СПЕЦИАЛЬНАЯ ПРОГРАММА ООН ДЛЯ ЭКОНОМИК ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ (СПЕКА)

UNECE - UNESCAP

SPECA/WG-STTC (25)/3
22 октября 2020г.

Тематическая рабочая группа по устойчивому транспорту, транзиту и взаимосвязанности (РГ-УТТВ)

25-я сессия
22-23 октября 2020 г.
В виртуальном формате

Повышение операционной транспортной взаимосвязанности вдоль международных транспортных маршрутов в регионе СПЕКА
(Пункт 5.3 повестки дня)

ЭСКАТО/ЕЭК ООН

ЭСКАТО

1. Чтобы повысить эффективность международных транспортных маршрутов и коридоров, необходимо решить вопросы как транспортной инфраструктуры, так и операционной связи. Необходимо выявить, изолировать и устранить основные узкие места на международных транспортных маршрутах.

2. Наличие нефизических барьеров отрицательно сказывается на эффективности международных автомобильных и железнодорожных перевозок и увеличивает затраты на логистику. В будущем эффективный региональный транспорт потребует политической приверженности и институционализации интеграционных процессов, включая устранение нефизических барьеров для транспорта и обеспечение гармонизации правил и норм наряду со стандартизацией технических и эксплуатационных требований и трансграничных процедур.

Развитие устойчивого транспорта

3. ЭСКАТО поддерживает эффективное и бесперебойное движение товаров, пассажиров и транспортных средств по автомобильным и железным дорогам посредством мер по упрощению международных перевозок и развитию транспортной инфраструктуры, а также путем укрепления устойчивых транспортных сообщений между субрегионами.

4. Развивающиеся страны СПЕКА, не имеющие выхода к морю (РСНВМ), продолжают сталкиваться с проблемами при выходе на региональные и глобальные рынки. Несмотря на улучшения, достигнутые в последние годы, особенно с точки зрения развития

Данный документ был выпущен без формального редактирования

транспортной инфраструктуры, высокие транспортные расходы продолжают подрывать конкурентоспособность этих стран.

5. Для поддержки развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в использовании новых технологий для упрощения транзитных перевозок секретариат разработал несколько инструментов для демонстрации их практического применения, включая: руководство по созданию автоматизированной системы таможенных транзитных перевозок, руководство по безбумажному транзиту и модель безопасного трансграничного транспорта. На основе этих инструментов секретариат провел семинары по наращиванию потенциала в различных субрегионах.

6. Среди них особо выделялся Семинар по «Наращиванию потенциала в области применения новых технологий в упрощении транзитных перевозок для улучшения транспортного сообщения Центральной Азии», который был организован ЭСКАТО совместно с Шанхайской Организацией Сотрудничества в ноябре 2019 года в Ташкенте, Узбекистан. Семинар подтвердил высокий потенциал использования новых технологий, таких как электронное слежение за транспортными средствами, автоматические транзитные системы для упрощения транзитных перевозок, для дальнейшего укрепления транспортных коммуникаций в Центральной Азии. В этой связи он поручил секретариату разработать руководство по электронному отслеживанию и мониторингу грузов и транспортных средств, в котором будут отражены последние события, передовой опыт и даны рекомендации для пограничных ведомств стран-членов.

7. В настоящее время секретариат также реализует исследовательский проект на тему «Укрепление потенциала для внедрения устойчивого транспортного сообщения вдоль экономического коридора Китай - Центральная Азия - Западная Азия для достижения Повестки дня на период до 2030 года» для оценки существующего операционного соединения вдоль коридора и разработки рекомендаций по политике для дальнейшего расширения использования технологий и общих механизмов мониторинга в регионе.

8. Что касается расширения операционной связуемости вдоль сети Азиатских автомобильных дорог, в соответствии с Региональными стратегическими рамками для облегчения международных автомобильных перевозок, секретариат завершил проект «Укрепление потенциала государств-членов ЭСКАТО по согласованию стандартов весогабаритных параметров и выбросов автодорожных транспортных средств для

облегчения передвижения по сети Азиатских автомобильных дорог». Целью проекта было рекомендовать гармонизированные стандарты по весу, размерам и выбросам для грузовых автотранспортных средств, двигающихся по Сети Азиатских автомобильных дорог. После сбора и анализа данных, а также двух специализированных совещаний специалистов, включая региональное совещание экспертов, приуроченное к восьмой сессии Рабочей группы Сети Азиатских автомобильных дорог, отчет об исследовании был доработан и опубликован. Он включает обзор существующих применимых стандартов по весу, размерам и выбросам в сети Азиатских автомобильных дорог, а также рекомендуемых гармонизированных стандартов. Кроме того, в отчете об исследовании представлен региональный опыт, передовая практика и рекомендации по институциональным шагам по внедрению рекомендованных стандартов.

9. 25 июня 2020 года ЭСКАТО организовала совещание виртуальной группы экспертов по безопасному и бесперебойному транспортному соединению вдоль сети Азиатских автомобильных дорог во время и после пандемии COVID-19. На нем обсуждались: (i) обзор текущего состояния эксплуатационных требований вдоль Сети Азиатских автомобильных дорог с упором на недавнюю работу ЭСКАТО по поддержке дальнейшей гармонизации эксплуатационных стандартов АН в отношении веса, габаритов и выбросов автодорожных транспортных средств; (ii) влияние COVID-19 на автотранспортные операции по сети Азиатских автомобильных дорог и за ее пределами; и (iii) оценка возможности для укрепления регионального сотрудничества в ответ на пандемию COVID-19 и ее последствий.

10. Секретариат также продолжает оказывать поддержку странам в вводе в действие маршрутов сети АН. В частности, секретариат продолжает поддерживать выполнение Межправительственного соглашения о международных автомобильных перевозках по сети Азиатских автомобильных дорог. В декабре 2019 года секретариат помог организовать встречу экспертов, на которой был рассмотрен начальный период реализации Соглашения и обсуждена возможность распространения сферы действия Соглашения на пассажирские перевозки. Аналогичным образом секретариат оказал технические консультативные услуги первому совещанию Совместного комитета, учрежденного в соответствии с Межправительственным соглашением государств-членов Шанхайской организации сотрудничества об облегчении международных автомобильных перевозок.

11. Секретариат также продолжает оказывать поддержку поставщикам логистических услуг в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Секретариат в сотрудничестве с Международной федерацией ассоциаций экспедиторов и национальными ассоциациями экспедиторов также организует ежегодную региональную конференцию для поставщиков логистических услуг. В связи с распространением COVID-19 Конференция 2020 года была заменена поддержкой специализированных национальных тренингов в отдельных странах региона.

12. Использование информационных и коммуникационных технологий и цифровизация получили большой импульс в работе, связанной с сетью Азиатских автомобильных дорог. Актуальность внедрения новых технологий, особенно бесконтактных решений, еще более усилилась пандемией COVID-19, поскольку физические проверки и бумажные процедуры в пунктах пересечения границы и контрольных терминалах стали ассоциироваться с риском распространения COVID-19. Большинство инструментов и моделей по упрощению перевозок, поддерживаемых секретариатом, облегчают использование новых технологий.

13. В качестве следующего важного шага в этой области секретариат реализует проект «Содействие развертыванию высоко и полностью автоматизированных транспортных средств в дорожном движении по сети Азиатских автомобильных дорог» с целью разработки руководящих принципов использования таких транспортных средств на дорогах. сеть Азиатских автомобильных дорог. Это может принести значительные выгоды с точки зрения расхода топлива, уменьшения заторов, повышения безопасности и, как показывает нынешний контекст пандемии, здоровья дорожной бригады и персонала транспортых средств, пересекающих границу.

14. Что касается международных железнодорожных перевозок, то рост объема международных грузовых перевозок по коридорам сети Трансазиатских железных дорог в последние годы и даже во время пандемии COVID-19 подчеркнул огромные преимущества международных железнодорожных перевозок, включая более высокую устойчивость к пандемиям и другим причинам нарушения коммуникаций. Для дальнейшего укрепления международных железнодорожных перевозок назрела неотложная потребность в сокращении чрезмерных задержек при пересечении границ путем согласованного электронного обмена информацией между железными дорогами. Кроме того, большое значение имеют разработка и внедрение интеллектуальных

железнодорожных решений и углубление цифровизации железных дорог в регионе, включая страны СПЕКА.

15. В частности, вопрос электронного обмена информацией между железными дорогами вновь привлек внимание стран на Шестом совещании Рабочей группы по сети Трансазиатских железных дорог, где было подчеркнуто, что разрозненные инициативы, не имеющие согласованности, могут потенциально подорвать бесперебойный поток информации по железнодорожным коридорам, что приводит к чрезмерным задержкам при пересечении границы.

16. Вопросы, связанные с облегчением международных железнодорожных перевозок, привлекают все большее внимание руководства железных дорог региона. На своем последнем заседании Комитет по транспорту ЭСКАТО принял к сведению проект Рамочного документа по повышению эффективности железнодорожных пограничных переходов по сети Трансазиатской железной дороги и за ее пределами. Несколько важных вопросов были обозначены в проекте документа, а именно: (а) электронный обмен информацией между железными дорогами и между железными дорогами и контролирующими органами, (б) согласование таможенных формальностей для транзита по железной дороге, (в) нарушение колеи и (г) комплексные показатели для измерения выполнения железнодорожных пограничных переходов.

17. Совместное виртуальное совещание по проблемам и возможностям для международных железнодорожных перевозок по сети Трансазиатских железных дорог и за ее пределами (7-8 июля 2020 года), организованное секретариатом в сотрудничестве с Организацией сотрудничества железных дорог, подтвердило необходимость подходящего способа гармонизации электронного обмена информацией между железными дорогами, в том числе путем рассмотрения возможности добавления специального приложения к межправительственному соглашению о сети Трансазиатских железных дорог. Секретариат готов поддержать стороны в этой важной инициативе.

18. Цифровизация железных дорог в регионе ЭСКАТО сопряжена с множеством проблем, таких как цифровой разрыв, фрагментированный уровень развития железных дорог и озабоченность по поводу защиты данных и кибербезопасности. Таким образом, для использования всего потенциала цифровизации железных дорог региона требуется структура, отражающая, среди прочего, (а) региональный консенсус по ключевым областям, которые необходимо преобразовать в цифровую форму, а также дальнейшие

шаги по их расширению, (б) план действий по их расширению. поддержка железных дорог стран, не имеющих выхода к морю, и наименее развивающихся стран в их переходе к цифровым железным дорогам, а также (с) платформа для обмена опытом цифровизации железных дорог и изучения его опыта.

19. Международные железнодорожные перевозки в силу присущих им преимуществ низких затрат на большие расстояния чрезвычайно выгодны для развивающихся стран не имеющих выхода к морю. Соответственно, секретариат при финансовой поддержке Исламского банка развития и в партнерстве с Организацией экономического сотрудничества реализует исследовательский проект по коммерциализации железнодорожного коридора между Казахстаном, Туркменистаном и Исламской Республикой Иран. Проект направлен на разработку механизма управления коридором для улучшения координации между железными дорогами для поддержки эффективных операций вдоль коридора.

20. На своей семьдесят пятой сессии, состоявшейся в Бангкоке в мае 2019 года, Комиссия признала, что Межправительственные соглашения по сети Азиатских автомобильных дорог, сети Трансазиатских железных дорог и сухим портам являются основными строительными блоками для реализации международного интегрированного интермодального транспорта. транспортно-логистической системы в регионе и признал важную роль «сухих портов» в ее достижении. Сухие порты являются ключом к эффективности международных транспортных коридоров, выступая в качестве точек перехода. Таким образом, можно более эффективно решать вопросы развития и эксплуатации «сухих портов» международного значения, если их рассматривать как неотъемлемую часть вопросов, касающихся международных интермодальных транспортных коридоров. Рабочая группа по сухим портам на своем третьем совещании в 2019 году подчеркнула необходимость включения развития сухих портов в более широкий контекст международных интермодальных перевозок и экономических коридоров, повышая каталитическую роль сухих портов в переходе к устойчивым грузовым операциям.

21. Существующие правовые рамки, однако, не отражают изменений, которые произошли с точки зрения транспортных схем, технологий и рынков, поскольку в настоящее время они состоят из нескольких международных конвенций, направленных на регулирование

одномодальных перевозок, различных региональных/субрегиональных соглашений, национальных законов и стандартных срочных контрактов.

22. На третьем совещании Рабочей группы по «сухим портам» подчеркивалась необходимость обновления правовых рамок для международных мультимодальных транспортных операций, которые будут способствовать эффективному функционированию «сухих портов» и интермодальных транспортных коридоров в регионе и за его пределами. На основе этого запроса секретариат разработал документ, в котором предлагается несколько дополнительных подходов к гармонизации нормативно-правовой базы мультимодальных перевозок, которые обсуждались на заседании специальной виртуальной группы экспертов, состоявшемся 26-27 августа 2020 года. Группа экспертов рассмотрела предложенные варианты подробно и согласились с тем, что все варианты должны оставаться на рассмотрении в настоящее время до подробного сравнительного анализа их преимуществ, недостатков и особенностей, включая оценку уровня необходимых обязательств, сроков завершения и перспектив создания дополнительных фрагментация и/или правовые конфликты.

ЕЭК ООН

23. Стратегическое значение Центральной Азии делает ее уникальным регионом, и это подчеркивается ее потенциалом в качестве транспортного узла между двумя континентами. Регион также сталкивается с уникальными проблемами, поскольку все страны СПЕКА не имеют выхода к морю и имеют разный уровень экономического развития.

24. Введение, облегчение и развитие международных перевозок всегда были одной из основных задач национальных правительств. Однако, поскольку транспортные средства в международных перевозках пересекают границы, облегчение и развитие международных перевозок порождают конкретные проблемы, решение которых требует сотрудничества и согласия между правительствами. Целью этого сотрудничества является развитие согласованных международных инфраструктурных коридоров и сетей, упрощенного пересечения границ и единых правил и положений, обеспечивающих высокий уровень эффективности, безопасности и защиты окружающей среды на транспорте. Правовые инструменты ООН, связанные с транспортом, предлагают эти незаменимые инструменты межправительственного сотрудничества для эффективного транспортного сообщения.

Правовые инструменты ООН по облегчению пересечения границ

25. Взяв за отправную точку международно-правовую базу, следует упомянуть, что среди огромного множества имеющихся транспортных правовых инструментов Организации Объединенных Наций некоторые направлены на упрощение и гармонизацию процедур при пересечении границ, а некоторые из них наиболее заметны и широко используются в регионе СПЕКА. Например, Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах составляет одну из наиболее широко признанных правовых основ координированного пограничного контроля. Его участниками являются 58 договаривающихся сторон, включая все страны СПЕКА, кроме Афганистана.

26. Таможенная конвенция о международной перевозке товаров с применением книжки МДП (Конвенция МДП) от 1975 года устанавливает процедуру, разрешающую международную перевозку товаров автомобильным транспортом или контейнерами от одной таможни отправления до таможни прибытия, через столько стран, сколько необходимо, без промежуточной проверки перевозимых товаров и без депонирования финансовой гарантийной суммы на каждой границе. Процедура включает использование безопасных транспортных средств, международной гарантийной цепи, созданной в соответствии с Конвенцией, для покрытия пошлин и налогов на протяжении всей поездки, и каждое транспортное средство должно иметь международный таможенный документ (книжка МДП), удостоверяющий содержимое груза, как проверено на таможне отправления. Все это приводит к минимуму процедур и задержек на границах, а также к снижению транспортных расходов, что, в свою очередь, приводит к снижению экспортных и импортных расходов. В настоящее время Конвенция насчитывает 76 договаривающихся сторон, тогда как операции МДП могут быть проведены с 62 странами.

27. Важная веха была достигнута, когда в феврале 2020 года договаривающиеся стороны МДП утвердили правовую основу для eTIR (электронный МДП) в виде нового приложения 11 к Конвенции МДП. В сочетании с успешными пилотными проектами eTIR, проведенными между Ираном (Исламская Республика) и Турцией, между Азербайджаном и Исламской Республикой Иран, а также между Грузией и Турцией, которые стали первым шагом на пути к полной компьютеризации процедуры МДП, Новое приложение, которое, как ожидается, вступит в силу 25 мая 2021 года, придает новый импульс цифровизации процедуры МДП. В результате пилотных проектов eTIR и

переговоров по Приложению 11 Неформальная нерегулярная группа экспертов по концептуальным и техническим аспектам компьютеризации процедуры МДП (GE.1) продолжала совершенствовать спецификации eTIR, которые в конечном итоге будут описывать все технические подробности о том, как национальные таможенные ИКТ системы, системы частного сектора и международная система eTIR будут взаимодействовать для обеспечения беспрепятственной процедуры eTIR. Некоторые договаривающиеся стороны МДП, например на уровне Европейского Союза, уже начали рассматривать вопрос о том, как наилучшим образом соединить свои системы ИКТ с международной системой eTIR. Еще одним важным шагом в течение 2020 года стало преобразование GE.1 как неформальной группы, работающей только на английском языке, в официальную группу экспертов по концептуальным и техническим аспектам компьютеризации процедуры МДП (WP.30/GE .1).

28. Убежденные в том, что компьютеризация и оцифровка транспортных документов приносит с собой значительную экономию времени, затрат и эффективности, 76 договаривающихся сторон МДП, многие из которых являются странами не имеющими выхода к морю или развивающимися транзитными странами, начали проект eTIR. Внедрение системы eTIR договаривающимися сторонами обеспечивает безопасный электронный обмен транспортными данными МДП между национальными таможенными системами и таможенное управление данными гарантий МДП. В последние годы было проведено несколько пилотных проектов eTIR, и с учетом этого ЕЭК ООН, КВПНРМ ООН1, Всемирная таможенная организация (ВТамО) и Международный союз автомобильного транспорта (IRU) объединили свои усилия для организации специального параллельного мероприятия на тему «Модернизация процесса транзита - возможности, предлагаемые МДП», прошедшей в рамках Совещания высокого уровня по среднесрочному обзору Венской программы действий для РСНВМ2 в декабре 2019 года. Параллельное мероприятие пролило свет на многочисленные возможности, предлагаемые РСНВМ продолжающимися усилиями по цифровизации МДП и инструменты и инициативы по упрощению транзита, предоставляемые другими организациями, такими как Всемирная таможенная организация (ВТамО).

---

[1] *Канцелярия Высокого представителя ООН по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам.*
2 Развивающиеся страны не имеющие выхода к морю.

Проект по обеспечению устойчивого транспортного сообщения и реализации ЦУР, связанных с транспортом, в отдельных странах, не имеющих выхода к морю, и транзитных\связующих странах

29. Осенью 2018 года был запущен финансируемый проект Счета развития ООН (UNDA) под названием «Устойчивое транспортное сообщение и реализация ЦУР, связанных с транспортом в отдельных странах, не имеющих выхода к морю, а также в транзитных\связующих странах». Проект направлен на разработку набора индикаторов устойчивого транспортного сообщения (SITCIN) и реализуется с сентября 2018 по декабрь 2020 года. В нем участвуют следующие пилотные страны: Грузия, Казахстан, Сербия, Парагвай и Иордания. Основная цель проекта, возглавляемого Отделом устойчивого транспорта ЕЭК ООН и реализуемого при поддержке региональных комиссий ООН ECLAC и ESCWA, будет заключаться в предоставлении РСНВМ/развивающимся транзитным странам инструмента для измерения степени их взаимосвязанности: как внутри страны, так и на двусторонней\субрегиональной основе, а также с точки зрения инфраструктуры и упрощения перевозок.

30. В частности, SITCIN, после того как он будет полностью разработан и протестирован в пилотных странах, предоставит правительствам инструмент (измеримый набор критериев), позволяющий им оценивать/анализировать уровень того, как они реализуют соответствующие правовые инструменты Организации Объединенных Наций, соглашения и конвенции, входящие в компетенцию КВТ. При этом он должен позволить разработчикам политики оценить степень внешнеэкономической взаимосвязанности своей страны с точки зрения эффективности внутреннего транспорта, логистики, торговли, таможни и процессов упрощения пересечения границ. Правительства также могут использовать SITCIN для оценки и отчетности о своем прогрессе в реализации ЦУР, связанных с транспортом (т.е. Повестки дня на период до 2030 года), и своих обязательств в рамках Венской программы действий для РСНВМ (на десятилетие 2014-2024 годов).

В 2019/20 году выполнены следующие работы:

- Полный набор показателей устойчивости внутреннего транспорта, охватывающих автомобильный, железнодорожный, внутренний и интермодальный транспорт, доступен по состоянию на июнь 2019 года. Также была создана шаблонная модель сбора данных SITCIN, которая доступна с ноября 2019 года. Во время вспышки

COVID-19 был разработан дополнительный набор индикаторов, призванных помочь правительствам оценить степень готовности и устойчивости их транспортных систем к пандемиям и международным чрезвычайным ситуациям в различных режимах.

- В 2019-2020 годах в проекте была задействована группа из восьми консультантов (один международный консультант и два национальных консультанта соответственно в Грузии, Казахстане и Сербии). Предварительные миссии были проведены в Грузии (июль 2019 г.), Казахстане, Сербии (сентябрь 2019 г.) и Иордании (октябрь 2019 г.).

- Результатом этого стал проект национальных отчетов связуемости (НОС), основанный на реализации индикаторов, подготовленных национальными консультантами в Грузии, Казахстане, Сербии и Иордании. В Грузии НОС был официально принят, и на основе его выводов осенью 2020 года будет запущена комплексная индивидуальная программа наращивания потенциала. К концу 2020 года ожидается, что НОС в Казахстане и Сербии также будут приняты и одобрены национальными партнерами на «виртуальных» сессиях диалога по политике, которые будут организованы.

31. Полная справочная информация о SITCIN доступна здесь: https://www.unece.org/trans/main/wp5/special_project_development_of_sustainable_inland_transport_connectivity_indicators.html

Доклад «Правовые инструменты Организации Объединенных Наций в области транспорта - эффективный инструмент для улучшения транспортных коридоров в регионе СПЕКА»

32. «Связанные с транспортом правовые инструменты Организации Объединенных Наций - эффективный инструмент для улучшения транспортных коридоров в регионе СПЕКА» был подготовлен в качестве доклада для Рабочей группы СПЕКА по устойчивому транспорту, транзиту и взаимосвязанности и представлен на Экономическом форуме СПЕКА в 2019 году, проходивший в Ашхабаде 20-21 ноября 2019 года под темой «Взаимосвязанность: упрощение процедур торговли и транспорта и устойчивое развитие в субрегионе СПЕКА». Отчет был завершен в декабре 2019 года. В исследовании анализировалось состояние реализации наиболее важных конвенций и соглашений для стран СПЕКА и приводились практические и ориентированные на результаты рекомендации по политике для правовой базы в сфере внутреннего транспорта. В этом

отчете были выявлены пробелы в транспортной нормативно-правовой базе стран СПЕКА и повышена осведомленность общественности о важности эффективного национального и международного транспортного сообщения, способствуещему экономическому развитию в субрегионе.

33. Исследование показало, что сложная, лучше связанная инфраструктура внутреннего транспорта и более эффективные транспортные операции могут привести к улучшению транспортных коридоров в субрегионе СПЕКА, играя решающую роль в их экономическом и социальном развитии. В отчете подчеркивается, что эффективное выполнение конвенций и соглашений ООН, связанных с транспортом, значительно укрепляет национальную правовую базу по внутреннему транспорту, безопасности и охране транспорта, а также по облегчению торговли и пересечения границ.

Проект «Усиление логистики и транспортной конкурентоспособности Казахстана и Кыргызстана»

34. В 2019 году были опубликованы исследования по логистике и транспортной конкурентоспособности Казахстана и Кыргызстана. В исследованиях анализировались транспортная инфраструктура и услуги, доступные внутри страны, рассматривались недавние и будущие инвестиции стран в транспортный сектор, а также излагаются рекомендации по обеспечению готовности их транспортных сетей использовать рост внутреннего транспорта в результате роста торговли между Востоком и Западом, особенно в контексте инициативы «Один пояс, один путь». В исследованиях представлены преимущества соблюдения и реализации всего спектра транспортных конвенций и правовых инструментов ООН, находящихся в ведении ЕЭК ООН, а также благодаря их постоянному участию в инициативах ЕЭК ООН, таких как проект Евро-Азиатских транспортных связей. В исследованиях также подчеркивается, что усиление гармонизации законодательства является одним из важнейших условий развития транспортной инфраструктуры внутри страны и в регионе в целом.

Укрепление потенциала стран Центральной Азии по разработке политики устойчивой городской мобильности в рамках инициатив каршеринга и карпулинга

35. Целью проекта является укрепление потенциала стран Центральной Азии по разработке политики устойчивой городской мобильности в рамках инициатив по каршерингу и совместному использованию автомобилей (карпулинг). В этом исследовании представлена краткая история появления и развития общих услуг мобильности, которые

способствуют более эффективному использованию имеющихся ресурсов и достижению ряда целей ООН в области устойчивого развития. Различные формы совместной мобильности все чаще включаются в городскую мультимодальную транспортную систему и влияют на социальную и общественную жизнь городских жителей в областях экономики, экологии и безопасности. В этом исследовании рассматривается каршеринг и карпулинг в странах Западной Европы, Азии и Северной Америки и делается попытка оценить возможное развитие аналогичных услуг в Казахстане, Кыргызстане и Таджикистане. Он также предлагает руководящие принципы и рекомендации, учитывающие передовой опыт, который может облегчить переход в Центральной Азии к современным формам устойчивой городской мобильности. Отчет по проекту опубликован в октябре 2020 года.

Тематическая рабочая группа, возможно, пожелает:

- Поощрить страны СПЕКА к дальнейшим действиям по улучшению операционного сообщения вдоль Азиатских автомобильных дорог, сетей Трансазиатских железных дорог и «сухих портов» путем выявления и устранения нефизических барьеров для наземного транспорта;

- Содействовать использованию цифровых технологий, интеллектуальных транспортных решений и электронного обмена информацией для международных грузовых перевозок наземным транспортом, в том числе электронном обменом информацией между железными дорогами, а также по результатам проекта по содействию развертыванию высоко и полностью автоматизированных транспортных средств в автодорожном движении по Азиатской сети автомобильных дорог;

- Принять к сведению и призвать страны использовать исследования, разработанные Секретариатом ЭСКАТО, для развития международного наземного транспорта в регионе ЭСКАТО и стремиться к большей гармонизации весо-габаритных стандартов и выбросов для грузовых автотранспортных средств с должным учетом результатов ЭСКАТО, работать в этой области и поддерживать дальнейшую реализацию межправительственных соглашений, по упрощению перевозок по маршрутам Азиатских автомобильных дорог;

- Поощрять страны СПЕКА к укреплению регионального сотрудничества по интермодальным транспортным коридорам и развитию правовых основ для интермодальных (мультимодальных) транспортных операций.

- Принять к сведению и призвать страны использовать структуры и инструменты, разработанные ЭСКАТО, в том числе рамки повышения эффективности железнодорожных пересечений границ по сети Трансазиатских железных дорог и за ее пределами;

- Поддерживать и поощрять страны СПЕКА к активному участию в деятельности по упрощению процедур пересечения границ, в частности, путем активного участия в процессе компьютеризации МДП и поддержки выполнения Приложения 11 к Конвенции МДП;

- Предложить странам СПЕКА подумать о внедрении новых технологий в реализацию транспортных правовых инструментов ООН путем присоединения к документам, обрабатываемым в электронной форме (Дополнительный протокол к CMR (e-CMR), e-TIR);

- Обратить внимание на прогресс проекта: Устойчивое транспортное сообщение и реализация ЦУР, связанных с транспортом, в отдельных странах, не имеющих выхода к морю, и транзитных\соединяющих странах, а также выводы и рекомендации отчета «Связанные с транспортом правовые инструменты ООН - эффективный инструмент для улучшения транспортных коридоров в регионе СПЕКА».