

Проектная рабочая группа по транспорту и пересечению границ (ПРГ-ТПГ)

15-ое заседание
7-8 апреля 2010 г.
г. Алматы, Казахстан

**Обзор транспортных проектов, мероприятий и инициатив, проводимых в соответствии с
Алматинской программой действий (2003 г.) и Пусанской декларацией о развитии
транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе (2006 г.)
(Пункт 4 повестки дня)**

Документ подготовлен ЕЭК ООН/МКЖТ/НИИ ТК/ЭСКАТО ООН

**Присоединение к международным конвенциям, рекомендованным ПРГ-ТПГ СПЕКА, и их
выполнение**

1. Унификация правовых режимов, регулирующих международные перевозки, по-прежнему является необходимым условием для обеспечения беспрепятственного перемещения товаров через национальные границы, а также для повышения эффективности международных перевозок в целом. Присоединение всех стран СПЕКА к международным конвенциям, перечисленным в Протоколе 2-го заседания ПРГ, остается неотъемлемым компонентом усилий, направленных на беспрепятственные, эффективные и оптимальные перевозки в, из, и через субрегион СПЕКА.
2. Некоторые страны СПЕКА предприняли немало усилий по присоединению к правовым инструментам (Приложение 1), но, несмотря на это, в последнее время не было отмечено никаких конкретных шагов в направлении дальнейшего присоединения, за исключением недавних мероприятий Казахстана, касающихся проведения внутренних правовых процедур для применения Конвенций о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах. Присоединение в сочетании с надлежащим осуществлением, соблюдением, а также наличием мер для принудительного выполнения может обеспечить необходимые условия для успешного облегчения субрегиональных и региональных перевозок.
3. В протоколе 14-го заседания ПРГ-ТПГ отмечается, что в ряде стран СПЕКА при содействии Европейской комиссии были открыты сертификационные центры, оснащенные соответствующим оборудованием для контроля над перевозкой скоропортящихся грузов. Странам СПЕКА предлагается обратить внимание на то, что эффективное присоединение и выполнение Соглашения о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС) может обеспечить дополнительную выгоду от наличия данных сертификационных центров, что позволит увеличить транспортный потенциал в перевозке скоропортящихся грузов в субрегионе.

4. Новое приложение 8 к "Конвенции о согласовании" вступило в силу с 20 мая 2008 г. В соответствии с новыми положениями, ратификация данной Конвенции Таджикистаном и Туркменистаном принесла бы дополнительную выгоду для всего региона СПЕКА. Принимая меры по достижению полного выполнения этой Конвенции, страны СПЕКА смогли бы еще больше улучшить территориальную непрерывность и содействовать облегчению транспортных процедур в субрегионе и за его пределами.

5. В рамках Всемирной таможенной организации (ВТО) существуют несколько конвенций, способных содействовать упрощению международных перевозок. Две страны СПЕКА на настоящий момент присоединились к некоторым правовым инструментам ВТО в области транспорта. Таджикистан присоединился к Стамбульской конвенции в 1997 г., и Азербайджан присоединился к пересмотренной Киотской конвенции в 2006 г.

6. Проектной рабочей группе предлагается рассмотреть следующие рекомендации по присоединению и улучшению выполнения основных транспортных международных правовых инструментов в регионе СПЕКА:

6.1. Пригласить страны СПЕКА активизировать свои усилия по как можно скорейшему присоединению ко всем конвенциям, признавая при этом значение международных правовых инструментов, перечисленных в Протоколе 2-го заседания ПРГ, в частности, СПС;

6.2. Просить страны-участники определить любые нерешенные вопросы, связанные с присоединением к данным конвенциям, и обсудить возможные решения для обеспечения ратификации всех указанных конвенций странами СПЕКА;

6.3. Определить, какая дальнейшая помощь может потребоваться со стороны ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН для проведения оценки последствий присоединения и выполнения международных транспортных правовых инструментов.

Создание и функционирование национальных координационных механизмов для упрощения перевозок

1. Сложности для международных и транзитных перевозок заключаются не только в плохом состоянии физической инфраструктуры, но и в наличии различных нефизических барьеров, таких как сложные, длительные и часто меняющиеся процедуры и документация, различные требования, предъявляемые различными странами, дублирующиеся проверки, высокие тарифы, а также необходимость перевалки с одного транспортного средства на другое на пунктах пограничного контроля. Нефизические барьеры приводят к высоким затратам и задержкам при передвижении людей и товаров через границу. Не все эти препятствия могут быть урегулированы с помощью

внесения простых изменений в документацию и процедуры. Некоторые требуют корректировки методов государственного воздействия и правовых режимов.

2. Устранение физических и нефизических барьеров в международной торговле и транспорте требует участия ряда правительственных учреждений. Таможенное оформление грузов, выполняемое сотрудниками таможни на границе, представляет собой только один из процессов, которые должны быть завершены для получения разрешения на перемещение товаров и транспортных средств через границу. Другие процессы включают: проверку паспортов и виз водителей сотрудниками пограничной и/ или иммиграционной службы; осмотр транспортных средств и проверка водительских удостоверений сотрудниками транспортного контроля или дорожной полиции в целях обеспечения соблюдения национальных правил перевозки, а также сельскохозяйственные, ветеринарные и санитарные проверки, проводимые должностными лицами соответствующих государственных учреждений по обеспечению соблюдения карантина и санитарных правил. По другую сторону процесса находится частный сектор, который непосредственно сталкивается со всем этим процессом для перемещения людей, товаров и транспортных средств через границу.

3. Действенная и эффективная координация и сотрудничество между всеми вовлеченными учреждениями посредством надлежащей межведомственной координации имеют решающее значение для содействия международной торговле и упрощения перевозок. Для разработки и осуществления мер содействия необходимо и сотрудничество с частным сектором.

4. В 2007 г. секретариат ЭСКАТО ООН опубликовал исследование о национальных координационных механизмах по содействию торговле и транспорту в регионе ЭСКАТО. На протяжении последних нескольких лет ЭСКАТО ООН и ЕЭК ООН отмечали важность таких механизмов на национальных семинарах по вопросам упрощения торговли и содействия транспорту в ряде стран СПЕКА. В 2009 г. секретариат ЭСКАТО в сотрудничестве с Азиатским банком развития оказывал содействие подобным начинаниям в некоторых странах СПЕКА в рамках программы Центрально-Азиатского Регионального Экономического Сотрудничества. Секретариат ЭСКАТО ООН готовит подробные руководящие принципы, которые могут быть использованы странами при создании координационных механизмов с учетом особых обстоятельств каждой страны.

5. Странам СПЕКА предлагается сообщить о состоянии и прогрессе в деле создания/ укрепления национальных координационных механизмов для содействия торговле и транспорту, а также предложить возможные дальнейшие необходимые мероприятия.

Определение, выявление и устранение барьеров и узких мест на маршрутах международного значения

1. Методология ЭСКАТО ООН Время/ Стоимость-Расстояние широко используется в качестве инструмента для выявления узких мест и мониторинга эффективности транспортных маршрутов и коридоров. Она позволяет фиксировать и анализировать время и деньги, затраченные на прохождение каждого участка маршрута и на остановки на протяжении всего транспортного процесса, и позволяет правительству и частному сектору выявлять неэффективные области и определять эффективность мер государственного вмешательства и проектов по улучшению.
2. Методология ЭСКАТО ООН Время/ Стоимость-Расстояние была существенно пересмотрена в 2007 г. с целью повышения удобства ее использования. В дополнение к разработанному руководству пользователя и переводу материалов на арабский, французский и русский языки, был усовершенствован шаблон ввода данных и добавлен ряд дополнительных аналитических функций. Новая редакция позволяет проводить вышеупомянутый анализ моментально.
3. Научно-исследовательским институтом транспорта и коммуникаций г. Алматы (НИИ ТК) методология была признана в качестве основного инструмента для проведения исследований в рамках проекта "Определение и анализ маршрутов в транспортном коридоре ТРАСЕКА" и "Маршруты между странами СПЕКА и портом Бандар-Аббас (Исламская Республика Иран)".
4. В 2009 г. восемь стран-участниц Центрально-Азиатского Регионального Экономического Сотрудничества (ЦАРЭС), поддерживаемого АБР, включая шесть стран СПЕКА, приняли систему измерения эффективности коридоров и мониторинга с использованием Методологии Время/ Стоимость-Расстояние. Собранные данные и проведенный анализ были представлены на конференции министров ЦАРЭС. На коридорах¹ были также выявлены узкие места, на которых требуется проведение работ по улучшению.
5. С 2006 г. Всемирный банк и Агентство Соединенных Штатов по международному сотрудничеству (ЮСАИД) содействуют применению методологии в странах Южной и Центральной Азии, включая Афганистан, Казахстан, Кыргызстан, Пакистан и Таджикистан². В

¹ 1. Шесть коридоров:

- | | |
|------------|---|
| Коридор 1: | Европа-Восточная Азия (Казахстан, Синьцзян-Уйгурский автономный район Китая, и Кыргызстан); |
| Коридор 2: | Средиземноморье-Восточная Азия (Азербайджан, Синьцзян-Уйгурский автономный район КНР, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан и Узбекистан); |
| Коридор 3: | Российская Федерация - Ближний Восток и Южная Азия (Афганистан, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан и Узбекистан); |
| Коридор 4: | Российская Федерация - Восточная Азия (Монголия, Внутренняя Монголия и Синьцзян-Уйгурский автономные районы Китая); |
| Коридор 5: | Восточная Азия - Ближний Восток и Южная Азия (Афганистан, Синьцзян-Уйгурский автономный район Китая, Кыргызстана и Таджикистана), и |
| Коридор 6: | Европа-Ближний Восток и Южная Азия (Афганистан, Казахстан, Таджикистан и Узбекистан). |

² Основные маршруты, охваченные проектом в странах СПЕКА, включают: Коньсабаев - Сырым; Коргас - Кордай - Коньсабаев; Кордай - Кайрак; Ак-Жол - Кызыл-Бел; Фотехобод - Гулистан; Братство - Душанбе; Нижний Пяндж-Душанбе, а Торгунди - Герат.

2009 г. был исследован ряд новых маршрутов и обновлены и проанализированы на предмет изменений по сравнению с исследованием 2008 г. некоторые из рассмотренных ранее маршрутов.

6. В Европе, наземная транспортная инфраструктура предоставляется государством по ценам, обычно устанавливаемым значительно ниже уровня долгосрочных предельных издержек. В таких случаях очевидна необходимость наличия административного процесса для выявления узких мест и требуемых инвестиций. В Докладе ЕЭК ООН от 2009 г. об узких местах и недостающих звеньях содержится информация по обновленной методологии КВТ (Комитета по внутреннему транспорту) для выявления узких мест для дальнейшего анализа, в рамках которого могут рассматриваться различные варианты устранения таких узких мест, в том числе инвестиции, ценообразование в инфраструктуре, регулирование доступа, и так далее.

7. Несмотря на то, что политика развития сети через выявление недостающих звеньев и узких мест не может заменить четкого, основанного на моделировании, транспортного планирования, тем не менее, она, при осторожном применении, имеет место быть, например, при наличии одинаковых допущений для всех стран и видов транспорта при осуществлении прогнозирования. Исследование ЕЭК ООН предлагает решение, предусматривающее проведение отдельного анализа по различным видам транспорта, основанного на уже имеющихся и разрабатываемых новых лучших практических методах.

8. Странам-участницам предлагается определить дополнительные транспортные маршруты, которые могут использоваться для проведения анализа с применением методологий КВТ и Время/Стоимость-Расстояние и предложить способы использования результатов применения методологии для рассмотрения мер по упрощению перевозок.

Повышение эффективности автомобильных и железнодорожных сетей СПЕКА и интермодальных транспортных коридоров

1. Сети автомобильных и железных дорог в регионе СПЕКА были приняты Проектной рабочей группой СПЕКА по транспорту и пересечению границ на 11-м заседании Группы в марте 2006 г. в г. Алматы, Казахстан.

2. За основу данных сетей были взяты автомобильные и железнодорожные сети и коридоры, определенные ЭСКАТО ООН (в рамках Межправительственных соглашений по сетям Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатской железной дороги), ЕЭК ООН (в рамках Европейского соглашения о международных автомагистралях (СМА) 1975 г., Европейского соглашения о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ) 1985 г. и Европейского соглашения о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) от 1991 г.), ОЭС (Организацией экономического сотрудничества), СНГ (Содружеством Независимых Государств), Секретариатом ТРАСЕКА

(Транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия), и ОСЖД (Организацией сотрудничества железных дорог).

3. Значительный прогресс был достигнут в модернизации и развитии инфраструктуры дорожной сети и сети железных дорог в регионе СПЕКА. Тем не менее, продолжает нарастать необходимость интеграции различных видов транспорта и повышения эффективности интермодальных сетей. В этой связи страны СПЕКА одни из первых начали работу по организации регулярных маршрутных контейнерных поездов, используя гибкость и скорость интермодальных перевозок.

4. Начиная с единственного контейнерного поезда, организованного в 2001 г., число контейнерных маршрутных поездов, курсирующих в, из и через Центральноазиатские страны превысило 1000 в 2007 и 2008 гг., хотя и сократилось в последующем до 687 в 2009 г. ввиду резкого снижения объемов контейнерных перевозок из Китая и Юго-Восточной Азии, и последующего уменьшения числа возвратных порожних контейнеров, что было вызвано всемирным финансовым кризисом.

5. Количество маршрутов контейнерных поездов достигло 22-х к 2008 г. (увеличившись более чем вдвое по сравнению с 2006 г.), с небольшим снижением до 19 маршрутов в 2009 г. Популярность контейнерных маршрутных поездов может быть объяснена высокой эффективностью интермодальных перевозок, достигнутой благодаря оптимальному использованию существующей инфраструктуры.

6. Повышение эффективности перевозок по конкретному маршруту/ ряду маршрутов может быть достигнуто в рамках интермодальных транспортных коридоров через принятие мер по улучшению инфраструктуры и упрощению перевозок. В целях содействия странам-членам в повышении эффективности их транспортных сетей, секретариат ЭСКАТО ООН, в рамках своего проекта по "Операционализации международных интермодальных транспортных коридоров в Северо-Восточной и Центральной Азии", работает в направлении создания механизмов сотрудничества для определенных интермодальных транспортных коридоров. Совещание группы экспертов политического уровня, состоявшееся в Ташкенте 4-5 марта 2009 г. определило три интермодальных транспортных коридора³, для каждого из которых планируется разработка механизма сотрудничества между странами-членами для повышения эффективности данных коридоров.

³ Коридор 1. Пусан/ Инчхон - Тяньцзинь - Пекин - Еренхот - Замын-Ууд - Улан-Батор - Дархан - Сухэ-Батор - Улан-Удэ - Иркутск - Новосибирск - Петропавловск - Екатеринбург
Коридор 2. Кэсон/ Инчхон/ Пусан - Ляньюньган - Чжэнчжоу - Сиань - Ланьчжоу - Турфан - Урумчи - Алашанькоу - Достык - Актогай - Уштобе - Алматы (- Бишкек) - Ташкент (- Душанбе) - Самарканд - Навои - Бухара - Туркменабат -- Мары - Ашхабад - Туркменбаши (Бухара - Карши - Сарие - Душанбе - Янги Базар)
Коридор 5. Урумчи - Кашгар - Иркештам - Сары-Таш - Джиргаталь - Душанбе - Сарие - Термез

7. Заседание группы экспертов, состоявшееся в Бишкеке в ноябре 2009 г. обсудило проект Меморандума о взаимопонимании (МОВ) и круга ведения (КВ) руководящих комитетов. Меморандум о взаимопонимании и КВ будут и далее доработаны в тесном сотрудничестве с заинтересованными странами в рамках совещания, которое будет организовано в первой половине 2010 г. Планируется проведение демонстрационного транспортного пробега для осуществления мониторинга эффективности коридоров с целью содействия ее улучшению.

8. Странам СПЕКА предлагается:

8.1. Отметить прогресс, достигнутый в организации контейнерных маршрутных поездов в регионе СПЕКА.

8.2. Рассмотреть вопрос об участии в механизме сотрудничества по коридорам для повышения эффективности международных интермодальных транспортных коридоров.

8.3. Принять активное участие в планировании и организации демонстрационных транспортных пробега по выбранным коридорам.

Создание единой железнодорожной накладной ЦИМ/ СМГС

1. ЦИМ и СМГС являются двумя основными правовыми системами, регулирующими грузовые железнодорожные перевозки в Евразии. Традиционно используемые в странах Западной Европы, Северной Африки и Ближнего Востока, ЦИМ представляют собой Унифицированные правила, касающиеся договора международной перевозки грузов железнодорожным транспортом, определенные в Приложении Б к межправительственной конвенции о международной перевозке грузов железнодорожным транспортом (КМЖП, КОТИФ)), администрируемой Межправительственной организацией по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ).

2. Система СМГС, регулируемая Конвенцией о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС), содержит положения, охватывающие международные перевозки грузов в странах СНГ, Восточной Европы, Китае, Кубе, КНДР, Исламской Республике Иран, Монголии и Вьетнаме, и администрируется Организацией сотрудничества железных дорог (ОСЖД).

3. Признавая важность железнодорожного транспорта в обеспечении связи между Европой и Азией, ОСЖД, через свою Постоянную комиссию по транспортному праву (Комиссия II), и ОТИФ, через Международный комитет железнодорожного транспорта (МКЖТ), созданный для содействия единообразному применению и практическому выполнению КМЖП (КОТИФ), работают над расширением правовой совместимости ЦИМ/ СМГС.

4. В феврале 2003 г., ОСЖД и ОТИФ подписали документ под названием "Общие положения", в котором была определена основа для сотрудничества между организациями в области гармонизации правовых систем в области упрощения железнодорожного транспорта.

Основной совместной деятельностью в этой сфере является 3-фазный проект по расширению правовой совместимости ЦИМ/ СМГС. В рамках первой фазы данного проекта основное внимание уделяется созданию единой накладной ЦИМ/ СМГС; вторая фаза включает в себя разработку правовых инструментов для перевозок с использованием накладной ЦИМ/ СМГС, и третья фаза направлена на создание единого железнодорожного транспортного права. Более подробная информация о проекте содержится в Приложении 2 к настоящему документу.

5. В рамках первой фазы проекта, накладная ЦИМ/ СМГС и Руководство по накладной ЦИМ/ СМГС, а также приложение 22 к СМГС по международным грузовым перевозкам по железной дороге стали доступны для широкого использования заказчиками и перевозчиками с 1 сентября 2006 г., а выпуск Руководства на китайском языке планировался уже с 1 января 2010 г. С апреля 2007 г. была начата работа по созданию электронной накладной ЦИМ/ СМГС, были подготовлены функциональные и правовые спецификации, и ведется разработка технических спецификаций. Также были разработаны Ведомость вагонов ЦИМ/ СМГС и Ведомость контейнеров ЦИМ/ СМГС, что приведет к дальнейшему упрощению международных грузовых перевозок по железной дороге.

6. Применение накладной ЦИМ/СМГС становится все более важным для трансконтинентальных перевозок между Европой и странами СПЕКА. В настоящее время Кыргызская Республика полностью готова для применения накладной ЦИМ/ СМГС. Кроме того, в настоящее время запланированы пробные отгрузки в Казахстан и Узбекистан и обратно. Для завершения охвата сети, все большее внимание уделяется паромным сообщениям на Каспийском море и железнодорожным маршрутам на Кавказе.

7. В ходе второй фазы проекта были разработаны следующие правовые инструменты для перевозок в режиме ЦИМ/ СМГС: Путеводитель по положениям об ответственности в ЦИМ и СМГС, стандартный коммерческий акт ЦИМ/ СМГС, процедура рассмотрения претензий ЦИМ/ СМГС, а также правила выплат компенсаций по данным претензиям.

8. Третья фаза проекта включает в себя создание стандартных правил единого железнодорожного транспортного права на договорной основе. ЦИМ и СМГС, таким образом, останутся в силе, но альтернативный договорной режим в виде Специальных положений и условий будет создан путем правового синтеза ЦИМ и СМГС для определенных трансконтинентальных перевозок. Эта концепция основана на предположении, что лишь малая часть текущих объемов перевозок в режимах ЦИМ и СМГС будет составлять такие перевозки.

9. Странам СПЕКА предлагается принять к сведению прогресс, достигнутый в разработке единой накладной ЦИМ/ СМГС, в соответствии с деятельностью ЕЭК и ЭСКАТО ООН по содействию железнодорожному транспорту по сети Трансазиатских железных дорог и международным магистральным железнодорожным линиям в Европе, а также укреплению евро-азиатских транспортных связей.

Отчет о достигнутых результатах в области создания транспортных баз данных СПЕКА

1. Важность разработки и поддержания четырех транспортных баз данных СПЕКА (по автомобильным и железнодорожным маршрутам международного значения, пересечению границ и инфраструктуре интермодальных перевозок) постоянно признавалась Проектной рабочей группой по транспорту и пересечению границ. На 14-м заседании, Проектная рабочая группа рассмотрела прогресс, достигнутый в разработке базы данных для региона СПЕКА, и поддержала просьбу по отношению к странам СПЕКА предоставлять информацию для обновления баз данных НИИ ТК на регулярной основе.
2. С момента проведения 14-го заседания ПРГ-ТПГ, Научно-исследовательский институт транспорта и коммуникаций поддерживал и обновлял базы данных данными, полученными из различных источников. Базы данных будут предоставлены участникам 15-го заседания Проектной Рабочей группы по требованию.
3. Отсутствующую информацию по транспортным базам данных следует направлять в Министерство транспорта и коммуникаций РК (г-жа Зарина Калиаскарова, Департамент транспортной политики и международного сотрудничества МТК РК, тел.: +7 (7172) 24 20 97, факс: +7 (7172) 24 17 63, электронная почта zarina@mtc.gov.kz) и/ или представить на 15-м заседании Группы.
4. Проектной рабочей группе предлагается:
 - 4.1. Просить страны СПЕКА обновить/ изменить, при необходимости, информацию, содержащуюся в четырех приоритетных базах данных СПЕКА;
 - 4.2. Просить ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН и в дальнейшем предоставлять данные и информацию по евро-азиатским транспортным соединениям, азиатским автомобильным дорогам и Трансазиатским железным дорогам и других проектов для обновления транспортных баз данных СПЕКА.

Создание и укрепление государственно-частного партнерства в регионе СПЕКА

1. Традиционно, во многих странах (в том числе в странах СПЕКА) проекты по развитию транспортной инфраструктуры финансировались из государственного бюджета. Однако, ввиду ограниченности бюджетных ресурсов и с растущим спросом на инфраструктуру, все чаще стала рассматриваться необходимость сотрудничества между государственным и частным секторами в деле мобилизации финансовых ресурсов, инноваций и технических знаний, что привело к возникновению государственно-частного партнерства (ГЧП).

2. Важность ГЧП была признана Азиатско-тихоокеанской конференцией министров по государственно-частному партнерству для развития инфраструктуры, организованной Министерством планирования и бюджета Республики Корея в Сеуле 2-5 октября 2007 г. при поддержке ЭСКАТО ООН, завершившейся принятием Сеульской Декларацией о государственно-частном партнерстве для развития инфраструктуры в Азиатско-Тихоокеанском регионе. На шестьдесят четвертой сессии ЭСКАТО в апреле 2008 г. была принята резолюция 64/ 4 по выполнению Сеульской декларации.

3. Дальнейшие мероприятия по ГЧП были проведены в рамках финансируемого из средств Счета развития ООН (СРООН) проекта под названием "Программа сотрудничества между государственным и частным секторами в целях укрепления потенциала в сфере развития инфраструктуры и предоставления основных услуг", осуществляемом совместно ЭКА ООН, ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН. С момента начала проекта в 2006 г., высокий уровень осведомленности на уровне принятия решений был достигнут в регионе посредством проведения межправительственных форумов и совещаний групп экспертов, мероприятий по повышению потенциала в рамках организованных учебных семинаров и Интернет курсов. Ознакомительные поездки были организованы для получения государственными должностными лицами навыков в разработке проектов ГЧП и практики из первых рук. Сеть в среде интернет была создана для облегчения обмена информацией между подразделениями ГЧП в составе правительств и специалистами в регионе. Веб-страница по ГЧП, содержащая ресурсы и учебные материалы, разработанные ЭСКАТО и информацию о деятельности ГЧП, находится по <http://www.unescap.org/ttdw/ppp/index.html>. На сайте было отмечено большое количество посещений с момента его создания.

4. Особый интерес представляет разработанное ЭСКАТО ООН "Руководство по государственно-частному партнерству в инфраструктуре", в котором описывается общий процесс и мероприятия при разработке, осуществлении и управлении проектами ГЧП. ЭСКАТО также предлагает бесплатные курсы с получением сертификата по ГЧП для развития инфраструктуры, которые проводятся в режиме онлайн и предоставляют знания по общим, финансовым и договорным/ правовым аспектам ГЧП.

5. В рамках проекта СРООН, секретариат ЕЭК ООН также проводит работу по разработке учебного инструментария на тему "Как осуществить ГЧП " и организовал два заседания групп экспертов по ГЧП в Женеве в феврале 2008 г. и декабре 2009 г.

6. Вторая Азиатско-тихоокеанская конференция министров по государственно-частному партнерству (ГЧП) в целях развития инфраструктуры – 2010 организуется правительством Индонезии при поддержке ЭСКАТО ООН в Джакарте 16-17 апреля 2010 г. Совещание группы экспертов ЭСКАТО будет организовано 14 апреля 2010 г. в увязке с Конференцией министров.

7. Странам СПЕКА предлагается:
 - 7.1. Обратить внимание на потенциальные плюсы от ГЧП и поделиться своим опытом в области ГЧП;
 - 7.2. Воспользоваться учебными материалами, подготовленными ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН
 - 7.3. Принять активное участие в Азиатско-тихоокеанской конференции министров по государственно-частному партнерству (ГЧП) в целях развития инфраструктуры – 2010

Вопросы и политика в области безопасности дорожного движения в регионе СПЕКА

1. Проект СРООН по "Повышению глобальной безопасности дорожного движения: установление региональных и национальных целевых показателей сокращения числа жертв дорожно-транспортных происшествий" осуществлялся региональными комиссиями Организации Объединенных Наций в качестве продолжения усилий по выполнению рекомендаций, содержащихся в резолюции Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций A/RES/60/5, повторной подтвержденной резолюцией A/RES/62/244 и отметившей важность решения глобальных проблем безопасности дорожного движения и необходимость дальнейшего укрепления международного сотрудничества и обмена знаниями с учетом потребностей развивающихся стран. Проект СРООН сыграл важную роль в повышении осведомленности безопасности дорожного движения и поощрении стран к определению и достижению целей безопасности дорожного движения во всех регионах Организации Объединенных Наций
2. В рамках данного проекта Региональными комиссиями Организации Объединенных Наций была организована серия семинаров по безопасности дорожного движения с целью обеспечения и обмена информацией по установлению целевых показателей, а также надлежащей практике и мерах государственного воздействия, которые были успешно использованы в странах с хорошими показателями безопасности дорожного движения. Эти семинары служат отправной точкой для достижения прогресса в деле сокращения жертв дорожно-транспортных происшествий странами с низким и средним уровнем дохода. Все страны СПЕКА были приглашены на региональные семинары, организованные ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН.
3. Целевые показатели безопасности дорожного движения уже существуют на региональном уровне:
 - В регионе ЕЭК ООН: Европейский союз (ЕС) и Европейская конференция министров транспорта (ЕКМТ) поставили перед собой целью сокращение смертности на 50% к 2010 и 2012 г. соответственно.
 - В регионе ЭСКАТО ООН: Декларация министров о повышении безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе включает в себя общую цель

сохранить 600 000 жизней и предотвратить получение сопоставимого числа тяжелых травм за период с 2007 по 2015 гг.

4. В ЕЭК ООН основное внимание было уделено передовой практике, в том числе рекомендациям доклада ОЭСР "Стремясь к нулю" и опыту успешных стран. Было рекомендовано проведение консультативных миссий после семинаров для содействия в оценке проблем безопасности дорожного движения и установления целевых показателей. Эта важная рекомендация подчеркивает необходимые действия, для реального воздействия проекта СРООН.

5. В регионе ЭСКАТО были определены региональные целевые показатели и задачи в области безопасности дорожного движения, которые должны быть достигнуты к 2015 г., а также показатели для мониторинга прогресса. Консультативные миссии были проведены в четырех странах, включая Кыргызстан, для оказания содействия в установлении национальных целей, задач и показателей в области безопасности дорожного движения.

6. Проект СРООН был не только своевременен, но и эффективен в вынесении необходимости установления целевых показателей безопасности дорожного движения на повестку дня глобальной политики, а также в контексте подготовки к Первой глобальной конференции министров по безопасности дорожного движения, которая состоялась в Москве в ноябре 2009 г. Генеральная Ассамблея приняла резолюцию по улучшению глобальной безопасности дорожного движения, провозгласив период 2011-2020 гг. Десятилетием действий по безопасности дорожного движения с целью стабилизации и снижения прогнозируемого уровня жертв дорожно-транспортных происшествий во всем мире путем расширения деятельности, осуществляемой на национальном, региональном и глобальном уровнях.

7. Проектной Рабочей группе предлагается призвать страны СПЕКА установить национальные целевые показатели безопасности дорожного движения и работать над их достижением.

Региональная деятельность ЕЭК ООН в области транспорта, охватывающая страны СПЕКА

1. После среднесрочного обзора Алматинской Программы Действий (АПД) в 2008 г., Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций приняла декларацию по среднесрочному обзору АПД, которая призвала все международное сообщество в срочном порядке сосредоточить усилия на особых трудностях, с которыми сталкиваются развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита в создании эффективных систем транзитных перевозок.

2. В этой связи в сотрудничестве с КВПНРМ⁴ 2 марта 2009 г. Отдел транспорта ЕЭК ООН организовал в Женеве межучрежденческое консультативное совещание по осуществлению Алматинской программы действий, которое было призвано оценить итоги среднесрочного обзора и определить, какой вклад могут внести система Организации Объединенных Наций и другие соответствующие организации в ускорение реализации целей АПД. В контексте этого совещания были выделены 12 областей работы, некоторые из которых приведены ниже.

3. В соответствии с меморандумом о взаимопонимании от 2004 г., сотрудничество с ОБСЕ в транспортном секторе продолжается в области облегчения международных перевозок и пересечения границ, а также в контексте обзоров осуществления обязательств ОБСЕ, содействия присоединению и более эффективному применению правовых документов ЕЭК ООН. В рамках последней инициативы ЕЭК ООН-ОБСЕ разрабатывается "Справочник по оптимальной практике при пересечении границ", который будет содержать главу с описанием различных методологий измерения эффективности процедур пересечения границ, в том числе оценку их пригодности и действенности.

4. В мае 2010 г. состоится восемнадцатый Форум ОБСЕ по экономическим и экологическим вопросам по теме "Поощрение рационального управления в пунктах пересечения границ, повышение безопасности наземных перевозок и облегчение международных автомобильных и железнодорожных перевозок в регионе ОБСЕ", который станет отличной возможностью продолжить и укрепить сотрудничество ЕЭК ООН-ОБСЕ.

5. Секретариат участвовал в рабочем совещании по вопросам мультимодальных перевозок, проведенном Организацией экономического сотрудничества (ОЭС) и Исламским банком развития в Анкаре 25–26 марта 2009 г. Вклад секретариата ЕЭК ООН включал сообщения по развитию интермодальных перевозок в Европе в течение последних 10 лет; роли правительств в развитии логистики, эксплуатационной совместимости и интермодальных перевозок; и обмену информацией по концепциям интермодальности, вопросам пересечения границ, включая Конвенцию о международной перевозке грузов железнодорожным транспортом (КМЖП)/Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС), и другим вопросам.

6. Секретариат также организовал "Первое региональное рабочее совещание по этапу II проекта развития евро-азиатских транспортных связей: облегчение евро-азиатских перевозок в регионе ОЭС", состоявшееся в Тегеране 27–29 апреля 2009 г., с уделением основного внимания проблемам/облегчению пересечения границ и развитию новых железнодорожных маршрутов, таких как Стамбул-Тегеран-Алматы (с продлением в Китай), и более эффективному

⁴ Канцелярия Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам

осуществлению Конвенции МДП. Около 50 участников этого рабочего совещания представляли правительства девяти стран ОЭС и различные международные организации.

7. Секретариат принял участие в Форуме сотрудничества программы Центрально-Азиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) 26-27 мая 2009 г. и в восьмой Конференции министров ЦАРЭС 15 - 16 октября 2009 г., которые предоставили возможность обменяться опытом и информацией об осуществляемых проектах СПЕКА и ЦАРЭС и добиться поддержки в отношении реализуемых проектов ЕЭК ООН и СПЕКА в Центральной Азии и Монголии.

8. 25 марта 2009 г. секретариат провел презентацию по деятельности ЕЭК ООН в деле развития евразийских транспортных связей на Конференции по новой евразийской инициативе в области наземного транспорта (NELTI) по возрождению шелкового пути – новое окно возможностей для автомобильного транспорта во время глобального экономического кризиса.

15. Секретариат также оказал консультационные услуги в связи с двумя рабочими совещаниями, организованными МСАТ и Торговой палатой Соединенных Штатов Америки, по развитию маршрутов автомобильных перевозок из Европы в Афганистан через Южный Кавказ, состоявшимся в Тбилиси 17–18 июля 2009 г. и в Душанбе 19 октября 2009 г, где секретариат проинформировал участников о вкладе ЕЭК ООН в развитие Евро-Азиатских Транспортных Соединений (ЕАТС).

9. Секретариат ЕЭК ООН также участвовал в октябре 2009 г. в совместной конференции, организованной Министерством транспорта и коммуникаций Республики Таджикистан и ЮСАИД по вопросу о роли и значении конвенций ЕЭК ООН в развитии транспортного сектора Таджикистана. Эта конференция была направлена на повышение уровня осведомленности должностных лиц Таджикистана о преимуществах, получаемых странами при присоединении к международным документам ЕЭК ООН по упрощению международных перевозок.

10. Наконец, внимание заслуживает недавно опубликованный доклад ЕЭК ООН по соединениям удаленных районов с морскими портами (в частности, отражение соединений с удаленными районами в стратегических планах по развитию транспорта, и внедрение передовой практики пересечения границы) с целью улучшения соединенности не имеющих выхода к морю развивающихся стран Кавказа, Центральной Азии и Юго-Восточной Европы посредством распространения и внедрения своих рекомендаций.

11. Проектной рабочей группе предлагается призвать страны СПЕКА принимать активное участие во второй фазе проекта ЕАТС.

Региональная деятельность ЭСКАТО ООН в области транспорта, охватывающая страны СПЕКА

1. Значительный прогресс был достигнут в развитии региональных транспортных сетей, включая сети Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог. Согласно дорожной базе данных за 2006 и 2008 гг., около 1597 километров Азиатских автомобильных дорог в странах СПЕКА были модернизированы с уровней класс III и ниже минимального стандарта до уровня стандарта классов I или II в течение 2007 и 2008 гг. По состоянию на февраль 2010 г., 26 стран, в том числе 6 стран СПЕКА, являлись сторонами Межправительственного соглашения по сети Азиатских автомобильных дорог. Третье заседание Рабочей группы по Азиатским автомобильным дорогам, состоявшееся в Бангкоке 4 сентября 2009 г., приняло поправки к Приложению I данного Соглашения, в том числе включение предложенного Казахстаном участка Актобе - Жайсан в качестве ответвления маршрута АН61.
2. Межправительственное соглашение по сети Трансазиатских железных дорог вступило в силу 11 июня 2009 г. По состоянию на февраль 2010 г., соглашение было подписано 22 государствами-членами, из которых 14 стран, в том числе 2 страны СПЕКА, стали его сторонами. Первое заседание рабочей группы по сети Трансазиатских железнодорожных дорог состоялось 15-16 декабря 2009 г. в г. Бангкоке. Секретариат ЭСКАТО недавно завершил исследование на тему "Приоритетные инвестиционные потребности для развития сети Трансазиатских железных дорог", которое определило потребность в инвестициях на сумму около 24 млрд. долл. США, требуемых для введения в действие 8200 километров недостающих участков сети Трансазиатских железных дорог, в том числе около 4.5 млрд. долл. США на 1196 километров недостающих участков сети в странах СПЕКА.
3. Опираясь на достигнутый прогресс, регион ЭСКАТО движется в направлении, определенном долгосрочным Видением международной интегрированной интермодальной транспортной и логистической системы, содержащимся в Пусанской декларации, принятой на Конференции министров по транспорту, которая состоялась в Республике Корея, 6 по 11 ноября 2006 г. На первой сессии Форума министров транспорта стран Азии, состоявшейся в Бангкоке 14-18 декабря 2009 г., была принята Бангкокская декларация о развитии транспорта в Азии, в которой Форум просил секретариат и впредь уделять приоритетное внимание осуществлению Пусанской Декларации.
4. Помимо сетей Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатской железной дороги, сухие порты также являются дополнительным важным элементом Видения. В этой связи, в Бангкокской декларации Секретариат просили работать в направлении разработки межправительственного соглашения о сухих портах.
5. В условиях растущего признания роли в Видении упрощения международных перевозок, секретариат ЭСКАТО оказал помощь нескольким странам-членам в создании устойчивой программы по повышению потенциала и провел курсы по обучению инструкторов в восьми странах (включая Казахстан), каждая из которых провела свой базовый курс в области

мультимодального транспорта и логистики с использованием учебных материалов и при руководящем участии ЭСКАТО, что привело к укреплению отрасли и развитию пула квалифицированных и приверженных инструкторов.

6. ЭСКАТО в сотрудничестве с Шанхайской организацией сотрудничества (ШОС) и Азиатским банком развития, оказывает техническую и финансовую помощь государствам-членам ШОС, четверо из которых являются членами СПЕКА, в разработке соглашения о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок. После принятия основного текста соглашения в июне 2008 г., секретариат ЭСКАТО провел исследование по рабочим приложениям к соглашению и в сентябре 2009 г. подготовил проект текста приложений. Секретариат будет продолжать оказывать содействие в проведении переговоров по приложениям.

7. В области устойчивого развития транспорта, секретариат ЭСКАТО совместно с АБР организовали семинар по транспорту и окружающей среде в г. Бангкоке 25 сентября 2009 г. Вопросы устойчивого развития, имеющие отношение к транспорту, были рассмотрены в Обзоре развития в области транспорта в Азиатском - Тихоокеанском регионе, бюллетене по транспорту и коммуникациям для Азии и Тихого океана, и в специальных исследованиях региональной политики в области транспорта.

8. Проектной рабочей группе предлагается

8.1. Призвать страны СПЕКА принять меры, направленные на принятие, утверждение или ратификацию межправительственного соглашения по сети Трансазиатских железных дорог, если этого еще не было сделано.

8.2. Призвать страны СПЕКА активно участвовать в деятельности ЭСКАТО, связанной с осуществлением Пусанской и Бангкокской деклараций.

**Статус присоединения к международным соглашениям и конвенциям ЕЭК ООН,
указанным в Протоколе 2-го заседания ПРГ-ТПГ
По состоянию на 29 января 2010г.**

№	Соглашения и Конвенции	AFG	AZE	KAZ	KGZ	TJK	TKM	UZB
<u>Конвенции, рекомендованные резолюцией 48/11 ЭСКАТО ООН:</u>								
1	Конвенция о дорожном движении (1968)		X (2002)	X (1994)	X (2006)	X (1994)	X (1993)	X (1995)
2	Конвенция о дорожных знаках и сигналах (1968)			X (1994)	X (2006)	X (1994)	X (1993)	X (1995)
3	Конвенция о договоре о международной дорожной перевозке грузов (КДПГ, 1956)		X (2006)	X (1995)	X (1998)	X (1996)	X (1996)	X (1995)
4	Таможенная конвенция, касающаяся временного ввоза дорожных перевозочных средств, служащих для коммерческих целей (1956)	X (1977)	X (2000)		X (1998)			X (1999)
5	Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (1975)	X (1982)	X (1996)	X (1995)	X (1998)	X (1996)	X (1996)	X (1995)
6	Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах (1982)		X (2000)	X (2005)	X (1998)			X (1996)
7	Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров (1972)		X (2005)	X (2005)	X (2007)			X (1996)
<u>Дополнительные соглашения и конвенции:</u>								
8	Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА, 1975)		X (1996)	X (1995)				
9	Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ, 1985)							
10	Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозках и соответствующих объектах (СЛКП, 1991)			X (2002)				
11	Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию о дорожном движении (1971)							
12	Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию о дорожных знаках и сигналах (1971)							
13	Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР, 1970)		X (1996)	X (1995)			X (1996)	X (1998)
14	Таможенная конвенция о временном ввозе частных дорожных перевозочных средств (1954)							
15	Европейское соглашение о временной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ, 1957)		X (2000)	X (2001)				
16	Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктах и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС, 1970)		X (2000)	X (1995)				X (1999)

- Примечание: 1. X - окончательное подписание, ратификация, присоединение (48 на 2009г., 44 на 2006 г.);
2. AFG – Афганистан; AZE – Азербайджан; KAZ – Казахстан; KGZ – Кыргызстан; TJK - Таджикистан; TKM – Туркменистан; и UZB – Узбекистан.

ПРАВОВАЯ СОВМЕСТИМОСТЬ ЦИМ/ СМГС: ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ПУТЬ ВПЕРЕД

Доктор Эрик Евтимов
Старший юридический советник
Координатор проекта ЦИМ/ СМГС
Международный комитет железнодорожного транспорта

Фаза 1: Единая накладная ЦИМ/ СМГС

Накладная ЦИМ/ СМГС и сопровождающее Руководство по накладной ЦИМ/ СМГС, а также Приложение 22 к СМГС по международным грузовым перевозкам по железной дороге стали доступны для широкого использования заказчиками и перевозчиками с 1 сентября 2006 г.

Накладная ЦИМ/ СМГС признается Генеральным директором по налогообложению и таможенному союзу в качестве таможенного транзитного документа на территории Европейского союза и государств-членов Европейской ассоциации свободной торговли, а также таможенными органами России, Беларуси и Украины. Она также может быть использована для проведения документарных кредитных операций.

Электронная накладная ЦИМ/ СМГС

После оценки результатов первой фазы проекта (предварительное электронное уведомление о данных, содержащихся в накладной), работа по созданию фактической электронной ЦИМ/ СМГС продолжается уже с апреля 2007 г. Группа экспертов ЦИМ/ СМГС подготовила функциональные спецификации, а правовая группа ЦИМ/ СМГС - правовые спецификации электронной накладной ЦИМ/ СМГС.

После окончательной доработки функциональных и правовых спецификаций, в начале марта 2009 г. они были опубликованы в виде рекомендаций МКЖТ и ОСЖД на английском, французском, немецком и русском языках. RAILDATA и ОСЖД в настоящее время занимаются подготовкой технических характеристик (каталог данных и каталог сообщений) при поддержке Генерального секретариата МКЖТ, которые будут выпущены в виде рекомендаций в начале 2010 г. Осуществление самой первой фазы (Электронная предварительная информация об отправке) запланировано на 2010 г.

Ведомость вагонов и контейнеров ЦИМ/ СМГС

В целях дальнейшего упрощения международных грузовых перевозок по железной дороге, группа экспертов ЦИМ/ СМГС разработала ведомость вагонов ЦИМ/ СМГС и ведомость контейнеров ЦИМ/ СМГС. Ведомость вагонов ЦИМ/ СМГС будет применяться перевозке в составе маршрутного поезда или группы вагонов контейнеров, на которые была оформлена накладная ЦИМ/ СМГС. В связи с тем, что в зоне СМГС (пока) нет соответствующих инструкций по ведомостям контейнеров, применение ведомости контейнеров ЦИМ/ СМГС требует наличия соглашения между заказчиком и перевозчиком/ железной дорогой. Обязательным условием является то, что, если не оговорено иное, груз должен полностью состоять из товаров одного и того же типа

Практическое применение единой накладной ЦИМ/ СМГС на различных железнодорожных коридорах

Единая накладная ЦИМ/ СМГС успешно применяется на более 50-ти направлениях движения по пяти трансевропейским железнодорожным коридорам.

К примеру, более пятисот маршрутных поездов было пропущено по направлению из Млада Болеслав в Чешской Республике и Велька Ида в Словацкой Республике в Калуга 1 (юг Москвы) и обратно с ноября 2008 г. Транзитное время движения, к примеру, из Млада Болеслав значительно сократилось и в настоящее время составляет только четыре дня (по сравнению с первоначальными двенадцатью днями).

С начала 2009 г. был отмечен дальнейший рост перевозок в режиме ЦИМ/ СМГС в западно-восточном направлении, превысивший более 40 000 двадцатифутовых контейнеров. В направлении Восток-Запад, примерно 20 000 двадцатифутовых контейнеров были перевезены с использованием накладной ЦИМ/ СМГС. В первой половине 2009 г., около 13 000 накладных ЦИМ/ СМГС было оформлено в направлении Запад-Восток движения, в обратном направлении этот показатель составляет около 11 000.

Отправка в вагонах осуществляется регулярно без существенных проблем из Гросуплье (Словения) во Львов (Украина). Это движение было организовано Словенской железной дорогой совместно с Украинскими и Венгерскими железными дорогами. Украинские железные дороги в настоящее время ведут переговоры с клиентами относительно перевозок вдоль северной оси коридора V между Украиной и Австрией.

Основные потоки для компании Рено между Румынией (Чиумешти) и Российской Федерацией (Москва Павелецкая) транзитом через Украину начались 24 февраля 2009 г. Планируются дальнейшие перевозки, организованные группой Геодис, из Киева Лиски в Чиумешти.

Применение единой накладной ЦИМ/ СМГС сильно выиграло от расширения ее географического охвата до Урала. Уже девять из семнадцати филиалов РЖД готовы к ее использованию. Кроме того, Французские железные дороги объявили о применении накладной ЦИМ/ СМГС для перевозок в Россию и обратно.

Трансконтинентальные оси между Европой и Азией/ Казахстаном/ Китаем

Применение накладной ЦИМ/ СМГС становится все более важным для трансконтинентальных перевозок между Европой и Центральной Азией. На настоящий момент Кыргызская Республика является единственной страной в Центральной Азии, которая полностью готова использовать накладную ЦИМ/ СМГС. Кроме того, планируются пробные отправки в Казахстан и Узбекистан и обратно. Для завершения охвата сети, все чаще принимаются во внимание паромные перевозки на Каспии и железнодорожные маршруты на Кавказе.

Для дальнейшего использования единой накладной ЦИМ/ СМГС в трансконтинентальных перевозках между Европой и Азией/ Китаем, с 1 января 2010 г. планируется использование китайского языка в Руководстве по ЦИМ/ СМГС. Впоследствии будут определены подходящие направления движения и дата организации пробных перевозок.

Планируется осуществление пробных отправок в Монголию. РЖД, совместно с Улан-Баторской железной дорогой (УБЖД), будут выдавать особое разрешение на использование накладной ЦИМ/ СМГС на Транссибирской магистрали и других участках в Монголии.

Фаза 2: Правовые инструменты для перевозок ЦИМ/ СМГС

Руководство по положениям об ответственности в ЦИМ и СМГС.

Данный документ был опубликован в середине марта 2007 совместно с ОСЖД и доступен всем заинтересованным сторонам. Он выступает в качестве правового источника для дальнейшей работы по проекту, а также является ценным инструментом для текущего пересмотра СМГС.

Стандартный коммерческий акт ЦИМ/ СМГС.

Юридическая группа ЦИМ/ СМГС разработала в 2008 г. дизайн стандартного коммерческого акта ЦИМ/ СМГС, а также инструкцию по его применению, основываясь на существующих коммерческих актах ЦИМ и СМГС. Преимущество этого документа является его взаимное признание и использование как в зоне ЦИМ, так и СМГС.

Правила рассмотрения претензий ЦИМ/ СМГС

Принимая во внимание практические трудности, возникающие при рассмотрении претензий, касающихся утраты и повреждений груза во время транзита ввиду отсутствия соответствующей правовой основы как в системе ЦИМ, так и в СМГС, и принимая во внимание тот факт, что ЦИМ и СМГС имеют аналогичные положения для регулирования отношений между перевозчиками, правовая группа ЦИМ/ СМГС разработала в 2009 г. Правила рассмотрения претензий ЦИМ/ СМГС касающиеся определения компенсации и распределения ответственности за ее выплату между различными перевозчиков ЦИМ/ СМГС. Эти правила выполняются в Соглашении о взаимоотношениях между перевозчиками в отношении международных железнодорожных грузовых перевозок (АИМ, глава 3) и Инструкции СМГС для персонала (СИ ст. 29 СМГС), соответственно.

Правила рассмотрения претензий ЦИМ/ СМГС в дальнейшем были представлены Комиссии II по транспортному праву Комитета ОСЖД для утверждения и вступили в силу с 1 января 2010 г.

Правила выплат компенсации после рассмотрения претензий

От имени проекта, Группа по правовым вопросам ЦИМ/ СМГС разработала правила выплаты компенсации, одобренные в Правилах рассмотрения претензий. После одобрения МКЖТ и Комиссией II по транспортному праву ОСЖД, эти положения также вступили в силу с 1 января 2010 г., наряду со всем сводом правил ЦИМ/ СМГС по обработке претензий.

Данные стандартизированные правила рассмотрения претензий ЦИМ/ СМГС обеспечат быстрое и прозрачное рассмотрение требований о компенсации.

Фаза 3: Создание единого железнодорожного транспортного права

Третья фаза проекта включает в себя создание стандартных правил единого железнодорожного транспортного права на договорной основе. Первые наброски в этом направлении включают разработку простого правового режима на основе существующих правил ЦИМ и СМГС для определенных перевозок (к примеру, маршрутных контейнерных поездов) по определенным направлениям движения (вдоль Транссиба и коридора II между Китаем/ Казахстаном и Западной Европой).

ЦИМ и СМГС, таким образом, останутся в силе, но для определенных трансконтинентальных перевозок альтернативный договорной режим в виде Специальных условий и положений будет создан путем правового синтеза ЦИМ и СМГС. Эта концепция основана на предположении, что лишь небольшая часть текущих перевозок ЦИМ и СМГС в будущем будет актуальна на таких сообщениях.