



ЭКОНОМИЧЕСКАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ КОМИССИЯ ДЛЯ АЗИИ И ТИХОГО ОКЕАНА

Комитет по транспорту, связи, туризму и развитию инфраструктуры

Четвертая сессия
13-15 ноября 2002 года
Бангкок

**ОСНОВНЫЕ ВОПРОСЫ В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА, СВЯЗИ, ТУРИЗМА И
РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ: КОМБИНИРОВАНИЕ И УПРОЩЕНИЕ
ПЕРЕВОЗОК В РЕГИОНЕ ЭСКАТО**

(Пункт 5b предварительной повестки дня)

Записка секретариата

РЕЗЮМЕ

Страны региона неуклонно добиваются прогресса в развитии международной транспортной инфраструктуры, о чем свидетельствует, например, развитие Азиатской шоссейной дороги и Трансазиатской железной дороги. Хотя в этом отношении предстоит еще немало сделать, основные магистрали для перевозок в регионе уже построены. Однако эффективному движению транспорта все еще мешает ряд нефизических препятствий, которые приводят к удорожанию и снижению конкурентоспособности продукции на международных рынках. Признавая эту проблему, Конференция министров по инфраструктуре, состоявшаяся в ноябре 2001 года в Сеуле, просила уделить первоочередное внимание в Региональной программе действий (2002-2006 годы) Делийского плана действий по развитию инфраструктуры в азиатско-тихоокеанском регионе вопросам формирования, развития и совершенствования системы комбинированных/смешанных международных перевозок.

В настоящем документе рассматривается ряд вопросов, связанных с необходимостью упрощения институциональных аспектов, процедур и документации, а также уменьшения числа различных несоответствий, создания благоприятной правовой среды, способствующей эффективному движению транспорта через границы и через морские порты, разработке нормативно-правовой базы, в которой признавалась бы роль транспортных посредников и обеспечивался бы режим ответственности, обеспечения доступности транспортных услуг в условиях растущей либерализации рынков и повышения квалификации кадров и управленческого потенциала в секторе транспорта.

СОДЕРЖАНИЕ

Стр.

ВВЕДЕНИЕ	1
I. ВОПРОСЫ КОМБИНИРОВАНИЯ И УПРОЩЕНИЯ ПЕРЕВОЗОК	1
A. Упрощение институциональных аспектов, процедур и документации и уменьшение числа различных несоответствий	1
B. Благоприятная правовая среда, содействующая эффективному движению транспорта через границы и морские порты	3
C. Нормативно-правовая база, признающая роль транспортных посредников	5
D. Доступ к транспортным услугам в условиях растущей либерализации рынков	6
E. Укрепление управленческого потенциала на транспорте, и в частности в экспедировании грузов, смешанных перевозках и оказании логистических услуг	7
II. СТРАНЫ, НЕ ИМЕЮЩИЕ ВЫХОДА К МОРЮ, И ТРАНЗИТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	7
III. ВОПРОСЫ, ПРЕДЛАГАЕМЫЕ К РАССМОТРЕНИЮ НА КОМИТЕТЕ	8

Рамки

1. Отдельные соглашения о пересечении границ и транзите в субрегионе Большого Меконга (СБМ)	3
2. Отдельные соглашения о пересечении границ и транзите в районе «Шелкового пути»	4
Приложение. Положение дел с присоединением членов и ассоциированных членов ЭСКАТО к международным конвенциям, перечисленным в резолюции 48/11 Комиссии, по состоянию на 10 июля 2002 года	10

ВВЕДЕНИЕ

1. Глобализация открывает множество возможностей для стран азиатско-тихоокеанского региона, в котором проживает более 60 процентов мирового населения, и ставит перед этими странами множество задач. Регион ЭСКАТО уже является крупнейшим рынком для азиатских товаров. Благодаря быстро растущему благосостоянию и налаживанию более тесных экономических связей внутри региона открывается много новых возможностей для расширения внутрирегиональной торговли. Уже определены международные инфраструктурные коридоры, например Азиатская шоссейная дорога и Трансазиатская железная дорога, и пропускная способность этих магистралей растет. Отдельные страны также добиваются успеха в налаживании перевозок в смешанном сообщении. Однако в настоящее время стоит серьезная задача преодолеть организационные препятствия и узкие места, вызывающие задержки на границах и в портах и удорожание продукции и снижение ее конкурентоспособности.

2. Несмотря на то, что уже достигнут определенный прогресс в решении вопросов упрощения перевозок, все еще остается множество нефизических препятствий, мешающих движению транспортных средств и товаров. Широко признается тот факт, что эти препятствия оказывают существенное воздействие на потенциал развития в регионе, однако во многих странах все еще не удалось определить причины, рассчитать количественные параметры их следствий или установить, какой прогресс был достигнут в ослаблении этих причин.

3. Для повышения способности стран региона эффективно выходить на международные рынки необходимо решить ряд вопросов, включая: а) упрощение институциональных аспектов, процедур и документации и уменьшение числа различных несоответствий; б) создание благоприятной правовой среды, способствующей эффективному движению транспорта через границы и морские порты; в) разработку нормативно-правовой базы, признающей роль транспортных посредников; г) обеспечение доступности транспортных услуг в условиях растущей либерализации рынков; и е) повышение управленческого потенциала в секторе транспорта, в частности, в области экспедирования грузов, мультимодального транспорта и логистических услуг. В то время как ведущую роль в решении рассматриваемых ниже вопросов будут играть соответствующие транспортные министерства, правительствам необходимо использовать комплексный и всеобъемлющий программный подход, предусматривающий участие по мере необходимости соответствующих министерств и частного сектора.

I. ВОПРОСЫ КОМБИРОВАНИЯ И УПРОЩЕНИЯ ПЕРЕВОЗОК

A. Упрощение институциональных аспектов, процедур и документации и уменьшение числа различных несоответствий

4. Перемещение товаров, транспортных средств, водителей и экипажей через границы и страны поднимает ряд обоснованных проблем. Эти проблемы связаны с защитой общества (безопасность, надежность, охрана окружающей среды и общественное здравоохранение), сбором налогов (таможенные пошлины), ответственностью перевозчика, правами транзита и торговлей услугами. Для решения этих проблем был внедрен комплекс правил и процедур. Они привели к повышению стоимости сделок, в том числе стоимости задержек на погранпереходах. А это привело к тому, что выросли цены на полуфабрикаты, предназначенные для обработки, а также на импорт, предназначенный для конечного потребления, и снизилась конкурентоспособность экспорта стран.

5. Некоторые из причин этих проблем и несоответствий включают:

- расхождение правил дорожного движения и нормативных актов разных стран;
- непризнание водительских прав друг друга;
- непризнание регистрационных документов на транспортные средства;
- неправильное размещение знаков на дорогах, установку знаков, не имеющих международного признания, и указателей, написанных буквами, которые не могут быть прочитаны иностранными водителями;
- таможенное сопровождение;
- использование таможенных закладных на товары, вынуждающих водителей везти с собой и получать обратно крупные суммы денег;
- использование таможенных закладных на транспортные средства и контейнеры, также вынуждающих водителей возить с собой и получать обратно крупные суммы денег;
- разные временные зоны и соответствующие рабочие часы в соседних странах;
- разные часы работы инспекционных и регулирующих органов в стране;
- текущий осмотр всех товаров и транспортных средств;
- отдельный осмотр, зачастую требующий заполнения различных документов на разных языках для каждого из инспекционных и контрольных органов;
- проверку товаров, транспортных средств и документации в разных пунктах вблизи погранперехода;
- отсутствие четких требований к документам и процедурам или процессу извещения операторов об изменениях, внесенных в документы или процедуры;
- отсутствие положений, предусматривающих первоочередное оформление документации транспортных средств, перевозящих скоропортящиеся грузы и продукты питания;
- измерение и регистрация наличия топлива, смазочных средств и запчастей на транспортных средствах;
- недостаточную вместимость парковок для автомобилей;
- отсутствие крытых площадок для осмотра товаров и транспортных средств (что ведет к задержке поставки или порче товаров в периоды дождей или снегопадов).

6. Ввиду того, что характер и уровень этих факторов в каждой стране региона может иметь свои отличительные черты, налицо необходимость подготовить исследования по транспортным коридорам с целью определения конкретных проблем, замедляющих беспрепятственное движение транспорта и торговлю внутри региона и между регионами.

В. Благоприятная правовая среда, содействующая эффективному движению транспорта через границы и морские порты

7. Для решения вышеупомянутых проблем и упрощения перевозок через границы, включая упрощение транзитных перевозок грузов, в регионе ЭСКАТО разрабатывается большое число двусторонних, трехсторонних, четырехсторонних и субрегиональных соглашений, географический охват которых в некоторых случаях может перекрывать друг друга, как это видно из текста, заключенного в рамку 1 и рамку 2. В большинстве из этих документов дается общая основа, а конкретные детали приводятся в протоколах и приложениях.

Рамка 1. Отдельные соглашения о пересечении границ и транзите в субрегионе Большого Меконга (СБМ)

- Соглашение о международных дорожных перевозках между правительствами Китая и Лаосской Народно-Демократической Республики от 3 декабря 1993 года
- Соглашение о дорожных перевозках между правительствами Вьетнама и Лаосской Народно-Демократической Республики от 24 февраля 1992 года
- Соглашение о дорожных перевозках между правительствами Камбоджи и Лаосской Народно-Демократической Республики от 21 октября 1999 года
- Трехстороннее соглашение об упрощении трансграничной перевозки грузов и пассажиров между Лаосской Народно-Демократической Республикой, Таиландом и Вьетнамом от 26 ноября 1999 года
- Соглашение о коммерческой навигации по реке Ланканг-Меконг между правительствами Китая, Лаосской Народно-Демократической Республики, Мьянмы и Таиланда от 20 апреля 2000 года
- Соглашение о дорожных перевозках между правительствами Таиланда и Лаосской Народно-Демократической Республики от 5 марта 1999 года (взамен Соглашения о транзите 1978 года)
- Рамочное соглашение АСЕАН об упрощении транзитной перевозки грузов от 16 декабря 1998 года
- Соглашение от 18 января 2000 года между правительствами Вьетнама и Лаосской Народно-Демократической Республики о внесении поправок и дополнений в некоторые статьи Соглашения о транзитной перевозке грузов от 23 апреля 1994 года
- Соглашение о железнодорожных перевозках между правительствами Таиланда и Лаосской Народно-Демократической Республики от 4 апреля 1997 года

**Рамка 2. Отдельные соглашения о пересечении границ и транзите
в районе «Шелкового пути»**

- Соглашение о транзитных перевозках (Китай, Казахстан, Кыргызстан и Пакистан) от 9 марта 1995 года
- Базовое многостороннее соглашение Межправительственной комиссии по транспортному коридору Европа – Кавказ – Азия (МПК-ТРАСЕКА) о международных перевозках в целях развития коридора Европа – Кавказ – Азия (Армения, Азербайджан, Болгария, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Турция, Украина и Узбекистан) от 8 сентября 1998 года
- Рамочное соглашение о транзитных перевозках Организации экономического сотрудничества (ОЭС) (Афганистан, Азербайджан, Исламская Республика Иран, Казахстан, Кыргызстан, Пакистан, Таджикистан, Турция, Туркменистан и Узбекистан) от 9 мая 1998 года
- Международное соглашение о дорожных перевозках (Китай, Кыргызстан и Узбекистан) от 19 февраля 1998 года

8. Один из результатов решения вопроса упрощения перевозок путем заключения соглашений на двустороннем и субрегиональном уровнях заключается в том, что соглашения образуют комплекс прав и обязанностей стран и порождают перспективу перекрывающих друг друга обязательств. Очевидно, что для некоторых стран, ведущих торговлю и проявляющих высокую активность на рынках более чем одного субрегиона, возникнут определенные затруднения.

9. На международном и региональном уровнях Комиссия в 1992 году признала важность согласования подхода к упрощению движения товаров через границы в регионе и приняла резолюцию 48/11 об автомобильном и железнодорожном транспорте – мерах по облегчению перевозок. В резолюции Комиссия рекомендовала странам-членам присоединиться к следующим семи международным конвенциям:

- Конвенция о дорожном движении (Вена, 8 ноября 1968 года)
- Конвенция о дорожных знаках и сигналах (Вена, 8 ноября 1968 года)
- Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением Книжки МДП (Конвенция МДП) (Женева, 14 ноября 1975 года)
- Таможенная конвенция о временном ввозе коммерческих дорожных перевозочных средств (Женева, 18 мая 1956 года)
- Таможенная конвенция о контейнерах (Женева, 2 декабря 1972 года)

- Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границе (Женева, 21 октября 1982 года)
- Конвенция о Договоре о международной дорожной перевозке грузов (КДПГ) (Женева, 19 мая 1956 года)

Нынешнее положение дел с присоединением показано в приложении к настоящему документу.

10. Несмотря на то, что эти конвенции не решают всех аспектов пересечения границ и транзита, они, безусловно, дают минимальную основу для эффективного движения товаров и транспортных средств. Представляется, что на будущее необходимо критически сопоставить и проанализировать существующие и предлагаемые рамочные и прочие соглашения в регионе, направленные на упрощение перевозок и торговли, с тем чтобы выявить передовые методы и повысить уровень согласованности по всему региону. Такой анализ мог бы также включать рассмотрение вопроса о дополнении перечня конвенций, включенных в резолюцию 48/11 Комиссии, чтобы обеспечить основные рамки, которые могли бы быть рассмотрены странами при разработке двусторонних и субрегиональных соглашений, и тем самым способствовать применению более согласованного подхода по всему региону и в отношениях с Европой.

С. Нормативно-правовая база, признающая роль транспортных посредников

11. Рост контейнеризации и развитие смешанных перевозок способствовали внедрению перевозок «от двери до двери» с применением единого документа о смешанных перевозках. Такие документы выдаются операторами смешанных перевозок и компаниями, предоставляющими логистические услуги, которые не могут сами владеть никакими транспортными средствами или эксплуатировать их. Несмотря на то, что такие посредники играют ключевую роль в содействии комплексным и смешанным перевозкам, во многих странах региона ЭСКАТО до сих пор отсутствует законодательство, в котором признавалась бы и определялась их роль. Это тормозит развитие сектора, поскольку они остаются вне нормативно-правовой базы.

12. Точно так же отсутствует международный режим, который бы регулировал ответственность за утерю, ущерб или задержку, связанные с мультимодальным транспортом. Нынешняя же правовая база включает сложный ряд международных конвенций, предназначенных для регулирования перевозок одним видом транспорта, различные региональные соглашения, национальное законодательство и стандартные контракты по условиям перевозки. В результате этого как применимые правила об ответственности, так и уровень и степень ответственности перевозчика значительно разнятся в разных случаях. Страны региона ЭСКАТО стремятся усовершенствовать свои национальные режимы ответственности, связанные с перевозкой грузов морским, автомобильным и железнодорожным транспортом, в соответствии с текущей международной практикой. Они также стремятся регулировать ответственность, связанную с использованием мультимодального транспорта. Однако это сложная задача, поскольку странам приходится искать ориентиры в «конвенционном хаосе» на нынешней международной арене. В течение многих лет предпринимается ряд попыток составить проект комплекса правил для регулирования ответственности, связанной с использованием мультимодального транспорта, однако ни одна из этих попыток не привела к формированию единого международного правового поля. В 1980 году была принята Конвенция Организации Объединенных Наций по международным смешанным перевозкам грузов, однако ратифицировало ее недостаточное число стран, и Конвенция не вступила в силу. В 1992 году Международная торговая палата (МТП) и Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и

развитию (ЮНКТАД) подготовили стандартные контрактные положения для включения в коммерческие контракты (Правила ЮНКТАД/МТП по смешанным перевозкам). Хотя эти правила носят контрактный характер, они широко применяются благодаря их использованию в Коносаменте Международной федерации ассоциаций экспедиторов грузов (ФИАТА). Режим ответственности ЮНКТАД/МТП используется также в Рамочном соглашении АСЕАН о смешанных перевозках¹. Отмечаются новые попытки унификации режима ответственности за смешанные перевозки, и в Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ) рабочая группа начала рассмотрение «проекта документа по транспортному праву», в основу которого положен режим ответственности, регулирующий морские перевозки.

D. Доступ к транспортным услугам в условиях растущей либерализации рынков

13. Усиливающаяся тенденция к экономической либерализации в формировании промышленной политики за последние два десятилетия четко просматривается в жесткой конкуренции, преобладающей в секторе морского судоходства, особенно в предоставлении услуг, связанных с морскими перевозками. В связи с этим перед некоторыми странами региона ЭСКАТО встает дилемма. С одной стороны, они хотят, чтобы торговля обеспечивалась конкурентоспособными услугами в области морских перевозок, с другой стороны, они хотят сохранить свое участие в обеспечении морских перевозок.

14. Многосторонние переговоры во Всемирной торговой организации (ВТО) по Генеральному соглашению по торговле услугами (ГАТС) ставят новые проблемы в определении масштабов, сроков и последовательности дальнейшей либерализации услуг в области морского судоходства. Субрегиональные переговоры между группами стран, стремящимися либерализовать торговлю и наладить беспрепятственные смешанные перевозки в субрегионе, также ставят новые проблемы перед странами-членами. Для того чтобы вести переговоры с позиции силы и информированности, странам-членам необходимо соответствующая подготовка к переговорам в рамках ВТО. Это требует дальнейшего понимания соответствующих вопросов, и страны должны иметь возможность обмениваться опытом друг с другом.

15. В секторе портов расширение ГАТС может привести к дальнейшему снятию рыночных ограничений в сфере обработки грузов и терминальных операций. Вполне вероятно, что это подтолкнет правительства к еще большей приватизации всех услуг, оказываемых в портах. Расширение охвата ГАТС за счет включения мультимодального транспорта и последующие смешанные перевозки и поставки международных грузов – это вопрос, который потребует рассмотрения с точки зрения его целесообразности включения в переговоры в ближайшие годы.

16. Одно следствие сложившейся ситуации состоит в том, что эффективное участие в переговорах ВТО/ГАТС требует ясного понимания последствий либерализации и процессов переговоров в рамках ВТО. Эти следствия и переговорный процесс недостаточно хорошо понимаются разработчиками политики и представителями промышленности во многих развивающихся странах региона ЭСКАТО.

¹ См. UNCTAD, *Implementation of Multimodal Transport Rules* (UNCTAD/SDTE/TLB/2 and Add.1 and < www.unctad.org >).

17. Второе следствие состоит в том, что налицо недостаточная подготовленность и координация работы министерств, являющихся координационными центрами по переговорам ВТО/ГАТС, и министерств, ответственных за транспортные услуги, а также отсутствие вклада со стороны научно-исследовательских организаций и промышленности.

**Е. Укрепление управленческого потенциала на транспорте, и в частности
в экспедировании грузов, смешанных перевозках и оказании
логистических услуг**

18. Для сохранения своего присутствия в конкурентной либерализованной среде и оптимизации развиваемых транспортных сетей в секторе транспорте в странах – членах ЭСКАТО необходимы навыки проведения транспортных операций и управленческие навыки. В последние годы изменения в структуре производства в торговле и промышленности потребовали оказания новых видов услуг, связанных с поставками сырья и физическим распределением товаров. Появление требований к использованию множества источников и обеспечению перевозок точно в срок заставило торговых и транспортных посредников выйти за рамки мультимодального транспорта и применять принципы логистики и информационно-коммуникационной технологии (ИКТ) для управления всей системой снабжения. Азиатско-тихоокеанский регион становится все более важным рынком оказания логистических услуг, и он открывает новые возможности для экспедиторов грузов и операторов мультимодального транспорта в плане расширения их бизнеса.

19. Однако изучить эти возможности на глобальном рынке, отличающемся жесткой конкуренцией, можно только на основе высокого профессионализма и широких современных знаний по целому ряду вопросов. Они включают условия торговли; продажи документарных аккредитивов, механизмы заключения контрактов; таможенные процедуры и документацию; требования в отношении карантина; требования в отношении упаковки и маркировки; кодексы, касающиеся опасных грузов; международные конвенции и режимы ответственности; страховые претензии, а также основные управленческие навыки, в том числе навыки сбыта и деловая хватка, необходимые для управления компанией. Однако перед многими развивающимися странами стоит необходимость совершенствования организационных структур и обучения конкретным специальностям, чтобы обеспечить новые услуги с добавленной стоимостью. Пожалуй, наиболее серьезным препятствием в регионе, мешающим дальнейшему развитию мультимодального транспорта и его включению в систему логистических услуг, является ограниченная возможность получения высококачественной профессиональной подготовки в секторе транспорта.

**II. СТРАНЫ, НЕ ИМЕЮЩИЕ ВЫХОДА К МОРЮ, И
ТРАНЗИТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ**

20. Вопросы транзитных перевозок являются главной проблемой всех развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, поскольку они значительно осложняют их участие в деятельности глобальных рынков и, следовательно, их способность получать выгоды от либерализации торговли и от прямых иностранных инвестиций. В эпоху глобализации и улучшения транспортной инфраструктуры и услуг отсутствие выхода к морю можно превратить в преимущество, обеспечив эффективные и часто более короткие сообщения между соседними странами.

21. Уже достигнут определенный прогресс в формулировании вопросов, касающихся транзитных перевозок стран, не имеющих выхода к морю, а также мер, направленных на решение этих вопросов на различных уровнях. На региональном уровне ЭСКАТО пропагандирует Азиатскую шоссейную дорогу и Трансазиатскую железную дорогу и меры

по упрощению перевозок в рамках проекта по развитию инфраструктуры наземного транспорта в Азии (АЛТИД). На субрегиональном уровне совместные усилия привели к заключению ряда соглашений о транзитных перевозках, в частности, в рамках АСЕАН (1998 год); Специальной программы Организации Объединенных Наций для экономик Центральной Азии (СПЕКА) (1998 год) и Азиатского банка развития в субрегионе Большого Меконга при участии Лаосской Народно-Демократической Республики, Таиланда и Вьетнама.

22. Вышеуказанные инициативы дали возможность сделать ряд следующих выводов на будущее:

- 1) эффективная стратегия по совершенствованию систем транзита требует сотрудничества различных министерств и нескольких стран, расположенных вдоль транзитных коридоров, и в основе этой стратегии должны лежать взаимные интересы как стран, не имеющих выхода к морю, так и стран, имеющих наземные сообщения (стран транзита);
- 2) лица, определяющие политику, должны быть способны рассчитать социально-экономические издержки и выгоды транзитных перевозок, особенно в масштабах, выходящих за пределы их собственных национальных границ;
- 3) осуществлению политики будет способствовать использование государственными органами, принимающими решения, и сектором транспорта такого подхода к планированию, который предусматривал бы привлечение общественности.

23. Новый проект, финансируемый правительством Японии, даст секретариату возможность обменяться этими идеями со странами, не имеющими выхода к морю, и странами транзита на основе структурированного подхода. Этот проект направлен на то, чтобы дать развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и странам транзита оценку текущего положения в сфере транзитных перевозок, включая расчет издержек и выгод перевозок по выбранным коридорам, а также на то, чтобы обеспечить форум для рассмотрения существующих стратегий в свете этой оценки. Проект также поможет развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и странам транзита подготовить региональную платформу к Международному совещанию на уровне министров развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и стран транзита, стран-доноров и международных учреждений по финансам и развитию по сотрудничеству в области транзитных перевозок, которое запланировано провести в 2003 году в Казахстане.

III. ВОПРОСЫ, ПРЕДЛАГАЕМЫЕ К РАССМОТРЕНИЮ НА КОМИТЕТЕ

24. Страны региона добиваются неуклонного прогресса в деле развития международной транспортной инфраструктуры, о чем свидетельствует, например, развитие Азиатской шоссейной дороги и Трансазиатской железной дороги. Хотя предстоит еще многое сделать в этом отношении, основные магистрали для региональных перевозок уже действуют. Однако эффективному движению транспорта все еще мешает ряд нефизических препятствий, ведущих к удорожанию и снижению конкурентоспособности продукции на международных рынках. Признавая эту проблему, Конференция министров по инфраструктуре, состоявшая в ноябре 2001 года, просила уделить в рамках Региональной программы действий (2002-2006 годы) Делийского плана действий по развитию инфраструктуры в азиатско-тихоокеанском регионе первоочередное внимание вопросам формирования, развития и совершенствования системы комбинированных/смешанных международных перевозок.

25. Комитет просят дать подробную информацию о национальных, двусторонних, субрегиональных и региональных инициативах, в которых определены и четко очерчены причины задержек и которые можно было бы использовать в качестве примеров передовых методов, достойных применения в других странах. Кроме того, секретариат просит Комитет дать руководящие указания в отношении приоритетных задач и дальнейших направлений работы, в частности по вопросам, указанным ниже.

26. В настоящее время предпринимаются инициативы по устранению нефизических препятствий в секторах транспорта и торговли. В этой связи ожидается, что Комитет рекомендует:

- 1) сопоставить и проанализировать существующие/предлагаемые рамки и другие соглашения в регионе, направленные на упрощение перевозок и торговли, включая конвенции, перечисленные в резолюции 48/11 Комиссии, с целью определения передовых методов и обеспечения прогресса в сторону большего согласования по всему региону;
- 2) подготовить ряд исследований по коридорам, концентрируя внимание на отдельных маршрутах с целью определения конкретных проблем, затрудняющих беспрепятственное движение транспорта и торговых потоков, особенно на погранпереходах;
- 3) разработать и осуществить способствующие повышению осведомленности и наращиванию организационного потенциала учебные программы по разработке и реализации соглашений и подходов в области транспорта, направленных на устранение конкретных узких мест институционального, процедурного и документального характера с обеспечением последующих консультационных услуг по заявкам;
- 4) организовать программы по подготовке инструкторов с целью повышения уровня учебных учреждений и оказания помощи в подготовке квалифицированных инструкторов, которые знакомили бы с учебными материалами о мультимодальном транспорте и логистических услугах на национальном и субрегиональном уровнях, с целью дальнейшего содействия наращиванию потенциала и подготовки специалистов;
- 5) провести национальные и субрегиональные учебные практикумы по возможным последствиям переговоров в рамках ВТО в области морского транспорта и по подготовке к ним.

27. Ожидается, что при осуществлении предлагаемых выше в первых четырех пунктах мероприятий Комитет уделит особое внимание рекомендациям в отношении концентрации внимания на потребностях наименее развитых, не имеющих выхода к морю развивающихся стран и стран с переходной экономикой, а также развивающихся стран транзита. Такое внимание позволит поддержать Международное совещание на уровне министров развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и стран транзита, которое запланировано провести во второй половине 2003 года.

Приложение

Положение дел с присоединением членом и ассоциированных членом ЭСКАТО к международным конвенциям, перечисленным в резолюции 48/11 Комиссии, по состоянию на 10 июля 2002 года

Страна или территория	Конвенция о дорожном движении (1968 год)	Конвенция о дорожных знаках и сигналах (1968 год)	Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (1975 год)	Таможенная конвенция о временном ввозе коммерческих дорожных перевозочных средств (1956 год)	Таможенная конвенция о контейнерах (1972 год)	Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границе (1982 год)	Конвенция о Договоре о международной дорожной перевозке грузов (КДПГ) (1956 год)
Группа I: материковая Азия							
Афганистан			x	x			
Армения			⊗			⊗	
Азербайджан	⊗		⊗	⊗		⊗	
Бангладеш							
Бутан							
Камбоджа				x			
Китай					x		
Корейская Народно-Демократич. Республика							
Грузия	⊗	⊗	⊗		⊗	⊗	⊗
Гонконг (Китай)				x			
Индия		x					
Ислам. Республика Иран	x	x	x				⊗
Казахстан	⊗	⊗	⊗				⊗
Кыргызстан			⊗	⊗		⊗	⊗
Лаосская Народно-Дем. Республика							
Малайзия							
Монголия	⊗	⊗					
Мьянма							
Непал							
Пакистан	x	x					
Республика Корея	x	x	x		x		
Российская Федерация	x	x	x		x	x	x
Сингапур				x			
Таджикистан	⊗	⊗	⊗				⊗
Таиланд	x	x					
Турция			x		x		⊗
Туркменистан	⊗	⊗	⊗				⊗
Узбекистан	⊗	⊗	⊗	⊗	⊗	⊗	⊗
Вьетнам							
Группа II: островные страны							
Бруней-Даруссалам				x		..	..
Индонезия	x	x	x		x	..	..
Япония						..	..
Мальдивские Острова						..	..
Филиппины	x	x				..	..
Шри-Ланка						..	..

Примечание: Две точки (..) указывают, что данные не применимы
 x указывает участника конвенции
 ⊗ указывает, что страна присоединилась после принятия резолюции 48/11
