



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Семьдесят третья сессия

Женева, 1–3 марта 2011 года

Пункт 6 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 глобальной основы для создания эффективных систем транзитных перевозок в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся 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 ней упоминается, что в ведение ЕЭК ООН входят 57 международных соглашений и конвенций в области транспорта и что, если эти соглашения и конвенции будут надлежащим образом пропагандироваться, применяться и осуществляться, они могут помочь развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и развивающимся 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: Азербайджан, Армения, бывшая югославская Республика Македония, Казахстан, Кыргызстан, Республика Молдова, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан. Шесть из них являются странами – участниками Специальной программы Организации Объединенных Наций для экономик Центральной Азии (СПЕКА).

5. После среднесрочного обзора АПД в 2008 году, в котором активное участие принимал и Отдел транспорта, Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций приняла декларацию по среднесрочному обзору АПД. В этой декларации содержится призыв ко всему международному сообществу в срочном порядке сосредоточить усилия на особых трудностях, с которыми сталкиваются развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита в создании эффективных систем транзитных перевозок. На шестьдесят пятой сессии Генеральной Ассамблеи ООН в сентябре 2010 года был распространен обновленный доклад об осуществлении Алматинской программы действий ЕЭК ООН, в котором основное внимание уделяется политике в области транзитных перевозок, а также развитию и текущему обслуживанию транспортной инфраструктуры.

6. В 2010 году секретариат участвовал в различных мероприятиях, направленных на содействие применению Конвенции МДП, в частности в семинаре по внедрению НКТС (новой компьютеризированной транзитной системы) – процедур МДП, состоявшемся в Стамбуле 11 и 12 февраля 2010 года. Исполнительный секретарь ЕЭК ООН выступил с обращением на шестом совещании Межучрежденческой консультативной группы по осуществлению Алматинской программы действий, которое прошло в Нью-Йорке (2 ноября 2010 года) и в котором подчеркивалось, что в целом инструменты ЕЭК ООН по облегчению перевозок в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, по-прежнему используются недостаточно, поскольку они либо не ратифицированы, либо еще не применяются. Секретариат МДП участвовал также в совещании, организованном Колледжем для руководящего состава пограничной службы, созданном в рамках Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ), которое состоялось в Душанбе 29 ноября – 2 декабря 2010 года.

II. Проекты Трансъевропейской автомагистрали Север-Юг и Трансъевропейской железнодорожной магистрали

7. Проекты Трансъевропейской автомагистрали Север-Юг (ТЕА) и Трансъевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ) ЕЭК ООН, созданные под эгидой ЕЭК ООН правительствами стран Центральной, Восточной и Юго-Восточной Европы, относятся к числу наиболее успешных направлений дея-

тельности ЕЭК ООН в области координированного развития и текущего содержания инфраструктуры. ЕЭК ООН, являясь исполнительным учреждением для проектов ТЕА и ТЕЖ, продолжала оказывать им техническую и административную поддержку.

8. Деятельность в рамках проектов ТЕА и ТЕЖ в отчетный период была сосредоточена на мониторинге осуществления и пересмотре Генерального плана. Опыт, накопленный проектами ТЕА и ТЕЖ, может иметь крайне важное значение для развивающихся стран региона, не имеющих выхода к морю.

9. 17 ноября 2010 года в конгресс-центре Хофбург, ОБСЕ (Вена), была организована конференция по вопросам финансирования развития инфраструктуры автомобильного и железнодорожного транспорта. Цель этой конференции состояла в том, чтобы оценить прогресс, достигнутый в ходе пересмотра Генерального плана ТЕА и ТЕЖ, в котором установлены приоритетные инфраструктурные потребности, определены магистральные сети и планы инвестирования для развития этих сетей в соответствующих странах, а также у их ближайших соседей. В совещании приняли участие около 90 делегатов, включая представителей железнодорожных и транспортных ведомств Центральной Азии. В числе основных выводов, сделанных в конце дня, констатировалось, что для получения надлежащего финансирования инвестиционные проекты должны быть устойчивыми, их жизнеспособность должна оцениваться на основе технико-экономических обоснований после тщательного анализа затрат-выгод и должны быть заблаговременно подготовлены соответствующие оценки социального и экологического воздействия. Кроме того, подчеркивалось, что механизмы государственно-частного партнерства не во всех случаях являются панацеей для планов развития; вероятно, привлекательными для частного финансирования и частного сектора могут не более 10–15% всех транспортных инвестиций; необходимо иметь в виду, что они предполагают отсрочку платежей; в этой области должны соблюдаться базовые предварительные требования, включая необходимость четкой правовой и регулятивной основы, распределение издержек и рисков, а также возможность для переговоров и гибкий подход.

10. В качестве тем для последующего анализа либо в рамках проектов ТЕА и ТЕЖ, либо рабочих групп ЕЭК ООН был определен ряд вопросов, а именно:

- взимание платы за пользование инфраструктурой – какие реформы необходимы;
- реформы в области транспорта, включая управление дорожной инфраструктурой, реформирование и реорганизацию железных дорог;
- интероперабельность (в рамках автодорожных и железнодорожных проектов);
- эксплуатационная безопасность (аудиты безопасности дорог, железнодорожные переезды);
- общая безопасность (такие требования должны быть также предусмотрены в проекте) – участникам было предложено посетить Дискуссионный форум по вопросам безопасности на внутреннем транспорте ЕЭК ООН, который состоится 31 января 2011 года в Женеве;
- технические решения для пунктов пересечения границ надлежит учитывать в проектах на международных маршрутах.

11. Недавно в число основных задач проектов ТЕА и ТЕЖ была включена деятельность в поддержку развития евро-азиатских транспортных связей. Кро-

ме того, они предпринимают конкретные действия для налаживания более тесного сотрудничества и обмена опытом с другими странами, расположенными дальше к востоку, в том числе развивающимися странами Кавказа и Центральной Азии, не имеющими выхода к морю.

12. Пересмотренный Генеральный план должен быть представлен на семьдесят третьей сессии Комитета по внутреннему транспорту, и в соответствии с решением их руководящих комитетов Управляющему проектами ТЕА и ТЕЖ следует проинформировать Комитет о будущей деятельности этих проектов.

III. Деятельность в рамках региональных и субрегиональных программ

13. 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.

14. Для этих целей ЕЭК ООН также работает в тесном сотрудничестве с другими четырьмя региональными комиссиями Организации Объединенных Наций, а именно Европейской и социальной комиссией для Азии и Тихого океана (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 экономик Центральной Азии

15. 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, предоставляя ей техническую помощь и содействие. Все страны, участвующие в этой деятельности, относятся к числу развивающихся стран, не имеющих выхода к морю.

16. Пятнадцатая сессия Проектной рабочей группы СПЕКА по облегчению перевозок и пересечения границ состоялась в Алматы (Казахстан) 7 и 8 апреля 2010 года; на ней присутствовали представители всех стран СПЕКА, кроме Кыргызстана и Узбекистана. В ходе этого совещания Международный комитет железнодорожного транспорта сделал сообщение о своей деятельности по разработке единой накладной ЦИМ/СМГС. Странам СПЕКА было предложено поддержать усилия по разработке единого железнодорожного транспортного права и содействовать развитию железнодорожного транспорта.

17. Проектная рабочая группа вновь подтвердила важность международных правовых документов, перечисленных в отчете о втором заседании Проектной рабочей группы СПЕКА по развитию транспортной инфраструктуры и облегчению пересечения границ (ПРГ-ТПГ), включая Конвенцию МДП, Конвенцию о согласовании и Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС), и предложила странам СПЕКА активизировать свои усилия по присоединению и эффективному выполнению этих конвенций. Она подчеркнула необходимость выявления любых нерешенных вопросов, связанных с присоединением и выполнением этих конвенций, и просила секретариаты ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН по возможности оказать помощь в оценке последствий присоединения к международным транспортным правовым документам и их выполнении.

18. ПРГ отметила полезность методологий Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН "Время/стоимость – расстояние" для определения и выделения узких мест на международных маршрутах и коридорах; предложила странам – участницам СПЕКА рассмотреть возможность более широкого применения данных методологий и использования соответствующих результатов в деле стимулирования осуществления мер по облегчению перевозок и просила форумы/ассоциации предпринимателей стран СПЕКА представить свой анализ времени/стоимости по отдельным маршрутам на шестнадцатой сессии ПРГ-ТПГ СПЕКА.

19. ПРГ с удовлетворением отметила также ощутимые 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 ООН, и предложила странам СПЕКА определить национальные цели в области безопасности дорожного движения и работать над их достижением. Кроме того, ПРГ приняла к сведению итоги Первой всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения, состоявшейся в Москве в ноябре 2009 года, и принятую в марте 2010 года резолюцию 64/255 Генеральной Ассамблеи ООН по вопросу о повышении безопасности дорожного движения во всем мире, провозгласившую период 2011–2020 годов Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения.

20. Для разрешения проблем, возникающих при сборе транспортной статистики в некоторых странах-членах, особенно странах СПЕКА, 16 сентября 2010 года в Алматы (Казахстан) было проведено рабочее совещание, предоставившее возможность специалистам в области транспортной статистики из Казахстана, Кыргызстана и Узбекистана ознакомиться с онлайн-инструментами ЕЭК ООН для сбора транспортной статистики. Основное внимание на этом рабочем совещании, организованном при содействии Регионального консультанта, было уделено использованию Общего вопросника и получению своевременных ответов из стран Центральной Азии на ежегодные статистические обследования ЕЭК ООН.

21. Для того чтобы повысить информированность о важности и полезности транспортной статистики среди стран СПЕКА, планируется еще одно мероприятие по наращиванию потенциала, возможно в виде однодневной конференции по транспортной статистике, которая может быть приурочена к следующему очередному совещанию ПРГ-ТПГ СПЕКА (март или апрель 2011 года). Эта

конференция будет проведена непосредственно в развитие итогов рабочего совещания, состоявшегося в 2010 году.

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

22. Счет развития ООН занимается финансированием проекта технической помощи для оценки выбросов CO₂. Этот проект разработан ЕЭК ООН вместе с другими региональными комиссиями ООН и направлен на определение согласованной методологии оценки "углеродного следа" внутреннего транспорта в целях повышения осведомленности государственных органов и других заинтересованных сторон, а также формирования научной основы для устойчивой транспортной политики. С подробной информацией об этом проекте можно ознакомиться по следующему адресу: www.unece.org/trans/theme_global_warm.html.

23. По своей продолжительности этот проект рассчитан на 36 месяцев. Однако в конце декабря 2010 года средства еще не были переведены, что безусловно влияет на график реализации проекта. В связи с этим отмечается желательность других форм сотрудничества и/или совместного финансирования для данного проекта со стороны потенциальных доноров. Кроме того, следует отметить, что, хотя к числу актуальных с точки зрения программ, финансируемых по линии Счета развития ООН, можно отнести многие темы, одновременно каждому отделу разрешается представлять только по одному проекту. Это затрудняет работу отделов, занимающихся комплексными проблемами, как это имеет место в случае Отдела транспорта, деятельность которого охватывает все виды внутреннего транспорта, а также перевозку опасных грузов и правила в области транспортных средств.

IV. Сотрудничество с другими организациями

А. Организация по безопасности и сотрудничеству в Европе

24. Сотрудничество с ОБСЕ развивается 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 осуществления обязательств ОБСЕ, содействия присоединению к правовым документам ЕЭК ООН, таким как "Конвенция о согласовании" или МДП, и их более эффективному применению.

25. Последней инициативой ЕЭК ООН-ОБСЕ в области облегчения пересечения границ является совместный проект по разработке и опубликованию "Справочника по оптимальной практике при пересечении границ". Этот справочник будет содержать главу о различных методологиях измерения эффективности процедур пересечения границ, в том числе оценку их пригодности и ответственности.

26. 24–26 мая 2010 года в Праге состоялся восемнадцатый Экономический и экологический форум ОБСЕ, посвященный теме "Поощрение рационального управления в пунктах пересечения границ, повышение безопасности наземных перевозок и облегчение международных автомобильных и железнодорожных перевозок в регионе ОБСЕ". Это мероприятие, тесно связанное с нынешней работой Отдела транспорта ЕЭК ООН, стало отличной возможностью для продолжения и укрепления сотрудничества ЕЭК ООН-ОБСЕ в области облегчения

наземных перевозок и пересечения границ. По этому случаю ЕЭК ООН подготовила доклад "Обзор выполнения обязательств ОБСЕ в экономическом и экологическом измерении", с которым можно ознакомиться по адресу: www.osce.org/documents/eea/2010/05/43813_en.pdf.

27. В результате такого возросшего сотрудничества была проведена конференция по вопросам финансирования инфраструктуры автомобильного и железнодорожного транспорта (17–19 ноября 2010 года), которая была организована совместно с годовой сессией Рабочей группы по железнодорожному транспорту (SC.2) в престижном конгресс-центре Хофбург (Вена), где обычно проходят совещания ОБСЕ. Эта конкретная поддержка со стороны ОБСЕ предоставила возможность делегатам из стран Центральной Азии, являющихся членами ЕЭК ООН, принять участие в одном из совещаний, в которых они участвуют редко.

В. Организация Черноморского экономического сотрудничества

28. Взаимодействие с Организацией Черноморского экономического сотрудничества (ОЧЭС) развивается в соответствии с соглашением о кооперации между ЕЭК ООН и ОЧЭС, которое было подписано в 2001 году. ЕЭК ООН оказывает помощь в процессе гармонизации национального законодательства государств-членов ОЧЭС в области транспорта. Кроме того, ЕЭК ООН содействует координированному развитию транспортной инфраструктуры в регионе ОЧЭС путем разработки Генерального плана ТЕА и ТЕЖ, а также посредством расширения евро-азиатских транспортных связей, в том числе по территории региона ОЧЭС.

29. ЕЭК ООН участвовала в совещании министров транспорта ОЧЭС, состоявшемся в Софии 14 и 15 апреля 2010 года, на котором она ознакомила участников с итогами деятельности ЕЭК ООН, представляющей интерес для государств – членов ОЧЭС. В совместной "Софийской декларации по укреплению сотрудничества в области транспорта в регионе ОЧЭС" от 15 апреля 2010 года министры государств – членов ОЧЭС признали важность исторической резолюции 64/255, принятой ГА в марте 2010 года для региона ОЧЭС. Эта резолюция направлена на активизацию деятельности для снижения уровня смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий во всем мире; она провозгласила период 2011–2020 годов Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения, призвав ОЧЭС и ЕЭК ООН вести совместную деятельность для разрешения связанных с транспортом проблем, включая безопасность дорожного движения.

30. Согласно вышеупомянутому решению министров, в Янине (Греция) 18 и 19 ноября 2010 года, в период выполнения Грецией функций Председателя ОЧЭС, была проведена совместная Конференция ЕЭК ООН – ОЧЭС по повышению безопасности на дорогах в регионе ОЧЭС. Организованная при любезном содействии и спонсорской поддержке Янинской палаты и Транспортной ассоциации греческих палат под эгидой Министерства инфраструктуры, транспорта и сетей сообщения Греции, эта Конференция способствовала реализации целей Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения в регионе ОЧЭС и ощутимых результатов, полученных в рамках недавно завершеного проекта ЕЭК ООН по "Повышению глобальной безопасности дорожного движения: установление региональных и национальных показателей сокращения числа жертв дорожно-транспортных происшествий". Более 100 участников из стран ОЧЭС, правительственных и неправительственных ор-

ганизаций, академических кругов и бизнеса, которые присутствовали на этой конференции, приняли "Янинскую декларацию", в которой государствам – членам ОЧЭС предлагается установить свои собственные национальные целевые показатели сокращения числа жертв дорожно-транспортных происшествий, которые необходимо достичь к концу Десятилетия. Соответствующим органам ОЧЭС также надлежит рассмотреть возможность установления регионального целевого показателя ОЧЭС по сокращению числа жертв к 2020 году на уровне, который в два раза ниже общего уровня смертности на дорогах в регионе ОЧЭС, а также создания надлежащих механизмов мониторинга осуществления. Янинская декларация была рассмотрена Советом министров иностранных дел ОЧЭС, состоявшемся в Салониках (Греция) в конце ноября 2010 года. См. www.unece.org/trans/roadsafe/conf_ioaninna.html.

С. Организация экономического сотрудничества

31. ЕЭК ООН и ОЭС, а также другие международные организации неоднократно выражали свою заинтересованность в развитии железнодорожного коридора Север-Юг, по которому осуществлялись бы регулярные эффективные и конкурентоспособные железнодорожные перевозки. ОЭС организовала демонстрационный пробег маршрутного поезда по маршруту Исламабад–Тегеран–Стамбул. Кроме того, ОЭС содействует реализации всех транспортных инициатив, направленных на экономическую интеграцию и облегчение перевозок в Центральной Азии.

32. Стимулирование перевозок по железнодорожному коридору Север-Юг направлено, в частности, на изучение технических возможностей и коммерческой жизнеспособности усилий по развитию регулярных перевозок "маршрутными поездами" из Латвии (Рига) по территории Российской Федерации (Санкт-Петербург) в Азербайджан (Баку) и Иран (Бендер-Аббас): предлагаемый маршрут полностью соответствует маршрутам 4 и 5 ЕАТС.

33. Секретариат и ОЭС по-прежнему изучают различные пути укрепления взаимного сотрудничества, включая пересмотр меморандума о взаимопонимании ЕЭК ООН – ОЭС от 2003 года.

V. Мобилизация средств для оперативной деятельности в области транспорта

34. В 2010 году секретариат ЕЭК ООН продолжал реализацию финансируемого Россией проекта по развитию евро-азиатских транспортных связей (этап II ЕАТС).

35. В ноябре 2010 года правительство Казахстана выделило 20 000 долл. США для продолжения деятельности СПЕКА в области транспорта в 2011 году.

36. Правительство Германии оказывало спонсорскую помощь в отношении должности эксперта – младшего сотрудника категории специалистов для работы в области интеллектуальных транспортных систем (ИТС). Такая поддержка оказалась особенно эффективной, поскольку это позволило ЕЭК ООН внести вклад в организацию ежегодной конференции по ИТС, которая состоялась в мае 2010 года и была посвящена вопросам транспорта и инноваций; эта помощь была более чем желательна, так как она предоставила возможность провести дополнительные глубокие исследования в области ИТС и автомобильных правил. В свою очередь, один из испанских университетов и испанские техниче-

ские службы предпочитают сотрудничать в рамках программы откомандирования в ООН двух стажеров для работы над техническими правилами в области транспортных средств.

37. Техническое сотрудничество и мероприятия по наращиванию 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. Увеличивается также необходимость в консультациях и технической помощи за пределами региона. В этой связи в качестве примера следует упомянуть о рабочем совещании по безопасности дорожного движения, состоявшемся в Дели в 2010 году. Кроме того, в апреле 2011 года в Дели планируется провести рабочее совещание по перевозке опасных грузов, а новые автомобильные центры в Азии и Латинской Америке рассматривают возможность присоединения к правилам в области транспортных средств, что в случае материализации этих намерений будет означать необходимость новых мероприятий по оказанию технической помощи в регионе. Это стоит иметь в виду в процессе работы по мобилизации ресурсов с помощью стран-доноров, заинтересованных в данной тематике.
