



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Семьдесят вторая сессия

Женева, 23–25 февраля 2010 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 помощью 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 2009 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

напоминается, 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 (КВПННМ) 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 – участницами Специальной программы Организации Объединенных Наций для экономик Центральной Азии (СПЕКА).

5. В 2009 году секретариат Отдела транспорта ЕЭК ООН стимулировал применение транспортных соглашений за пределами региона ЕЭК ООН путем расширения сотрудничества с другими региональными комиссиями и облегчения транзитных перевозок в интересах стран, не имеющих выхода к морю, в рамках системы АДП и с использованием мультимодальных подходов к проблеме облучения перевозок.

6. После среднесрочного обзора АДП в 2008 году, в котором активное участие принимал и Отдел транспорта, Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций приняла декларацию по среднесрочному обзору АДП. 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. В этой связи в сотрудничестве с КВПННМ 2 марта 2009 года Отдел транспорта ЕЭК ООН организовал в Женеве межучрежденческое консультативное совещание по осуществлению Алматинской программы действий, которое было призвано оценить итоги среднесрочного обзора и определить, какой вклад могут внести система Организации Объединенных Наций и другие соответствующие организации в ускорение реализации целей АДП.

7. В контексте этого совещания были выделены 12 областей работы, в том числе проведение регионального семинара МДП для стран Организации экономического сотрудничества (ОЭС), включая развивающиеся страны Центральной Азии, не имеющие выхода к морю (РСНВМ), для более эффективного применения Конвенции МДП в интересах РСНВМ; распространение в РСНВМ доклада ЕЭК ООН по методологической основе для определения узких мест, недостающих звеньев и качества услуг в сетях транспортной инфраструктуры, а также разработка и опубликование совместного справочника ЕЭК ООН и Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ) по оптимальной практике при пересечении границ.

8. КВПННМ предложила пяти региональным комиссиям и другим органам Организации Объединенных Наций заполнить таблицу мероприятий, которая впоследствии должна быть представлена Генеральной Ассамблее Организации Объединенных Наций.

II. Проекты Трансъевропейской автомагистрали и Трансъевропейской железнодорожной магистрали

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

10. 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.

11. Недавно в число основных задач этих проектов была включена деятельность в поддержку развития евро-азиатских транспортных связей. Кроме того, они предпринимают конкретные действия для обеспечения 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. Полный отчет о ходе работы в рамках этих двух проектов будет представлен устно управляющим проектами ТЕА и ТЕЖ в ходе совещания.

III. Деятельность в рамках региональных и субрегиональных программ

A. Специальная программа для экономик Центральной Азии

13. Отдел транспорта ЕЭК ООН вместе с Экономической и социальной комиссией для Азии и Тихого океана Организации Объединенных Наций (ЭСКАТО ООН) являются наиболее активными сторонниками оказания поддержки Рабочей группе по облегчению перевозок и пересечения границ СПЕКА, 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.

14. Четырнадцатая сессия Проектной рабочей группы по облегчению перевозок и пересечения границ СПЕКА состоялась в Алматы, Казахстан, 17–18 марта 2009 года; на ней присутствовали представители всех стран СПЕКА, кроме Узбекистана, и основных финансовых учреждений, действующих в регионе, за исключением Всемирного банка.

B. Проект, финансируемый по линии Счета развития Организации Объединенных Наций (пятый транш)

15. Процесс определения целевых показателей в области безопасности дорожного движения оказался эффективным средством для иллюстрации масштабов проблемы безопасности дорожного движения и установления цели, к дос-

тижению которой могут стремиться страны и регионы. Этот проект носит инновационный характер, поскольку, хотя данная методология уже широко используется развитыми странами, пока немногим развивающимся странам удалось наметить целевые показатели. К концу этого проекта ожидается, что значительное большее число стран с низким и средним доходом примут целевые показатели в области безопасности дорожного движения и выяснят для себя, что они должны сделать для их достижения к 2015 году.

16. В частности, в рамках этого проекта страны ознакомятся с мерами и практикой в области безопасности дорожного движения, которые позволили добиться существенных сокращений числа погибших и раненых в результате дорожно-транспортных происшествий. Речь идет о программах информирования о последствиях употребления алкоголя за рулем, использовании защитных шлемов и ремней безопасности, а также скорости.

17. На настоящий момент очень незначительное число стран с низким и средним доходом согласовали на правительственном уровне целевые показатели в области безопасности дорожного движения по причине ограниченных финансовых ресурсов, слабых статистических возможностей либо в силу других насущных экономических или социальных проблем. Для согласования национальных целевых показателей министерства и соответствующие учреждения должны взаимодействовать в деле достижения общей цели.

18. Этот проект будет осуществляться пятью региональными комиссиями в сотрудничестве с другими международными и неправительственными организациями (НПО), занимающимися вопросами безопасности дорожного движения. Основным направлением деятельности в ходе этого проекта является организация семинара (семинаров) в 2008 и 2009 годах в каждой региональной комиссии. Бенефициарами проекта являются правительственные учреждения, действующие в сфере безопасности дорожного движения (министерства внутренних дел, транспорта, здравоохранения и образования), НПО, занимающиеся вопросами безопасности дорожного движения в различных регионах, и участники дорожного движения в целом.

19. Результаты проекта будут представлены на Первой всемирной конференции по безопасности дорожного движения в Москве 19 ноября 2009 года. Принятая на этой конференции декларация, одобренная ее участниками (около 1 500 представителей из 150 стран), станет ключевым элементом для десятилетия действий в области безопасности дорожного движения, которое будет предложено на следующей Генеральной Ассамблее Организации Объединенных Наций в 2010 году.

С. Будущий проект, финансируемый по линии Счета развития Организации Объединенных Наций (седьмой транш)

20. Для оценки выбросов CO₂ ЕЭК ООН в сотрудничестве с другими региональными комиссиями представил в этом году запрос на финансирование проекта технической помощи по линии Счета развития Организации Объединенных Наций (ЮНДА). Этот проект направлен на разработку стандартной методологии и оценки "углеродного следа" наземного транспорта в целях повышения осведомленности правительств и других участников и обеспечения научной основы для устойчивой транспортной политики.

IV. Сотрудничество с другими организациями

21. 25 марта 2009 года секретариат провел презентацию для демонстрации усилий, предпринятых ЕЭК ООН в деле развития евразийских транспортных связей на Конференции по новой евразийской инициативе в области наземного транспорта (НЕИИТ) по возрождению шелкового пути – новое окно возможностей для автомобильного транспорта во время глобального экономического кризиса.

22. На этой конференции, организованной Международным союзом автомобильного транспорта (МСАТ) и состоявшейся в Варшаве, присутствовало около 200 участников из 14 стран, однако лишь очень немногие из них представляли страны Европейского союза. Не был также представлен Казахстан, хотя важным событием в рамках НЕИИТ стала конференция на тему "Возрождение шелкового пути", состоявшаяся в Алматы в июне 2009 года, в которой участвовал также секретариат ЕЭК ООН. На этой конференции присутствовало множество делегаций (около 300 участников: от Эстонии до всех стран Содружества Независимых Государств (СНГ)). Была подготовлена и в конце конференции подписана министерская декларация. Доклад НЕИИТ, подготовленный компанией НЕА, занимающейся транспортными исследованиями, следует рассматривать в качестве одного из основных справочных документов для второго этапа проекта по евро-азиатским транспортным связям (ЕАТС).

23. Секретариат также оказал консультационные услуги в связи с двумя рабочими совещаниями, организованными МСАТ и Торговой палатой Соединенных Штатов Америки, по развитию маршрутов автомобильных перевозок из Европы в Афганистан через Южный Кавказ. Одно рабочее совещание состоялось в Тбилиси 17–18 июля 2009 года, а другое - в Душанбе 19 октября 2009 года. На обоих форумах секретариат проинформировал участников о вкладе ЕЭК ООН в развитие транспортных маршрутов Европа-Азия.

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" и 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 с описанием различных методологий измерения эффективности процедур пересечения границ, в том числе оценку их пригодности и действенности.

26. В мае 2010 года состоится восемнадцатый Форум ОБСЕ по экономическим и экологическим вопросам, который будет посвящен 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, станет отличной возможностью

стью продолжить и укрепить сотрудничество ЕЭК ООН-ОБСЕ в области облегчения наземных перевозок и пересечения границ.

В. Организация Черноморского экономического сотрудничества

27. Сотрудничество с Организацией Черноморского экономического сотрудничества (ОЧЭС) развивается в соответствии с соглашением о сотрудничестве между ЕЭК ООН и Организацией Черноморского экономического сотрудничества (ОЧЭС), подписанным 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.

28. Сотрудники ЕЭК ООН приняли участие в совещании министров транспорта ОЧЭС, состоявшемся в Ереване 26–27 марта 2009 года. На этом совещании, проходившем под председательством министра транспорта Армении, присутствовали министры и заместители министров транспорта, а также высокопоставленные должностные лица из десяти государств - членов ОЧЭС и представители Парламентской ассамблеи ОЧЭС (ПА ОЧЭС), Союза автотранспортных ассоциаций стран - членов Организации Черноморского экономического сотрудничества (ОЧЭС-УРТА), ЕС и Транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА). В своем совместном заявлении "Ереванская декларация о перспективах сотрудничества в области транспорта в регионе ОЧЭС" министры государств - членов ОЧЭС признали важность для государств - членов ОЧЭС полного и эффективного осуществления международных соглашений и конвенций ЕЭК ООН в области транспорта и вклад ЕЭК ООН в содействие координированному развитию евро-азиатских транспортных связей и облегчению международных перевозок. Они предложили государствам - членам ОЧЭС присоединиться ко всем основным международным соглашениям и конвенциям ЕЭК ООН в области транспорта и эффективно их осуществлять, а также призвали расширять сотрудничество между ЕЭК ООН и ОЧЭС в области развития евро-азиатских транспортных связей и облегчения международных перевозок, включая организацию совместных мероприятий.

29. В июне 2009 года в Женеве состоялось рабочее совещание по осуществлению приложения 8 к Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах, которое было совместно организовано ЕЭК ООН и ОЧЭС. Это рабочее совещание было направлено на укрепление потенциала правительственных должностных лиц, ответственных за политику в области таможенных вопросов, транспорта и торговли, для обеспечения более эффективного применения Конвенции о согласовании. На нем присутствовали представители около 30 стран, а также различных межправительственных и неправительственных организаций. Участники семинара с пользой для себя обменялись оптимальной практикой осуществления ключевых положений приложения 8 на национальном уровне и с интересом заслушали различные сообщения по техническим вопросам.

30. 11–13 ноября 2009 года в штаб-квартире ОЧЭС в Стамбуле состоялись третье совещание Группы экспертов по ЕАТС и Региональное рабочее совещание по развитию евро-азиатских транспортных связей. Эти мероприятия были организованы совместно с Министерством транспорта Турецкой Республики, ЕЭК ООН и ОЧЭС. На рабочем совещании присутствовали представители около

ло 30 стран, а также различных межправительственных и неправительственных организаций. Проведение этих мероприятий в партнерстве с ОЧЭС дало возможность изучить потенциал дальнейшего взаимодействия и синергизма с работой, которая осуществляется под эгидой ОЧЭС, и рассмотреть конкретные проблемы региона ОЧЭС – региона, который занимает центральное положение в сети евро-азиатских транспортных маршрутов.

С. Организация экономического сотрудничества

31. Секретариат участвовал в рабочем совещании по вопросам мультимодальных перевозок, проведенном Организацией экономического сотрудничества (ОЭС) и Исламским банком развития в Анкаре 25–26 марта 2009 года. Это совещание стало последним из пяти национальных рабочих совещаний по мультимодальным перевозкам, охватывавших политические, правовые и технические вопросы в области интермодальных перевозок и логистики, которые были организованы ОЭС и финансировались Исламским банком развития. Вклад секретариата ЕЭК ООН включал сообщения по развитию интермодальных перевозок в Европе в течение последних 10 лет; роли правительств в развитии логистики, эксплуатационной совместимости и интермодальных перевозок; и обмену информацией по концепциям интермодальности, вопросам пересечения границ, включая Конвенцию о международной перевозке грузов железнодорожным транспортом (КМЖП)/Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС), и другим вопросам.

32. Секретариат также организовал "Первое региональное рабочее совещание по этапу II проекта развития евро-азиатских транспортных связей: облегчение евро-азиатских перевозок в регионе ОЭС", состоявшееся в Тегеране 27–29 апреля 2009 года. В ходе этого рабочего совещания основное внимание было уделено проблемам/облегчению пересечения границ и развитию новых железнодорожных маршрутов, таких как Стамбул-Тегеран-Алматы (с продлением в Китай). Третий, т.е. последний день этого рабочего совещания был полностью посвящен вопросам более эффективного осуществления Конвенции МДП. Участники этого рабочего совещания (около 50 экспертов по транспорту и таможенным вопросам) представляли правительства девяти стран ОЭС и различные международные организации.

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

Д. Сотрудничество с Транспортным коридором Европа-Кавказ-Азия

34. После подписания меморандума о взаимопонимании для развития сотрудничества между ТРАСЕКА и ЕЭК ООН в декабре 2008 года секретариат принял участие в совещании министров ТРАСЕКА, которое состоялось в Иссык-Куле, Кыргызстан, 14–16 июня 2009 года.

35. В конце этой министерской конференции новым Генеральным секретарем ТРАСЕКА был избран г-н Жанторо Сатыбалдиев из Кыргызстана. Взаимное сотрудничество между ТРАСЕКА и ЕЭК ООН позволит всем участвующим странам эффективнее задействовать Туркменистан в деле международного сотрудничества и практически разрешить проблему транзита по территории этой страны. Ситуация с Туркменистаном действительно является актуальной для

ТРАСЕКА, поскольку невыполнение им обязательств мешает нормальному функционированию коридора в других местах. Вторым приоритетом станет Узбекистан, что и было определено в ходе совещания СПЕКА, состоявшегося в марте.

Е. Сотрудничество с программой Центрально-Азиатского регионального экономического сотрудничества

36. 26-27 мая 2009 года секретариат принял участие в Форуме сотрудничества программы Центрально-Азиатского регионального сотрудничества (ЦАРЭС) с различными партнерами для создания механизмов партнерства в сфере упрощения процедур торговли и перевозок в Центральной Азии. ЦАРЭС - это программа, в которой участвуют крупнейшие банки развития, действующие в Центральной Азии. Она была инициирована и осуществляется под руководством Азиатского банка развития (АБР), который привлекает средства Международного валютного фонда (МВФ), Всемирного банка, Исламского банка развития и Программы развития Организации Объединенных Наций (ПРООН).

37. О Форуме сотрудничества ЦАРЭС уже известно в течение почти года, и секретариат считает, что взаимодействие с этой программой даст возможность обменяться опытом и информацией об осуществляемых проектах СПЕКА и ЦАРЭС в целях создания механизмов партнерства; выяснить некоторые непонимания и проблемы при использовании международных стандартов по упрощению процедур торговли; и добиться поддержки в отношении реализуемых проектов ЕЭК ООН и СПЕКА в Центральной Азии и Монголии.

38. ЦАРЭС сосредоточена на развитии коридоров в рамках своей стратегии облегчения перевозок и торговли, но никогда не ссылается на работу ЕЭК ООН, связанную с евразийскими коридорами (в ней только упоминается ЭСКАТО ООН). Участники подчеркнули, что организациям следует разрабатывать различные концепции развитых коридоров и объединять проекты по оказанию помощи для этих коридоров. Однако применяемые концепции не всегда скоординированы, что приводит к растрате ресурсов на создание параллельных маршрутов и проектов.

39. 15 и 16 октября 2009 года состоялась восьмая Конференция министров ЦАРЭС, которая предоставила возможность принять совместное заявление ЕЭК ООН-ЭСКАТО ООН, где подчеркивается роль СПЕКА и деятельности ЕЭК ООН в рамках СПЕКА, о которой практически ничего неизвестно ни в ЦАРЭС, ни в АБР, и поэтому, как ожидается, ЦАРЭС следует в более полной мере учитывать работу СПЕКА в будущем.

V. Мобилизация средств для оперативной деятельности в области транспорта

40. В 2009 году секретариат ЕЭК ООН продолжал реализацию финансируемого Россией проекта по развитию евро-азиатских транспортных связей (этап II ЕАТС).

41. Правительство Италии любезно согласилось предоставить содействие в разработке "дорожной карты", касающейся роли ЕЭК ООН в деле поддержки применения решений, основанных на использовании интеллектуальных транспортных систем (ИТС). Правительство Германии решило оказать спонсорскую

помощь в отношении должности эксперта – младшего сотрудника категории специалистов для работы в области ИТС.
