



---

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Семьдесят пятая сессия**

Женева, 26–28 февраля 2013 года

Пункт 5 е) предварительной повестки дня

**Стратегические вопросы горизонтальной политики:****Подготовительная деятельность****к всеобъемлющему десятилетнему обзору****выполнения Алматинской программы действий****Подготовительная деятельность к всеобъемлющему  
десятилетнему обзору выполнения Алматинской  
программы действий: Удовлетворение особых  
потребностей развивающихся стран, не имеющих  
выхода к морю****Записка секретариата**

1. В настоящем документе представлен краткий отчет о деятельности ЕЭК ООН и ее вкладе в выполнение Алматинской программы действий (АПД): Удовлетворение особых потребностей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. Он характеризует эволюцию деятельности ЕЭК ООН, связанной с АПД, текущую ситуацию, проблемы и предложения по их решению, а также будущие шаги.
2. Международная конференция министров развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита и стран-доноров и представителей международных учреждений, занимающихся вопросами финансирования и развития, по вопросу о сотрудничестве в области транзитных перевозок (Алматинская конференция) в 2003 году стала первой глобальной встречей, на которой конкретно рассматривался вопрос об особых потребностях развивающихся стран, не имеющих выхода к морю (РСНВМ).
3. Цель Программы действий заключается в удовлетворении особых потребностей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и формировании новых глобальных рамок действий в целях создания эффективных систем транзитных перевозок с учетом интересов как развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, так и развивающихся стран транзита. Программа действий нацелена на: а) обеспечение доступа к морю и от него для всех видов транспор-

та в соответствии с применимыми нормами международного права; b) сокращение расходов и улучшение качества услуг для повышения конкурентоспособности экспортируемых товаров; c) снижение стоимости доставки импортируемых товаров; d) решение проблем несвоевременности и ненадежности доставки товаров; e) создание надлежащих национальных транспортных сетей; f) сокращение ущерба от потерь, повреждения и порчи грузов в пути; g) создание условий для расширения экспорта; h) повышение безопасности автомобильного транспорта и людей, проживающих вдоль транспортных коридоров.

4. Рекомендации, вынесенные на этой конференции, получили название Алматинской программы действий<sup>1</sup>. АПД нацелена на налаживание сотрудничества и установление партнерских отношений в целях преодоления исключительных экономических затруднений, с которыми сталкиваются РСНВМ из-за отсутствия территориального доступа и изоляции от мировых рынков.

5. Пять приоритетных направлений Алматинской программы действий включают:

a) совершенствование нормативной базы: снижение таможенной бюрократизации и таможенных пошлин в целях снижения стоимости и продолжительности перевозок товаров, экспортируемых не имеющими выхода к морю странами;

b) развитие железнодорожной, автодорожной, авиатранспортной и трубопроводной инфраструктуры: осуществление проектов, которые соответствуют местным видам транспорта;

c) осуществление мер содействия развитию международной торговли: обеспечение преференциального режима для товаров стран, не имеющих выхода к морю, в целях повышения их конкурентоспособности;

d) оказание международной технической и финансовой поддержки: страны-доноры передадут ноу-хау и финансовые ресурсы странам, не имеющим выхода к морю, и странам транзита для развития инфраструктуры и совершенствования нормативно-правовой базы;

e) мониторинг выполнения соглашений и дальнейшие шаги: в процессе обзора будут использоваться такие измеримые критерии, как стоимость и продолжительность перевозок.

6. По сравнению с предыдущими резолюциями и глобальными усилиями в поддержку РСНВМ АПД содержит инновационные аспекты, нацеленные на достижение конкретных результатов. АПД олицетворяет собой в высшей степени коллегиальный процесс, в который вовлечены не только РСНВМ, но и страны транзита, доноры и международные организации, занимающиеся вопросами развития:

a) АПД сосредоточена на реализации конкретных – практически возможных и осязаемых – мер, которые должны быть приняты как развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, так и развивающимися странами транзита, при поддержке со стороны их партнеров по процессу развития;

---

<sup>1</sup> Организация Объединенных Наций: "Алматинская программа действий: Удовлетворение особых потребностей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в новых глобальных рамках для сотрудничества в области транзитных перевозок между не имеющими выхода к морю развивающимися странами и развивающимися странами транзита" ([www.un.org/special-rep/ohrlls/ldc/Almaty\\_PoA.pdf](http://www.un.org/special-rep/ohrlls/ldc/Almaty_PoA.pdf)).

b) многие направления деятельности естественным образом попадают в сферу охвата уже существующих инструментов или механизмов, в рамках которых АПД настоятельно рекомендует отдавать приоритет РСНВМ при использовании существующих инструментов;

c) ООН предлагает создать целевой фонд для поддержки более конкретной деятельности;

d) мониторинг показателей и механизмы последующих действий, как предполагается, должны дать позитивные результаты.

7. Не имеющие выхода к морю страны – это те страны, которые не имеют прямого доступа к океанам. В мире существует свыше 40 не имеющих выхода к морю стран, больше половины которых расположены в Европе и Центральной Азии, т.е. в регионе ЕЭК.

8. Среди стран – членов ЕЭК ООН следующие девять стран являются РСНВМ 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 (КВПЧМН): Азербайджан, Армения, бывшая югославская Республика Македония, Казахстан, Кыргызстан, Республика Молдова, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан.

9. Связанные с перевозками и торговлей затраты этих стран, не имеющих выхода к морю, особенно в части их коммерческих отношений со странами за пределами Европы, являются чрезмерно высокими. В целом считается, что затраты на перевозку товаров, происходящих из не имеющих выхода к морю стран, в среднем на 50% превышают аналогичные затраты для стран, имеющих доступ к морю (по отношению к среднемировому уровню)<sup>2</sup>. Это обусловлено разнообразными причинами, в числе которых негативное влияние географических факторов, проблемы и затраты, связанные с транзитом через территорию других стран, необходимость многократного пересечения границ, чрезмерная удаленность от основных рынков и неадекватная инфраструктура.

10. ЕЭК ООН содействует выполнению АПД посредством стимулирования развития инфраструктуры, облегчения международного транспортного сообщения и торговли, облегчения пересечения границ, развития перевозок скоропортящихся пищевых продуктов и торговли ими, а также повышения безопасности дорожного движения. Основное внимание уделяется осуществлению соответствующих правовых документов, норм и стандартов, которые, как правило, носят глобальный характер, но обеспечиваются ЕЭК ООН и относятся к ее ведению; осуществлению конкретных инициатив АПД; технической помощи и наращиванию потенциала в области таможенных реформ, систем таможенного транзита и электронной торговли. Механизмы торговли, созданные ЕЭК ООН и ее органами, например Центром Организации Объединенных Наций по упрощению процедур торговли и электронным деловым операциям (СЕФАКТ ООН), предоставляют многочисленные возможности для повышения эффективности торговли.

11. Значительная часть деятельности ЕЭК ООН по наращиванию потенциала не имеющих выхода к морю стран проводится в рамках Специальной программы Организации Объединенных Наций для стран Центральной Азии (СПЕКА),

<sup>2</sup> Глобальное партнерство в целях упрощения процедур транспорта и торговли, ГПУПТТ ([www.gfptt.org/entities/TopicProfile.aspx?tid=b32e2af7-5931-4b20-9d68-edb1a268ee70](http://www.gfptt.org/entities/TopicProfile.aspx?tid=b32e2af7-5931-4b20-9d68-edb1a268ee70)).

которая осуществляется совместно с Экономической и социальной комиссией Организации Объединенных Наций для стран Азии и Тихого океана (ЭСКАТО). Все семь стран – членов СПЕКА, а именно: Азербайджан, Афганистан, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан, – не имеют выхода к морю. В Программе СПЕКА большое внимание уделяется также транспорту и пересечению границ.

12. Кроме того, ЕЭК ООН оказывает содействие странам СПЕКА в рамках следующих двух процессов:

а) Проектная Рабочая группа (ПРГ) по облегчению перевозок и пересечению границ (ППГ) СПЕКА. Эта проектная Рабочая группа уделяет основное внимание созданию новых и расширению существующих автодорожных и железнодорожных сетей в регионе, а также решению конкретных проблем в области транзитных перевозок, осуществляемых из стран – членов СПЕКА, в эти страны или через территорию этих стран.

i) Семнадцатая сессия ПРГ ППГ СПЕКА (Алматы, 6 и 7 июня 2012 года) была проведена Министерством транспорта и связи Республики Казахстан, являющейся ведущей страной СПЕКА в области транспорта.

ii) ПРГ подчеркнула важное значение обмена знаниями и оптимальной практикой и настоятельно рекомендовала странам СПЕКА и впредь укреплять национальные координационные механизмы, предпринимать шаги по облегчению международной торговли и перевозок и наращивать потенциал и укреплять национальные координационные механизмы в качестве средств устранения барьеров в области трансграничных и транзитных перевозок. ПРГ также настоятельно призвала страны СПЕКА активизировать усилия по присоединению ко всем международным соглашениям в области перевозки опасных грузов, используя подготовленную ЕЭК ООН "дорожную карту" для создания административных структур, необходимых для осуществления ДОПОГ. ПРГ решила создать координационный механизм для надлежащего выполнения/соблюдения международных соглашений в области перевозки опасных грузов и просила ЕЭК ООН по мере возможности оказать техническую помощь и поддержку в сфере наращивания потенциала.

б) Реализация первоочередных и долгосрочных приоритетов в сфере помощи в интересах торговли (ПиТ), которые были определены в Министерской декларации, принятой на Конференции министров, посвященной "дорожной карте" в сфере помощи в интересах торговли, состоявшейся в Баку. Эти приоритетные задачи включают: i) развитие национальных производственно-сбытовых потенциалов, включая производственные мощности и институциональные структуры; ii) налаживание трансграничного сотрудничества; iii) содействие плодотворной интеграции стран СПЕКА в многостороннюю торговую систему. Это происходит в рамках Совета СПЕКА по ПиТ, членами которого в настоящий момент являются ведомства, которые занимаются осуществлением Бакинской министерской декларации. Этот Совет является добровольным координационным механизмом, открытым для всех заинтересованных партнеров по развитию, ведущим свою деятельность в регионе, в том числе организаций системы Организации Объединенных Наций, и, в частности, заинтересованных организаций, входящих в Межучрежденческую группу по вопросам торговли и производственного потенциала Координационного совета руководителей системы Организации Объединенных Наций (КСР), а также многосторонних и двусторонних доноров.

13. В рамках подпрограммы ЕЭК ООН по торговле в странах СПЕКА было начато осуществление пяти проектов по упрощению национальных процедур торговли на основе системы "единого окна". Для поддержки проектов по внедрению системы "единого окна" были учреждены межведомственные и государственно-частные группы. РСНВМ будет полезно воспользоваться *Справочником по оптимальной практике при пересечении границ: перспективы облегчения перевозок и торговли*, который был недавно опубликован совместно ОБСЕ и ЕЭК ООН. Этот Справочник служит также соответствующим ресурсом для всех, кто занимается практической деятельностью в этой области ([http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/bcf/publications/Brochure\\_Handbook\\_on\\_Best\\_Practices\\_at\\_Border\\_Crossings.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/bcf/publications/Brochure_Handbook_on_Best_Practices_at_Border_Crossings.pdf)).

14. 57 международных соглашений и конвенций в области транспорта, которые относятся к ведению ЕЭК ООН, обеспечивают правовую и техническую базу для развития международного автомобильного, железнодорожного, водного и смешанного транспорта в регионе ЕЭК ООН и за его пределами. Азербайджан, Кыргызстан и Узбекистан присоединились ко всем семи конвенциям, которые относятся к ведению ЕЭК ООН и были соответствующим образом рекомендованы в резолюции 48/11 ЭСКАТО ООН, а Казахстан присоединился к шести из семи конвенций. Другим странам СПЕКА настоятельно рекомендуется присоединиться к семи основным конвенциям<sup>3</sup>. Совершенно очевидно, что резолюция 48/11 ЭСКАТО ООН 1992 года дала странам СПЕКА серьезный стимул к присоединению к основным конвенциям в области транспорта.

15. Что касается упрощения процедур пересечения границ, то к ведению ЕЭК ООН относятся два основных правовых инструмента: Конвенция МДП и Конвенция о согласовании, которые имеют глобальное применение. Все РСНВМ в регионе ЕЭК являются Договаривающимися сторонами Конвенции МДП. Новое приложение 8 к "Конвенции о согласовании" вступило в силу в мае 2008 года. От ратификации этой Конвенции Афганистаном и Туркменистаном и от ее более строгого выполнения всеми странами СПЕКА выиграют абсолютно все страны, поскольку это обеспечит последовательность и приведет к облегчению перевозок в этом субрегионе и за его пределами.

16. Создание центров сертификации оборудования для перевозки скоропортящихся продуктов в Казахстане, Кыргызстане, Таджикистане, Туркменистане и Узбекистане в рамках Соглашения о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС), должно стать дополнительным стимулом к скорейшему присоединению Кыргызстана и Туркменистана к Соглашению СПС.

17. Группа экспертов по евро-азиатским транспортным связям (ЕАТС) ЕЭК ООН определила приоритетные маршруты наземных перевозок между Европой и Азией и приоритетные проекты по осуществлению капиталовложений в транспортную инфраструктуру. Этап I (2002–2007 годы) проекта ЕАТС был реализован совместно ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН и завершился проведением Первого совещания министров транспорта евро-азиатского региона в Женеве в феврале 2008 года. Этап II (2008–2012 годы) осуществляется под эгидой ЕЭК ООН. Проект ЕАТС важен с точки зрения инвестиционной деятельности, связанной с инфраструктурой, для целей повышения временной и пространствен-

<sup>3</sup> Положение в связи с присоединением к семи основным конвенциям, которые относятся к ведению ЕЭК ООН, в соответствии с рекомендацией, содержащейся в резолюции 48/11 ЭСКАТО ООН, отражено в приложении к настоящему документу.

ной координации, а также эффективности затрат. Железнодорожные и автодорожные карты с нанесенными на них транспортными маршрутами могут послужить полезным ресурсом для представителей директивных органов и инвесторов при осуществлении долгосрочного планирования и финансирования проектов в области транспортной инфраструктуры. На возможном этапе III (решение о котором должно быть принято на втором Совещании министров транспорта стран евро-азиатского региона (Женева, 26 февраля 2013 года)) основное внимание могло бы быть уделено практическим мерам по улучшению транспортной ситуации в регионе ЕАТС.

18. ЕЭК ООН служит платформой, позволяющей вносить значительный вклад в обеспечение более тесного и эффективного сотрудничества и взаимодействия между РСНВМ. Она оказывает содействие этим странам в интересах их более эффективной интеграции в глобальную систему производства, перевозок и торговли для ускорения развития, улучшения благосостояния и снижения риска возникновения напряженности.

19. 6 декабря 2012 года КВПННМ организовала в Женеве межведомственное консультативное совещание для обмена информацией о различных подготовительных встречах и соответствующих публикациях во избежание дублирования усилий и для обеспечения синергизма. На нем обсуждались темы, которые могут быть охвачены в десятилетнем обзоре. В этом отношении был затронут вопрос о таких новых вызовах для РСНВМ, как необходимость смягчения последствий изменения климата, адаптации к изменениям климата (опустыниванию, обезлесению), проблемы с производственным потенциалом и общая необходимость проведения экономических реформ. Вместе с тем некоторые участники сочли, что необходимо придерживаться первоначальных приоритетов (транзит, инфраструктура, упрощение процедур и т.д.), согласованных в 2003 году, поскольку они остаются актуальными. Новые темы были одобрены при том понимании, что они должны быть актуальны для стран, не имеющих выхода к морю, и что процесс АПД не должен дублировать деятельность, которая проводится другими организациями системы ООН.

20. С учетом того, что несколько РСНВМ имеют двойное членство, в рамках подготовки к десятилетнему обзору, который будет совместно организован ЭСКАТО ООН и ЕЭК ООН, состоятся четыре региональных совещания, а именно: одно в Латинской Америке, одно в Африке, одно на Ближнем Востоке и одно в Лаосе (Вьентьян, 5–7 марта 2013 года). Секретариаты ЭСКАТО ООН и ЕЭК ООН поддерживают тесное сотрудничество в рамках подготовки совместного доклада, который будет содержать обзор прогресса в выполнении АПД в их соответствующих регионах. Этот доклад станет важным шагом на пути к подготовке десятилетнего обзора выполнения АПД. Совместный обзорный доклад ("Устранение пробелов в инфраструктуре") будет отражать текущее состояние сетей транспортной инфраструктуры и степень ее развития в РСНВМ. В нем будут резюмированы ключевые проблемы и конкретные шаги, связанные с приоритетным направлением 2 Алматинской программы действий, т.е. с развитием и эксплуатацией инфраструктуры. В докладе будет представлен обзор прогресса, достигнутого не имеющими выхода к морю странами и развивающимися странами транзита в сфере создания региональных и межрегиональных транспортных сетей за период после принятия Алматинской программы действий в 2003 году. Основное внимание будет уделено трем основным областям транспортной инфраструктуры, которые имеют наиболее важное значение для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, а именно: автомобильным дорогам, железным дорогам и сухопутным терминалам. Кроме того, в этом документе будут изложены инвестиционные потребности РСНВМ в области раз-

вития инфраструктуры. Он будет основываться на инвестиционных оценках, сделанных секретариатами и многосторонними банками развития, а также на оценках, полученных из других различных источников. В документе будут отражены результаты анализа механизмов финансирования автодорожной и железнодорожной инфраструктуры для представления ресурса, освещающего оптимальную практику. Заключительная часть документа будет содержать ряд рекомендаций по дальнейшим шагам с учетом прогресса, достигнутого за десять лет, прошедших после принятия Алматинской программы действий, в области развития инфраструктуры, особенно в части автомобильных дорог, железных дорог и сухопутных терминалов, а также ЕАТС и программ государственно-частных партнерств (ГЧП).

21. Предполагается, что на втором Совещании министров транспорта стран евро-азиатского региона (26 февраля 2013 года) будет одобрено предложение о реализации возможного этапа III проекта ЕАТС и будут выработаны руководящие указания по его реализации с уделением при этом особого внимания решению практических проблем, которые позволили бы облегчить торговлю и перевозки между Европой и Азией. Результаты ЕАТС и итоги Совещания министров можно было бы рассматривать в качестве особого вклада в процесс подготовки к десятилетнему обзору Алматинской программы действий.

## Приложение

### Положение в связи с присоединением к международным соглашениям и конвенциям ЕЭК ООН, перечисленным в Протоколе второй сессии ПРГ ППГ

по состоянию на 31 октября 2012 года

№	Соглашения и конвенции	AFG	AZE	KAZ	KGZ	TJK	TKM	UZB
<i>Конвенции, рекомендованные в резолюции 48/11 ЭСКАТО ООН, принятой 23 апреля 1992 года</i>								
1	Конвенция о дорожном движении (1968 года)		X (2002)	X (1994)	X (2006)	X (1994)	X (1993)	X (1995)
2	Конвенция о дорожных знаках и сигналах (1968 года)		X (2011)	X (1994)	X (2006)	X (1994)	X (1993)	X (1995)
3	Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) (1956 года)		X (2006)	X (1995)	X (1998)	X (1996)	X (1996)	X (1995)
4	Таможенная конвенция о временном ввозе коммерческих дорожных перевозочных средств (1956 года)	X (1977)	X (2000)		X (1998)			X (1999)
5	Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП) (1975 года)	X (1982)	X (1996)	X (1995)	X (1998)	X (1996)	X (1996)	X (1995)
6	Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах (1982 года)		X (2000)	X (2005)	X (1998)	X (2011)		X (1996)
7	Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров (1972 года)		X (2005)	X (2005)	X (2007)			X (1996)
<i>Дополнительные соглашения и конвенции:</i>								
8	Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА) (1975 года)		X (1996)	X (1995)				
9	Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ) (1985 года)							
10	Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) (1991 года)			X (2002)				
11	Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию о дорожных знаках и сигналах, открытую для подписания в Вене 8 ноября 1968 года (1971 года)			X (2011)				



№	Соглашения и конвенции	AFG	AZE	KAZ	KGZ	TJK	TKM	UZB
12	Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию о дорожных знаках и сигналах (1971 года)		X (2011)	X (2011)				
13	Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР) (1970 года)		X (1996)	X (1995)		X (2011)	X (1996)	X (1998)
14	Таможенная конвенция о временном ввозе коммерческих дорожных перевозочных средств (1954 года)							
15	Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) (1957 года)		X (2000)	X (2001)		X (2011)		
16	Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС) (1970 года)		X (2000)	X (1995)	X (2012)	X (2011)		X (1999)

*Примечания:*

1. X – Окончательное подписание, ратификация, присоединение.
2. AFG – Афганистан; AZE – Азербайджан; KAZ – Казахстан; KGZ – Кыргызстан; TJK – Таджикистан; TKM – Туркменистан; UZB – Узбекистан.