



ЭКОНОМИЧЕСКАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ КОМИССИЯ ДЛЯ АЗИИ И ТИХОГО ОКЕАНА

Комитет по регулированию процесса глобализации

Четвертая сессия, часть I
12-14 сентября 2007 года
Бангкок

ВОПРОСЫ ТРАНСПОРТА И ТУРИЗМА

(Пункт 6а предварительной повестки дня)

ОРГАНИЗАЦИЯ И ФОРМАТ ФОРУМА МИНИСТРОВ ТРАНСПОРТА СТРАН АЗИИ*

Записка секретариата

РЕЗЮМЕ

Конференция министров по транспорту, проходившая в Пусане (Республика Корея) в ноябре 2006 года, приняла Декларацию о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе и Региональную программу действий (РПД) по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, 2007-2011 годы. Впоследствии, принимая к сведению решительную поддержку со стороны Конференции министров создания Форума министров транспорта стран Азии (ФМТА), Комиссия приняла на своей шестьдесят третьей сессии, состоявшейся в Алматы (Республика Казахстан) в мае 2007 года, резолюцию 63/9, а также Декларацию и Региональную программу действий. На основании резолюции 63/9 Комиссия просила Исполнительного секретаря, в частности, подготовить подробное исследование вопроса о создании Форума министров транспорта стран Азии, включая его организацию и формат, а также представить его выводы на рассмотрение четвертой сессии Комитета по регулированию процесса глобализации и шестьдесят четвертой сессии Комиссии. Секретариат подготовил настоящий документ для рассмотрения Комитетом по регулированию процесса глобализации на его четвертой сессии, а также информационную записку, в которой подробно изложен вопрос об организации и формате работы других аналогичных органов в этой области. Комитету предлагается высказать свои «за» и «против» организации и формата Форума министров транспорта стран Азии и вынести в адрес секретариата рекомендации относительно дальнейшей работы для оказания помощи Комиссии. Создание ФМТА следует рассматривать в качестве параллельного комплексного процесса процессу пересмотра конференционной структуры Комиссии, включая ее тематические и посекторальные первоочередные задачи и вспомогательную структуру.

CMG4-I_5R

* Выпускается без редактирования ввиду представления документа после положенного срока.

СОДЕРЖАНИЕ

	<i>Стр.</i>
I. ВВЕДЕНИЕ	1
II. ИНФОРМАЦИЯ ОБЩЕГО ХАРАКТЕРА	1
III. ПРЕДЛОЖЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ОРГАНИЗАЦИИ И ФОРМАТА ФОРУМА МИНИСТРОВ ТРАНСПОРТА СТРАН АЗИИ	4
A. Создание	4
B. Правовой статус	5
C. Членский состав	5
D. Структура	5
E. Руководство	6
F. Административные механизмы	7
G. Место проведения совещаний	7
H. Официальный и рабочий языки	7
I. Периодичность и продолжительность совещаний	8
J. Финансирование деятельности Форума	9
K. Методы работы	9
L. Последующие меры	9
IV. ВОПРОСЫ ДЛЯ РАССМОТРЕНИЯ КОМИТЕТОМ	10

ПРИЛОЖЕНИЕ I: УМЕСТНЫЕ ПРИМЕРЫ АНАЛОГИЧНЫХ ОРГАНОВ

A. Европейская конференция министров транспорта (ЕКМТ)	11
B. Азиатско-Тихоокеанское экономическое сотрудничество (АТЭС)	11
C. Ассоциация государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН)	12
D. Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД)	13
E. Сообщество по вопросам развития юга Африки (САДК)	13
F. Межправительственная комиссия по транспортному коридору между Европой, Кавказом и Азией (МПК-ТРАСЕКА)	13
G. Организация экономического сотрудничества (ОЭС)	14

(К настоящему документу будет прилагаться информационный документ, содержащий подробную информацию об организации и формате аналогичных органов на официальных языках этих органов.)

I. ВВЕДЕНИЕ

1. Конференция министров по транспорту, состоявшаяся в Пусане (Республика Корея) в ноябре 2006 года, приняла Декларацию о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе и Региональную программу действий (РПД) по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, 2007-2011 годы. Создание Форума министров транспорта стран Азии считается особой мерой в рамках РПД. В докладе Конференции к секретариату обратились с просьбой представить подробное исследование по вопросу об организации и формате форума, результаты которого должны быть рассмотрены на межправительственном уровне.
2. Впоследствии, принимая к сведению решительную поддержку со стороны Конференции министров создания Форума министров транспорта стран Азии (ФМТА) в качестве официального регионального механизма по содействию развитию тесного сотрудничества и более тесного взаимодействия для решения новых вопросов, Комиссия приняла на своей шестьдесят третьей сессии в Алматы (Республика Казахстан) в мае 2007 года резолюцию 63/9, озаглавленную «Осуществление Пусанской декларации о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе и Региональной программы действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2007-2011 годы)». В резолюции Исполнительного секретаря, в частности, просят подготовить подробное исследование вопроса о создании Форума министров транспорта стран Азии, включая его организацию, формат, а также представить его выводы на рассмотрение четвертой сессии Комитета по регулированию процесса глобализации и шестьдесят четвертой сессии Комиссии.

II. ИНФОРМАЦИЯ ОБЩЕГО ХАРАКТЕРА

3. С учетом стремительных темпов роста в регионе и необходимости содействия развитию регионального сотрудничества и политическому руководству в области транспорта руководящая роль министров имеет первостепенное значение для успешной разработки региональной политики в области транспорта в целях наращивания потенциала и расширения доступа в Азиатско-Тихоокеанском регионе, а также для удовлетворения общих экономических и социальных потребностей.
4. Опыт, накопленный в ходе конференций министров, состоявшихся в Сеуле (2001 год) и Пусане (2006 год), ясно свидетельствует о немалом и быстром прогрессе, который можно достигнуть, если следовать решениям министров; в этом смысле межправительственные соглашения по сети Азиатских автомобильных дорог и сети Трансазиатских железных дорог являются убедительными тому примерами.
5. Создание Форума министров транспорта стран Азии в целях содействия развитию регионального сотрудничества и политическому руководству на уровне министров в интересах развития транспорта в качестве одного из ключевых шагов на пути к региональному развитию окажет странам-членам и ассоциированным членам дополнительную помощь в их усилиях по развитию сотрудничества в совершенствовании перевозок как внутри региона, так и за его пределами. Периодичность встреч можно скорректировать, с тем чтобы обеспечить наилучшую координацию с регулярными мероприятиями органов ЭСКАТО с учетом итогов пересмотра конференционной структуры Комиссии, включая ее тематические и посекторальные первоочередные задачи и вспомогательную структуру.

6. В этом весьма динамично развивающемся регионе ожидается, что Форум будет играть немалую роль в обеспечении должной координации транспортной политики на региональном уровне в стремительно изменяющемся мире на основе скоординированных и последовательных ответных мер в зависимости от изменения условий при претворении в жизнь долгосрочной концепции международной комплексной системы смешанных перевозок и логистики.

7. Транспорт требует перспективного мышления и тщательно продуманных решений, поскольку он связан с долгосрочными последствиями для экономики и для общества в целом. Для того чтобы стать эталонным органом, содействовать углублению ключевой роли, которую играет транспорт, и для того, чтобы не ставить под угрозу финансы, время и людские ресурсы, необходимые для процесса принятия политических решений, министры могут сосредоточить на каждом из своих совещаний свое внимание на ограниченном числе важнейших вопросов.

8. Форум будет заниматься каждым аспектом организации и работы наземного транспорта, включая инфраструктуру, его техническое функционирование, а также экономической и коммерческой стороной работы транспорта. Поскольку транспорт связан тесными узами с моделями экономического развития, то он должен функционировать соответствующим образом; возможными областями дискуссий и политического руководства со стороны министров, таким образом, могут быть следующие:

- a) **развитие инфраструктуры транспорта**, которое будет предусматривать содействие развитию сетей Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог, а также выработке политических ориентиров для развития наземных контейнерных терминалов и сухопутных портов, а также развитию информационной и коммуникационной инфраструктуры для международной системы комплексных смешанных перевозок и логистики, но не ограничиваться этим;
- b) **упрощение процедур перевозок**, что будет предусматривать согласование законов, правил и положений в области транспорта на субрегиональном и в конечном итоге региональном уровнях с тем, чтобы упростить/согласовать порядок пересечения границ и документацию применительно к международным перевозкам и содействовать движению товаров и пассажиров, но не ограничиваться этим. Создание, осуществление и поддержание системы выдачи пермитов на смешанные перевозки, расширение доступа к рынкам в регионе могут также стать областью обсуждений министрами;
- c) **логистика транспорта**, которая будет включать в себя создание общепринятых стандартов работы логистических служб, а также содействие развитию эффективно функционирующих центров и органов логистики во всем регионе, но не ограничиваться этим;
- d) **безопасность дорожного движения**, которая будет включать в себя содействие повышению информированности и углубление понимания вопросов безопасности дорожного движения и потенциальных мер вмешательства, а также совершенствование международного взаимодействия в регионе;
- e) **такие общеполитические вопросы**, как:

- i) содействие углублению понимания среди лиц, ответственных за разработку политики, и более широкой аудитории роли транспорта как одного из ключевых элементов экономического роста и его значения для общества в целом;
- ii) разработка сопоставимой субсекторальной политики, которая, возможно, потребуется для обеспечения оптимального и наиболее рационального развития международной системы комплексных смешанных перевозок и логистики;
- iii) сотрудничество с другими субрегиональными и региональными организациями, занимающимися аналогичными вопросами;
- iv) оптимизация использования государственных и частных финансовых, людских и прочих ресурсов и эффективное распределение наличных дефицитных ресурсов.

9. В соответствии с просьбой секретариат с учетом правил процедуры Организации Объединенных Наций, предпринял углубленное исследование вопроса о возможной организации и формате Форума, принимая во внимание работу существовавших в прошлом или нынешних органов, занимающихся аналогичными вопросами, среди которых можно отметить Европейскую конференцию министров транспорта (ЕКМТ), Азиатско-Тихоокеанское экономическое сотрудничество (АТЭС), Ассоциацию государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН), Организацию сотрудничества железных дорог (ОСЖД), Сообщество по вопросам развития юга Африки (САДК), Межправительственную комиссию по транспортному коридору между Европой, Кавказом и Азией (МПК-ТРАСЕКА) и Организацию экономического сотрудничества (ОЭС).

10. Результаты исследования, суммированные в части III этого документа, представляют собой различные варианты в отношении создания Форума, его правового статуса, членского состава, структуры, руководства, административных механизмов, места проведения встреч, официального и рабочего языков, периодичности, продолжительности встреч, финансирования деятельности Форума, методов работы и последующих мер. Первый вариант, похоже, является наиболее подходящим, а поэтому наиболее целесообразным. Там, где вариант был непосредственно взят на примере аналогичных органов, источник ясно указывается; если источник не указывается, то варианты являются результатом подытоживания секретариатом.

11. Секретариат подготовил настоящий документ для рассмотрения Комитетом по регулированию процесса глобализации на его четвертой сессии, а также информационную записку, в которой подробно изложен вопрос об организации и формате других аналогичных органов в этой области на языке оригинала документов этих органов. Комитету предлагается высказать свои «за» и «против» организации и формата Форума министров транспорта стран Азии и вынести в адрес секретариата рекомендации относительно дальнейшей работы по оказанию помощи Комиссии. Создание Форума следует рассматривать в качестве параллельного, комплексного процесса наряду с пересмотром конференционной структуры Комиссии, включая ее тематические и посекторальные первоочередные задачи и вспомогательную структуру.

12. В ходе Конференции министров по транспорту, состоявшейся в Пусане (Республика Корея) в ноябре 2006 года, министры также предложили «рассмотреть возможность создания

совместного механизма, с помощью которого министры транспорта тихоокеанских стран могли бы обмениваться опытом, и обсудить этот вопрос с тихоокеанскими региональными организациями, включая Секретариат Форума тихоокеанских островов и Секретариат Южнотихоокеанского сообщества».

13. В связи с этим Комитет, возможно, рассмотрит это предложение на предмет дальнейшего обсуждения, приняв во внимание результаты исследования по вопросу о создании Форума министров транспорта стран Азии. Комитет, возможно, также вынесет в адрес секретариата рекомендации относительно дальнейшей работы в этом отношении.

III. ПРЕДЛОЖЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ОРГАНИЗАЦИИ И ФОРМАТА ФОРУМА МИНИСТРОВ ТРАНСПОРТА СТРАН АЗИИ

A. Создание

14. Придать официальный статус Форуму министров транспорта стран Азии можно по-разному. С учетом национального законодательства стран в регионе, правил процедуры ЭСКАТО, а также на основании прецедентов, то наиболее целесообразными вариантами являются, в частности, следующие:

a) Вариант 1

15. Форум министров транспорта стран Азии можно создать на основании резолюции Экономической и социальной комиссии Организации Объединенных Наций для Азии и Тихого океана. В этой резолюции будут оговорены сроки, порядок представления докладов об ее осуществлении и возможном пересмотре.

16. В этом случае подготовка будет аналогична подготовке любой резолюции ЭСКАТО, когда отдельная страна или группа стран, возможно, примут решение выступить авторами проекта резолюции для рассмотрения государствами-членами.

17. Затем на рассмотрение и одобрение министров на первом совещании Форума будут представлены подробные правила процедуры Форума.

18. Такой порядок существовал, когда создавался Консультативный комитет постоянных представителей и других представителей, назначенных членами Комиссии (ККПП)¹.

b) Вариант 2

19. Форум создается на основании межправительственного правового документа, например, соглашения. Вместе с тем, для этого, возможно, понадобится длительная подготовка на региональном и национальном уровнях, а также длительный процесс заключения соглашения, после чего должно последовать одобрение со стороны различных министров, правительств и т.д., включая назначение представителя правительства и предоставление всеобъемлющих полномочий для подписания соглашения. Преимущество этого предложения заключается в том, что это даст более твердые гарантии осуществления соглашения. Такому подходу следовали в процессе создания ЕКМТ, МПК-ТРАСЕКА, ОСЖД, АСЕАН и САДК.

¹ "Resolution 143 (XXX) Rationalization of the conference structure of the Economic Commission of Asia and the Far East, 490th meeting, 5 April 1974".

В. Правовой статус

а) Вариант 1

20. Форум создается в качестве межправительственного органа. Форум замысливается в качестве официального регионального механизма для содействия установлению тесного сотрудничества и более частого взаимодействия в целях решения новых вопросов в регионе. Его межправительственный статус придаст согласованной им политике вес и обеспечит международное признание его работы. Так поступали при создании ЕКМТ, АСЕАН, САДК.

б) Вариант 2

21. Форум создается в качестве неправительственного органа. В этом случае правила его функционирования могут быть более гибкими, но в то же время этот Форум, возможно, не получит признания в качестве правомочного органа на региональном уровне.

С. Членский состав

а) Вариант 1

22. В состав Форума входят полноправные члены, ассоциированные члены и наблюдатели. Полноправными членами органа будут государства, которые являются членами Экономической и социальной комиссии Организации Объединенных Наций для Азии и Тихого океана. Ассоциированными членами Форума являются ассоциированные государства – члены ЭСКАТО и государства, которые непосредственно заинтересованы в азиатских транспортных коридорах (по их просьбе). Любые другие правительственные/международные организации, включая банки развития, могут стать наблюдателями после того, как Форум единодушно одобрит представленные ими заявки на получение статуса наблюдателей. Ассоциированные члены могут быть представлены делегатами, которые могут выражать мнения на всех совещаниях Форума; все подготовленные этим органом документы будут направляться им, однако они будут лишены права голоса. Наблюдатели могут принимать участие в работе совещаний и выражать мнения по вопросам, входящим в их компетенцию, после одобрения председателем.

б) Вариант 2

23. В состав Форума входят полноправные члены и наблюдатели. Полноправными членами станут государства, которые являются членами и ассоциированными членами Экономической и социальной комиссии Организации Объединенных Наций для Азии и Тихого океана. Любые другие государственные/международные организации, включая банки развития, могут стать наблюдателями после того, как Форум единогласно одобрит поданные ими заявки на получение статуса наблюдателя.

Д. Структура

24. В состав Форума войдут те министры, которые отвечают за транспорт в правительстве своих стран. В случае, если в рамках одного правительства за вопросы транспорта отвечают два или более министров, то любой из этих министров может принимать участие в работе Форума при условии, что у правительства страны-члена не будет более одного голоса в органе.

а) Вариант 1

25. Будет также создан «вспомогательный» орган в составе старших должностных лиц, назначенных на основе одного альтернативного/заместителя каждого министра. Этот вспомогательный орган, называемый «совещание старших должностных лиц» будет, в принципе, встречаться за день до совещания Форума и в период между совещаниями (в случае, если Форум будет собираться раз в два года). В числе функций вспомогательного органа можно отметить следующие:

- согласование и подготовка решений для Форума;
- решение вопросов, которые были поручены ему Форумом;
- поддержание контакта с секретариатом относительно мер, принятых в различных странах в направлении осуществления решений, принятых на Форуме.

26. В зависимости от вопросов, стоящих в повестке дня совещания, министры, возможно, будут принимать решения о включении в состав своих национальных делегаций экспертов из других областей, не входящих в транспорт, например, специалистов в области таможи, страхования, банковского дела и т.д.

27. Форум, возможно, будет создавать временные рабочие группы по субсекторальным вопросам или конкретным вопросам (специальным вопросам).

28. Секретариат Форума будет выступать в качестве докладчика на совещании.

29. Такая структура принята ЕКМТ, АСЕАН и САДК.

б) Вариант 2

30. Никакого вспомогательного органа создано не будет. Форум будет сам согласовывать и готовить решения, которые будут приниматься, и поддерживать контакты с секретариатом. Создавать рабочие группы в компетенцию Форума входить не будет.

Е. Руководство

а) Вариант 1

31. Руководящими лицами Форума будут Председатель и два заместителя Председателя (первый и второй); они будут избираться как представители своих стран в начале каждого совещания из числа министров-участников в попытке отразить сбалансированное представительство правительств стран – членов Форума.

32. Кресло председательства будет передаваться на полуавтоматической основе, а именно: Председателя будет замещать первый заместитель Председателя и т.д. В сущности, на каждом совещании будет избираться второй заместитель Председателя.

33. Преимущества этого варианта в том, что он будет обеспечивать преемственность, предсказуемость и транспарентность. В случае, если совещание проводится за пределами штаб-квартиры Форума, то министры, представляющие правительство принимающей

страны, будут автоматически становиться председателями в соответствии с правилами, которые будут установлены правилами процедуры Форума.

34. Такой формат руководства успешно функционирует десятилетиями в ЕКМТ.

b) Вариант 2

35. В начале каждого совещания министры-участники или их уполномоченные представители будут избирать Председателя и заместителя Председателя. Такой вариант будет отнимать больше времени и снижать степень предсказуемости с точки зрения планирования совещаний.

c) Вариант 3

36. Выборы Совета Форума в составе пяти членов, каждый из которых будет назначен Председателем, а другие четыре – заместителями Председателя. Полномочия Совета будут ограничены во времени (на две сессии Форума) для того, чтобы дать другим министрам возможность выполнять эти обязанности.

Ф. Административные механизмы

37. Штаб-квартирой Форума станет ЭСКАТО, Бангкок, Таиланд. В состав секретариата войдет персонал ТТД-ЭСКАТО. Члены Форума могут вносить взносы натурой, направляя за собственный счет национальных экспертов в помощь секретариату в его работе.

38. Секретариат будет отвечать за подготовку повестки дня, отчетов о работе совещаний Форума. Он будет выступать также в качестве Докладчика на совещании, заносить в отчет выводы Форума и отвечать за распространение документов и содержание архива Форума.

Г. Место проведения совещаний

a) Вариант 1

39. Форум будет встречаться в штаб-квартире ЭСКАТО, Бангкок. В этом случае участники будут приезжать за свой счет; расходы, связанные с организацией совещания, будут покрываться за счет регулярного бюджета ЭСКАТО. Преимущество этого варианта заключается в обеспечении большей предсказуемости деятельности.

b) Вариант 2

40. Форум будет проводить свои совещания за пределами Бангкока по приглашению одного из своих членов. В этом случае правительство принимающей страны будет нести расходы по организации совещания (аренда помещений, синхронный перевод на все языки и т.д.), а также покрывать расходы секретариата, за исключением окладов.

Н. Официальный и рабочий языки

a) Вариант 1

41. Официальными языками будут те же языки, что и в ЭСКАТО, а именно: английский, китайский, русский и французский. Этот вариант представляется наиболее подходящим в

случае, если Форум будет создан в качестве межправительственного органа на основании резолюции Комиссии. Если Форум будет проводить свои совещания за пределами Бангкока, то принимающая страна будет нести все расходы, связанные с синхронным переводом на все четыре языка.

b) Вариант 2

42. Официальным и рабочим языком Форума будет английский. Этот вариант связан с меньшими расходами в плане перевода документов и синхронного перевода в ходе совещаний, особенно когда совещания проводятся за пределами штаб-квартиры Форума, и принимающая страна будет нести расходы, связанные с письменным и устным переводом. Решение об использовании одного официального и рабочего языка было принято АТЭС и ОЭС.

I. Периодичность и продолжительность совещаний

a) Вариант 1

43. Форум будет проводить свои совещания каждые два года. До совещания министров будет проводиться однодневное совещание вспомогательного органа в составе старших должностных лиц. Этот вариант обеспечит приемлемую периодичность решений, которые можно принять посредством национальных процедур одобрения, и по крайней мере начало осуществления и позволит министрам иметь материал по существу вопросов для их рассмотрения и тем самым повысит действенность и эффективность работы Форума. В то же время проведение совещаний каждые два года обеспечит принятие последовательного подхода к осуществлению основных решений в области развития транспорта с учетом двухгодичной программы работы ЭСКАТО. Это предложение может также стать целесообразным для того, чтобы обеспечить наилучшую координацию с регулярно проводимыми совещаниями органов ЭСКАТО с учетом итогов пересмотра конференционной структуры Комиссии, включая ее тематические и посекторальные первоочередные задачи и вспомогательную структуру.

b) Вариант 2

44. Совещание министров будет проводиться ежегодно. Принято во внимание, что министры – это государственные чиновники, на которых возложено много обязанностей и обязательств на национальном уровне, а поэтому участвовать в совещаниях ежегодно они не смогут. Предполагается, что министры должны обсудить ограниченное число стратегических вопросов, имеющих долгосрочные последствия для региональной политики в области транспорта; ежегодные совещания, таким образом, возможно, размоют/уменьшат сущность дискуссий, увеличив при этом расходы, связанные с финансированием Форума.

c) Вариант 3

45. Министры будут проводить свои совещания каждые три года. В этом случае период времени между совещаниями будет слишком продолжительным и может негативно сказаться на преемственности, последовательности и целостности прений.

Ж. Финансирование деятельности Форума

а) Вариант 1

46. Каждое правительство страны-участницы будет нести расходы, связанные с участием ее представителей в работе совещаний Форума. В случае, когда совещания проводятся в штаб-квартире Форума, то расходы, связанные с организацией совещания (аренда помещений, обеспечение синхронного перевода и т.д.), будут покрываться за счет регулярного бюджета ЭСКАТО.

б) Вариант 2

47. Деятельность Форума будет финансироваться за счет ежегодных взносов правительств стран-членов. Так финансируется деятельность аналогичных органов, например, МПК-ТРАСЕКА, АСЕАН, ЕКМТ, САДК.

К. Методы работы

48. Основная цель заключается в том, чтобы не допустить бюрократии, а поэтому рабочие процедуры должны быть гибкими и позволять Форуму учитывать факторы национальных интересов правительств стран-членов и плавно приспосабливаться к изменениям в регионе. Предполагается, что министры должны принимать решения по политическим стратегиям в области транспорта и руководящим принципам, а также рамкам сотрудничества, предварительную работу в отношении которых должны проводить на совещании старших должностных лиц на основе документов, подготовленных секретариатом.

49. Как правило, Форум должен принимать свои решения/приходить к выводам на основе консенсуса; вместе с тем, если потребуется провести голосование, то решения будут приниматься большинством на основании правил процедур Форума. Правительство каждой страны имеет один голос независимо от количества представителей, которым она поручает быть членами Форума.

50. На каждом совещании Форум будет рассматривать любые вопросы, которые министры сочтут целесообразными, однако, как правило, в повестку дня совещания не следует включать более трех стратегических вопросов. Прения могут быть посвящены всем видам транспорта, однако следует избегать дублирования вопросов, которыми занимаются посекторальные или типовые организации, например, Международная организация гражданской авиации (ИКАО) и Международная морская организация (ММО). В зависимости от характера стратегических вопросов, включенных в повестку дня, и по указанию Форума секретариат будет содействовать установлению контактов со специализированными организациями и привлекать их к участию по требованию министров.

Л. Последующие меры

51. Форум (через своего Председателя) или специальную группу, уполномоченную в этом отношении Форумом (совет, если будет выбран этот вариант), возможно, на основании единогласного решения препровождает выводы ЭСКАТО с просьбой о том, чтобы ЭСКАТО приняла соответствующие выводы в качестве своего собственного решения. Принятые в рамках Форума решения и одобренные ЭСКАТО будут осуществляться в странах на основании соглашения с ними. Министры транспорта, члены Форума, выступая в

индивидуальном качестве в рамках своей области национальной компетентности, будут принимать или предлагать любые другие меры, которые они считают наиболее целесообразными для осуществления согласованной политики.

IV. ВОПРОСЫ ДЛЯ РАССМОТРЕНИЯ КОМИТЕТОМ

52. Комитету предлагается рассмотреть варианты и высказать свои «за» и «против» в отношении организации и формата Форума министров транспорта стран Азии. Комитету также предлагается информировать секретариат о дальнейших шагах, сроках и любых других вопросах, которые Комитет сочтет необходимыми для того, чтобы дать возможность секретариату оказать максимально возможную помощь Комиссии.

53. В ходе проведения Конференции министров по транспорту, которая состоялась в Пусане (Республика Корея) в ноябре 2006 года, министры также предложили подумать о создании совместного механизма, в рамках которого министры тихоокеанских стран могли бы обмениваться опытом, а также подумать над тем, чтобы этот вопрос был рассмотрен совместно с региональными организациями Тихоокеанского субрегиона, включая Секретариат Форума тихоокеанских островов и Секретариат Южнотихоокеанского сообщества. С учетом результатов создания Форума министров транспорта стран Азии Комитет, возможно, рассмотрит это предложение на предмет дальнейшего его обсуждения. Комитет, возможно, информирует секретариат о дальнейшей работе в этом отношении.

Приложение I

УМЕСТНЫЕ ПРИМЕРЫ АНАЛОГИЧНЫХ ОРГАНОВ

1. Приступая к исследованию, секретариат ознакомился с примерами ранее существовавших и нынешних аналогичных органов, среди которых можно отметить Европейскую конференцию министров транспорта (ЕКМТ), Азиатско-Тихоокеанское экономическое сотрудничество (АТЭС), Ассоциацию государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН), Организацию сотрудничества железных дорог (ОСЖД), Сообщество по вопросам развития юга Африки (САДК), Межправительственную комиссию по транспортному коридору между Европой, Кавказом и Азией (МПК-ТРАСЕКА) и Организацию экономического сотрудничества (ОЭС). В этом приложении в общих чертах освещаются представляющие интерес основные аспекты организации и функционирования этих органов. Более подробная информация содержится в информационной записке к настоящему документу.

А. ЕВРОПЕЙСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ МИНИСТРОВ ТРАНСПОРТА (ЕКМТ)

2. Европейская конференция министров транспорта (ЕКМТ) является межправительственной организацией, созданной в соответствии с Протоколом, подписанным в Брюсселе 17 октября 1953 года. В ее состав входят министры транспорта 44 полноправных стран-членов, семи ассоциированных стран-членов и одной страны-наблюдателя.

3. ЕКМТ изначально была подчинена Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) для целей общего администрирования. Из своего бюджета, который складывается из взносов членов, ОЭСР выплачивает оклады сотрудников и покрывает административные расходы секретариата и создает любые условия, которые, возможно, необходимы для обеспечения должного функционирования ЕКМТ. Если орган ЕКМТ проводит свои совещания за пределами своей штаб-квартиры, то принимающая страна оплачивает все расходы, связанные с проведением совещания, за исключением окладов административных сотрудников секретариата, которые оплачиваются ОЭСР. Правительства стран - членов ЕКМТ, которые не являются членами ОЭСР, покрывают часть расходов ЕКМТ в рамках специальных договоренностей, достигнутых между ними и ОЭСР.

4. В связи с происшедшими в Европе событиями, в том числе расширением Европейского Союза до 27 государств-членов, в мае 2006 года Совет министров постановил преобразовать Конференцию в Международный транспортный форум. Эта новая вспомогательная структура заменяет бывший Комитет заместителей ЕКМТ и почти все рабочие группы, которые прекратят свое существование в течение переходного периода. Останется лишь одна группа в качестве постоянной структуры, а именно: Рабочая группа по автомобильному транспорту, которая будет и впредь заниматься вопросами европейской многосторонней квоты и любыми другими смежными вопросами.

В. АЗИАТСКО-ТИХООКЕАНСКОЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО (АТЭС)

5. Азиатско-Тихоокеанское экономическое сотрудничество (АТЭС) представляет собой неофициальный форум, который содействует экономическому росту и расширению торговли среди своих 21 «страны-члена»; он действует в качестве совместного многостороннего экономического и торгового форума. Официальным языком АТЭС является английский.

6. Каждый год 21 страна – член АТЭС организует у себя совещание АТЭС и председательствует на них. Принимающая страна отвечает за председательство на ежегодных совещаниях АТЭС, а также заполняет должность Исполнительного директора в секретариате АТЭС. Должность заместителя Исполнительного директора заполняется ответственным дипломатическим работником из страны, которая будет проводить у себя совещание АТЭС в следующем году.

7. Посекторальные совещания министров посвящены таким областям, как образование, энергетика, окружающая среда и устойчивое развитие, финансы, развитие людских ресурсов, региональное сотрудничество в области науки и техники, предприятия малого и среднего бизнеса, электросвязь и информационная индустрия, туризм, торговля, транспорт и положение женщин. Рекомендации, вынесенные на этих совещаниях, представляются на рассмотрение экономических руководителей АТЭС. Совещания министров транспорта (СМТ) проходили в 1995, 1997, 2002, 2004 и 2007 годах на Бали (Индонезия), в Лиме (Перу), Виктории (Канада), Вашингтоне (Соединенные Штаты) и Аделаиде (Австралия).

8. Секретариат АТЭС базируется в Сингапуре и действует в качестве ключевого вспомогательного механизма для процесса АТЭС. Он обеспечивает координацию, техническую и консультационную поддержку, а также управление информацией, связь, услуги по оказанию помощи общественности.

9. Деятельность АТЭС в основном финансируется за счет небольших ежегодных взносов со стороны стран – членов АТЭС; они также выделяют немалый объем ресурсов для оказания помощи в деятельности АТЭС. В частности, можно отметить откомандирование специалистов в секретариат; организацию совещаний; и частичное (или полное) финансирование некоторых проектов. Дополнительные взносы из государственного или частного секторов любого члена АТЭС и других источников можно также сделать непосредственно для деятельности АТЭС на добровольной основе.

С. АССОЦИАЦИЯ ГОСУДАРСТВ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ АЗИИ (АСЕАН)

10. Ассоциация государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН) была учреждена в 1967 году в Бангкоке изначально пятью странами-членами, а в настоящее время в ее составе насчитывается 10 стран-членов. Высшим правомочным органом АСЕАН является ежегодное совещание глав государств и правительств АСЕАН. Рамки сотрудничества в области транспорта установлены на основании взаимопонимания между министрами по сотрудничеству стран АСЕАН в области транспорта, которое было подписано на Бали (Индонезия) в 1996 году.

11. Министры транспорта АСЕАН (МТА) встречаются дважды в год на ротационной основе для обсуждения вопросов, представляющих общий интерес, и принятия политических решений в секторе транспорте. Председателем совещания министров транспорта АСЕАН является представитель принимающей страны, которая также несет все расходы, связанные с проведением совещания. Очень часто расходы, связанные с поездкой и размещением министров, покрываются за счет принимающей страны. Совещание старших должностных лиц, ответственных за транспорт АСЕАН (СДОТ), представляет собой исполнительный орган для контроля, координации и обзора хода осуществления программ и решений, принятых министрами транспорта АСЕАН. СДОТ является также консультативным органом для выработки консенсуса по вопросам транспорта в областях, представляющих общий интерес в международном контексте. Как правило, принимающая страна покрывает лишь расходы, связанные с организацией совещания СДОТ (аренда помещений и т.д.).

12. Секретариат АСЕАН, возглавляемый Генеральным секретарем АСЕАН, призван выступать инициатором, консультировать, координировать и осуществлять мероприятия АСЕАН. Смету текущих расходов Секретариат АСЕАН готовит ежегодно, и средства поступают из равных взносов всех стран - членов АСЕАН.

D. ОРГАНИЗАЦИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ (ОСЖД)

13. Высшим органом ОСЖД является совещание министров, ответственных за железные дороги. На совещании рассматриваются вопросы, принимаются решения на государственном уровне по всем вопросам, касающимся деятельности ОСЖД, с учетом рекомендаций конференции генеральных директоров ОСЖД. Как правило, совещание проводится раз в год. Конференция генеральных директоров ОСЖД рассматривает вопросы и принимает решения по вопросам, касающимся деятельности ОСЖД в рамках компетенции железных дорог стран-членов. Как правило, конференция проводится раз в год за один или два месяца до совещания министров.

14. Как совещание, так и конференция проводятся на ротационной основе в странах-членах. Деятельность ОСЖД финансируется за счет взносов стран-членов.

E. СООБЩЕСТВО ПО ВОПРОСАМ РАЗВИТИЯ ЮГА АФРИКИ (САДК)

15. Сообщество по вопросам развития юга Африки (САДК) представляет собой межправительственную организацию, учрежденную в 1980 году и включающую в себя 14 государств-членов. Главной целью организации является экономическая и социальная интеграция ее членов.

16. Общая транспортная политика САДК была учреждена на основе Протокола по транспорту, связи и метеорологии. Протокол предусматривает создание Южноафриканской комиссии транспорта и связи (САТСС) в составе Комитета министров, ответственных за транспорт, связь и метеорологию в государствах – членах САДК, Комитета старших должностных лиц, посекторальных комитетов (например, автомобильный транспорт, железнодорожный транспорт и инфраструктура и т.д.), специальных рабочих структур, а также Технической группы. Техническая группа осуществляет контроль за деятельностью и оказывает, в частности, техническую, секретариатскую и административную помощь САТСС.

17. Комитет министров встречается по крайней мере раз в год под председательством на ротационной основе назначаемого министра – представителя страны, ответственной за координацию деятельности в секторах транспорта, связи и метеорологии. Комитет старших должностных лиц встречается по крайней мере дважды в год, и на его совещаниях председательствует на ротационной основе назначенное должностное лицо – представитель страны, ответственной за координацию деятельности в секторе.

18. Функционирование Южноафриканской комиссии транспорта и связи, включая Комитет министров, финансируется за счет ежегодных взносов государств – членов САДК.

F. МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННАЯ КОМИССИЯ ПО ТРАНСПОРТНОМУ КОРИДОРУ МЕЖДУ ЕВРОПОЙ, КАВКАЗОМ И АЗИЕЙ (МПК-ТРАСЕКА)

19. Межправительственная комиссия (МПК) была учреждена в 1998 году на основании Базового многостороннего соглашения о международном транспорте в интересах развития

коридора между Европой, Кавказом и Азией для урегулирования вопросов, касающихся осуществления и применения положений Соглашения. МПК функционирует в качестве совещания представителей высшей государственной власти 12 сторон или своих уполномоченных представителей. Любой представитель (один от каждой страны) назначается правительством стороны и имеет все полномочия для принятия решений для целей Соглашения; как правило, министры транспорта из заинтересованных стран назначаются в качестве членов МПК. МПК – орган не правомочный.

20. МПК встречается регулярно, не реже чем раз в год; Председатель МПК меняется ежегодно в алфавитном порядке. Все решения МПК принимаются на основе консенсуса. Функционирование всех структур финансируется за счет ежегодных равнодолевых взносов сторон.

G. ОРГАНИЗАЦИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА (ОЭС)

21. Организация экономического сотрудничества (ОЭС) представляет собой межправительственную региональную организацию, учрежденную в 1985 году в целях содействия экономическому, техническому и культурному сотрудничеству между государствами-членами. ОЭС является преемником Организации регионального сотрудничества в целях развития (РСР), которая функционировала в период 1964-1979 годов. Секретариат ОЭС базируется в Тегеране, Исламская Республика Иран. Организация приступила к осуществлению ряда проектов в первоочередных секторах своего сотрудничества, включая энергетику, торговлю, транспорт, сельское хозяйство и наркоконтроль.

22. Совет министров (СМ) является наивысшим политическим и правомочным органом и состоит из министров иностранных дел или таких других представителей в ранге министра, которые могут быть назначены правительством. Совет министров встречается по крайней мере раз в год поочередно в каждом государстве-члене.

23. Совет министров может предложить созвать совещание других министров для разработки планов и проектов в своих соответствующих областях или вынесения по ним рекомендаций.

24. Совет постоянных представителей (СПП) состоит из постоянных представителей/послов государств-членов, аккредитованных в Исламской Республике Иран, а также при ОЭС, и Генерального директора по делам ОЭС Министерства иностранных дел Исламской Республики Иран.

25. Региональный совет по планированию (РСП) состоит из главы Организации по планированию государств-членов или таких других представителей соответствующих властей. Состав Генерального секретариата включает шесть директоров под контролем Генерального секретаря и его заместителей. Под контролем Генерального секретариата работают два специализированных учреждения и шесть региональных институтов.

26. Деятельность организации финансируется за счет взносов членов. Все расходы, связанные с проведением совещаний в Секретариате ОЭС, несут делегации стран-участниц. Если совещание проводится в государствах-членах, то расходы по приему и поездкам гостей в ходе проведения совещания несет принимающая страна, тогда как расходы, связанные с международными поездками, несут государства-члены. Английский является официальным и рабочим языком ОЭС.