particular, would require close cooperation with the concerned countries and active participation of their experts in the activities of these projects. However, in the past years, there has been a lack of participation of delegates from some Eastern, South-Eastern European and Caucasus countries in the activities of TEM and TER. This absence was detrimental to the development of coordinated transport infrastructures in these countries with those that are full members and active participants to the TEM and TER work. In addition, non-participation of delegates from those countries in future may become a serious obstacle in the implementation of the TEM and TER Master Plan. To help remedy this situation, ECE proposes a pilot Project aimed at facilitating the implementation of the TEM and TER Master Plan through funding the attendance Eastern, South-Eastern European and Caucasus countries to the work of TEM and TER Projects.

Expected Accomplishments:

The implementation of the project will result in:

- (g) Fostering cooperation in the field of transport among the countries concerned to facilitate the development of Pan-European transport networks;
- (h) Development of modern systems of motorways, railways and combined transport infrastructure in the region and facilitation of road and railway traffic in Europe.
- (i) Monitoring of the implementation of TEM and TER Master Plan in close cooperation with the concerned countries and active participation of their experts.
- (j)

Indicators of Achievement

The projected indicators for this project are:

- (g) The number of experts from the concerned countries whose participation in the TEM and TER activities was facilitated
- (h) The number of countries actively participating in the project, and of those acceding to the respective TEM and TER Trust Fund Agreements;
- (i) The level of satisfaction of the concerned countries.

Duration

This project will be carried over a period of two years from 2007-2008.

Proposed Activities

The proposed main activities include the facilitation of participation of one expert per country, from nine Eastern, South Eastern European and Caucasus countries to eight TEM and TER Projects' meetings as follows:

(a) *Meetings*

- Two TEM Steering Committee meetings;
 - Two TEM meetings linked to the implementation of the TEM Master Plan follow-up work;
- Two TER Steering Committee meetings;
 - Two TER meetings linked to the implementation of the TER Master Plan follow-up work;

(b) *Beneficiary countries*

Armenia, Azerbaijan, Belarus, Bosnia and Herzegovina, FYR of Macedonia, Georgia, Republic of Moldova, Serbia and Montenegro and Ukraine

Resource Requirements (in United States Dollars)

Covering Travel cost (ticket and daily subsistence) for nine country experts per meeting, to 8 meetings (four TEM and four TER) organized by the TEM and TER Projects during the period 2007-2008	110,000
Programme support cost 13% (rounded)	15,000
Total	125,000

Annex 3

(English only)

UNITED NATIONS
ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE
TRANSPORT DIVISION

Project: Strengthening the implementation of UNECE transport conventions

Objective: Through the application of the provisions of the UNECE “Harmonization” Convention to improve and optimize integrated border management procedures nationally and between neighbouring countries with a view of minimizing waiting times at borders.

Background: Accession to UNECE Transport Agreements and Conventions, while necessary, is not sufficient. Effective implementation is key. Some Contracting Parties, however, do not have the resources, capacity or awareness to implement them effectively.

The UNECE Transport Division has neither the authority nor the resources to enforce such implementation. It can only promote and encourage it. To do so, the UNECE Transport Division could initially undertake surveys on how Conventions are implemented by Contracting Parties. On the basis of the difficulties encountered, the UNECE could then organize, upon their request and with the support of the OSCE, sub-regional and/or national training workshops and other capacity building activities.

In view of the large number of Conventions, the UNECE Transport Division has decided to select one convention as a pilot project. After considering the main UNECE Transport Conventions, the International Convention on the Harmonization of Frontier Controls of Goods, of 1982, appears to be the most suitable.

This Convention has been chosen for the following reasons:

- Border crossing procedures and controls are considered to be an area where much progress is needed
- Several international organizations, e.g. EU High Level Group, ECMT and BSEC, have called for implementation of this Convention
- Implementation of this Convention does not require large financial investments, but mainly administrative and organizational measures
- It can bring substantial benefits in terms of savings in travel time and travel costs
- Replies are not time consuming; and can be analyzed with a certain ease; conclusions could also be drawn without difficulty

- Certain countries may have very little experience with the facilitation measures provided in the Convention.

To launch the process, the UNECE Transport Division has prepared a questionnaire on the facilitation measures foreseen in the Convention. Countries have been invited to reply to this questionnaire on a voluntary basis. The UNECE Transport Division will analyze the replies and prepare a short report on the findings.

Expected Accomplishments:

- Fostering of improved national cooperation in areas of border control and management aiming at providing more efficient controls and reducing necessary resources
- Developing harmonized cross-border cooperation procedures for joint controls for neighbouring countries resulting in enhanced controls procedures and mutual recognition of controls with a view to avoid repetitive practices
- Overall improvements in business practices and efficiency gains

Indicators of Achievements:

- Reduction in waiting times at borders

Proposed activities:

Based on the results of the questionnaire, it is proposed to organize, in countries that have requested them, training or capacity building workshops aimed at addressing the technical problems encountered in the implementation of the Convention.

The OSCE could provide the necessary organizational and financial support for these capacity building activities. Such support, together with the OSCE field presence, could give rise to useful synergies and lead to tangible results.

Depending on the number of requests, it is proposed to plan two 2-day capacity building workshops (2 x 3 countries) with 10 experts per country and 4 experts from UNECE, OSCE as well as countries experienced in implementing integrated border management programs.

Resource Requirements (in United States Dollars)

Covering organization costs as well as travel cost (ticket and daily subsistence) for expert trainers for two capacity building workshops for three countries per workshop (10 experts per country), planned for second half of 2006	50,000
Program support cost 13% (rounded)	6,500
Total	65,000

Annex 4

TEM/TER meetings, workshops, seminars
organized during the reporting period

- Tenth session of TER Working Party on Infrastructure Developments and Technical Operations (WP1), Warsaw, Poland, 24-27 October 2005;
 - UNECE TER-CEI Meeting on establishment of a common Task Force for facilitation of border crossing procedures took place in Warsaw, Poland, 27-28 October 2005;
 - TEM Seminar on Motorway Financing, Budapest, Hungary, 3 - 4 November 2005;
 - Twenty-first session of the TER Steering Committee, Prague, Czech Republic, 14-16 November 2005;
 - First TEM Master Plan Follow-up Meeting, Bratislava, Slovakia, 23-24 November 2005;
 - Forty-fourth session of the TEM Steering Committee, Geneva, Switzerland, 5-7 December 2005;
 - TEMSTAT Data Collection and Mapping Meeting, Prague, Czech Republic, 16 - 17 March 2006;
 - TEM/HEEP 2006 Area V Annual Meeting, Wisla, Poland, 15 - 17 May 2006;
 - Forty - fifth session of the TEM Steering Committee, Bucharest, Romania, 12 - 15 June 2006;
 - TEM Master Plan Forecasting Methodology workshop, Bratislava, Slovakia, 22 - 23 June 2006;
 - First Meeting of TER Group of Experts on the implementation of TER Master Plan, Baden, Austria, 19 June 2006;
 - Twenty-second session of the TER Steering Committee, Baden, Austria, 20-21 June 2006.
-