



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Семьдесят пятая сессия

Женева, 26–28 февраля 2013 года

Пункт 5 с) предварительной повестки дня

Помощь странам с переходной экономикой

Делегатам предлагается рассмотреть вопрос о том, как в рамках деятельности по оказанию технической помощи в будущем можно разработать проактивную стратегию наращивания потенциала в области транспорта для всей ЕЭК ООН.

Комитет, возможно, пожелает поддержать стратегию, разрабатываемую на ближайшие годы, и дать рекомендации на будущее. Он может также изучить возможности внебюджетного финансирования.

Десятилетие технической помощи в области транспорта, 2002–2012 годы

Записка секретариата

1. Оказание технической помощи государствам – членам Организации Объединенных Наций является крайне важным инструментом для реализации программы работы ЕЭК ООН и, как отмечается в Плане работы по реформе ЕЭК ООН за 2005 год, составляет неотъемлемую часть деятельности Комиссии.

Оказание помощи строится на следующих основных принципах:

- обусловленность имеющимися потребностями;
- ориентация на конкретные результаты;
- уделение основного внимания странам с переходной экономикой; и
- связь с нормотворческой работой ЕЭК ООН.

2. В этой связи услуги ЕЭК ООН по оказанию технической помощи в области транспорта направлены на повышение национального потенциала государств-членов в плане применения правовых документов, норм и стандартов Организации Объединенных Наций, относящихся к ведению Отдела транспор-

та. Они характеризуются ярко выраженными региональными/субрегиональными особенностями и содействуют трансграничному решению общих проблем. Другой важной целью является оказание поддержки государствам – членам ЕЭК ООН с переходной экономикой/с формирующейся рыночной экономикой в их усилиях по достижению целей развития, согласованных на международном уровне.

3. При осуществлении своей программы работы ЕЭК ООН оказывает следующие основные виды услуг в области технического сотрудничества:

- консультативные услуги, а также рабочие совещания, семинары, ознакомительные поездки и учебные курсы с целью наращивания потенциала;
- проекты технического сотрудничества с региональной, субрегиональной и глобальной направленностью в тех областях, где ЕЭК ООН располагает мандатом и экспертным потенциалом; эти проекты зачастую нацелены на выполнение мультимодальных или многосекторальных задач.

4. Мероприятия по оказанию технической помощи и наращиванию потенциала, проводимые Отделом транспорта, финансируются из различных источников. Региональная программа технического сотрудничества (РПТС, раздел 22) включает региональную консультативную деятельность и проекты, финансируемые по линии Счета развития Организации Объединенных Наций. Регулярный бюджет на подпрограмму (раздел 19–2) также используется для покрытия расходов на мероприятия по наращиванию потенциала и оказанию технической помощи, хотя из-за ограничений на ресурсы в подпрограмме по "транспорту" он находится на уровне абсолютного минимума. Поскольку правовые документы в рамках подпрограммы ЕЭК ООН по транспорту имеют как региональное, так и глобальное значение, растет спрос на техническое сотрудничество, консультации и мероприятия по наращиванию потенциала в вопросах транспорта и за пределами региона ЕЭК. Они носят довольно ограниченный характер: техническая деятельность на глобальном уровне финансируется, как правило, различными заинтересованными сторонами. Другая ключевая область деятельности по оказанию технической помощи связана с поддержкой развития транспортной инфраструктуры. Инфраструктурные проекты касаются евроазиатских транспортных связей (ЕАТС), Трансъевропейской автомагистрали (ТЕА) и Трансъевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ). Проекты ТЕА и ТЕЖ располагают конкретными механизмами финансирования. Этап II проекта ЕАТС получил финансовую поддержку Российской Федерации, а также – в меньшей степени – таких организаций, как Организация по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ) и Организация экономического сотрудничества (ОЭС), и некоторых других субъектов.

5. Счет развития Организации Объединенных Наций (СРООН) финансировал ряд глобальных и межконтинентальных проектов по наращиванию потенциала, которые были реализованы в тесном сотрудничестве с другими региональными комиссиями. Речь идет о:

- глобальном транспортном проекте, связывающем континенты и регионы, – 2003–2007 годы, второй транш СРООН – и его специальной программе, завершившейся первым этапом проекта ЕАТС, за которым последовал его второй этап;
- глобальном проекте по установке целей в области безопасности дорожного движения – 2007–2009 годы; осуществляется под руководством ЕЭК ООН, пятый транш СРООН;

- глобальном проекте, озаглавленном "Для будущих систем внутреннего транспорта" (ForFITS) – 2011–2013 годы; цель: смягчение последствий изменения климата для будущих систем внутреннего транспорта путем разработки информационно-аналитического инструмента на основе единой методики оценки выбросов диоксида углерода (CO₂) в секторе внутреннего транспорта (автомобильный, железнодорожный и внутренний водный), включая концепцию преобразователя транспортной политики – осуществляется под руководством ЕЭК ООН; седьмой транш СРООН;
 - новом глобальном проекте, реализация которого должна в ближайшее время начаться и который нацелен на оказание содействия в транзите и пересечении границ при перевозке грузов путем обмена информацией между таможенными – 2012–2014 годы, осуществление под руководством ЕЭК ООН; восьмой транш СРООН.
6. Информация о механизмах финансирования приводится в приложении I.

I. Осуществляемая деятельность

7. Все мероприятия и задачи, связанные с технической помощью, непосредственно относятся к работе в контексте подпрограммы ЕЭК ООН по транспорту. Техническая помощь в области транспорта в 2002–2011 годах может быть проанализирована на основе группирования видов деятельности по 15 блокам, идентичного тому, которое использовалось Комитетом для двухгодичной оценки итогов осуществления подпрограммы. Архив данных о технической помощи позволяет извлечь многочисленные полезные уроки. Помимо регионального советника, технической помощью и наращиванием потенциала занимаются также – в зависимости от их компетенции и в качестве неотъемлемой части повседневной работы – штатные сотрудники Отдела транспорта, которые оказывают консультативные услуги государствам-членам, организуют поездки консультантов в государства-члены, проводят национальные, региональные и субрегиональные мероприятия и участвуют в них.
8. В течение последних десяти лет деятельность регионального советника по транспорту была сосредоточена прежде всего на предоставлении консультативных услуг странам с переходной экономикой в рамках проекта СПЕКА по развитию транспортной инфраструктуры и упрощению процедур пересечения границ, на проектах ТЕА и ТЕЖ и разработке их Генерального плана, на первом проекте СРООН по наращиванию потенциала в области развития межрегиональных сухопутных и сухопутно-морских транспортных связей и на других проектах, касающихся развития общеевропейских транспортных коридоров и евро-азиатских транспортных связей.
9. Весь Отдел прилагал усилия, направленные на оказание поддержки странам в присоединении к правовым документам Организации Объединенных Наций в рамках подпрограммы ЕЭК ООН по транспорту; при этом значительное внимание уделялось присоединению к четырем ключевым соглашениям в области инфраструктуры и их осуществлению, так как они способствуют более эффективному согласованию технических требований, предъявляемых к конструкции и условиям движения транспорта во всем регионе ЕЭК, и тем самым создают основу для бесперебойных перевозок.
10. Особое внимание уделялось региональному и субрегиональному сотрудничеству, нацеленному на укрепление национального потенциала в области раз-

вития транспортной инфраструктуры в интересах стимулирования общеевропейской и евро-азиатской экономической интеграции. Содействие развитию евро-азиатских транспортных связей было оказано в сотрудничестве с ЭСКАТО и государствами-членами, а укреплению транспортных связей между Европой и Африкой и Европой и Ближним Востоком, в том числе через Средиземное море, – в сотрудничестве с ЭКА и ЭСКЗА. Усилия по содействию развитию транспорта и торговли были сосредоточены на облегчении транзитных перевозок и упрощении процедур пересечения границ. Большое внимание этому уделялось, в частности, в процессе осуществления Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах и Конвенции МДП. Что касается особых потребностей стран с переходной экономикой, не имеющих выхода к морю, и их соседей по транзиту, то их удовлетворению способствовали мероприятия по линии технической помощи и аналитическая деятельность, в частности в контексте Специальной программы для экономик Центральной Азии (СПЕКА) и Алматинской программы действий (АПД).

11. 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 государств – 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, участвовавшими в СПЕКА.

12. Перед РСНВМ в регионе ЕЭК по-прежнему стоят многочисленные задачи в плане сокращения "экономической" дистанции, отделяющей их от рынков, и повышения их конкурентоспособности. Многие правовые документы, стандарты, нормы и рекомендации Организации Объединенных Наций могут – в случае их широкого распространения, использования и надлежащего соблюдения – помочь странам, не имеющим выхода к морю, и странам транзита преодолеть особые трудности, обусловленные их невыгодным положением. ЕЭК ООН не только предлагает внушительный набор правовых документов и рекомендаций, но и активно участвует в деятельности по наращиванию потенциала, которая в большей степени приспособлена к потребностям и отражает важное значение АПД, например в контексте связанных с АПД инициатив.

13. Проектная рабочая группа по облегчению перевозок и пересечения границ СПЕКА (ПРГ-ТПГ) является одним из ключевых элементов, генерирующих мероприятия по наращиванию потенциала в Центральной Азии. Ее деятельность сосредоточена на разработке новых и расширении существующих сетей автомобильных и железных дорог в регионе, а также на подготовке к среднесрочному обзору (2008 год) Алматинской декларации, касающейся развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита. ПРГ-ТПГ СПЕКА в некоторой степени может рассматриваться как один из исключительных инструментов, позволяющих странам Центральной Азии сосредоточить внимание на темах, представляющих интерес для региона в целом, причем не только на инфраструктурных проектах и облегчении процедур пересечения границ, но и на таких конкретных аспектах, как безопасность дорожного движения, перевозка опасных грузов, транспортная статистика (см. приложение II).

14. Техническое сотрудничество со странами Средиземноморья развивалось в координации с Европейским союзом по линии проекта ЕВРОМЕД на основе использования основных правовых документов ЕЭК ООН в области автомо-

бильного транспорта, в рамках учебного семинара ЕВРОМЕД по международным автодорожным перевозкам в регионе ЕВРОМЕД (Стамбул, декабрь 2005 года). Недавние контакты с экспертами Европейской комиссии, занимающимися осуществлением проекта ЕВРОМЕД в области автомобильного, железнодорожного и городского транспорта (АЖГТ), открыли новые возможности для более тесного взаимодействия Европейской комиссии и Отдела транспорта ЕЭК ООН в Средиземноморье.

15. В течение непродолжительного времени после переходного периода странам Центральной Азии и Южного Кавказа оказывалась помощь благодаря финансированию по линии Европейского союза; эксперты от этих стран могли принять участие в совещаниях Комитета по внутреннему транспорту и отдельных его вспомогательных органов. Консультативные услуги оказывались также Рабочей группой ОЧЭС по транспорту и Экономическим форумом ОБСЕ.

16. Деятельность по оказанию технической помощи в 2010–2011 годах осуществлялась с учетом новых потребностей в таких областях, как:

- безопасность дорожного движения – в рамках программы СРООН (пятый транш) и Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения;
- охрана окружающей среды – в рамках программы СРООН (седьмой транш);
- интеллектуальные транспортные системы (ИТС), применение которых на транспорте должно стать более эффективным, безопасным и экологичным.

17. Особого внимания заслуживает тема безопасности дорожного движения, превратившаяся в одну из глобальных социально-экономических проблем, связанных с развитием и здравоохранением. В рамках финансировавшегося по линии СРООН проекта "Повышение глобальной безопасности дорожного движения: установление региональных и национальных целевых показателей сокращения числа жертв дорожно-транспортных происшествий", который осуществлялся ЕЭК ООН в сотрудничестве с другими региональными комиссиями ООН, был проведен ряд мероприятий по наращиванию потенциала. В 2009 году были опубликованы два комплексных примера оптимальной практики в области безопасности дорожного движения. ЕЭК ООН оказала помощь в подготовке и организации Первой всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения, которая была проведена в России в 2009 году. В целях проведения провозглашенного Организацией Объединенных Наций Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2011–2020 годы) была разработана подробная программа технической помощи в области безопасности дорожного движения ЕЭК ООН. Выполнение этой программы должно начаться, сразу же после обеспечения ее финансирования.

18. Интеллектуальные транспортные системы играют важную роль в формировании будущих средств мобильности и транспортного сектора. Благодаря использованию прикладных функций ИТС, транспорт станет более эффективным, безопасным и экологичным. Однако огромные потенциальные возможности и преимущества могут быть использованы только в том случае, если решения, основанные на применении ИТС, будут внедряться на основе их согласования во всемирном масштабе. ИТС недоиспользуются, и уже сегодня мы являемся свидетелями разработки различающихся стандартов в мире и его отдельных регионах и появления разнообразных проблем, связанных с определением ответственности. Основная цель стратегии ЕЭК ООН в области ИТС заключается

в продвижении новых методов и стратегий, позволяющих интеллектуальным транспортным системам улучшить качество жизни и обеспечить устойчивую мобильность в трансграничном контексте. В целях содействия использованию ИТС были согласованы двадцать направлений деятельности ЕЭК ООН, образующие дорожную карту ЕЭК ООН по интеллектуальным транспортным системам.

19. Отдел использует все виды услуг по оказанию технической помощи: консультативные услуги, консультации, конференции, техническую помощь в рамках национальных или региональных рабочих совещаний. Консультативные услуги, предоставляемые по линии этой подпрограммы, способствовали, например, укреплению потенциала стран-бенефициаров в области эффективного применения Согласованной на глобальном уровне Системы классификации и маркировки химических веществ (СГС), а также соблюдению правил и норм, регулирующих перевозку опасных грузов.

20. Спрос на техническое сотрудничество, консультации и мероприятия по наращиванию потенциала в области транспорта за пределами региона ЕЭК возрастает в силу глобального характера правовых документов, относящихся к подпрограмме. Конференция по перевозке опасных грузов, проведенная в октябре 2011 года в Каире для Лиги арабских государств, а также региональный семинар в Колумбии свидетельствуют о заинтересованности некоторых стран за пределами региона ЕЭК в деятельности в рамках подпрограммы "Транспорт", связанной с перевозкой опасных грузов и химической безопасностью. Этот интерес вызван также тем, что Отдел транспорта оказывает секретариатские услуги вспомогательным органам Экономического и Социального Совета в этих видах деятельности и в ней принимают участие государства-члены из всех регионов.

21. Стремительное и крупномасштабное развитие высокоэффективных транспортных технологий наряду с появлением новых центров автомобилестроения в Азии и Латинской Америке стимулирует страны этих регионов к присоединению к соглашениям, касающимся правил в области транспортных средств. В 2011 году в Бразилии, Колумбии, Индонезии и на Филиппинах состоялись рабочие совещания и встречи для информирования этих стран о Соглашении 1958 года о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний.

22. Отдел транспорта ЕЭК ООН тесно сотрудничает с четырьмя другими региональными комиссиями Организации Объединенных Наций, а именно с Экономической и социальной комиссией для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО), Экономической комиссией для Латинской Америки и Карибского бассейна (ЭКЛАК), Экономической комиссией для Африки (ЭКА) и Экономической и социальной комиссией для Западной Азии (ЭСКЗА). Сотрудничество с ЭСКАТО особо наглядно проявляется в рамках ПРГ-ТПГ СПЕКА и на уровне евро-азиатских транспортных соединений.

23. Предоставляя услуги по обеспечению технического сотрудничества в области транспорта, ЕЭК ООН также тесно сотрудничала с такими другими соответствующими организациями, как Европейский союз, ОБСЕ, ПРООН, ЭСКАТО, ТРАСЕКА и ОЭС. В качестве примеров уместно отметить сотрудничество между ЕС и ЕЭК ООН по оказанию содействия странам Центральной Азии и Южного Кавказа в их участии в работе Комитета по внутреннему

транспорту и его вспомогательных органов; предоставление ЕЭК ООН и ПРООН властям Боснии и Герцеговины практических рекомендаций в отношении подготовки национального законодательства о перевозке опасных грузов; профессиональную подготовку в области наращивания потенциала таможенных и транспортных экспертов из стран – членов ОЭС по тематике Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах, проведенную в сотрудничестве с таможенным агентством Исламской Республики Иран; регулярную профессиональную подготовку таможенных экспертов и других специалистов пограничного ведомства в Пограничном колледже ОБСЕ; сотрудничество между ЕЭК ООН и ТРАСЕКА в области дальнейшего совершенствования сети инфраструктуры в Центральной Азии.

24. В процессе планирования и предоставления услуг в области технического сотрудничества Отдел транспорта ЕЭК ООН активно взаимодействует с ключевыми международными организациями и учреждениями, присутствующими в регионе, как в рамках системы Организации Объединенных Наций, так и за ее пределами, с целью повышения эффективности предоставляемой им технической помощи и во избежание дублирования ресурсов. Особое внимание уделялось выполнению условий меморандумов о взаимопонимании с ОБСЕ и ОЧЭС¹ и вкладу в проведение политики добрососедства Европейского союза, который вносит ЕЭК ООН в тех областях, в которых она обладает специальными знаниями (см. приложение III). Партнерские отношения с другими организациями и учреждениями, включая деловые и академические круги и неправительственные организации, помогли обеспечить максимальный синергетический эффект, координацию и надлежащее разделение труда.

II. Извлеченные уроки

- Мероприятия по оказанию технической помощи и наращиванию потенциала охватывают практически все направления деятельности Отдела.
- Большинство ведущих специалистов Отдела участвовали в этих мероприятиях.
- Для формирования единого мнения по транспортным вопросам и содействия применению конвенций ООН по транспорту во всем мире необходимо сотрудничество с другими региональными комиссиями Организации Объединенных Наций.
- Необходимо также сотрудничество с другими представителями транспортного сектора, как с правительственными, так и с неправительственными организациями, поскольку они используют ценные подходы и предлагают полезные решения транспортных вопросов.
- За последние десять лет в меньшей мере рассматривались или не рассматривались вовсе, в частности, такие темы, как интермодальные перевозки и внутренний водный транспорт.

¹ Организация Черноморского экономического сотрудничества.

III. Проблемы

A. Проблемы, связанные с проектами ТЕА и ТЕЖ

25. Разработка Генерального плана ТЕА и ТЕЖ и его пересмотр с охватом 21 страны региона способствовали обеспечению непрерывному использованию сетей ТЕА и ТЕЖ.

26. Достижение целей ТЕА и ТЕЖ оказалось под вопросом в основном из-за слабого финансового положения большинства стран – членов ТЕА и ТЕЖ, подавляющее большинство которых являются странами с переходной экономикой. По этой причине большинство из них не смогли осуществить необходимые капиталовложения в транспортную инфраструктуру, которые ускорили бы достижение целей этих проектов и позволили бы устранить существующие пробелы в транспортной инфраструктуре.

27. Кроме того, поскольку ЕЭК ООН не в состоянии принять участие в финансировании системы мониторинга проектов для выработки необходимых технико-экономических обоснований, проведения технических и экономических исследований, а также реализации экспериментальных проектов, Центральные управления этих проектов остались с ограниченными финансовыми средствами, поступающими только за счет фиксированных годовых взносов их членов в целевые фонды, и осуществление этих проектов по-прежнему сопряжено с большими трудностями в плане предоставления их участникам дальнейшей технической помощи, в которой они нуждаются.

28. Возможности увязки планов по реализации этих проектов с программами Европейского союза, в рамках которых могут финансироваться мероприятия, представляющие общий интерес, успешно использовались в прошлом и могут дополнительно стимулироваться Отделом транспорта ЕЭК ООН в сотрудничестве с Европейским союзом. В этой связи следует отметить, что после присоединения в рассматриваемый период нескольких стран – членов ТЕА и ТЕЖ к Европейскому союзу этим странам были постепенно выплачены значительные средства из интеграционных и структурных фондов Европейского союза, что позволило содействовать ускорению процесса выполнения ими приоритетных планов развития транспортной инфраструктуры, предусмотренных проектами ТЕА и ТЕЖ, и, следовательно, достичь поставленные цели.

29. Вместе с тем отсутствие у стран – членов ТЕА и ТЕЖ готовности распределять и финансировать расходы по международному персоналу, занятому в проектах, в частности речь идет об Управляющем проектами, может рассматриваться как угроза для беспрепятственного продолжения деятельности в рамках ТЕА и ТЕЖ.

B. Текучесть кадров в правительственных учреждениях

30. Одним из крайне важных элементов эффективной разработки, внедрения и реализации мер правительственной политики является наличие хорошо обученных и мотивированных сотрудников. Однако есть признаки того, что ряд стран с переходной экономикой не в полной мере стимулируют устойчивость кадровых ресурсов в своих соответствующих учреждениях, ставя, таким образом, под угрозу их эффективность.

31. В ряде стран высокая текучесть кадров в государственных учреждениях приводит к отсутствию преемственности и потере институциональных знаний. Это снижает эффективность усилий по наращиванию потенциала, а также может серьезно подорвать способность правительства эффективно осуществлять стратегии и привести к неблагоприятным последствиям для экономического развития, международной торговли и интеграции в мировую экономику и рынки.
32. Кроме того, для эффективной разработки и реализации государственных стратегий и услуг требуются заинтересованные и преданные сотрудники. Однако во многих случаях отсутствие стабильных условий работы и гарантии занятости, а также недостаточное вознаграждение за труд могут привести к неудовлетворенности работой, отсутствию внимания со стороны персонала и его заинтересованности плодотворно работать на благо своего учреждения и всего народа.
33. Другую проблему может создать ситуация, когда работники правительственных органов, прошедшие профессиональную подготовку или участвовавшие в конференциях и совещаниях, не передают полученные сведения, знания и опыт другим сотрудникам, работающим в соответствующих областях. Отсутствие адекватной передачи знаний и их применения может иметь пагубные последствия для эффективной реализации национальных целей и стратегий.
34. Правительства должны прилагать согласованные усилия для эффективной реализации своими соответствующими учреждениями кадровой политики в целях обеспечения устойчивого экономического развития.

IV. Стратегия на будущее

35. Деятельность по техническому сотрудничеству на транспорте необходима в первую очередь для укрепления потенциала стран Восточной и Юго-Восточной Европы, Южного Кавказа и Центральной Азии, особенно тех из них, которые не имеют выхода к морю, для осуществления соответствующих правовых документов, норм и стандартов в области транспорта, принятых Организацией Объединенных Наций. К тому же вместо того, чтобы в течение каждого двухлетнего периода пытаться решать все задачи с тем же вниманием, полнотой и глубиной, руководители подпрограммы ЕЭК ООН по транспорту, реагируя на увеличение спроса со стороны государств-членов, выборочно определили стратегические направления, которые имеют особое значение (см. подпрограмму ЕЭК ООН по транспорту на 2012–2013 годы (ECE/TRANS/2012/9)). При сохранении традиционных направлений деятельности, включая поддержку международного сотрудничества по инвестиционному планированию в сфере транспорта, стратегически важными в текущий двухлетний период являются следующие четыре задачи, имеющие широкий охват: устойчивое развитие транспорта; смягчение воздействия изменения климата и адаптация к нему; безопасность дорожного движения; и интеллектуальные транспортные системы (ИТС). Поэтому деятельность по наращиванию потенциала и оказанию технической помощи также связана с ними и должна способствовать их реализации.

А. Традиционная поддержка международного инвестиционного планирования в сфере транспорта

36. Техническая помощь также относится к сфере инфраструктурных проектов ТЕА и ТЕЖ, международного инвестиционного планирования и облегчения пересечения границ в рамках ЕАТС и деятельности ПРГ-ТПГ СПЕКА; все они представляют собой в известной степени постоянную область деятельности по наращиванию потенциала, осуществляемой Отделом.

37. Этап II проекта ЕАТС находится в стадии завершения. Международное сотрудничество по осуществлению Проекта ЕАТС, которому содействует ЕЭК ООН, стимулировало сотрудничество 27 стран, расположенных в евро-азиатском сухопутном коридоре, в интересах согласованного развития евро-азиатских наземных транспортных связей. На сегодняшний день этот проект позволил получить ощутимые и ориентированные на потребности стран результаты и предложения по разработке и применению безопасных, надежных и эффективных евро-азиатских транспортных решений, устранив как физические, так и нефизические препятствия для перевозок. К его результатам относится также принятие инвестиционного плана для осуществления проектов по развитию транспортной инфраструктуры вдоль основных евро-азиатских маршрутов. Кроме того, эти результаты включают анализ нефизических препятствий для перевозок, сопоставление железнодорожных и морских путей между Европой и Азией, разработку базы данных географических информационных систем (ГИС) и связанных с ней приложений, а также стратегические рекомендации. Второе совещание министров стран – участниц проекта ЕАТС планируется провести 26 февраля 2013 года в Женеве.

38. В рамках восьмого транша СРООН был утвержден глобальный проект, озаглавленный "Укрепление потенциала развивающихся стран и стран с переходной экономикой в деле облегчения законного пересечения границ, регионального сотрудничества и интеграции". Этот проект нацелен на дальнейшее содействие законной торговле и перевозкам по направлению в развивающиеся страны и страны с переходной экономикой, в частности страны, не имеющие выхода к морю, и из них путем расширенного применения международных стандартов и самых современных данных и коммуникационных технологий в порядке развития сотрудничества между таможенными органами и системой электронного обмена информацией между таможенными (С2С) в условиях дальнейшего обеспечения сбора пошлин и налогов таможенными органами. ЕЭК ООН является ведущим учреждением-исполнителем и сотрудничает с другими региональными комиссиями.

39. Техническая помощь в области облегчения процедур пересечения границ остается одним из видов регулярной деятельности соответствующего подразделения. Ежегодно согласно графику, составленному на двухгодичный период, проводятся региональные и национальные рабочие совещания. Они посвящены, как правило, надлежащему выполнению двух основных международных конвенций в этой области, а именно: Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенции МДП) от 14 ноября 1975 года и Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах от 21 октября 1982 года. Конвенция о согласовании представляет собой рамочную конвенцию, которая устанавливает ряд ключевых принципов, являющихся обязательными для соблюдения в области пересечения границ, и обеспечивает высокую степень гибкости для их реализации на национальном уровне, ибо может быть и не найдено единого решения, при-

емлемого для всех 55 Договаривающихся сторон. В такой ситуации примеры оптимальной практики признаны необходимыми для надлежащего осуществления Конвенции о согласовании. С учетом вышеизложенного в начале 2012 года ЕЭК ООН и ОБСЕ подготовили и опубликовали совместную исчерпывающую публикацию, озаглавленную "Справочник по оптимальной практике при пересечении границ: перспективы облегчения перевозок и торговли". На соответствующей встрече за круглым столом будет предоставлена подробная информация об этом Справочнике и будут рассмотрены различные виды оптимальной практики на примере стран региона ЕЭК ООН и других стран. На этой основе могут быть разработаны мероприятия по наращиванию потенциала.

В. Смягчение воздействия изменения климата и адаптация к нему

40. Один из крупнейших проектов технической помощи, реализуемых в настоящее время, является проект ForFITS, финансируемый по линии седьмого транша СРООН. Основная цель данного проекта заключается в укреплении международного сотрудничества и планирования, направленных на реализацию устойчивых транспортных стратегий. Как ожидается, она будет достигнута в результате принятия инициатив высших должностных лиц по наращиванию потенциала и организации профессиональной подготовки для технических специалистов, а также с помощью разработки механизма моделирования, способного помочь пользователям в выборе наиболее подходящих и эффективных мер по сокращению выбросов CO₂ на внутреннем транспорте (автомобильном, железнодорожном и водном транспорте, кроме воздушного и морского транспорта: выбросы CO₂ на воздушном и морском транспорте исключены из сферы его применения). Поскольку этот механизм моделирования предназначен для стимулирования устойчивых транспортных стратегий для будущих систем внутреннего транспорта ("For Future Inland Transport Systems"), он был назван "ForFITS". Как только модель ForFITS будет разработана, на первый план выйдет элемент проекта, посвященный наращиванию потенциала.

41. Проект по адаптации к изменению климата, осуществляемый соответствующей группой экспертов под эгидой Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP.5), должен привести к завершению подготовки в 2013 году доклада "Последствия изменения климата и адаптация к ним в контексте международных транспортных сетей".

С. Безопасность дорожного движения

42. Как указано в пункте 16, соответствующими рабочими группами, и в первую очередь Рабочей группой по безопасности дорожного движения (WP.1), был разработан и согласован подробный план ЕЭК ООН для осуществления Десятилетия действий Организации Объединенных Наций по обеспечению безопасности дорожного движения. Соответственно, в 2013 году ожидаются два крупных события. При поддержке Всемирного банка в Армении будет организован региональный практикум по наращиванию потенциала в области управления безопасностью дорожного движения. Под эгидой второй Недели безопасности дорожного движения, проводимой Организацией Объединенных Наций, в Женеве будут организованы многочисленные мероприятия с целью повышения осведомленности общественности и сосредоточения внимания на наращивании потенциала и поддержания диалога по политическим вопросам в течение

этой недели. Кроме того, Международная автодорожная федерация (МАФ) предложила рассмотреть возможность проведения однодневного семинара сразу после ежегодной сессии СПЕКА ПРГ-ТПГ для повышения осведомленности стран СПЕКА о необходимости регулярного технического осмотра транспортных средств на основе положений, содержащихся в правовых документах Организации Объединенных Наций.

43. В дорожной карте по интеллектуальным транспортным системам содержится призыв к проведению одного важного рабочего совещания в год. В 2013 году в сотрудничестве с Международным союзом электросвязи (МСЭ) будет организовано рабочее совещание на тему: "Невнимательное вождение", с тем чтобы таким образом увязать проблемы безопасности дорожного движения с ИТС.

D. Перевозка опасных грузов

44. Некоторые правовые документы в этой области, например Соглашение ДОПОГ, касающееся автомобильного транспорта, открыты для присоединения стран, не являющихся членами ЕЭК ООН; большинство членом ЕЭК ООН и некоторые другие государства ратифицировали их или присоединились к ним. Однако все еще существует разрыв между участием в международных конвенциях и соглашениях и их эффективным выполнением. ПРГ-ТПГ СПЕКА обратила внимание стран СПЕКА на эту проблему на своей сессии 2011 года. Эта тема затем вновь обсуждалась на сессии 2012 года. Некоторым странам СПЕКА, возможно, потребуется дополнительная техническая помощь (по запросу). Недавние контакты в рамках Проекта ЕВРОМЕД свидетельствуют о том, что средиземноморские государства, не являющиеся членами ЕЭК, также надеются на получение технической помощи в этой области. Поскольку Отдел транспорта оказывает секретариатские услуги и вспомогательным органам Экономического и Социального Совета (см. пункт 20), в Отдел поступает все больше просьб о поддержке мероприятий по оказанию технической помощи в странах, не являющихся членами ЕЭК ООН; вместе с тем с учетом ограниченности имеющихся у него ресурсов Отдел транспорта в настоящее время не может удовлетворить все просьбы.

E. Перевозка скоропортящихся пищевых продуктов

45. С учетом развития центров сертификации оборудования для перевозки скоропортящихся пищевых продуктов в Казахстане, Кыргызстане, Таджикистане, Туркменистане и Узбекистане в рамках Соглашения СПС и принятой Европейским союзом Программы ТРАСЕКА для Центральной Азии крайне желательно, чтобы Туркменистан как можно скорее стал Договаривающейся стороной Соглашения СПС.

F. Статистика

46. Собирать данные о транспорте стран Центральной Азии трудно. С учетом просьб, высказывавшихся на различных форумах (Рабочая группа по статистике транспорта (WP.6), КВТ в 2009–2010 годах), в 2010–2012 годах на Южном Кавказе и в Центральной Азии были проведены три семинара/рабочих совещания, с тем чтобы обратить внимание этих стран на необходимость сбора данных о транспорте и на использование общего вопросника с особым упором на мето-

дологию и статистику дорожно-транспортных происшествий. В повестку дня была также включена информация об электронной переписи. Эти рабочие совещания явились конкретным примером взаимодействия трех секретариатов: ЕЭК ООН, ОЭСР/МТФ и Евростата. Самое последнее рабочее совещание, состоявшееся в Киеве (22 ноября 2012 года), позволило статистикам из Грузии, Казахстана, Республики Молдова, Таджикистана и Украины ознакомиться с работой, проводимой Рабочей группой по статистике транспорта, и попрактиковаться в заполнении вебверсии Общего вопросника. Председатель WP.6 и представитель ОЭСР/МТФ приняли участие в этом рабочем совещании, которое можно рассматривать как последнее из серии совещаний, проводящихся для создания согласованной и всеобъемлющей системы статистики транспорта. Кроме того, был подготовлен документ по статистике транспорта в качестве механизма оценки экономического развития с особым упором на страны СНГ², Южного Кавказа и Центральной Азии. Результаты этой аналитической работы, проведенной в дополнение к уже оказанной технической помощи, потребуется доработать, и тогда они, возможно, будут опубликованы в качестве дополнительного механизма наращивания потенциала в этой области.

47. Разнообразные действия, предпринимаемые различными подразделениями и региональным советником, свидетельствуют о комплексном взаимодействии постоянной задачи, состоящей в наращивании потенциала с целью обеспечения присоединения к соответствующим правовым документам, нормам и стандартам ЕЭК ООН и их соблюдения, и конкретными вопросами, вызывающими обеспокоенность транспортного сообщества, все представители которого сталкиваются с новыми проблемами, обусловленными глобализацией, новыми технологиями и такими внешними факторами, как окружающая среда, охрана и безопасность.

V. Направление дальнейших действий

48. Присоединение к правовым документам, нормам и стандартам Организации Объединенных Наций и их соблюдение, передача ноу-хау, обмен передовым опытом и выполнение международных обязательств в области транспорта стали составными элементами главной темы за последние десять лет и должны оставаться ими и в будущем.

49. Деятельность Отдела транспорта ЕЭК ООН основывается на трех основных компонентах: нормативно-правовая работа, характеризующаяся аспектами транспортной политики, аналитическая работа и мероприятия по наращиванию потенциала/оказанию технической помощи. Техническая помощь редко оказывается спонтанно и может быть успешной только при поддержке двух других компонентов деятельности и со ссылкой на них.

50. Семинары, рабочие совещания, конференции и выезды на места требуют тщательной подготовки и финансовой поддержки, а их обеспечить быстро невозможно. Поскольку эти мероприятия определяются спросом, они также требуют от запрашивающего их партнера предварительного проведения многочисленных консультаций и подготовительной работы. Поэтому отсутствие преемственности в разрабатываемых стратегиях и в задействовании участвующих в их осуществлении специалистов может быть контрпродуктивным для усилий по наращиванию потенциала.

² Содружество Независимых Государств.

51. Таким образом, деятельность регионального советника имеет первостепенное значение для обеспечения надлежащей координации работы, проводимой в Отделе, и помощи, оказываемой странам с переходной экономикой.

Приложение I

Финансирование мероприятий по техническому сотрудничеству

1. Мероприятия по техническому сотрудничеству ЕЭК ООН финансируются из регулярного бюджета Организации Объединенных Наций, в частности его разделов "Экономическое развитие в Европе", "Регулярная программа технического сотрудничества" (РПТС) и "Счет развития Организации Объединенных Наций", а также за счет внебюджетных средств. РПТС выполняется региональными советниками ЕЭК ООН.
2. Ресурсы регулярного бюджета используются для привлечения внебюджетных средств, на которые приходится большая часть финансирования технического сотрудничества, чего еще не происходит в случае транспорта. Значение этих средств, предназначенных для финансирования деятельности по техническому сотрудничеству ЕЭК ООН, за последние несколько лет повысилось.
3. Внебюджетные взносы в целевые фонды ЕЭК ООН могут поступать из различных двусторонних и многосторонних источников, а именно: от членов ЕЭК ООН, частного сектора, межправительственных и неправительственных организаций (Всемирного банка, ПРООН, МСАТ, ЮНЕП, ВОЗ и т.д.) и Европейской комиссии³.
4. ЕЭК ООН наладила сотрудничество с рядом таких организаций и учреждений, участвующих в деятельности по техническому сотрудничеству в регионе ЕЭК ООН, как ПРООН, ЮНЕП, Европейская комиссия, ОБСЕ, ЕБРР, АБР, а также с деловыми и академическими кругами и неправительственными организациями. Это сотрудничество необходимо для потенциальной поддержки деятельности в области транспорта⁴.
5. Счет развития Организации Объединенных Наций (СРООН) обеспечивает общую платформу для деятельности по техническому сотрудничеству десяти подразделений Исполнительного комитета по экономическим и социальным вопросам (ДЭСВ, пять региональных комиссий ООН, ЮНКТАД, ЮНЕП, Хабитат и ЮНОДК). Он был учрежден Генеральной Ассамблеей в 1997 году и финансируется из регулярного бюджета Организации Объединенных Наций.
6. Счет развития предназначен для финансирования проектов, направленных на укрепление потенциала, в интересах развивающихся стран и стран с переходной экономикой в приоритетных областях повестки дня Организации Объединенных Наций в сфере развития. Проекты служат естественным продолжением нормативных и директивных мероприятий учреждений-исполнителей в рамках их последующей деятельности по итогам конференций Организации Объединенных Наций и встреч на высшем уровне по экономическим и социальным вопросам. СРООН содействует тесному сотрудничеству подразделений Секретариата Организации Объединенных Наций в контексте новаторских, межсекторальных, региональных или межрегиональных мероприятий, в ходе которых используются главным образом технические, кадровые

³ См. www.unece.org/operact/opera/fundingoftcact.html

⁴ См. www.unece.org/operact/opera/partner.html

и прочие ресурсы, имеющиеся в странах-бенефициарах. ЕЭК ООН активно участвует в реализации проектов СРООН, начиная с 2000 года⁵.

7. Государства – члены ЕЭК ООН разработали конкретные механизмы для финансирования некоторых проектов, например ТЕА и ТЕЖ, которые финансируются на основе соглашений о Целевом фонде, регулярно утверждаемых руководящими комитетами ТЕА и ТЕЖ⁶.

8. Ежегодные гранты, предоставлявшиеся Российской Федерацией, позволили продолжить и завершить этап II проекта ЕАТС.

9. Ежегодные гранты, получаемые от Казахстана, облегчают подготовку СПЕКА ПРГ-ТПГ и в некоторой степени обеспечивают участие делегатов СПЕКА в деятельности ЕЭК ООН в области транспорта.

⁵ См. www.unece.org/operact/opera/unda.html

⁶ См. www.unece.org/trans/main/tem/temtrust.html и www.unece.org/trans/main/ter/tertrust.html

Приложение II

Совещания ПРГ-ТПГ СПЕКА

<i>Сессия</i>	<i>Дата–Место</i>	<i>Основные темы</i>	<i>Итоги</i>
Седьмое совещание	25–27 ноября 2002 года, Алматы, Казахстан	Инвестиционные проекты, которые имели региональное значение; проблемы транзитных перевозок, а также облегчение международных перевозок	МоВ по облегчению международных автомобильных перевозок грузов в рамках СПЕКА
Восьмое совещание	27–29 марта 2003 года, Баку, Азербайджан	Сотрудничество в области транзитных перевозок	Совместная позиция СПЕКА по сотрудничеству в области транзитных перевозок для Международного совещания министров развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита, состоявшегося в Алматы, Казахстан, 28 и 29 августа 2003 года
Девятая сессия	12 и 13 марта 2004 года, Алматы, Казахстан	Программа работы стран региона Центральной Азии и Южного Кавказа по вопросам транзитных перевозок с учетом итогов Конференции "ТРАНСЪЕВРАЗИЯ-2004", состоявшейся в Астане, Казахстан	Сосредоточение будущей работы в следующих приоритетных областях: <ul style="list-style-type: none"> • создание/укрепление национальных комитетов по облегчению торговли и перевозок; • присоединение к важным международным конвенциям и соглашениям в области транспорта и осуществление этих конвенций и соглашений; • мониторинг международных грузовых перевозок в пограничных пунктах; • улучшение автотранспортного сообщения с Китаем на основе двусторонних и многосторонних соглашений/конвенций; и • мониторинг проблем, возникающих при пересечении границ.

<i>Сессия</i>	<i>Дата–Место</i>	<i>Основные темы</i>	<i>Итоги</i>
Десятая сессия	24 марта 2005 года, Иссык-Куль, Кыргызстан	Обзор наиболее важных проблем в области транзитных перевозок в странах региона Центральной Азии и Южного Кавказа	Страны-участницы определили и согласовали конкретные задачи, поставленные Группой на период 2005–2006 годов
Одиннадцатая сессия	29–30 марта 2006 года, Алматы, Казахстан	Вопросы транзитных перевозок в регионе Центральной Азии и Кавказа в увязке с программой работы ПРГ-ТПГ СПЕКА и Алматинской программой действий	<ul style="list-style-type: none"> • Согласование автомобильных и железнодорожных сетей СПЕКА и их соответствующих карт; • вынесение рекомендации о рассмотрении возможности создания/укрепления национальных комитетов по облегчению транспортной деятельности; • одобрение структуры базы транспортных данных ПРГ-ТПГ СПЕКА.
Двенадцатая сессия	13 и 14 марта 2007 года, Душанбе, Таджикистан	Сотрудничество в области транзитных перевозок и национальные меры по развитию внутреннего транспорта	<ul style="list-style-type: none"> • Одобрение новых предложений по проекту, представляющих интерес для всех стран СПЕКА; • запрос технической помощи для стран – членов СПЕКА; • обращение к странам – членам СПЕКА с просьбой присоединиться к основным соглашениям и конвенциям ЕЭК ООН в области транспорта и осуществлять их; • вынесение рекомендации о принятии пяти мер по совершенствованию процесса осуществления Конвенции МПД и Конвенции о согласовании в регионе СПЕКА, включая регулярную профессиональную подготовку по процедурам МДП для сотрудников таможенных органов при содействии Исполнительного совета МДП и секретариата МДП <p>Обращение к каждой из стран СПЕКА с настоятельным призывом об участии в Общеввропейской программе по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ).</p>
Тринадцатая сессия	12 и 13 марта 2008 года, Алматы, Казахстан	Связанные с осуществлением Алматинской программы действий вопросы, касающиеся транспортной инфраструктуры и облегчения перевозок	<ul style="list-style-type: none"> • Двусторонние консультации по вопросам пересечения границ; • рассмотрение различных аспектов создания приоритетных баз транспортных данных (железнодорожные маршруты, автомобильные маршруты, пункты пересечения границ, интермодальные перевозки) для региона СПЕКА; • обзор руководства СПЕКА по придорожным техническим сооружениям

<i>Сессия</i>	<i>Дата–Место</i>	<i>Основные темы</i>	<i>Итоги</i>
Четырнадцатая сессия	17 и 18 марта 2009 года, Алматы, Казахстан	Проблемы, связанные с пересечением границ и таможнями	<ul style="list-style-type: none"> • Растущее значение безопасности дорожного движения; • открытие нового испытательного центра для скоропортящихся пищевых продуктов.
Пятнадцатая сессия	7 и 8 апреля 2010 года, Алматы, Казахстан	Облегчение перевозок и упрощение процедур пересечения границ	<ul style="list-style-type: none"> • Странам СПЕКА предложено поддержать усилия по разработке единого железнодорожного законодательства и содействовать развитию железнодорожного транспорта; • отмечена необходимость решения неурегулированных вопросов, связанных с присоединением к основным конвенциям Организации Объединенных Наций и их выполнением при содействии секретариатов ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН; • отмечено важное значение 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; • странам СПЕКА предложено определить национальные цели в области безопасности дорожного движения и работать над их достижением.
Шестнадцатая сессия	20 и 21 апреля 2011 года, Алматы, Казахстан	<ul style="list-style-type: none"> • Прогресс, достигнутый в осуществлении проектов по развитию евроазиатских транспортных связей; • усилия по присоединению к конвенциям Организации Объединенных Наций и их эффективному выполнению 	<ul style="list-style-type: none"> • Странам СПЕКА настоятельно рекомендовано разработать национальные стратегии в области безопасности дорожного движения и присоединиться к Десятилетию действий ООН; • странам СПЕКА рекомендовано активно участвовать в осуществлении этапа II проекта ЕАТС; • странам СПЕКА, которые еще не присоединились к ДОПОГ и СПС, предложено сделать это

<i>Сессия</i>	<i>Дата–Место</i>	<i>Основные темы</i>	<i>Итоги</i>
Семнадцатая сессия	6 и 7 июня 2012 года, Алматы, Казахстан	<ul style="list-style-type: none"> • Облегчение перевозок и упрощение процедур пересечения границ в рамках Алматинской программы действий 	<ul style="list-style-type: none"> • Странам СПЕКА рекомендовано поддержать усилия по продолжению проекта ЕАТС и активно участвовать в таких его инициативах, как развитие маршрутных поездов в регионе и обновление сравнительного исследования; • "Справочник по оптимальной практике пересечения границ: перспективы облегчения перевозок и торговли", изданный совместно ЕЭК ООН и ОБСЕ, признан в качестве инструмента совершенствования обмена знаниями и процедур пересечения границ; • странам СПЕКА рекомендовано активизировать усилия по присоединению ко всем соглашениям, касающимся перевозки опасных грузов, и согласиться на создание ряда механизмов координации технической помощи и рабочих совещаний по наращиванию потенциала в этой области

Приложение III

Меморандумы о взаимопонимании, подписанные между ЕЭК ООН и другими международными правительственными и профессиональными организациями

<i>Соответствующая организация</i>	<i>Дата подписания</i>	<i>Область работы</i>	<i>Дополнительная информация</i>
1. СНГ	Май 1998 года	Соглашение о сотрудничестве в области торговли, транспорта и окружающей среды	Меморандум о взаимопонимании + соглашение о сотрудничестве
2. МЭК, ИСО, МСЭ	24 марта 2000 года	Стандартизация в области электронных деловых операций	Дополняет первоначальный меморандум о взаимопонимании, подписанный в январе 1995 года
3. Всемирная таможенная организация	25 апреля 2001 года	Содействие упрощению процедур торговли и перевозок	
4. ОЧЭС	Июль 2001 года	Экономический анализ и статистика, экология, энергетика, внутренний транспорт, торговля, промышленность и предпринимательство	
5. МСЖД	Февраль 2002 года	ЕЭК ООН выступает в качестве учреждения-исполнителя Проекта ТЕЖ	
5-бис. МСЖД	24 мая 2010 года	Более глобальный меморандум о взаимопонимании по укреплению сотрудничества	
6. СИТПРО	Май 2002 года	Проект UNeDocs	
7. МУС	23 июля 2002 года	Центр Организации Объединенных Наций по упрощению процедур торговли и электронным деловым операциям (СЕФАКТ ООН)	
8. МСАТ	6 февраля 2003 года	Проект ТЕА и ТЕАСТАТ	Без ограничений по времени
9. АСЕКАП	26 февраля 2003 года	Проект ТЕА и Генеральный план ТЕА	Без ограничений по времени
10. ОЭС	24 июня 2003 года	Четыре области: транспорт, торговля, промышленность и предпринимательство; устойчивое развитие энергетики; окружающая среда; экономический анализ и статистика	

<i>Соответствующая организация</i>	<i>Дата подписания</i>	<i>Область работы</i>	<i>Дополнительная информация</i>
10-бис. ОЭС и БНК	29 марта 2011 года	Добавление конкретно по транспорту, но на трехсторонней основе	Первый меморандум о взаимопонимании относительно включения ИБР (Исламский Банк Развития)
11. ВФПЭ	Ноябрь 2004 года	Упрощение процедур торговли и электронных деловых операций	
12. ОБСЕ	6 декабря 2004 года	Пять областей: экология, энергетика, устойчивое развитие; интеграция, торговля и транспорт; инвестиционный климат; нищета, социальная изоляция и образование; государственное и корпоративное управление	Подписан также Яном Кубишем
13. МПА ЕврАзЭС	Январь 2007 года	Стандарты, касающиеся упрощения процедур торговли, транспорта, окружающей среды и жилья	Действителен в течение трех лет с возможностью продления
14. ЭСКАТО ООН и ЕврАзЭС	23 мая 2007 года	Пять областей: устойчивое развитие и окружающая среда; водные и энергетические ресурсы; транспортные сети и облегчение перевозок; торговая политика и упрощение процедур торговли; информационные и коммуникационные технологии	До конца мая 2012 года
15. ТРАСЕКА	4 декабря 2008 года	Транспорт; процедуры пересечения границ, упрощение процедур торговли, окружающая среда, развитие людских ресурсов	
16. Европейская комиссия (ГД ТРЭН) ,+ ОИЦ	23 января 2009 года	Внедрение цифрового тахографа в рамках ЕСТР	ЕЭК ООН и службы Европейской комиссии будут способствовать дальнейшему развитию системы после 30 июня 2012 года