



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.5/2005/13
8 July 2005

RUSSIAN
Original: ENGLISH AND
RUSSIAN ONLY

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта
(Восемнадцатая сессия, 15 и 16 сентября 2005 года)

**ПОМОЩЬ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНОЙ АДАПТАЦИИ
ПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ АДМИНИСТРАЦИИ И ТРАНСПОРТНЫХ
ПРЕДПРИЯТИЙ К УСЛОВИЯМ РЫНОЧНОЙ ЭКОНОМИКИ**

ОПЕРАТИВНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

Июль 2004 года - июнь 2005 года

Примечание секретариата

**I. СОДЕЙСТВИЕ УЧАСТИЮ СТРАН ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ И КАВКАЗА
В СОВЕЩАНИЯХ КВТ И ОТДЕЛЬНЫХ ВСПОМОГАТЕЛЬНЫХ ОРГАНОВ**

В течение последних лет ввиду бюджетных ограничений в странах Центральной Азии и Кавказа делегаты этих стран не принимали участия в работе Комитета по внутреннему транспорту (КВТ). Их неучастие в этой работе пагубным образом отразилось на процессе согласования их транспортного законодательства с законодательством других стран-членов ЕЭК ООН, а также на интеграции их транспортных систем в системы этих стран и негативно повлияло на евро-азиатские транспортные соединения.

Для оказания содействия в изменении этой ситуации секретариат подготовил предложение по экспериментальному проекту, направленному на облегчение участия стран Центральной Азии и Кавказа в совещаниях КВТ и отдельных вспомогательных органов в течение одного года. На своей шестьдесят пятой сессии, состоявшейся 18-20 февраля 2003 года, КВТ ЕЭК ООН одобрил этот проект и настоятельно рекомендовал странам-членам вносить добровольные взносы для его реализации. Секретариат предложил данный проект ЕК для обеспечения совместного финансирования на экспериментальной основе в течение одного года. ЕК согласилась принять участие в совместном финансировании этого проекта, и в августе 2004 года был подписан соответствующий договор, позволивший обеспечить его реализацию с сентября 2004 года по июнь 2005 года.

К числу стран-бенефициаров относятся: Армения, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан. Было предусмотрено финансирование путевых и суточных расходов по одной поездке в Женеву и из Женевы для одного лица в период проведения конкретных совещаний; речь идет о следующих отобранных мероприятиях:

- семнадцатая сессия Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP.5), 20 и 21 сентября 2004 года;
- сорок пятая сессия Рабочей группы по безопасности дорожного движения (WP.1), 27-30 сентября 2004 года;
- девяносто восьмая сессия Рабочей группы по автомобильному транспорту (SC.1), 27-29 октября 2004 года;
- пятьдесят восьмая сессия Рабочей группы по железнодорожному транспорту (SC.2), 27-29 октября 2004 года;
- шестьдесят седьмая сессия Комитета по внутреннему транспорту (КВТ), 15-17 февраля 2005 года;
- сорок шестая сессия Рабочей группы по безопасности дорожного движения (WP.1), 15-17 марта 2005 года;
- пятьдесят шестая сессия Рабочей группы по статистике транспорта (WP.6), 8-10 июня 2005 года.

После успешного завершения дискуссии в рамках ЕС перед окончанием реализации данного проекта к приведенному выше перечню были добавлены следующие три мероприятия:

- сто десятая сессия Рабочей группы по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30), 14-17 июня 2005 года;
- восемнадцатая сессия Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP.5), 15 и 16 сентября 2005 года;
- девяносто девятая сессия Рабочей группы по автомобильному транспорту (SC.1), 17-19 октября 2005 года.

До сих пор было успешно проведено восемь мероприятий с участием 43 экспертов из большинства заинтересованных стран. До завершения данного проекта предусматривается провести еще два мероприятия.

Кроме того, с учетом позитивной оценки опыта стран-бенефициаров, полученного в результате реализации данного проекта, секретариат предполагает обратиться к ЕК с просьбой рассмотреть вопрос об участии в его совместном финансировании на протяжении одного дополнительного года.

II. ПРОЕКТ УВЕЛИЧЕНИЯ ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДЛЯ РАЗВИТИЯ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СВЯЗЕЙ, ИНИЦИИРУЕМЫЙ В РАМКАХ СЧЕТА РАЗВИТИЯ ООН

По предложению пяти региональных комиссий Организации Объединенных Наций Генеральная Ассамблея одобрила проект Счета развития Организации Объединенных Наций по увеличению пропускной способности инфраструктуры для развития межрегиональных транспортных связей. В ходе реализации этого проекта ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН сосредоточили свои усилия главным образом на евро-азиатских транспортных соединениях, включая соединения, находящиеся на территории стран СПЕКА.

Странами-бенефициарами этого совместного проекта ЕЭК ООН/ЭСКАТО ООН являются: Азербайджан, Армения, Афганистан, Беларусь, Болгария, Грузия, Иран, Казахстан, Китай, Кыргызстан, Республика Молдова, Российская Федерация, Румыния, Таджикистан, Туркменистан, Турция, Узбекистан и Украина. Его цель состоит в оказании

помощи государствам - членам пяти региональных комиссий ООН в укреплении их национального потенциала для развития сухопутных и сухопутно-морских транспортных соединений и содействия межрегиональному сотрудничеству в целях облегчения межрегиональной торговли и туризма. Завершение проекта ожидается к 2006 году.

В 2003 году исполнительные секретари ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН подписали совместное письмо в адрес 18 стран-бенефициаров, являющихся членами ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН, предложив им участвовать в этом проекте и назначить координатора. К Всемирному банку (ВБ), ЕБРР и Азиатскому банку развития (АБР) была обращена просьба оказать поддержку в осуществлении этого проекта и назначить своих координаторов. Назначенные национальные координаторы подготовили отчеты стран на основе единообразного вопросника. Было разработано Положение о круге ведения (ПКВ) для подготовки внутреннего исследования, предусмотренного планом действий по реализации проекта, и в настоящее время осуществляется соответствующая деятельность.

На двух совещаниях Группы экспертов по развитию евро-азиатских транспортных связей, организованных совместно ЭСКАТО ООН и ЕЭК ООН, - в Алма-Ате (Казахстан) в марте 2004 года и в Одессе (Украина) в ноябре 2004 года - представители правительств этих стран достигли согласия по основным маршрутам автомобильных и железнодорожных перевозок, связывающим Европу и Азию, которые должны рассматриваться на предмет приоритетного развития. Они также согласились с необходимостью определения основных пунктов перевалки грузов, выявления и анализа препятствий для пересечения границ на этих маршрутах, а также оценки проектов в области инфраструктуры на отдельных маршрутах и установления их очередности. Кроме того, они решили осуществлять сотрудничество с целью завершения разработки Географической информационной системы (ГИС) по маршрутам и проектам.

Правительство Турции выступило принимающей стороной на третьем совещании Группы экспертов по развитию евро-азиатских транспортных связей, которое было организовано совместно ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН в Стамбуле, Турция, 27-29 июня 2005 года. Работу этого совещания открыл заместитель министра транспорта Турции г-н Муаммер Тюркер. На нем присутствовали национальные координаторы и эксперты от 18 стран евро-азиатского региона. В работе совещания также приняли участие представители ЭСКЗА ООН, ГДТЭН, ЕКМТ, МПК ТРАСЕКА, ИБР, МСАТ, ОЧЭС-СААТ, ассоциации "Европлатформа" и представители частного сектора. Национальные координаторы от участвующих стран завершили разработку маршрутов основных автомобильных, железнодорожных и внутренних водных перевозок, соединяющих Европу и Азию, которые должны рассматриваться на предмет приоритетного развития, и определили основные пункты перевалки грузов на этих

маршрутах. Кроме того, участники совещания решили предоставить недостающие и дополнительные данные для завершения разработки базы данных Географической информационной системы (ГИС). Они также достигли согласия по методике оценки и установления очередности проектов на выбранных маршрутах. И наконец, участники совещания приветствовали предложение участников неофициального совещания WP.5 ЕЭК ООН, состоявшегося 15 апреля 2005 года, о том, чтобы совещание Группы экспертов по проекту евро-азиатских транспортных связей функционировало в качестве постоянного механизма обеспечения эффективной координации и наблюдения за деятельностью, связанной с евро-азиатскими транспортными соединениями, обратились к секретариатам ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН с просьбой подготовить совместное предложение о том, чтобы продолжить осуществление проекта после 2006 года, и призвали международные финансовые учреждения и доноров рассмотреть вопрос о совместном финансировании усилий по его осуществлению.

Экземпляр доклада о работе третьего совещания Группы экспертов будет предоставлен членам WP.5. Более подробную информацию о проекте евро-азиатских связей, включая доклады, справочную документацию и представленные материалы, можно получить на вебсайте Отдела транспорта ЕЭК ООН в рубрике, посвященной "Евро-азиатским транспортным соединениям".

Кроме того, в рамках проекта Счета развития ООН по увеличению пропускной способности инфраструктуры ЕЭК ООН совместно с ЭСКАТО ООН и ЭСКЗА ООН занимаются реализацией другого элемента проекта, нацеленного на развитие межрегиональных транспортных соединений, связывающих регионы ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН с регионом ЭСКЗА ООН. Впоследствии эти межрегиональные соединения будут использоваться для обеспечения связи с Африкой через регион ЭСКЗА ООН. Каждая региональная комиссия определила страны, которые на коллективной основе формируют центральную часть элемента проекта ЕЭК ООН, ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН. В рамках соответствующих комиссий этими странами являются: Ирак, Сирия, Иордания, Саудовская Аравия, Кувейт, Объединенные Арабские Эмираты, Палестина (ОПТ) и Египет (от ЭСКЗА ООН), Исламская Республика Иран и Пакистан (от ЭСКАТО ООН) и Турция (от ЕЭК ООН).

Первое совещание Группы экспертов по развитию межрегиональных транспортных соединений, связывающих регионы ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН с регионом ЭСКЗА ООН, было организовано совместно ЭСКЗА ООН, ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН в Аммане, Иордания, 30 мая - 1 июня 2005 года. Присутствовавшие на этом совещании представители правительств от девяти стран достигли согласия по наиболее важным автомобильным, железнодорожным и морским/автомобильным/железнодорожным

транспортным маршрутам, соединяющим ЕЭК и ЭСКАТО с регионом ЭСКЗА. На этом совещании было также достигнуто согласие относительно совместной деятельности ЭСКЗА ООН - ЕЭК ООН - ЭСКАТО ООН, которая должна осуществляться в рамках этого проекта в тесном сотрудничестве с заинтересованными странами, включая разработку ряда исследований по технико-экономическим оценкам; транспортным потокам; инвестиционным проектам и препятствиям нефизического характера на отдельных маршрутах, а также мерам по их устранению. В 2006 году в рамках данного проекта будет созвано два совещания Группы экспертов и ряд национальных семинаров и рабочих совещаний.

Отдел транспорта ЕЭК ООН также содействует осуществлению другого элемента проекта в сотрудничестве с ЭКА ООН. В 2005 году будет проведено рабочее совещание на уровне отдельных африканских стран и пользователей транспортными услугами в этом регионе с целью рассмотрения соответствующих изменений в регионе, проблемных областей и возможных решений. В рамках данного элемента проекта планируется организовать национальные и региональные рабочие совещания, оказать консультативные услуги и провести ознакомительную поездку для управляющих портами.

III. ПРОЕКТЫ ТРАНСЪЕВРОПЕЙСКОЙ АВТОМАГИСТРАЛИ СЕВЕР-ЮГ (ТЕА) И ТРАНСЪЕВРОПЕЙСКОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ МАГИСТРАЛИ (ТЕЖ)

ЕЭК ООН в качестве Исполнительного учреждения проектов ТЕА и ТЕЖ продолжала оказывать через регионального советника техническую и административную поддержку этим проектам, в том числе с целью разработки генеральных планов по проектам ТЕА и ТЕЖ.

а) Генеральные планы по проектам ТЕА и ТЕЖ

Проекты ТЕА и ТЕЖ разработали свои генеральные планы, предусматривающие определение магистральных сетей для автомобильных и железнодорожных перевозок в 21 стране Центральной, Восточной и Юго-Восточной Европы, а также реалистичную стратегию капиталовложений для постепенного развития этих сетей. Разработка генеральных планов ТЕА и ТЕЖ рассматривается в качестве самой важной деятельности, направленной на будущее развитие этих проектов и инфраструктуры автомобильных и железнодорожных перевозок в Центральной и Восточной Европе, а также на обеспечение эксплуатационной совместимости. Эта работа была завершена в марте 2005 года, а заключительный доклад руководящих комитетов этих проектов был одобрен в июне 2005 года.

В рамках мероприятий по реализации генеральных планов была произведена оценка и установлена очередность 491 проекта (319 ТЕА и 172 ТЕЖ), совокупная сметная стоимость которых составила 100 млрд. евро, включая 49,5 млрд. евро по ТЕА и 50,5 млрд. евро по ТЕЖ. Эти мероприятия надлежащим образом охватывают альтернативные сценарии роста, методологические аспекты и предположения, узкие места и недостающие звенья, а также возникшие проблемы в связи с финансированием транспортной инфраструктуры и пунктов пересечения границ. Генеральные планы ТЕА и ТЕЖ позволят внести существенный вклад в развитие согласованных сетей инфраструктуры автомобильных, железнодорожных и комбинированных перевозок в регионе ТЕА и ТЕЖ и облегчению международных перевозок в Европе, а также интеграции стран в регион ЕЭК ООН. Они позволят также внести важный вклад в работу Группы № 2 высокого уровня ЕК и в процесс развития евро-азиатских транспортных связей. Реализация генеральных планов ТЕА и ТЕЖ будет включена в число наиболее важных задач проектов ТЕА и ТЕЖ в будущем.

Разработка генеральных планов проектов ТЕА и ТЕЖ - это колоссальная и весьма сложная задача для этих проектов. В 2002 году на основе приоритетов, установленных в новой стратегии проектов, и возникающих потребностей в регионе ТЕА и ТЕЖ руководящие комитеты проектов подготовили и в конечном счете одобрили положения о круге ведения для генеральных планов ТЕА и ТЕЖ. На своей шестьдесят пятой сессии, состоявшейся в феврале 2003 года, Комитет по внутреннему транспорту просил страны - члены ЕЭК ООН вносить добровольные взносы для совместного финансирования работы над генеральными планами. После получения положительного ответа от Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ), согласившегося поддержать работу по подготовке Генерального плана ТЕА посредством выделения суммы в размере 100 тыс. шв. фр., между МСАТ и ЕЭК ООН в сентябре 2003 года было подписано соответствующее соглашение по распределению и использованию взноса МСАТ. Работа началась в сентябре 2003 года. Наряду с экспертами по ГИС, оказывавшими помощь проектам в области обработки значительного объема данных и подготовки карт ГИС, были наняты два независимых консультанта для обеспечения необходимой технической и научной поддержки этой работы.

С целью выполнения генеральных планов были созданы две группы, а именно: *Координационная группа по Генеральному плану* для осуществления контроля и координации работы и *Группа экспертов по Генеральному плану* для объединения существенной информации о транспортных планах и первоочередных потребностях заинтересованных стран, а также для поддержания связи с заинтересованными правительствами, ЕЭК ООН и ЦУП ТЕА и ТЕЖ. Координационная группа по

Генеральному плану, состоящая из сотрудников проектов ТЕА и ТЕЖ и регионального советника по транспорту ЕЭК ООН, а также из внешних консультантов, созывалась четыре раза: в первый раз - 16 сентября 2003 года в Будапеште; во второй раз - 15 декабря 2003 года в Варшаве; в третий раз - 9 июня 2004 года в Женеве; и в четвертый раз - 15 ноября 2004 года в Будапеште. Эти совещания были сосредоточены на организационных аспектах работы, методологии осуществления проектов, потребностях в данных и возможностях их представления. Группа экспертов по Генеральному плану ТЕА, а также Группа экспертов по Генеральному плану ТЕЖ в составе различных национальных координаторов и назначенных экспертов от стран, участвующих в реализации каждого из проектов, собирались соответственно два и три раза: первое совещание Группы экспертов по Генеральному плану ТЕА состоялось 9 февраля 2004 года в Братиславе, Словакия, а второе совещание - 24 сентября 2004 года в Будапеште, Венгрия. Первое совещание Группы экспертов по Генеральному плану ТЕЖ состоялось 10 и 11 февраля 2004 года в Будапеште, Венгрия, второе - 23 сентября 2004 года также в Будапеште, Венгрия, а третье - 19 апреля 2005 года в Вене, Австрия.

Окончательный доклад по генеральным планам ТЕА и ТЕЖ, содержащий карты, выводы и рекомендации, в настоящее время публикуется, и вскоре к нему будет открыт бесплатный доступ для всех заинтересованных сторон.

b) Другая деятельность в рамках проектов ТЕА и ТЕЖ

Параллельно с работой по выполнению генеральных планов в течение отчетного периода успешно осуществлялось развитие проектов ТЕА и ТЕЖ.

Среди национальных координаторов был разослан вопросник для оценки прогресса, достигнутого в рамках Проекта ТЕА в течение проектного цикла 2001-2004 годов, и для ознакомления с мнением стран-членов относительно постановки новых задач; на него поступили позитивные ответы. На своей сорок первой сессии, состоявшейся 31 мая - 2 июня 2004 года в Анталии, Турция, Руководящий комитет ТЕА одобрил программу работы для нового проектного этапа (2005-2008 годы), в которую, в частности, были включены стратегические приоритеты КВТ в области развития евро-азиатских транспортных соединений, безопасности на транспорте, взимания сборов за пользование инфраструктурой, телематики и РТС.

Аналогичная процедура была использована для оценки ТЕЖ в рамках проектного цикла 2001-2005 годов и позволила получить позитивные результаты. На своей двадцатой сессии, состоявшейся 20-22 апреля 2005 года в Вене, Австрия, Руководящий комитет ТЕЖ заявил о своей поддержке намерения продолжать деятельность ТЕЖ на новом этапе

(2006-2010 годы) и просил Центральное управление Проекта подготовить и распространить среди стран-участников окончательный вариант соответствующих приложений к документу о Целевом фонде для рассмотрения и утверждения на следующей сессии Руководящего комитета, которая должна быть созвана в октябре 2005 года. В будущей программе работы по Проекту ТЕЖ будут также отражены аспекты развития евро-азиатских транспортных соединений, безопасности на транспорте, взимания сборов за пользование инфраструктурой, телематики и РТС.

В апреле 2005 года Исполнительный секретарь ЕЭК ООН получил предложения от правительств Армении и Азербайджана относительно присоединения к проектам ТЕА и ТЕЖ. Согласно статье XII соглашений о Целевом фонде ТЕА и ТЕЖ, Исполнительный секретарь ЕЭК ООН уведомил государства-члены ТЕА и ТЕЖ о желании Армении и Азербайджана принимать участие в работе по проектам, а также о том, что если в течение 90 дней не поступит никаких возражений, то Армения и Азербайджан станут Договаривающимися сторонами этих соглашений.

После подписания меморандумов о взаимопонимании (MoU), направленных на развитие сотрудничества ЕЭК ООН и МСЖД в рамках Проекта ТЕЖ, между ЕЭК ООН и МСАТ и между ЕЭК ООН и АСЕКАП¹ в рамках проекта ТЕА было совместно организовано несколько мероприятий и были проведены серьезные дискуссии по вопросам сотрудничества в области сбора данных и деятельности по картографированию с помощью ГИС, а также в других сферах, представляющих взаимный интерес. Аналогичным образом развивалось сотрудничество проектов ТЕА и ТЕЖ с другими соответствующими организациями: МСККП², Европалатой³, Европлатформой⁴.

Переговоры с ЦЕИ были завершены на самом высоком уровне, с тем чтобы обеспечить более тесную связь между ЦЕИ и проектами ТЕА и ТЕЖ. Уже были успешно проведены два мероприятия по упрощению процедур пересечения границ на железнодорожном транспорте, которые были совместно организованы и профинансированы ЦЕИ и ТЕЖ во время шестого и седьмого Экономических форумов ЦЕИ на высшем уровне, состоявшихся 19 и 20 ноября 2003 года в Варшаве, Польша, и 24

¹ Европейская ассоциация концессионеров платных автомагистралей, мостов и туннелей.

² Международный союз компаний по комбинированным автомобильно-железнодорожным перевозкам.

³ Ассоциация европейских торгово-промышленных палат.

⁴ Европейская сеть транспортных логистических центров.

и 25 ноября 2004 года в Портороше, Словения. Специальное мероприятие будет организовано совместно ЦЕИ и ТЕА/ТЕЖ во время восьмого Экономического форума ЦЕИ на высшем уровне, который будет проходить 23 и 24 ноября 2005 года в Братиславе, Словакия, с целью представления результатов выполнения генеральных планов ТЕА и ТЕЖ.

В 2004–2005 годах проекты продолжали свою давнюю деятельность по оказанию содействия в передаче ноу-хау и в налаживании обмена информацией об оптимальной практике среди своих членов в различных областях, представляющих для них интерес. Совещания ТЕА и ТЕЖ и проведенные ими мероприятия перечислены в приложении 1 к настоящему документу.

IV. ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В РАМКАХ РЕГИОНАЛЬНЫХ И СУБРЕГИОНАЛЬНЫХ ПРОГРАММ

а) Инициатива по сотрудничеству в Юго-Восточной Европе (ИСЮВЕ)

В рамках Регионального комитета ИСЮВЕ по автомобильному транспорту (РКАТ) его группа экспертов по комбинированным перевозкам провела свое первое совещание 30 июня и 1 июля 2003 года в Будапеште. Эксперты рассмотрели пути и средства содействия развитию эффективных услуг в области комбинированных перевозок в регионе ИСЮВЕ в целях обеспечения дополнительных и взаимодополняющих возможностей в области международных автомобильных перевозок на определенных участках основных международных транспортных коридоров на основе соответствующих положений МоВ ИСЮВЕ по упрощению международных автомобильных перевозок грузов в регионе ИСЮВЕ (Афины, 1999 год). С этой целью группа экспертов приняла декларацию о развитии комбинированных перевозок в регионе ИСЮВЕ (http://www.unece.org/trans/old_new_tir/seci/intro.htm).

В контексте деятельности ИСЮВЕ в области железнодорожного транспорта Специальная рабочая группа по сокращению простоя челночных поездов на границах на своем тринадцатом совещании добилась дальнейшего прогресса в деле усовершенствования двусторонних соглашений, касающихся железнодорожных перевозок между странами - членами ИСЮВЕ. Это включало изменения многих оперативных процедур, в частности, на пограничных станциях в целях сокращения общего времени нахождения в пути пассажирских и грузовых поездов. Кроме того, было достигнуто соглашение относительно i) системы мониторинга железнодорожного движения на пограничных станциях и ii) определения термина "маршрутный поезд". На ее четырнадцатом совещании началась работа над i) проектом образца

межправительственного соглашения, которое будет служить основой для международных железнодорожных перевозок между странами - членами ИСЮВЕ, и ii) показателями эффективности для оценки процедур пересечения границ. Специальная рабочая группа также внесла существенный вклад в организацию прогона демонстрационного маршрутного поезда между Стамбулом и Кельном, который состоялся 9 мая 2004 года.

На своем 15-м совещании Рабочая группа рассмотрела связанные с железнодорожными перевозками аспекты, которые должны найти отражение в Программе Всемирного банка по упрощению процедур торговли и облегчению перевозок для Юго-Восточной Европы (УПТПЮВЕ-II). На основе позитивного опыта работы Всемирного банка в рамках автотранспортного проекта УПТПЮВЕ, принесшего ощутимые выгоды, ряд соседних стран ЕС в регионе Юго-Восточной Европы выразили желание разработать, подобно автотранспортному проекту, аналогичную программу, которая должна быть нацелена на железнодорожный транспорт. В этой связи Рабочая группа предложила использовать многочисленные инвестиционные возможности, которые позволят усовершенствовать железнодорожные перевозки в заинтересованных странах ИСЮВЕ и будут реализованы в рамках железнодорожного проекта УПТПЮВЕ-II.

На своих 16-м и 17-м совещаниях Рабочая группа, в частности, отметила вклад, который она могла бы внести в реализацию предлагаемой программы УПТПЮВЕ-II, оценила прогресс, достигнутый в области сокращения времени простоя пригородных поездов, обозначила элементы, подлежащие включению в проект образца соглашения, логически обосновала процедуры пограничного контроля пассажирских и товарных поездов и рассмотрела перечень эксплуатационных показателей, подлежащих учету в контексте проекта УПТПЮВЕ-II.

10-12 декабря 2004 года в Софии и Велинграде состоялось совещание высокого уровня Регионального комитета по автомобильному транспорту (РКАТ) ИСЮВЕ, учрежденного в соответствии со статьей 12 МоВ об облегчении международных грузовых автомобильных перевозок в регионе ИСЮВЕ (подписанного 28 апреля 1999 года в Афинах). На нем присутствовали министры транспорта и высокопоставленные сотрудники государств, участвующих в реализации ИСЮВЕ. Председателем этого совещания был заместитель премьер-министра и министр транспорта и коммуникаций Болгарии г-н Николай Вассилев. На совещании были обсуждены проблемы международных автомобильных перевозок, представляющие общий интерес, включая аспекты либерализации автомобильных перевозок и обеспечения свободного доступа к рынку; логического обоснования и постепенного сближения национальных стратегий взимания сборов за международные грузовые автомобильные перевозки; введения международного весового сертификата на грузовые транспортные средства; развития

транспортной инфраструктуры и облегчения процедур выдачи виз профессиональным водителям. На этом совещании присутствовал Директор Отдела транспорта ЕЭК ООН. На нем был принят заключительный протокол, с которым смогут ознакомиться участники работы WP.5. Секретариат в рамках имеющихся у него ограниченных ресурсов постарается оказать содействие в проведении последующих мероприятий в контексте этого совещания.

b) Специальная программа для стран Центральной Азии (СПЕКА)

По причине отсутствия сухопутного доступа к морю, огромного расстояния до морских портов, удаленности и изолированности от мировых рынков страны СПЕКА в значительной степени зависят от транзитной политики других стран и наличия транзитных возможностей и услуг, существующих транспортных инфраструктур на их территории, а также на территории соседних государств (очень часто эти инфраструктуры являются неадекватными с обеих сторон).

Ввиду особых потребностей в развитии этого региона в 1998 году в рамках Ташкентской декларации СПЕКА была создана *Проектная группа СПЕКА по развитию транспортной инфраструктуры и упрощению процедур пересечения границ* (ПРГ-ТПГ), ставшая механизмом разработки и реализации Специальной программы ООН для стран Центральной Азии в приоритетной области "Развития транспортной инфраструктуры и упрощения процедур, связанных с перемещением через границы товаров, услуг и людей".

На первоначальном этапе членами ПРГ-ТПГ являлись: Кыргызская Республика, Республика Казахстан, Республика Таджикистан, Республика Узбекистан, Туркменистан, Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН), Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана Организации Объединенных Наций (ЭСКАТО ООН) и Представительство ООН в Казахстане. В 2002 году членом СПЕКА также стал Азербайджан. Ведущей страной в этой приоритетной области транспорта является Казахстан.

Отдел транспорта ЕЭК ООН вместе с ЭСКАТО ООН поддерживает деятельность этой Группы. Отдел транспорта принял участие в подготовке программ работы, планов действий, в организации совещаний, конференций и семинаров, в разработке предложений и важных документов для этой Группы. Он предлагал свои знания и ноу-хау, участвовал в обмене опытом между странами Европы и Центральной Азии, содействовал развитию сотрудничества в области транспорта между странами СПЕКА, а также между ними и другими странами-членами из региона ЕЭК ООН.

Десятая сессия ПРГ-ТПГ СПЕКА состоялась 24 марта 2005 года в Иссык-Куле, Кыргызстан. Правительство Кыргызстана, являвшееся принимающей стороной, обеспечило все необходимые условия для ее проведения. На сессии присутствовали: делегация Казахстана под руководством заместителя министра транспорта и коммуникаций г-на Талгата Абылгазина, делегация Кыргызстана под руководством заместителя министра транспорта и коммуникаций г-на Ажикеева Айзата и делегация Узбекистана. В работе сессии приняли участие также представители ЕврАзЭС, МПК ТРАСЕКА, МБР и частного сектора. ЕЭК ООН была представлена региональным советником по транспорту. Со ссылкой на программу действий по поддержанию сотрудничества в контексте транзитных перевозок для стран СПЕКА и на Алма-Атинскую программу действий на сессии были рассмотрены наиболее важные проблемы транзитных перевозок в регионе Центральной Азии и Кавказа. Участвовавшие в работе страны определили и согласовали конкретные задачи, которые будут возложены на эту Группу в период 2005-2006 годов. Кроме того, участники сессии решили сосредоточить свою будущую деятельность на следующих приоритетных проблемах: учреждение/укрепление национальных комитетов по облегчению торговли и перевозок; присоединение к важным международным конвенциям и соглашениям в области транспорта и их осуществление; наблюдение за международными грузовыми перевозками в пунктах пересечения границ; усовершенствование автомобильного сообщения с Китаем на основе двусторонних и многосторонних соглашений/конвенций и наблюдение за проблемами, возникающими в пунктах пересечения границ.

Дополнительную информацию о ходе обсуждения, доклады и соответствующие документы об итогах работы ПРГ-ТПГ СПЕКА можно получить на вебсайте ЕЭК ООН в рубрике "СПЕКА".

с) **Другие региональные и субрегиональные инициативы**

Секретариат ЕЭК ООН содействовал, в частности посредством организации семинаров и представления документов, проведению ряда международных мероприятий и форумов, развитию европейской транспортной инфраструктуры, а также евро-азиатских транспортных связей и присоединению к правовым документам ООН в области транспорта и их осуществлению; были проведены, в частности, следующие мероприятия: Форум Юго-Восточной Европы 2004 года, Александруполис, Греция, 6 и 7 декабря 2004 года; третья Международная конференция МСАТ по проблемам автотранспорта "Интеграционные процессы в области автотранспорта в странах СНГ: опыт и перспективы", Москва, Российская Федерация, 3 марта 2005 года; четвертое Межпарламентское совещание по автотранспорту, Москва, Российская Федерация, 4 марта 2005 года; Совещание высокого уровня по вопросу о роли международных,

региональных и субрегиональных организаций в осуществлении Алма-Атинской программы действий, проводившееся под эгидой Канцелярии Высокого представителя Организации Объединенных Наций по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам, Алма-Ата, Казахстан, 29-31 марта 2005 года; Парламентская конференция по проблематике расширения Черноморского региона в новом европейском контексте, Афины, Греция, 8 апреля 2005 года; и тринадцатое Совещание Экономического форума ОБСЕ, Прага, Чешская Республика, 23-27 мая 2005 года.

V. СОТРУДНИЧЕСТВО С СУБРЕГИОНАЛЬНЫМИ ОРГАНИЗАЦИЯМИ

Организация Черноморского экономического сотрудничества (ОЧЭС)

ОЧЭС была учреждена в 1992 году 11 странами⁵ в целях превращения региона Черного моря в зону мира, стабильности и процветания. Было решено, что основным инструментом для достижения этой цели является экономическое сотрудничество. Вклад Отдела транспорта ЕЭК ООН включает содействие присоединению государств - членов ОЧЭС к правовым документам ЕЭК ООН, организацию и проведение совещаний, оказание помощи в подготовке документов, в том числе *Соглашения о сотрудничестве между ЕЭК ООН и ОЧЭС*, которое было подписано Исполнительным секретарем ЕЭК ООН и Генеральным секретарем ОЧЭС в Стамбуле, Турция (июль 2001 года), *Мов министров по упрощению автомобильных перевозок грузов в регионе ОЧЭС*, а также других документов о мероприятиях ОЧЭС, и оказание консультативной помощи по координации транспортной деятельности в регионе Черного моря между различными организациями и инициативами (ОЧЭС, ТРАСЕКА, ПЕТЗ и ПЕТК - ЕЭК ООН и ИСЮВЕ).

По просьбе министра транспорта и коммуникаций Греции, секретариат внес вклад в подготовительную деятельность Рабочей группы ОЧЭС по транспорту и в подготовку Совещания министров транспорта государств - членов ОЧЭС, организованного в Салониках, Греция, 26-28 января 2005 года правительством Греции, являвшимся действующим председателем ОЧЭС. На этом Совещании, председателем которого был министр транспорта Греции г-н Михалис Ляпис, присутствовали 8 министров и 3 замминистра транспорта государств - членов ОЧЭС, заместитель министра иностранных

⁵ Азербайджан, Албания, Армения, Болгария, Греция, Грузия, Республика Молдова, Российская Федерация, Румыния, Турция и Украина; после принятия соответствующей резолюции десятой сессии Совета министров иностранных дел и ратификации хартии ОЧЭС парламентом страны государство Сербия и Черногория стало полноправным членом Организации ОЧЭС 16 апреля 2004 года.

дел Греции и значительное число высокопоставленных сотрудников государств - членов ОЧЭС, ЕС, ЧБТР, а также представители частного сектора. На Совещании присутствовали также Директор Отдела транспорта ЕЭК ООН и региональный советник. В своей Совместной декларации о соединении черноморских транспортных сетей с трансъевропейской сетью в рамках евро-азиатских транспортных связей министры государств - членов ОЧЭС признали важное значение работы ЕЭК ООН, в частности результатов реализации генеральных планов ТЕА и ТЕЖ и совместного проекта ЕЭК ООН - ЭСКАТО ООН по евро-азиатским транспортным связям. Экземпляр этой Декларации будет предоставлен членам WP.5 для ознакомления.

В ходе Совещания Рабочей группы ОЧЭС по транспорту секретариат представил итоги реализации проекта ЕЭК ООН - ЭСКАТО ООН по развитию евро-азиатских транспортных связей, а также соглашения ЕЭК ООН в области транспорта и просил Группу поддерживать более тесное сотрудничество с ЕЭК ООН для выполнения конкретных целей. Группа согласилась тщательно проследить за работой по реализации проекта ЕЭК ООН - ЭСКАТО ООН в области евро-азиатских транспортных соединений, решила осуществлять сотрудничество с ЕЭК ООН в области сбора данных по черноморским портам в соответствии с предложением ЕЭК ООН и просила страны-члены, не являющиеся Договаривающимися сторонами соглашений ЕЭК ООН, осуществить необходимые национальные правовые процедуры для присоединения к ним.

VI. МОБИЛИЗАЦИЯ СРЕДСТВ НА ОПЕРАТИВНУЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА

В прошлом мобилизация средств для финансирования консультативных миссий, рабочих совещаний и семинаров в заинтересованных странах осуществлялась в рамках ТФАКТ. Однако ТФАКТ не удалось изыскать средств для финансирования оперативной деятельности, поскольку его бюджет был исчерпан в 1996 году, что поставило под угрозу способность секретариата предоставлять такие услуги. Просьбы о внесении странами-членами добровольных взносов в ТФАКТ, неоднократно высказывавшиеся в ходе годовых сессий КВТ, остались без ответа.

С учетом важного значения этой задачи, особой потребности во внебюджетной поддержке такой деятельности и имеющегося опыта КВТ на своей шестьдесят первой сессии, состоявшейся 18-20 февраля 2003 года, одобрил новый подход в отношении ТФАКТ, основывающийся на конкретных проектах, призвал страны-члены вносить добровольные взносы в ТФАКТ и просил страны-члены с переходной экономикой представить предложения по этим проектам для совместного финансирования в рамках ТФАКТ.

В ответ на призыв к действиям в соответствии с Алма-Атинской программой действий секретариат в тесном сотрудничестве с ЭСКАТО ООН разработал совместное предложение по проекту для финансирования Счета развития ООН с целью формирования эффективных систем транзитных перевозок в странах, не имеющих выхода к морю, и в соседних с ними странах транзита. Копия предложения по этому проекту содержится в приложении 2 к настоящему документу. Данный проект, озаглавленный "Наращивание потенциала в развитии сотрудничества развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита Центральной Азии и Кавказа в области транзитных перевозок", не был отобран для представления Счету развития ООН.

На уровне ЕЭК ООН секретариат приступил к использованию скоординированного подхода к сбору средств на основе конкретных проектов. Этим подходом предусматривается, что проекты, инициируемые секретариатом ЕЭК ООН и/или заинтересованными странами-членами, представляются на скоординированной основе возможным странам-донорам, МФУ и другим международным или европейским организациям/органам.

VI. ПРОБЛЕМНЫЕ ОБЛАСТИ

а) Недостаточное финансирование

Содействие присоединению стран с переходной экономикой к правовым документам ЕЭК ООН в области транспорта и их осуществлению является одной из основных функций региональных советников по транспорту. Решение вопросов присоединения к правовым документам требует поддержания прямых и частых контактов со странами переходного периода с целью консультирования заинтересованных стран по приоритетным документам и по последствиям присоединения к этим документам. Такие договоры требуют средств для финансирования миссий, направляемых в страны переходного периода. Отсутствие средств на эти цели приводит к сокращению числа миссий/мероприятий, что негативным образом отражается на усилиях по присоединению к правовым документам.

Осуществление правовых документов также требует особого внимания к вопросам наращивания институционального потенциала в соответствующих странах (подготовки кадров посредством организации рабочих совещаний, семинаров и консультативных миссий). Новый подход к мобилизации средств на основе конкретных проектов может способствовать обеспечению необходимой финансовой поддержки для совместного

финансирования конкретных мероприятий и проектов, предусмотренных для стран - членов ЕЭК ООН с переходной экономикой.

в) Сохраняющаяся нехватка людских ресурсов в правительственных учреждениях

Одним из важных элементов обеспечения эффективной разработки и осуществления политики правительства является наличие хорошо подготовленных и заинтересованных кадров. Однако имеются факты, свидетельствующие о том, что правительства стран с переходной экономикой неадекватно содействуют обеспечению *стабильности людских ресурсов* в своих соответствующих учреждениях, а это отрицательно отражается на их эффективности.

В ряде стран из-за *частой сменяемости кадров* в правительственных учреждениях отсутствует преемственность и подрываются усилия по наращиванию потенциала. Это может создать серьезную угрозу для способности правительств эффективно осуществлять политику на практике и может иметь неблагоприятные последствия для экономического развития, международной торговли и интеграции в мировую экономику и рынки.

Кроме того, для разработки и реализации правительственных стратегий и услуг требуются заинтересованные и преданные делу кадры. Однако отсутствие *стабильного положения на работе и гарантий занятости*, а также недостаточное вознаграждение за труд зачастую могут служить причиной неудовлетворенности людей своей работой и обуславливать их стремление к поиску более широких возможностей в плане занятости в частном секторе.

Другая проблема возникает в тех случаях, когда сотрудники правительственных органов, прошедшие профессиональную подготовку или участвовавшие в конференциях и совещаниях, не передают полученную информацию, знания и опыт другим сотрудникам, занимающимся соответствующими вопросами. *Отсутствие должного процесса передачи знаний и их применения* может иметь пагубные последствия для эффективной реализации национальных целей и политики.

Необходимы согласованные усилия правительств для решения проблемы эффективной реализации кадровой политики в их соответствующих учреждениях в целях обеспечения устойчивого экономического развития.

Приложение 1

Заседания, рабочие совещания, семинары, организованные за отчетный период в рамках ТЕА/ТЕЖ

- Девятнадцатая сессия Руководящего комитета ТЕА, 1 и 2 июля 2004 года, Милан, Италия;
- второе совещание Группы экспертов по генеральным планам ТЕА/ТЕЖ, Будапешт, Венгрия, 23 и 24 сентября 2004 года, соответственно;
- рабочее совещание ТЕА по программируемой реализации потенциала транспортных систем с упором на взимание сборов при помощи электронных средств, Будапешт, Венгрия, 14 и 15 октября 2004 года;
- четвертое совещание Координационной группы по генеральным планам ТЕА/ТЕЖ, Будапешт, Венгрия, 15 ноября 2004 года;
- совместное совещание ТЕЖ - Центральноевропейской инициативы (ТЕИ) по вопросам облегчения пересечения границ при международных железнодорожных перевозках в рамках Экономического форума ЦЕИ на высшем уровне, Порторош, Словения, 24 ноября 2004 года;
- сорок вторая сессия Руководящего комитета ТЕА, Женева, Швейцария, 29 ноября - декабря 2004 года;
- совещание ТЕА по вопросам сбора данных и картографирования ТЕАСТАТ, Прага, Чешская Республика, 7 и 8 марта 2005 года;
- совещание Группы экспертов по Генеральному плану ТЕЖ, Вена, Австрия, 19 апреля 2005 года;
- двадцатая сессия Руководящего комитета ТЕЖ, Вена, Австрия, 20-22 апреля 2005 года;
- ежегодное зональное совещание ТЕА/ПООДС, Паланга, Литва, 25-27 апреля 2005 года;

- сорок третья сессия Руководящего комитета ТЕА, 13 - 15 июня 2005 года, Вена, Австрия;
- рабочее совещание ТЕЖ по современной железнодорожной технике и подвижному составу, Санкт-Галлен, Швейцария, 15-17 июня 2005 года.

Приложение 2

Наращивание потенциала в развитии сотрудничества развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита Центральной Азии в области транзитных перевозок: предложение по проекту

Наименование проекта:

Наращивание потенциала в развитии сотрудничества развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита Центральной Азии и Кавказа в области транзитных перевозок (Европейская экономическая комиссия; Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана).

Цель:

Цель данного проекта состоит в оказании помощи развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и соседним с ними развивающимся странам транзита Центральной Азии и Кавказа в укреплении их национального потенциала и усилении сотрудничества для формирования эффективных, надежных, устойчивых и безопасных систем транзитных перевозок в регионе.

Справочная информация:

Страны региона Центральной Азии и Кавказа (Армения и Азербайджан) являются развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и в то же время странами переходного периода, которые экспортируют относительно небольшое число товаров. Факторы отсутствия сухопутного доступа к морю, удаленности и изолированности от мировых рынков создают существенные препятствия для усилий по развитию этих стран. В большинстве случаев соседние с ними страны транзита сами являются развивающимися странами, как правило, с весьма аналогичными проблемами и структурой экономики. Продолжительные задержки на границах, произвольно устанавливаемые тарифы на транзит, имеющие характер санкций, транспортные ограничения, обременительные процедуры, коррупция и отсутствие безопасности для пользователей транспортом служат дополнительными препятствиями, помимо неадекватности транспортных инфраструктур, имеющих в настоящее время. Поэтому перевозки между этими странами, а также между ними и их партнерами по международной торговле сопряжены с трудностями, требуют больших финансовых и временных затрат и характеризуются неопределенностью. Следовательно, их экспортная продукция неконкурентоспособна на

международных рынках, цены на импортируемые товары растут и они не могут эффективно участвовать в международной торговле.

В Декларации тысячелетия Организации Объединенных Наций (Нью-Йорк, 2000 год), а также в декларациях, принятых на таких других основных конференциях Организации Объединенных Наций, как третья Конференция Организации Объединенных Наций по наименее развитым странам (Брюссель, 2001 год), Международная конференция по финансированию развития (Монтерей, 2002 год) и Всемирная встреча на высшем уровне по устойчивому развитию (Йоханнесбург, 2002 год), были признаны особые потребности и проблемы развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и сформулирован призыв к надлежащим действиям. Кроме того, на Международной конференции министров по сотрудничеству в области транзитных перевозок, состоявшейся в августе 2003 года в Алма-Ате, Казахстан, была принята Программа действий, нацеленная на развитие эффективных систем транзитных перевозок в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и соседних с ними странах транзита.

Проектная рабочая группа СПЕКА (Специальной программы Организации Объединенных Наций для стран Центральной Азии) по транспорту и упрощению процедур пересечения границ, учрежденная в 1998 году при поддержке ЕЭК ООН и ЭСКАТО, занялась приоритетными проблемами пересечения границ и облегчения перевозок в заинтересованных странах. Был достигнут значительный прогресс в области определения проблем транзитных перевозок и мер, направленных на их решение на различных уровнях. Несмотря на широкое осознание необходимости принятия конкретных действий для решения этих проблем, отсутствие надлежащих ресурсов затрудняет систематическое выполнение планов и проведение последующих мероприятий в их контексте, в том числе разрабатываемых в рамках Проектной рабочей группы СПЕКА по транспорту и упрощению процедур пересечения границ и на других форумах. Реализация этих планов будет способствовать укреплению сотрудничества между заинтересованными странами и позволит получить ощутимые результаты.

Соответствие одобренному стратегическому контексту в перспективе следующего двухгодичного периода

Данное предложение вписывается в область применения двухгодичного программного плана и в обозначенные в нем приоритеты в контексте подпрограммы 15.6 ("Развитие транспорта, связи, туризма и инфраструктуры") программы 15 ("Экономическое и социальное развитие в регионе Азии и Тихого океана"), а также подпрограммы 16.2 ("Транспорт") программы 16 ("Экономическое развитие Европы").

Ожидаемые результаты

Реализация данного проекта приведет к:

- a) укреплению сотрудничества между развивающимися странами Центральной Азии и Кавказа, не имеющими выхода к морю, а также между ними и соседними с ними развивающимися странами транзита;
- b) повышению потенциальных возможностей национальных должностных лиц, занимающихся международными транзитными перевозками, включая формальности и процедуры, связанные с пересечением границ в развивающихся странах Центральной Азии и Кавказа, не имеющих выхода к морю, и в соседних с ними развивающихся странах транзита;
- c) улучшению и обновлению имеющихся знаний о характере и масштабах проблем, существующих на основных международных маршрутах, проходящих через развивающиеся страны Центральной Азии и Кавказа, которые не имеют выхода к морю, и соседние с ними развивающиеся страны транзита;
- d) повышению производительности транспортного сектора на основных международных маршрутах, проходящих через развивающиеся страны Центральной Азии, не имеющие выхода к морю, и соседние с ними развивающиеся страны транзита на основе сокращения задержек в пунктах пересечения границ и транспортных расходов и повышения надежности международных транспортных операций на этих маршрутах;
- e) дальнейшему согласованию и осуществлению национального транспортного законодательства в этих странах в соответствии с международными конвенциями и соглашениями о транзитных перевозках.

Показатели достижений

Предполагаемыми показателями достижений в рамках данного проекта являются:

- a) количество маршрутов международных перевозок, свидетельствующее о повышении эффективности транспортных операций, выражающемся в снижении расходов на транзитные перевозки и сокращении времени простоя в основных пунктах пересечения границ;

- b) количество стран, присоединившихся к соответствующим международным соглашениям и конвенциям и выполняющих их положения;
- c) степень удовлетворенности заинтересованных стран и основных заинтересованных сторон.

Продолжительность

Данный проект будет осуществляться в течение четырехлетнего периода с 2006 по 2009 годы.

Предлагаемые мероприятия

К числу предлагаемых мероприятий относятся:

- a) сведение воедино данных об основных препятствиях нефизического характера, мешающих развитию международных перевозок в заинтересованных странах, и разработка информационной системы мониторинга и контроля эффективности транспортной деятельности на маршрутах международных перевозок:
 - i) сбор информации о существующих исследованиях и реализуемых инициативах в области транзитных перевозок в субрегионе Центральной Азии;
 - ii) разработка дальнейших исследований с целью обновления информации о существующей ситуации в области автомобильных, железнодорожных и комбинированных перевозок в субрегионе Центральной Азии и Кавказа;
- b) формирование необходимых механизмов осуществления прав собственности и активного участия в этой деятельности стран и других заинтересованных органов, а также сотрудничество между ними:
 - i) назначение национальных координаторов в заинтересованных странах для закрепления прав собственности за заинтересованными в реализации проекта сторонами и использование их помощи в реализации проекта;
 - ii) определение основных национальных и субрегиональных заинтересованных сторон, в том числе от частного сектора, в тесном сотрудничестве с национальными координаторами;

- iii) созыв первоначального совещания с участием национальных координаторов и заинтересованных региональных сторон для повышения осведомленности о проекте, налаживания необходимого сотрудничества и обсуждения условий его реализации и аспектов управления этой деятельностью;
 - iv) учреждение национальных и субрегиональных органов, координирующих усилия по осуществлению стратегий стимулирования сотрудничества в области транзитных перевозок и наблюдающих за этими усилиями, а также обеспечение постоянного рассмотрения на межправительственных совещаниях высокого уровня аспектов укрепления сотрудничества в области транзитных перевозок и устранения препятствий для перевозок;
- c) стимулирование согласования транспортного законодательства и административных процедур для развития международных транспортных операций в регионе:
- i) стимулирование согласования национальных стратегий, законодательства и комплексной политики сотрудничества в области транзитных перевозок на основании международных конвенций и соглашений в области транспорта, в том числе разработанных ЕЭК ООН, с уделением первоочередного внимания тем, которые перечислены в резолюции 48/11 ЭСКАТО ООН;
 - ii) введение упрощенных и ускоренных таможенных и пограничных процедур для транспортных операторов и торговых компаний, заслуживающих доверия;
 - iii) введение типового законодательства на различных языках заинтересованных стран, способствующего принятию международно-правовых документов в этих странах;
 - iv) стимулирование согласования стратегий взимания сборов за международные автомобильные перевозки грузов на основе принципов адекватности затрат, недискриминации и транспарентности;
- d) повышение потенциальных возможностей национальных должностных лиц, занимающихся формальностями и процедурами, связанными с пересечением границ:
- i) организация национальных и региональных рабочих совещаний и курсов профессиональной подготовки для повышения компетентности и эффективности функционирования соответствующих заинтересованных

- органов по обе стороны границы с упором на основные международные конвенции и соглашения в области транспорта в заинтересованных странах;
- ii) стимулирование применения оптимальной практики и передачи ноу-хау между заинтересованными странами, а также между ними и странами других субрегионов;
 - iii) предоставление консультативных услуг заинтересованным странам;
- e) повышение эффективности процедур пересечения границ:
- i) облегчение и упрощение таможенных процедур на основе стимулированию усилий по созданию совместных пограничных пунктов и использования оптимальной практики, автоматических таможенных систем и внедрению системы Safe TIR;
 - ii) внедрение механизмов отчетности с использованием показателей транзитных перевозок в сотрудничестве с таможенными органами и транспортными операторами;
 - iii) разработка и введение национальных и субрегиональных систем для регулярной оценки ситуации и наблюдения за прогрессом в основных пунктах пересечения границ заинтересованных стран в сотрудничестве с таможенными органами и заинтересованными сторонами;
- f) подготовка рекомендаций относительно последующих действий на основе полученного опыта.
- g) широкое распространение соответствующей информации:
- i) создание специального вебсайта с открытым доступом для распространения соответствующей информации;
 - ii) организация заключительного регионального рабочего совещания с участием соответствующих должностных лиц в заинтересованных странах и других заинтересованных сторон для представления результатов и рекомендаций.

Потребность в ресурсах (в долл. США)

Экспертные услуги, связанные со сбором информации и разработкой исследований. (В поддержку деятельности а.)	60 000
Экспертные услуги, связанные с оказанием поддержки в формировании необходимых механизмов для обеспечения сотрудничества заинтересованных сторон и других заинтересованных органов. (В поддержку деятельности б.)	60 000
Организация заседаний группы экспертов, национальных и субрегиональных семинаров и рабочих совещаний, включая первоначальное совещание и заключительное рабочее совещание. (В поддержку деятельности б), d), e) и g).)	240 000
Экспертные услуги, связанные с оказанием содействия в наращивании потенциала, разработке типового законодательства и принятии стратегических мер. (В поддержку деятельности б), c) и d).)	150 000
Экспертные услуги, связанные с оказанием содействия в обмене информацией об оптимальной практике, с внедрением и использованием механизмов отчетности по вопросам пересечения границ и наблюдения за этим, а также подготовка соответствующих рекомендаций. (В поддержку деятельности e) и f).)	100 000
Экспертные услуги, связанные с оказанием содействия в подготовке программного обеспечения для сбора, обработки и распространения информации. (В поддержку деятельности e) и g).)	30 000
Поездки сотрудников с целью участия в работе заседаний, проведения рабочих совещаний по вопросам наращивания потенциала, осуществления оценочных исследований и обмена опытом. (В поддержку всех видов деятельности.	60 000
Общие оперативные расходы, связанные с услугами в области связи, поставок и другими разнообразными услугами. (В поддержку всех видов деятельности.)	35 000
Приобретение компьютерного оборудования. (В поддержку деятельности e) и g).)	15 000
Итого	750 000
