



---

## **Европейская экономическая комиссия**

### **Комитет по внутреннему транспорту**

#### **Семьдесят четвертая сессия**

Женева, 28 февраля – 1 марта 2012 года

Пункт 5 предварительной повестки дня

#### **Помощь странам с переходной экономикой**

### **Помощь странам с переходной экономикой**

#### **Записка секретариата**

#### **Мандат**

1. В соответствии со своим кругом ведения (ECE/TRANS/97, приложение 2, пункт h)) Комитет предоставляет консультации и оказывает помощь странам – членам Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН), в частности тем странам, в которых происходят существенные экономические изменения, путем организации рабочих совещаний, профессиональной подготовки и с использованием других средств, в решении транспортных вопросов, представляющих особый интерес, в частности в создании транспортных систем и инфраструктур, которые были бы совместимы с транспортными системами и инфраструктурами их соседей по региону ЕЭК ООН.
2. В соответствии с программой работы (ECE/TRANS/200, пункт 120, и ECE/TRANS/2008/11, подпрограмма 02.1, подпункт I)) в настоящем документе содержится годовой доклад об оперативной деятельности, направленной на оказание помощи странам с переходной экономикой, которая проводилась с января по декабрь 2010 года.

### **I. Поддержка осуществления Алматинской программы действий**

3. Алматинская программа действий (АПД), принятая в 2003 году, направлена на формирование новой глобальной основы для развития эффективных систем транзитных перевозок в странах, не имеющих выхода к морю, и странах транзита, с тем чтобы облегчить международные перевозки и при этом повысить их безопасность, надежность и экологические показатели. АПД активно задействована в работе по упрощению процедур торговли и перевозок. В на-

стоящее время в ведение ЕЭК ООН входят в общей сложности 57 международных соглашений и конвенций в области транспорта. Если эти соглашения и конвенции будут надлежащим образом пропагандироваться, применяться и осуществляться, то они могут помочь странам, не имеющим выхода к морю, и странам транзита преодолеть особые трудности, обусловленные их невыгодным положением.

4. В соответствии с классификацией Канцелярии Высокого представителя Организации Объединенных Наций по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам (КВПНМ) к числу стран – членов ЕЭК ООН относятся следующие девять "развивающихся стран, не имеющих выхода к морю" (РСНВМ): Азербайджан, Армения, бывшая югославская Республика Македония, Казахстан, Кыргызстан, Республика Молдова, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан. Шесть из них являются странами – участницами Специальной программы Организации Объединенных Наций для экономик Центральной Азии (СПЕКА).

5. РСНВМ в регионе ЕЭК ООН по-прежнему сталкиваются с многочисленными проблемами в плане сокращения "экономической" дистанции, отделяющей их от рынков, и повышения своей конкурентоспособности. ЕЭК ООН располагает целым рядом международных правовых документов, стандартов, норм и рекомендаций, которые в случае их пропаганды, использования и надлежащего выполнения могут помочь странам, не имеющим выхода к морю, и странам транзита преодолеть особые трудности, обусловленные их невыгодным положением.

6. Вместе с тем ЕЭК ООН не только предлагает широкий круг правовых документов и рекомендаций по вопросам торговли. Она также признала важное значение АПД, предприняв ряд связанных с АПД инициатив.

7. ЕЭК ООН поддерживает развитие транспортной инфраструктуры на региональном, общеевропейском уровне в контексте Проектов трансъвропейской автомагистрали (ТЕА) и трансъвропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ). Совместно с Экономической и социальной комиссией для Азии и Тихого океана Организации Объединенных Наций (ЭСКАТО ООН) ЕЭК ООН содействует трансконтинентальному согласованию транспортных инвестиций в контексте проекта по евро-азиатским транспортным связям (ЕАТС). Кульминационным моментом первого этапа осуществления проекта ЕАТС явилось проведение в феврале 2008 года в Женеве совещания министров. В настоящее время ЕЭК ООН осуществляет новую инициативу по реализации второго этапа ЕАТС. И наконец, очень большое внимание транспорту и пересечению границ уделяется в Специальной программе Организации Объединенных Наций для экономик Центральной Азии, которую совместно поддерживают ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН.

8. ЕЭК ООН также вносит свой вклад в реализацию АПД, сотрудничая с другими международными организациями. Особый интерес представляет новое направление сотрудничества ЕЭК ООН с Организацией по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ), цель которого заключается в содействии облегчению перевозок и пересечения границ, в частности в контексте АПД. В этой связи можно отметить, что сотрудники Отдела транспорта ЕЭК ООН недавно совместно организовали и/или приняли заметное участие в мероприятиях ОБСЕ в Грузии, Казахстане, Таджикистане и Украине. В настоящее время ЕЭК ООН работает с ОБСЕ над изданием "Справочника по оптимальной практике при пересечении границ".

9. Ниже приводятся некоторые из нынешних и будущих инициатив Отдела транспорта ЕЭК, которые способствуют (или будут способствовать) осуществлению АПД:

- содействие развитию существующих международных транспортных систем и соответствующих правовых документов в целях облегчения присоединения к ним новых участников и более четкого мониторинга осуществления правовых документов ЕЭК ООН. Оказание в этой связи поддержки Кыргызстану, Таджикистану и Туркмении в целях их присоединения к Соглашению о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС), с тем чтобы они могли извлекать выгоду из своего участия в проекте для транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА) по развитию центров сертификации оборудования СПС;
- проведение работы с Кыргызстаном, Таджикистаном, Туркменистаном и Узбекистаном по их присоединению к Европейскому соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) в целях повышения безопасности, надежности и охраны окружающей среды на их территориях во время транспортировки опасных грузов и с тем, чтобы они могли извлечь выгоду в результате облегчения международных перевозок в режиме ДОПОГ;
- содействие применению транспортных соглашений за пределами региона ЕЭК путем осуществления сотрудничества с другими региональными комиссиями Организации Объединенных Наций в подготовке информационных материалов и организации семинаров;
- содействие упрощению транзитных перевозок в интересах стран, не имеющих выхода к морю, с помощью как системы МДП, так и мультимодальных подходов к упрощению транзита;
- организация совещаний Группы экспертов по евро-азиатским транспортным связям – форум, цель которого заключается в обеспечении мониторинга и координации деятельности по развитию эффективных, безопасных и надежных евро-азиатских внутренних транспортных связей. Организация, в сотрудничестве с международными партнерами, пробега маршрутного поезда с целью определения основных узких мест на железных дорогах в местах пересечения границ;
- организация совещаний Группы экспертов по евро-азиатским транспортным связям с целью определения приоритетности инвестиционных проектов, необходимых для развития конкурентных внутренних транспортных связей между Европой и Азией;
- опубликование и распространение доклада ЕЭК ООН о методологической основе определения узких мест, недостающих звеньев и качества услуг в сетях транспортной инфраструктуры, содержащего информацию о передовых методах планирования инфраструктуры;
- распространение и выполнение рекомендаций, содержащихся в недавно опубликованном докладе ЕЭК ООН о связях между внутренними регионами и морскими портами (в частности, о включении проблематики связей с внутренними регионами в стратегические планы развития транспорта и принятии оптимальной практики пересечения границ) в целях улучшения системы связей между транспортными сетями развивающихся

стран, не имеющих выхода к морю, на Кавказе, в Центральной Азии и Юго-Восточной Европе.

10. В сделанных представителями стран – членов СПЕКА презентациях по проектам развития транспортной инфраструктуры и упрощения перевозок были отражены мероприятия и инициативы, которые осуществлялись на национальном уровне в 2011 году по линии Алматинской программы действий. Такие регулярные презентации в ходе годовой сессии Проектной рабочей группы по облегчению перевозок и пересечения границ СПЕКА (ПРГ ТПГ) представляют особый интерес в свете усилий по информированию стран – членов СПЕКА и других заинтересованных сторон в регионе о деятельности по облегчению перевозок, проводимой в непосредственной близости от них.

11. В марте и июне 2011 года секретариат МДП также участвовал в сессиях, организованных Колледжем ОБСЕ по управлению границами в Душанбе (Таджикистан).

## **II. Проекты трансъевропейской автомагистрали Север–Юг и трансъевропейской железнодорожной магистрали**

12. Проекты ТЕА и ТЕЖ, созданные под эгидой ЕЭК ООН правительствами стран Центральной, Восточной и Юго-Восточной Европы, относятся к числу наиболее успешных видов деятельности ЕЭК ООН по согласованному развитию и техническому обслуживанию транспортной инфраструктуры. ЕЭК ООН в качестве учреждения – исполнителя проектов ТЕА и ТЕЖ продолжала оказывать техническую и административную поддержку этим проектам.

13. Деятельность в рамках проектов ТЕА и ТЕЖ в отчетный период была сосредоточена на завершении и подготовке к изданию пересмотренного варианта Генерального плана. Опыт, накопленный при осуществлении проектов ТЕА и ТЕЖ, может иметь чрезвычайно важное значение для развивающихся стран региона, не имеющих выхода к морю.

14. Пересмотр Генерального плана преследовал следующие цели:

- a) анализ результатов развития инфраструктуры автомобильных и железных дорог в 25 участвующих странах Центральной, Восточной и Юго-Восточной Европы, а также Кавказа в период 2005–2010 годов;
- b) описание нынешнего состояния автодорожных и железнодорожных сетей; и
- c) изложение их программ развития на период до 2020 года.

15. Пять лет назад ЕЭК ООН опубликовала первоначальный Генеральный план проектов ТЕА и ТЕЖ, представив надежную и прагматичную краткосрочную, среднесрочную и долгосрочную инвестиционную стратегию развития магистральных сетей перевозок в автомобильном, железнодорожном и комбинированном сообщении в участвующих странах. Пересмотренный Генеральный план явился важным шагом на пути к улучшению работы транспортного сектора в рассматриваемом регионе. Многие целевые инвестиции – например, около 45% из 491 проекта по развитию железнодорожного и автомобильного транспорта, предусмотренного первоначальным Генеральным планом – были освоены.

16. С другой стороны, произошли важные политические, экономические и технические изменения и появились новые проблемы. К процессу пересмотра подключились еще четыре страны – Албания, Армения, Азербайджан и Черногория.

17. Более медленный, вопреки ожиданиям, экономический рост в ряде участвующих стран, к сожалению, привел к сокращению до минимума роста их сектора пассажирских и грузовых перевозок. Бюджетные трудности во многих странах ограничили развитие транспортной инфраструктуры. Однако в первоначальном Генеральном плане указывалось, что потребности в возможных инвестициях будут значительно превышать непосредственные и предсказуемые возможности национальных и международных органов в части финансирования всех определенных проектов. Вместе с тем в первоначальном Генеральном плане не был предусмотрен глобальный кризис 2008–2009 годов, последствия которого привели к еще большему увеличению дисбаланса между потребностями в инвестициях и источниками финансирования.

18. В пересмотренном Генеральном плане предпринята попытка учесть как эти изменения, которые произошли в последнее время, так и те, которые, как ожидается, произойдут в будущем. Во-первых, в нем нашли отражение изменения, которые в 2005 году было решено внести в магистральные сети ТЕА и ТЕЖ, предусмотренные в Генеральном плане. Кроме того, в нем отражены изменения в транспортных потоках, политические изменения в регионе, потребности новых участвующих стран, желание согласовать параметры сетей ТЕА и ТЕЖ с другими международными транспортными сетями, изменившиеся приоритеты, а также необходимость наилучшим образом увязать эти сети с важными маршрутами международных перевозок в комбинированном сообщении и с перевалочными пунктами и узлами. В процессе этой работы были также учтены перечисленные в докладе установленные недостающие связи в системах автомобильных и железных дорог, которые в подавляющем большинстве случаев были включены в пересмотренные сети.

19. Изменения в магистральной сети, результаты прогнозирования дорожного движения, а также вышеупомянутые дополнительные потребности были отражены в содержащемся в Генеральном плане новом перечне проектов в области автомобильных и железных дорог, которые содержат 191 проект по строительству и/или модернизации железных дорог и 294 проекта по строительству и/или модернизации автомобильных дорог/автомагистралей общей стоимостью в приблизительно 188 млрд. евро. Средняя стоимость проекта (приблизительно 388 млн. евро) увеличилась почти в два раза по сравнению со средним проектом в первоначальном Генеральном плане. Частично такое увеличение стоимости объясняется инфляцией, но в значительной мере – более крупными масштабами и большей сложностью проектов строительства (например, строительство в ряде стран высокоскоростных железных дорог), которое часто будет вестись в агломерациях с высокой плотностью населения. Росту стоимости проектов способствовали также более строгие меры охраны окружающей среды.

20. Затем были проанализированы различные виды узких мест на железных и автомобильных дорогах в целях проведения различия между узкими местами, обусловленными состоянием дорог, т.е. плохим состоянием транспортных связей, и узкими местами, обусловленными ограниченной пропускной способностью, т.е. заторами на автомобильных и железных дорогах магистральных сетей. Узкие места обоих видов перечислены в докладе и показаны на соответствующих картах. В докладе содержится также подробный анализ указанных препятствий и проблем с пересечением границ в регионе в разбивке по их ис-

точнику (например, инфраструктура, процедуры и персонал), которые особенно характерны для пунктов пересечения границы между шенгенскими и нешенгенскими странами.

21. По сравнению с первоначальным Генеральным планом ТЕА и ТЕЖ 2005 года в докладе более подробно рассматриваются связи между железнодорожными и автодорожными магистральными сетями, а также между этими сетями и другими пунктами перегрузки, такими как терминалы, паромные соединения и морские, речные и озерные порты, имеющие важное значение для международных перевозок в комбинированном сообщении.

22. В первоначальном Генеральном плане "интеллектуальные" транспортные системы (ИТС) не рассматривались. Применение ИТС способствовало бы повышению общего уровня услуг за счет усовершенствования управления транспортом и использования инфраструктуры. В настоящем докладе подчеркивается, что более широкому применению ИТС могла бы способствовать интеграция. Интеграция ИТС является также необходимым предварительным условием эксплуатационной совместимости систем ИТС на европейском уровне.

23. И наконец, в пересмотренном Генеральном плане особое внимание уделяется наиболее важным видам воздействия транспорта на окружающую среду, а именно выбросам диоксида углерода и шумовому загрязнению, а также вопросам безопасности дорожного движения и надежности транспорта. В настоящее время эти вопросы являются основными элементами определения качества транспортных услуг при условии наличия баланса между оперативными потребностями и требованиями в отношении безопасности.

24. Первое совместное совещание Группы экспертов по наблюдению за железными и автомобильными дорогами/автомагистралями ТЕА и ТЕЖ состоялось 26 октября 2011 года в Зальцбурге (Австрия). Группа одобрила механизм мониторинга, предусмотренный в пересмотренном Глобальном плане ТЕА, в основе которого лежат четыре типовых формы и который является важнейшим элементом плана мониторинга, содержащегося в пересмотренном Глобальном плане ТЕА.

25. Основное внимание в рамках деятельности по мониторингу должно уделяться, в частности, прогрессу, достигнутому в реализации заложенных в пересмотренном Генеральном плане проектов в области инфраструктуры, обновлению содержащихся в нем данных о дорожном движении и прогнозов в области дорожного движения, развитию магистральной сети и состоянию, в котором она находится. Механизм мониторинга должен гарантировать регулярность и надежность процедуры, предполагающей использование одобренных типовых форм в качестве ее базовых инструментов. Эти типовые формы будут регулярно представляться Центральному управлению проектов ТЕА и ТЕЖ (ЦУП) для ежегодной проверки и обработки. Раз в год результаты мониторинга будут выноситься на рассмотрение Руководящих комитетов ТЕА и ТЕЖ.

26. В 2011 году в качестве последующих мер в связи с пятьдесят пятой сессией Руководящего комитета ТЕА, состоявшейся в Сучаве (Румыния), были установлены более тесные контакты с украинскими властями. Конференция Международной программы обмена опытом в области дорожного строительства (МПООДС) 2011 года, состоявшаяся в Виннипеге (Канада), и Конференция по развитию специальных транспортных инфраструктур – паромов/морских портов, состоявшаяся 20 сентября 2011 года в Баку (Азербайджан), также явились двумя крупными мероприятиями в рамках деятельности руководителей проектов ТЕА и ТЕЖ.

27. Недавно в число основных задач проектов ТЕА и ТЕЖ была включена деятельность в поддержку развития проекта ЕАТС. Кроме того, в их рамках предпринимаются конкретные действия по налаживанию более тесного сотрудничества и обмену опытом с другими странами, расположенными дальше к востоку, в том числе с развивающимися странами Кавказа и Центральной Азии, не имеющими выхода к морю.

### **III. Деятельность в рамках региональных и субрегиональных программ**

28. Основная деятельность по наращиванию потенциала на транспорте в регионе ЕЭК ООН сосредоточена на следующих направлениях: предоставление консультационных услуг, стратегическое руководство и административная поддержка проектов технического сотрудничества в целях развития согласованных общеевропейских транспортных сетей и евро-азиатских транспортных связей; укрепление национальной правовой и регулятивной основы безопасности дорожного движения; проекты, рабочие совещания, семинары и учебные курсы, призванные содействовать присоединению и осуществлению странами правовых документов, норм и стандартов ЕЭК ООН, передаче ноу-хау и обмену передовой практикой, а также выполнению глобальных обязательств в области транспорта; поддержка транспортных инициатив и проектов, реализуемых субрегиональными объединениями, в частности в рамках Специальной программы ООН для экономик Центральной Азии (СПЕКА), Организации Черноморского экономического сотрудничества, Центральноевропейской инициативы и т.д.

29. Для этих целей ЕЭК ООН также работает в тесном сотрудничестве с другими четырьмя региональными комиссиями Организации Объединенных Наций, а именно ЭСКАТО ООН, Экономической комиссией для Латинской Америки и Карибского бассейна (ЭКЛАК ООН), Экономической комиссией для Африки (ЭКА ООН) и Экономической и социальной комиссией для Западной Азии (ЭСКЗА ООН).

#### **A. Специальная программа для стран Центральной Азии**

30. Отдел транспорта ЕЭК ООН вместе с ЭСКАТО ООН являются наиболее активными сторонниками оказания поддержки Рабочей группе СПЕКА по облегчению перевозок и пересечения границ, которая была учреждена в 1998 году в соответствии с Ташкентской декларацией СПЕКА для оказания технической поддержки и содействия. Все страны, участвующие в этой деятельности, относятся к числу развивающихся стран, не имеющих выхода к морю.

31. Шестнадцатая сессия Проектной рабочей группы СПЕКА по облегчению перевозок и пересечения границ, на которой присутствовали все страны СПЕКА, за исключением одной, состоялась 20–21 апреля 2011 года в Алматы (Казахстан). На этой сессии участники были проинформированы о ходе осуществления проекта по развитию евро-азиатских транспортных связей. Они приняли к сведению проведение во второй половине 2010 года в Стамбуле (Турция) и Туркменбаши (Туркменистан) совещаний группы экспертов в рамках проекта ЕАТС и призвали государства – члены СПЕКА активно участвовать в этом проекте.

32. Проектная рабочая группа (ПРГ) подтвердила важное значение международных правовых документов и предложила странам СПЕКА активизировать

свои усилия по присоединению к конвенциям и их эффективному осуществлению. В этой связи ПРГ призывает страны – члены СПЕКА, еще не являющиеся Сторонами ДОПОГ и СПС, как можно скорее присоединиться к ним. Она подчеркнула необходимость выявления любых нерешенных вопросов, связанных с присоединением к этим конвенциям и их осуществлением, и просила секретариаты ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН оказать, по возможности, помощь в оценке последствий присоединения к международным правовым документам в области транспорта.

33. Подчеркивая важность эффективного сотрудничества и координации между всеми соответствующими заинтересованными сторонами государственного и частного секторов в деле разработки и осуществления мер по облегчению международных перевозок, ПРГ приняла к сведению положение дел/прогресс, достигнутый к настоящему времени государствами – членами СПЕКА в создании/укреплении национальных координационных механизмов по упрощению процедур торговли и перевозок, и приняла к сведению наличие у ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН средств для проведения рабочих совещаний и предоставления консультационных услуг по просьбе государств-членов.

34. ПРГ с удовлетворением отметила существенные результаты, достигнутые в рамках финансируемого по линии Счета развития Организации Объединенных Наций (ЮНДА) проекта "Повышение глобальной безопасности дорожного движения: установление региональных и национальных целевых показателей сокращения числа жертв дорожно-транспортных происшествий", осуществляемого совместно пятью региональными комиссиями, и предложила странам СПЕКА осуществить мероприятия по линии Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения и поддержать работу, проводимую Организацией Объединенных Наций на глобальном и региональном уровнях.

35. ПРГ отметила прогресс, достигнутый в разработке накладной, общей для Международной конвенции о железнодорожной перевозке грузов/Соглашения о международных железнодорожных грузовых перевозках (СИМ/СМГС), и рекомендовала странам СПЕКА изучить возможность активного участия в этом проекте, с тем чтобы внести свой вклад в создание унифицированного железнодорожного транспортного права и содействовать облегчению железнодорожных перевозок, в частности путем эффективного участия в работе Группы экспертов, которая провела свое совещание в Женеве.

36. ПРГ приняла свою программу работы на двухгодичный период 2012–2013 годов.

37. Отдел транспорта ЕЭК ООН участвовал в работе Экономического форума СПЕКА 2011 года и шестой сессии Совета управляющих СПЕКА, проведение которых совпало с двадцатой годовщиной независимости стран СПЕКА. Форум был открыт г-ном Аннамухаммедом Гочиевым, заместителем Премьер-министра и Министром иностранных дел Туркменистана, г-ном Яном Кубишем, Исполнительным секретарем ЕЭК ООН, и г-ном Шуничи Муратой, заместителем Исполнительного секретаря ЭСКАТО ООН. Он дал возможность обобщить экономический и социальный прогресс, достигнутый за два последних десятилетия. Его участники обсудили успехи и проблемы регионального экономического сотрудничества и интеграции в Центральной Азии и вынесли рекомендации относительно дальнейшей работы. Представитель Отдела транспорта ЕЭК ООН выступил с основным сообщением на тему "Транспорт как ключ к конкурентоспособности и интеграции развивающихся стран Центральной Азии, не имеющих выхода к морю", в ходе которого он изложил информацию о важном значении транспорта, основных проблемах в сфере транспорта в Центральной



Азии и вкладе ЕЭК ООН в решение этих проблем, обратив особое внимание на инфраструктуру транспорта и упрощение перевозок и транзита, а также безопасность дорожного движения. В своем выступлении он отметил необходимость более крупных инвестиций в транспортную инфраструктуру, более активного трансграничного сотрудничества и уделения более пристального внимания проблемам безопасности дорожного движения и настоятельно рекомендовал странам ЕЭК облегчать транзит путем уменьшения нефизических препятствий на пути транспорта, а также стать Договаривающимися государствами 16 важнейших правовых документов ЕЭК ООН. На шестой сессии Совета управляющих СПЕКА был обсужден прогресс, достигнутый Проектными рабочими группами СПЕКА по водным и энергетическим ресурсам, транспорту и пересечению границ, торговле, статистике и развитию, основанному на знаниях, а также гендерным аспектам и экономике, и принят рабочий план СПЕКА на 2012–2013 годы и список проектов. Совет управляющих СПЕКА удовлетворил просьбу делегации Казахстана о включении вопросов безопасности дорожного движения в программу работу ПРГ-ТПГ СПЕКА, а также просьбу Таджикистана о включении вопроса международных перевозок негабаритных и тяжеловесных грузов.

38. Для разрешения проблем, возникающих в ходе сбора транспортной статистики в некоторых странах-членах, в частности странах СПЕКА, во второй половине второго дня совещания ПРГ-ТПГ был проведен последующий семинар в связи с рабочим совещанием, состоявшимся в 2010 году в Алматы (Казахстан). Первое рабочее совещание предоставило возможность специалистам в области транспортной статистики из Казахстана, Кыргызстана и Узбекистана более подробно ознакомиться с онлайн-инструментами ЕЭК ООН по сбору транспортной статистики. На втором рабочем совещании, организованном при содействии Евростата, основное внимание было уделено использованию общего вопросника и получению своевременных ответов из стран Центральной Азии в рамках ежегодных статистических обследований ЕЭК ООН. 21 апреля 2011 года входящие в состав ПРГ-ТПГ СПЕКА представители Афганистана, Азербайджана, Казахстана, Кыргызстана, Таджикистана и Туркменистана были проинформированы о конкретных итогах первого рабочего совещания и дальнейших шагах, которые должны быть предприняты на национальном уровне, в частности о безотлагательной необходимости создания национальных координационных центров по этому вопросу.

39. Для того чтобы повысить информированность стран СПЕКА о важности и полезности транспортной статистики, 9 декабря 2011 года заместитель министра транспорта Азербайджана провел в Баку еще одно мероприятие по созданию потенциала. Это рабочее совещание, проведенное в сотрудничестве с Организацией экономического сотрудничества и развития/Международным транспортным форумом (ОЭСР/МТФ), предоставило возможность распространить деятельность по оказанию технической помощи в области транспортной статистики на страны Содружества Независимых Государств (СНГ).

## **В. Проект, финансируемый по линии Счета развития Организации Объединенных Наций (седьмой транш)**

40. Отдел транспорта ЕЭК ООН вместе с другими региональными комиссиями Организации Объединенных Наций положил начало новому проекту по активизации международного сотрудничества и планирования в целях разработки устойчивой транспортной политики, способствующей смягчению последствий

изменения климата. На протяжении трех лет – с января 2011 года по декабрь 2013 года – этот проект будет финансироваться ЮНДА.

41. Цель проекта заключается в разработке инструмента информационно-аналитического моделирования, основанного на унифицированной методологии оценки выбросов диоксида углерода (CO<sub>2</sub>). Этот инструмент предназначен главным образом для сектора внутреннего транспорта (автомобильные дороги, железные дороги и внутренние водные пути). Выбросы CO<sub>2</sub> в результате международных воздушных и морских перевозок в область его применения не включены. Этот инструмент будет называться "За развитие будущих систем внутреннего транспорта" или ForFITS, поскольку он призван проложить дорогу в будущее.

42. В целях определения потребностей и характеристик инструмента ForFITS был рассмотрен широкий круг моделей и инструментов, используемых в исследованиях по учету выбросов CO<sub>2</sub> и оценке их воздействия. Используемая в них методология и данные были оценены на предмет их пригодности для разработки ForFITS.

43. В качестве исходной информации для расчета выбросов CO<sub>2</sub> с помощью ForFITS потребуются следующие данные:

- парк транспортных средств с разбивкой на типы транспортных средств, виды топлива, вес, объем двигателя, срок эксплуатации, нормы выбросов и т.д.;
- транспортная работа, которая может определяться с помощью таких показателей, как транспортное средство-км (тс-км), пассажиро-километры (п-км) или тонно-километры (т-км); в данном случае также требуются сведения о типах транспортных средств, видах топлива и т.д.;
- показатели населенности транспортных средств и показатели загрузки;
- реальное энергопотребление;
- стоимость налогов и регистрации; и
- стоимость обслуживания и ремонта.

Для получения указанных выше данных по различным странам/регионам может использоваться ряд источников данных:

- национальные информационные управления и учреждения;
- международные информационные управления и учреждения;
- промышленная статистика;
- транспортные федерации, комитеты, ассоциации и учреждения;
- национальные эксперты; и
- исследовательские проекты, научная литература и ключевые эксперты, занимающиеся сбором данных.

Более подробная информация содержится на сайте [www.unec.org./trans/theme\\_forfits.html](http://www.unec.org./trans/theme_forfits.html).

44. В настоящее время проект находится на стадии завершения подготовки концептуального документа, доклада об общем положении и годового доклада о ходе работы. Группа, работающая над проектом, решила провести 24 апреля 2012 года международное совещание экспертов с участием представителей ре-

гиональных комиссий, назначенных национальных координационных центров, указанных в ответах на вопросник, международных организаций и научных кругов.

### **С. Проект Счета развития Организации Объединенных Наций (восьмой транш)**

45. Восьмой транш проекта ЮНДА (2012–2013 годы) будет использован на осуществление нового проекта. Цель этого проекта будет заключаться в укреплении потенциала развивающихся стран и стран с переходной экономикой, необходимого для упрощения правомерного пересечения границ, посредством более широкого обмена защищенной электронной информацией между таможенными администрациями. Одновременно этот проект повысит надежность производственно-сбытовых цепочек и позволит увеличить поступления в государственный бюджет от международной перевозки грузов.

В конечном счете этот проект будет способствовать расширению сотрудничества между таможенными администрациями и использованию международных стандартных электронных сообщений, в частности в ходе транзитных операций.

46. На основе существующих международных стандартов на информацию, касающуюся транзита, например таких, как стандарты, используемые и определенные в рамках проекта eTIR, данный проект позволит создать своего рода платформу для обмена данными между таможенными органами. Затем отобранным пилотным странам будет оказана техническая помощь в форме рабочих совещаний и договоров о техническом сотрудничестве в целях их подключения к системам информационно-коммуникационных технологий (ИКТ) с помощью вновь разработанной платформы. Трансграничный электронный обмен таможенной информацией, касающейся транзита, позволит усовершенствовать не только процедуры пересечения границ, но и оценку рисков. Более широкое использование стандартов на электронные декларации также в значительной мере облегчит работу транспортных операторов.

47. Работа групп экспертов и проведение рабочих совещаний и семинаров в течение всего цикла осуществления проекта обеспечит обмен передовыми методами, создание потенциала и, в конечном итоге, распространение результатов осуществления проекта. Участвующие в эксперименте страны будут служить примером для других стран, а накопленный ими опыт будет стимулировать присоединение к платформе обмена данными о транзите между таможенными органами дополнительного числа стран в целях полной компьютеризации транзитных операций во всем мире.

48. Это предложение согласуется с охватом и приоритетами стратегических рамок на 2012–2013 годы соответствующих подпрограмм ЕЭК ООН, ЭСКАТО ООН, ЭКА ООН, ЭСКЗА ООН и ЭКЛАК ООН и непосредственно связано с согласованными на международном уровне целями в области развития (СМУЦР), включая цели в области развития, сформулированные в Декларации тысячелетия (ЦРДТ), и Повесткой дня в области развития. Данный проект строится на опыте Рабочей группы ЕЭК ООН по таможенным вопросам, касающимся транспорта (WP.30), и в частности на результатах восьмилетней работы неофициальной специальной группы экспертов по концептуальным и техническим аспектам компьютеризации процедуры МДП (WP.30/GE.1).

## **IV. Сотрудничество с другими организациями**

### **A. Организация по безопасности и сотрудничеству в Европе**

49. Сотрудничество с ОБСЕ осуществляется в соответствии с меморандумом о взаимопонимании от 2004 года. В транспортном секторе продолжается сотрудничество в области облегчения международных перевозок и пересечения границ, а также в контексте обзоров выполнения обязательств ОБСЕ, содействия присоединению к правовым документам ЕЭК ООН, таким как "Конвенция о согласовании" и МДП, и их более эффективному применению.

50. Рабочие отношения между ЕЭК ООН и ОБСЕ в области международных перевозок являются особенно тесными. В 2011 году Отдел транспорта ЕЭК ООН принял активное участие в процессе подготовки Экономического и экологического форума ОБСЕ. 19-й форум проводился под председательством Литвы в 2011 году и был посвящен теме "Поощрение совместных действий и сотрудничества в регионе ОБСЕ в области устойчивого развития энергетики и транспорта". Это мероприятие было своевременным и имело тесную связь с текущей работой Отдела транспорта ЕЭК ООН. Оно предоставило прекрасную возможность укрепить сотрудничество между ЕЭК ООН и ОБСЕ в области устойчивого внутреннего транспорта. Отдел транспорта ЕЭК ООН продолжал также оказывать поддержку Колледжу ОБСЕ для руководящего состава пограничной службы в Душанбе. Колледж обеспечивает подготовку старших должностных лиц таможенных, пограничных и транспортных служб. В 2011 году инструкторы ЕЭК ООН выезжали в Душанбе для чтения периодических курсов по вопросам упрощения таможенных, торговых и транспортных процедур, в которых участвуют представители большинства стран СНГ и Афганистана.

51. ОБСЕ оказывает политическую поддержку, необходимую для выполнения правил и проектов ЕЭК ООН. Синергизм в работе этих двух организаций, достигнутый за последние годы, как выяснилось, идет на пользу всем странам-членам. Представитель ОБСЕ в своем докладе Комитету по внутреннему транспорту приведет дополнительные примеры этого плодотворного сотрудничества.

### **B. Организация Черноморского экономического сотрудничества**

52. Сотрудничество с ОЧЭС развивается в соответствии с соглашением о кооперации между обеими организациями, подписанным в 2001 году. ЕЭК ООН оказывает помощь в процессе гармонизации национального законодательства государств – членов ОЧЭС в области транспорта. Кроме того, ЕЭК ООН содействует согласованному развитию транспортной инфраструктуры в регионе ОЧЭС путем разработки Генерального плана ТЕА и ТЕЖ, а также проекта ЕАТС, в том числе для региона ОЧЭС.

53. ЕЭК ООН участвовала в деятельности Рабочей группы ОЧЭС по транспорту и в совещании министров транспорта ОЧЭС, состоявшемся 19–21 октября 2011 года в Москве. Она проинформировала о результатах текущей деятельности ЕЭК ООН, представляющей интерес для государств – членов ОЧЭС, в том числе о второй стадии проекта ЕАТС, о пересмотре Генеральных планов ТЕА и ТЕЖ и внедрении в практику цифрового тахографа, а также обратила особое внимание на важные выводы и рекомендации Конференции ЕЭК ООН – ОЧЭС, состоявшейся в Янине (Греция) и "Янинскую декларацию".

54. ЕЭК ООН участвовала также в совещании Рабочей группы ОЧЭС по транспорту, состоявшемся 13–14 апреля 2011 года в Стамбуле, на котором обсуждалась деятельность Организации Объединенных Наций в рамках Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения. В соответствии с положениями "Янинской декларации" Рабочая группа ОЧЭС по транспорту одобрила адресованное государствам – членам ОЧЭС предложение ЕЭК ООН провести оценку их готовности осуществлять на национальном уровне план Десятилетия в соответствии с вопросником, разработанным ЕЭК ООН. Этот вопросник был разослан всем государствам – членам ОЧЭС, ответы на который уже поступают в секретариат ЕЭК ООН.

### **С. Организация экономического сотрудничества**

55. По случаю проведения шестьдесят четвертой сессии Комиссии ЕЭК ООН, Организация экономического сотрудничества (ОЭС) и Исламский банк развития (ИБР) подписали 30 марта 2011 года в Женеве меморандум о взаимопонимании (МОВ).

56. В этом МОВ три упомянутые организации выражают желание укреплять свое сотрудничество в транспортном секторе. Этот сектор имеет чрезвычайно важное значение для дальнейшего развития регионального сотрудничества и содействия экономическому развитию и социальному прогрессу в соответствующих странах-членах, многие из которых являются важным перекрестком дорог, связывающих Европу с Азией. Данный МОВ дополнит меморандумы о взаимопонимании, подписанные ОЭС и ЕЭК ООН в июне 2003 года и ОЭС и ИБР в июле 1993 года. Кроме того, этот МОВ подкрепит резолюцию Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций о сотрудничестве между ОЭС и Организацией Объединенных Наций.

57. В основе этого сотрудничества лежат следующие общие принципы:

- долгосрочные подходы к комплексному и устойчивому развитию;
- всестороннее участие заинтересованных сторон; и
- ориентированные на конкретные результаты стратегии и программы развития.

В целях обеспечения эффективного и своевременного прогресса в осуществлении запланированных мероприятий эти три организации проведут совместные среднесрочные обзоры осуществления МОВ и рассмотрят дальнейшую деятельность.

58. В целях дальнейшего содействия разработке международной комплексной системы интермодальных перевозок и логистики для стран-членов эти три организации планируют совместно заниматься дальнейшим развитием коридоров Восток–Запад и Север–Юг, связывающих Азию и Европу, а также активизировать работу по осуществлению международных транспортных конвенций и соглашений, особенно тех, которые упомянуты в Рамочном соглашении о транзитных перевозках ОЭС (РСТП).

## V. Мобилизация средств для оперативной деятельности в области транспорта

59. В 2011 году секретариат ЕЭК ООН продолжал реализацию финансируемого Россией проекта по развитию евро-азиатских транспортных связей (этап II ЕАТС). Правительство Казахстана выделило в ноябре 2010 года 20 000 долл. для продолжения деятельности СПЕКА в области транспорта в 2011 году.

60. В 2011 году осуществлялись программы откомандирования сотрудников. Правительство Германии финансировало должность младшего сотрудника категории специалистов для работы в области ИТС. Это позволило провести дальнейшие глубокие исследования, касающиеся ИТС и правил для транспортных средств, и содействовало подготовке сегмента политики КВТ на 2012 год, посвященного транспорту и ИТС. Один из испанских университетов и испанские технические службы также внесли свой вклад, предоставив двух стажеров для работы над техническими правилами, касающимися транспортных средств.

61. За исключением средств, выделяемых на организацию и обслуживание межправительственных совещаний, а также издание и распространение технических правил, стандартов и рекомендаций, выпускаемых этими органами, Отдел транспорта ЕЭК ООН обладает очень ограниченными ресурсами для осуществления проектов, которые можно было бы квалифицировать как проекты по передаче технологии, техническому сотрудничеству или созданию потенциала. Тем не менее Отдел транспорта ЕЭК ООН регулярно предоставляет технические и правовые консультации правительствам, нуждающимся в информации о толковании соответствующих правил, стандартов и рекомендаций, и облегчает контакты между теми правительствами, которые запрашивают помощь, и теми правительствами, которые могут оказать ее.

62. Техническое сотрудничество и деятельность по созданию потенциала требуют более частых поездок сотрудников секретариата. Растет потребность в поездках сотрудников секретариата за пределы региона ЕЭК, поскольку правовые документы приобретают все более глобальный характер. Кроме того, увеличивается необходимость в консультациях и технической помощи за пределами региона. Рабочее совещание по перевозке опасных грузов, состоявшееся в апреле 2011 года в Дели, и конференция по тому же вопросу, состоявшаяся в октябре 2012 года в Каире, а также региональные семинары в Латинской Америке доказали, что к некоторым из наших правил проявляется интерес во всем мире. Возможность присоединения к правилам, касающимся транспортных средств, рассматривают новые центры автомобильной промышленности в Азии и Латинской Америке. В 2001 году в этих регионах уже были проведены соответствующие семинары-практикумы и рабочие совещания.

63. Отдел транспорта ЕЭК ООН содействует расширению участия в деятельности своих рабочих групп и комитетов и осуществлению его рекомендаций и правил. Он сотрудничает с организациями и правительствами, располагающими средствами для осуществления деятельности по созданию потенциала в этих областях (в частности, Европейский союз, другие региональные комиссии, Учебный и научно-исследовательский институт Организации Объединенных Наций (ЮНИТАР) и т.д.), предоставляя, по мере возможности, консультации и экспертные знания, а также учебные материалы для осуществления такой деятельности.

64. В период глобального экономического кризиса и урезания бюджетов особую актуальность приобретает помощь стран-доноров на цели расширения дея-

тельности по оказанию технической помощи. В нынешних условиях мобилизация средств будет являться одной из главных задач по обеспечению дальнейшей работы над широким кругом транспортных тем, представляющих интерес для всех стран – членов ЕЭК ООН.

---