ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

E

ЭКОНОМИЧЕСКИЙ И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

TRANS/2003/7
9 December 2002

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ
(Шестьдесят пятая сессия, 18-20 февраля 2003 года,
пункт 9 повестки дня)

ПОМОЩЬ СТРАНАМ С ПЕРЕХОДНОЙ ЭКОНОМИКОЙ

(Годовой доклад об оперативной деятельности в 2002 году)

I. ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В КОНКРЕТНЫХ СТРАНАХ И/ИЛИ ГРУППАХ СТРАН

a) Проекты Трансъевропейской магистрали Север – Юг (ТЕА) и Трансъевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ)

Справочная информация

Проекты ТЕА и ТЕЖ ЕЭК ООН являются механизмами субрегионального сотрудничества, созданными соответственно в 1977 и 1990 годах правительствами стран Центральной, Восточной и Юго-Восточной Европы под эгидой ЕЭК ООН в целях развития взаимосвязанных сетей инфраструктуры автомобильных, железнодорожных и комбинированных перевозок в регионе и облегчения международного сообщения в Европе. В настоящее время участниками ТЕЖ[1] являются 16 стран, а участниками ТЕА – 13 стран[2].

---

[1] **Страны – участницы ТЕЖ:** Австрия, Болгария, Босния и Герцеговина, Венгрия, Греция, Грузия, Италия, Литва, Польша, Российская Федерация, Румыния, Словакия, Словения, Турция, Хорватия и Чешская Республика. Кроме того, Беларусь, Латвия, Республика Молдова, бывшая югославская Республика Македония, Украина и недавно получившая этот статус Союзная Республика Югославия участвуют в деятельности этого Проекта в качестве стран-наблюдателей.

[2] **Страны – участницы ТЕА:** Австрия, Болгария, Босния и Герцеговина, Венгрия, Грузия, Италия, Литва, Польша, Румыния, Словакия, Турция, Хорватия и Чешская Республика. Наблюдатели: Швеция, Украина и недавно получившая этот статус Союзная Республика Югославия.

GE.02-25098 (R) 230103 240103

Эти проекты функционируют на основе принципа самообеспечения за счет прямых взносов стран-участниц в Целевой фонд, созданный в рамках ЕЭК ООН для каждого проекта. Участники также вносят вклад в натуре, принимая у себя центральные управления проектов[3], покрывая расходы персонала проектов, организовывая различные мероприятия, обеспечивая услуги национальных экспертов и т.д. На данный момент они играют ведущую роль в развитии и модернизации международных автомобильных и железнодорожных соединений в участвующих странах. Они также способствуют повышению эксплуатационной совместимости европейских транспортных систем, проводят исследования, создали и обслуживают постоянно обновляемые банки данных ТЕА и ТЕЖ, публикуют большое количество технических документов, справочников, рекомендаций и работают над согласованием процедур управления, технического обслуживания и эксплуатации автомагистралей и железнодорожных линий в регионе и над их интеграцией в общеевропейском контексте.

В качестве Исполнительного учреждения этих проектов ЕЭК ООН оказывает им техническую и административную поддержку. Под общим руководством Директора Отдела транспорта ЕЭК ООН региональный советник в рамках своей компетенции обеспечивает стратегическое руководство, а также техническую и административную помощь проектам ТЕА и ТЕЖ и их странам-участницам посредством организации и проведения совещаний, подготовки документации, налаживания контактов с другими правительствами и учреждениями в целях привлечения их к сотрудничеству с этими проектами или оказания им поддержки и представляет доклады о ходе работы соответствующим органам ЕЭК ООН.

Деятельность, связанная с вопросами стратегии

В число основных приоритетов Отдела транспорта ЕЭК ООН на 2002-2003 годы входит поддержка в осуществлении нового краткосрочного стратегического плана, направленного на дальнейшую интеграцию проектов ТЕА и ТЕЖ в новом европейском транспортном контексте. Руководящие комитеты ТЕА и ТЕЖ одобрили эту новую стратегию, разработанную по инициативе Отдела транспорта ЕЭК ООН после тщательного анализа и обзора состояния проектов в тесном сотрудничестве со странами-членами и с центральными управлениями проектов в 2001 году.

---

[3] Центральное управление Проекта (ЦУП) ТЕА находится в Варшаве и размещается в помещении, предоставленном правительством Польши. ЦУП ТЕЖ находится в Будапеште и размещается в помещении, предоставленном правительством Венгрии.

Эта стратегия предусматривает следующие основные направления: a) обзор первоочередных потребностей в инфраструктуре, подготовку обновленного перечня таких потребностей и реалистичного плана их удовлетворения; b) интеграцию ТЕА и ТЕЖ в общеевропейскую транспортную систему; c) сотрудничество ТЕА и ТЕЖ с другими форумами и соответствующими инициативами в целях создания необходимого синергического эффекта; и d) повышение информированности о проектах ТЕА и ТЕЖ.

Осуществление первоочередных мер, предусмотренных в соответствующих планах, уже началось. В нижеследующих пунктах приводится информация о наиболее важной части уже проделанной работы и о проводимых в настоящее время мероприятиях.

Деятельность по обзору первоочередных потребностей в инфраструктуре, подготовка обновленного перечня этих потребностей и реалистичного плана их удовлетворения (генеральные планы по проектам ТЕА и ТЕЖ)

На основе приоритетов, установленных в новой стратегии проектов, и возникающих потребностей в регионе ТЕА и ТЕЖ, руководящие комитеты проектов подготовили и в конечном счете одобрили положения о круге ведения для генеральных планов ТЕА и ТЕЖ, включая смету финансовых ресурсов, необходимых для его реализации. ГД РЕГИО-ИСПА и ГД ЭТ были направлены официальные запросы с изложением целей, плана действий, ожидаемых результатов и соответствующих расходов и предложение о сотрудничестве и финансировании работы совместно с проектами ТЕА и ТЕЖ и их странами-членами.

В ожидании ответа от ЕК по просьбе руководящих комитетов были изучены альтернативные решения о финансовой поддержке в осуществлении этих планов. Были начаты и продолжаются переговоры с МСАТ[4], МСЖД[5], АСЕКАП[6], Всемирным банком и другими соответствующими организациями и учреждениями; как ожидается, эти переговоры будут завершены в позитивном духе. Необходимая подготовительная работа продолжается весьма успешно, и оба проекта готовы приступить к разработке генеральных планов к январю 2003 года.

---

[4] Международный союз автомобильного транспорта.

[5] Международный союз железных дорог.

[6] Ассоциация платных европейских автомагистралей, мостов и туннелей.

Деятельность, направленная на интеграцию ТЕА и ТЕЖ в общеевропейском транспортном контексте

Одним из главных выводов оценки состояния проектов и ключевых элементов плана действий, предложенного в новой стратегии, явилась необходимость дальнейшей интеграции проектов ТЕА и ТЕЖ в новом общеевропейском контексте, возникшем в конце 90-х годов.

Сотрудничество между Отделом транспорта ЕЭК ООН и ГДЭТ ЕК продолжало укрепляться и расширяться. В 2001 году были начаты и в 2002 году продолжены контакты между ГДЭТ ЕК и ГД РЕГИО-ИСПА, основанные на использовании опыта проектов ТЕА и ТЕЖ и межгосударственного механизма для поддержки и активизации усилий ЕК по удовлетворению приоритетных потребностей в транспортной инфраструктуре в странах ЦВЕ. ЕЭК ООН направила ЕК конкретное предложение, после чего было проведено техническое обсуждение. Эти усилия дали ощутимые результаты: в частности, ЕК предложила ЕЭК ООН и проектам ТЕА и ТЕЖ свою помощь в некоторых аспектах мониторинга процесса создания общеевропейских транспортных коридоров и зон (см. ниже информацию о деятельности в рамках общеевропейских транспортных коридоров).

Деятельность, направленная на укрепление сотрудничества ТЕА и ТЕЖ с другими форумами и соответствующими инициативами в целях создания необходимого синергического эффекта

После обсуждения, начатого в 2001 году Отделом транспорта ЕЭК ООН, Проектом ТЕЖ и МСЖД, 8 февраля 2002 года был подписан Меморандум о взаимопонимании (МоВ), направленный на развитие сотрудничества ЕЭК и МСЖД в рамках Проекта ТЕЖ. Этим МоВ была создана официальная основа сотрудничества между Проектом ТЕЖ ЕЭК ООН и МСЖД, что послужило отправной точкой для длительного и плодотворного сотрудничества между этими двумя организациями в интересах железных дорог, европейских транспортных систем и затрагиваемых стран. С того времени были совместно организованы несколько ряд мероприятий и проведены серьезные обсуждения вопросов сотрудничества в области сбора данных и деятельности по картографированию с помощью ГИС, а также в других сферах, представляющих взаимный интерес.

Аналогичным образом развивалось сотрудничество Проектов ТЕА и ТЕЖ с другими соответствующими организациями: МСАТ, МСККП[7], АСЕКАП, Европалатой[8], Европлатформой[9] и т.д.. Готовится и в скором времени будет подписан проект МоВ о сотрудничестве между ТЕА и МСАТ. Ожидается, что аналогичные шаги будут также предприняты в случае АСЕКАП. Кроме того, в июле 2002 года в Мюнхене (Германия) Европлатформа, МСККП и Проект ТЕЖ совместно организовали рабочее совещание по комбинированным перевозкам и связанной с ними инфраструктуре, которое оказалось весьма интересным для всех участников.

Европалата и Европлатформа уже договорились о сотрудничестве с ТЕА и ТЕЖ ЕЭК ООН в связи с совместной реализацией нового проекта, направленного на комплексное содействие применению концепции "грузовых деревень" в ЦВЕ. Предложение по проекту и положения о круге ведения уже подготовлены и в настоящее время обсуждаются с участием ГДЭТ ЕК и ГД РЕГИО-ИСПА.

Деятельность по повышению информированности о проектах ТЕА и ТЕЖ

В течение 2002 года постоянно обновлялась и улучшалась вебстраница ТЕА и ТЕЖ, помещенная на вебсайт Отдела транспорта ЕЭК ООН. Эти вебсайты пополнялись новыми документами, картами, докладами о ходе работы и важнейшими документами Европейской комиссии, что способствовало расширению возможностей стран-членов и посетителей вебсайтов ТЕА и ТЕЖ для получения конкретной информации о деятельности в рамках проектов и о важнейших изменениях на транспорте в Европе.

Была завершена работа над составлением перечня специализированных европейских печатных изданий по транспорту, который был разработан в 2001 году и используется для распространения официальных пресс-релизов с информацией о проектах ТЕА и ТЕЖ, издающихся ЕЭК ООН.

Представительства Словакии в Варшаве (11 февраля 2002 года) и Женеве (4 июня 2002 года) организовали приемы по случаю празднования 25-летия Проекта ТЕА и начала процедуры назначения нового Управляющего Проекта ТЕА. Уже готова для опубликования в январе 2003 года новая брошюра о Проекте ТЕА, и в настоящее время

---

[7] Международный союз компаний по комбинированным автомобильно-железнодорожным перевозкам.

[8] Ассоциация европейских торгово-промышленных палат.

[9] Европейская сеть транспортных/логистических центров.

прилагаются усилия для составления аналогичной брошюры о Проекте ТЕЖ, которую планируется издать в 2003 году. Несколько пресс-релизов о деятельности и последних изменениях в рамках проектов ТЕА и ТЕЖ было выпущено в виде пресс-релизов ЕЭК ООН, и в скором времени планируется опубликовать ряд других материалов.

Деятельность по оказанию проектам технической и административной поддержки

В течение 2002 года Отдел транспорта продолжал оказывать техническую и административную помощь проектам ТЕА и ТЕЖ и их странам-участницам.

В 2002 году проекты ТЕА и ТЕЖ сосредоточили работу на дальнейшем развитии, изменении структуры и модернизации своих баз данных и деятельности по картографированию с помощью Географической информационной системы (ГИС). В мае 2002 года была опубликована новая карта ТЕАСТАТ ГИС для Проекта ТЕА, и в настоящее время в стадии подготовки находятся новые карты сети ТЕЖ, составленные с использованием ГИС. Базы данных обоих проектов активно дорабатываются и обстоятельно анализируются в целях полномасштабного применения процесса обработки и представления данных и карт с помощью ГИС.

Проект ТЕА разработал пересмотренный вариант СТАНДАРТОВ И РЕКОМЕНДОВАННОЙ ПРАКТИКИ ТЕА, включая современные требования пользователей автомагистралей, последний опыт, достижения в области исследований и разработок по вопросам проектирования, строительства и эксплуатации автомобильных дорог, а также новые предписанные меры безопасности в автодорожных туннелях. Полный текст с описанием стандартов и рекомендованной практики ТЕА, подготовленный в феврале 2002 года, помещен на вебсайт ТЕА, и в скором времени эта публикация, а также сопроводительный пресс-релиз будут готовы для распространения.

Поставив перед собой цель содействовать присоединению к проектам новых стран-членов, Отдел транспорта использовал любую имеющуюся возможность для обсуждения с другими странами Центральной, Восточной и Южной Европы вопроса об их присоединении к этим проектам, в том числе с Российской Федерацией (ТЕА), Украиной (ТЕА/ТЕЖ), Грецией (ТЕА), Союзной Республикой Югославией (ТЕА/ТЕЖ) и бывшей югославской Республикой Македонией (ТЕА/ТЕЖ). В результате предпринятых усилий несколько стран серьезно рассматривают возможность такого присоединения, а Союзная Республика Югославия, направив официальный запрос Исполнительному секретарю ЕЭК ООН, в феврале 2002 года получила статус наблюдателя в рамках проектов ТЕА и ТЕЖ.

Осознав необходимость укрепления кадров центральных управлений проектов (ЦУП) ТЕА и ТЕЖ посредством набора опытного персонала, предоставляемого странами, Отдел транспорта выдвинул соответствующее предложение и получил согласие со стороны руководящих комитетов проектов на увеличение штата ЦУП. Проект ТЕА: вместо одного Управляющего Проекта и дополнительного сотрудника, откомандированного польским правительством, как это было в прошлом, с 1 января 2002 года штат ЦУП ТЕА был пополнен заместителем Управляющего Проекта, и в скором времени в штат будет включен помощник Управляющего Проекта, ответственный за работу, связанную с базой данных и ГИС. Проект ТЕЖ: в дополнение к Управляющему Проекта, его помощнику и вспомогательному персоналу, предоставленному венгерским правительством, с 1 января 2002 года в штат ЦУП ТЕЖ был включен заместитель Управляющего Проекта, и к концу года штат будет дополнен вторым помощником Управляющего Проекта, ответственным за генеральный план ТЕЖ.

Связанные с ТЕА/ТЕЖ мероприятия (конференции, рабочие совещания, семинары), организованные/запланированные в 2002 году:

- Празднование 25-й годовщины Проекта ТЕА в Варшаве, Польша, 12 февраля 2002 года и в Женеве, Швейцария, 4 июня 2002 года;

- Совещание группы бывших Управляющих Проекта ТЕА, Варшава, Польша, 28 февраля 2002 года;

- Рабочее совещание ТЕА/Всемирного банка по реформам на железных дорогах в странах ЦВЕ, Хельсинки, Финляндия и Варшава, Польша, 5-8 марта 2002 года;

- Совещание по проблемам сбора данных ТЕАСТАТ и картографирования, Будапешт, Венгрия, 8-9 апреля 2002 года;

- Второе совещание представителей ТЕА и ВЕРД, Братислава, Словакия, 29-30 апреля 2002 года;

- Ежегодное совещание стран региона ТЕА/ПООДС, Триест, Италия, 6-8 мая 2002 года;

- Постоянное совещание ТЕА "за круглым столом" по развитию и координации строительства и эксплуатации автомагистралей в юго-западном регионе, Триест, Италия, 9-10 мая 2002 года;

- Сессия WP.1 ТЕЖ по развитию и техническому обслуживанию инфраструктуры, Бриони, Хорватия, 15-16 мая 2002 года;

- Совещание директоров, ответственных за автодороги в странах - участницах ТЕА, Женева, Швейцария, 3-4 июня 2002 года;

- Тридцать седьмая сессия Руководящего комитета ТЕА, Женева, Швейцария, 5-7 июня 2007 года;

- Шестнадцатая сессия Руководящего комитета ТЕЖ и седьмая сессия WP.2 ТЕЖ по экономическим, эксплуатационным и техническим вопросам, Стамбул, Турция, 17-21 июня 2002 года;

- Семинар ТЕЖ/МСККП/компании "КОМБИВЕРКЕР" по содействию развитию концепции "грузовых деревень" и комбинированных перевозок, Мюнхен, Германия, 17-19 июля 2002 года;

- Семинар ТЕЖ/ФИФ/МСЖД по современному подвижному составу и железнодорожному оборудованию, Страсбург, Франция, 18-20 сентября 2002 года;

- Семинар ТЕЖ по облегчению процедур пересечения границ и мерам, принимаемым странами ТЕЖ в этой области, Венеция, Италия, 14-16 октября 2002 года;

- Семинар ТЕА по вопросу о поэтапном строительстве автомагистралей, Прага, Чешская Республика, 7-8 ноября 2002 года;

- Семинар ТЕЖ/МСЖД по вопросам общеевропейской интеграции транспорта ЕС и осуществления реформ на железных дорогах в странах ЕС и ЦВЕ, Париж, Франция, 14-15 ноября 2002 года;

- Тридцать восьмая сессия Руководящего комитета ТЕА, Варшава, Польша, 20-22 ноября 2002 года;

- Постоянное совещание ТЕА "за круглым столом" по развитию и координации строительства и эксплуатации автодорог в юго-западном регионе, Триест, Италия, 2-3 декабря 2002 года (запланировано);

- Семнадцатая сессия Руководящего комитета ТЕЖ, Братислава, Словакия, 11-13 декабря 2002 года (запланировано).

b) <u>Общеевропейские транспортные коридоры и зоны</u>

С начала января 2002 года Отдел транспорта регулярно проводил предварительные переговоры и технические обсуждения с ГДЭТ ЕК в целях активизации сотрудничества ЕЭК ООН и ЕК в рамках процесса создания общеевропейских коридоров.

По приглашению Директора ГДЭТ ЕК Директор Отдела транспорта и региональный советник приняли участие в четвертом совещании Координационной группы по общеевропейским транспортным коридорам и зонам (Брюссель, 19 апреля 2002 года).

В ходе этого совещания и предшествовавших обсуждений с участием представителей ЕЭК ООН и ЕК рассматривались перспективы укрепления сотрудничества между ЕЭК ООН и Европейской комиссией и более активного участия ЕЭК ООН в процессе наблюдения за развитием общеевропейских транспортных коридоров. На основе этих обсуждений стало очевидно, что необходимо ввести единообразную и стандартизованную систему сбора и представления данных о транспортных потоках, фактическом состоянии коридоров, новых планируемых или осуществляемых проектов и т.д.

С этой целью было, в частности, решено, что при поддержке Проекта ТЕА и Проекта ТЕЖ ЕЭК ООН представит предварительное предложение по созданию стандартизованной и единообразной системы сбора и представления данных о состоянии каждого коридора. После согласования и доработки этого предложения ЕЭК ООН, как ожидается, в сотрудничестве с Комиссией проведет обзор хода работы и по соответствующей просьбе окажет помощь в развитии некоторых коридоров. Это предложение было подготовлено Отделом транспорта совместно с проектами ТЕА и ТЕЖ и представлено ГДЭТ ЕК в октябре 2002 года.

Кроме того, по приглашению председателей соответствующих руководящих комитетов по коридорам X, VII и IV региональные советники и сотрудники Отдела транспорта активно участвовали в ежегодных сессиях руководящих комитетов по соответствующим коридорам: в Гревене, Греция, 24-28 апреля 2002 года по коридору X; в Одессе, Украина, 14 июня 2002 года по коридору VII, и в Софии, Болгария, 21-22 мая 2002 года по коридору IV. По приглашению министра транспорта Украины региональный советник активно участвовал в конференции на уровне министров по общеевропейскому коридору V в Киеве, Украина, 22-23 октября 2002 года.

По приглашению МСЖД региональный советник активно участвовал в семинаре МСЖД по общеевропейским коридорам, который состоялся в Париже 13-14 июня 2002 года и на котором докладчики рабочих групп МСЖД по общеевропейским железнодорожным коридорам представили результаты своей работы и обсудили существующие проблемы и перспективы развития. Приняв активное участие в осуществлении программы работы в рамках Черноморской общеевропейской транспортной зоны (ЧМ-ОЕТЗ) в предыдущие годы и внеся полезный вклад в ее реализацию, Отдел транспорта ЕЭК ООН продолжал оказывать поддержку такой деятельности. По просьбе Руководящего комитета ЧМ-ОЕТЗ (Бухарест, 2-3 апреля 2001 года) он разработал и представил доклад *Сравнительный анализ планов/программ действий в рамках Черноморской ОЕТЗ и ОЧЭС* (15 мая 2001 года). Этот доклад был представлен и утвержден на последующем совещании Руководящего комитета ЧМ-ОЕТЗ (Бухарест, 27 февраля 2002 года).

c) <u>Евроазиатские транспортные связи</u>

По просьбе министра транспорта Российской Федерации Отдел транспорта установил прямой контакт и наладил сотрудничество с соответствующими представителями российской стороны для подготовки третьей Евроазиатской конференции по транспорту, которая состоится в Санкт-Петербурге в сентябре 2003 года.

После того как КВТ ЕЭК ООН одобрил совместную стратегическую позицию ЕЭК/ЭСКАТО по развитию евроазиатских транспортных соединений, Отдел транспорта ЕЭК ООН в сотрудничестве с ЭСКАТО начал оказывать содействие всей подготовительной работе по реализации этого плана.

d) <u>Проект "Голубой коридор</u>"

На своей шестьдесят четвертой сессии в феврале 2002 года КВТ отметил, что Рабочая группа по газу решила учредить целевую группу для рассмотрения практической осуществимости этого проекта, и согласился с тем, что к этой деятельности следует привлечь специалиста из транспортного сектора. Отдел транспорта предпринял все необходимые шаги, для того чтобы представители транспортного сектора оказали поддержку в подготовке этого проекта, и активно участвовал в первом совещании Целевой группы по проекту "Голубой коридор", которое состоялось в Варшаве, Польша, 27-28 июля 2002 года и на котором присутствовали 25 делегатов из 15 стран[10] вместе с

---

[10] Беларусь, Болгария, Венгрия, Италия, Норвегия, Польша, Республика Молдова, Российская Федерация, Румыния, Соединенное Королевство,Турция, Финляндия и Чешская Республика.

представителями нескольких заинтересованных неправительственных организаций[11]. По итогам этого первого совещания для рассмотрения были выбраны два экспериментальных коридора, а именно Москва – Берлин и Берлин – Рим, и предложены для оценки практической осуществимости проекта следующие важные шаги: установление численности парка транспортных средств, определение потенциальных возможностей использования транспортных средств, работающих на природном газе, выявление структуры транспортных потоков, оценка топливных потребностей, качество топлива, время суток для заправки, потенциальные возможности роста. Второе совещание этой Целевой группы планируется провести в конце 2002 года в Амстердаме, Нидерланды.

e) Рабочее совещание по вопросам практического применения системы отображения электронных карт и информации для внутреннего судоходства (ECDIS для внутреннего судоходства)

Комитет, возможно, пожелает отметить, что 7-13 сентября 2002 года министерство транспорта Российской Федерации в сотрудничестве с секретариатом ЕЭК ООН организовало на борту пассажирского судна, следующего из Санкт-Петербурга а Москву, Рабочее совещание по вопросам практического применения системы отображения электронных карт и информации для внутреннего судоходства (ECDIS для внутреннего судоходства). Это рабочее совещание было призвано содействовать использованию всеми заинтересованными странами – членами ЕЭК ООН единого стандарта для системы отображения электронных карт и информации на всей сети водных путей категории E; его выводы, изложенные в отчете об этом совещании (TRANS/SC.3/2003/1), были полностью одобрены Рабочей группой SC.3 (TRANS/SC.3/158).

II. СОТРУДНИЧЕСТВО С СУБРЕГИОНАЛЬНЫМИ ОРГАНИЗАЦИЯМИ

Организация черноморского экономического сотрудничества (ОЧЭС)

ОЧЭС была учреждена 1992 году 11 странами[12] в целях превращения региона Черного моря в зону мира, стабильности и процветания. Было определено, что основным инструментом для достижения этой цели является экономическое сотрудничество.

---

[11] Фонд "Чистый воздух", Европейская ассоциация производителей транспортных средств, работающих на природном газе (ЕАПТСПГ), Экологический фонд им. Вернадского.

[12] Азербайджан, Албания, Армения, Болгария, Греция, Грузия, Республика Молдова, Российская Федерация, Румыния, Турция и Украина.

Региональный советник ЕЭК ООН по транспорту, действуя в качестве координатора ЕЭК ООН по ОЧЭС, способствовал присоединению ряда государств – членов ОЧЭС к правовым документам ЕЭК ООН. Он провел несколько встреч с ответственными сотрудниками ОЧЭС по вопросам сотрудничества между ЕЭК ООН и ОЧЭС, сопредседательствовал на совещаниях и оказывал помощь в подготовке документов, включая *Соглашение о сотрудничестве между ЕЭК ООН и ОЧЭС*, которое было одобрено Советом министров ОЧЭС (Москва, май 2001 года) и впоследствии подписано Исполнительным секретарем ЕЭК ООН и Генеральным секретарем ОЧЭС в Стамбуле (июль 2001 года).

На второй Международной черноморской транспортной конференции (Киев, Украина, 5-6 марта 2002 года) региональный советник участвовал в доработке *Меморандума о взаимопонимании по упрощению автомобильных перевозок грузов в регионе ОЧЭС*, а также в подготовке *Декларации Конференции*; он проинформировал о координации деятельности в области транспорта в регионе Черного моря между различными организациями и инициативами (ОЧЭС, ЕК-Трасека, ОЕТЗ, ОЕТК – ЕЭК ООН и ЮСЮВЕ).

III. ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В РАМКАХ РЕГИОНАЛЬНЫХ И СУБРЕГИОНАЛЬНЫХ ПРОГРАММ

а) Межрегиональное сотрудничество

В соответствии с решением, принятым на совещании исполнительных секретарей пяти региональных комиссий в сентябре 1999 года, относительно представления совместного предложения по **увеличению пропускной способности инфраструктуры посредством расширения сотрудничества в ходе развития межрегиональных сухопутных и сухопутно-морских транспортных связей**, после которого состоялись совещания директоров, ответственных за вопросы транспорта в пяти региональных комиссиях (Каир, 1999 год, и Бейрут, 2001 год), Директор Отдела транспорта ЕЭК ООН и региональный советник участвовали в третьем таком совещании, которое состоялось в Бангкоке, Таиланд, 13-15 марта 2002 года.

В ходе этого совещания директора пяти региональных комиссий ООН рассмотрели элементы проекта в целях более полного удовлетворения потребностей, связанных с развитием евро-азиатских транспортных связей, и согласовали окончательные планы действий и пересмотренный бюджет для реализации данного проекта. Затем в тесном сотрудничестве с другими региональными комиссиями (ЭСКАТО, ЭСКЗА и ЭКА) региональный советник подготовил всю официальную документацию и предложение по

бюджету, касающееся деятельности ЕЭК ООН в этой области, для того чтобы ЭСКЗА, назначенная координатором данного проекта, могла подготовить необходимую документацию для окончательного одобрения Центральными учреждениями ООН в Нью-Йорке.

Цель этого проекта заключается в оказании помощи государствам - членам пяти региональных комиссий ООН в укреплении их национального потенциала для развития сухопутных и сухопутно-морских транспортных связей и содействия межрегиональному сотрудничеству для облегчения межрегиональной торговли и туризма. Этот проект был одобрен Генеральной Ассамблеей в декабре 2001 года. В рамках данного проекта предусматривается следующее: проведение исследований; подготовка докладов по странам, организация рабочих совещаний; предоставление консультативных услуг; создание вебсайта. Этот проект будет осуществляться в течение пяти лет начиная с сентября 2002 года. Странами-бенефициарами этого совместного проекта ЕЭК ООН/ ЭСКАТО являются: Азербайджан, Армения, Беларусь, Болгария, Грузия, Иран, Казахстан, Кыргызстан, Республика Молдова, Российская Федерация, Румыния, Таджикистан, Туркменистан, Турция, Узбекистан, Украина.

b) <u>Инициатива по сотрудничеству в Юго-Восточной Европе (ИСЮВЕ) и другие инициативы в Юго-Восточной Европе</u>

ИСЮВЕ - это инициатива, направленная на стимулирование сотрудничества между ее государствами-членами[13] и облегчение их интеграции в европейские структуры. Сотрудники Отдела транспорта ЕЭК ООН играют основополагающую роль в ряде инициатив ИСЮВЕ, включая следующие:

i) <u>Проектная группа ИСЮВЕ по упрощению процедур пересечения границ</u>

В результате деятельности этой группы был подготовлен *Меморандум о взаимопонимании*, который был подписан министрами транспорта государств - участников ИСЮВЕ в Афинах 28 апреля 1999 года и который был первоначально подготовлен секретариатом ЕЭК ООН. В этом МоВ намечены специальные конкретные меры по облегчению международных грузовых автомобильных перевозок в регионе, которые должны быть осуществлены к концу 2002 года. В нем предусматриваются, в частности, постепенная либерализация и устойчивое развитие международных

---

[13] Албания, Болгария, Венгрия, Босния и Герцеговина, бывшая югославская Республика Македония, Греция, Республика Молдова, Румыния, Словения, Турция и Хорватия.

автомобильных перевозок, а также – в качестве краткосрочной меры – введение бесквотного режима для "экологически чистых" и "более экологичных и безопасных" грузовых автомобилей. В нем оговаривается также, среди прочего, применение международного весового сертификата транспортного средства, что позволит избавиться от многократных процедур взвешивания на границах.

На основе положений МоВ был учрежден Региональный комитет по автомобильному транспорту (РКАТ), для того чтобы обеспечить надлежащую координацию деятельности, контроль за осуществлением соответствующих предписаний и в конечном счете разработать многостороннее рамочное соглашение по автомобильным перевозкам. Отдел транспорта ЕЭК ООН обеспечивает этот Комитет всем необходимым секретариатским обслуживанием, включая подготовку повесток дня, докладов и большей части документации, и в соответствии с возложенной на него задачей управляет с помощью сервера ЕЭК ООН региональной автотранспортной информационной системой, предназначенной для участвующих стран.

К числу основных достижений относится следующее: в регионе ИСЮВЕ определены *участки дорог категории Е*, по которым разрешено выполнять международные грузовые автомобильные перевозки *без оплаты сборов за превышение веса и габаритных размеров грузовых автомобилей*; доработан *международный весовой сертификат транспортного средства (МВСТС)*; было принято и осуществляется *совместное заявление* о введении бесквотного режима для "экологически чистых" и "более экологичных и безопасных" грузовых автомобилей; ведется целенаправленная работа по обеспечению оперативной выдачи *виз водителям-профессионалам* без каких-либо бюрократических задержек.

С 18 сентября 2001 года членами этого Комитета являются все государства - участники ИСЮВЕ, включая Югославию, подписавшие МоВ. Представители РКАТ рассмотрели ход работы по осуществлению положений МоВ. Комитет отметил, что, как ожидается, международный весовой сертификат грузовых автотранспортных средств будет официально утвержден в мае 2002 года и начнет применяться во второй половине 2002 года. На основе документа, подготовленного секретариатом ЕЭК ООН в сотрудничестве с министерством транспорта Турции, Комитет приступил к работе по подготовке проекта многостороннего рамочного соглашения по автомобильным перевозкам (включая перевозку пассажиров), как это предусмотрено в МоВ. Группа экспертов по стратегиям взимания сборов изучила вопросы согласования политики в области взимания сборов на автомобильном транспорте в свете положений МоВ и соответствующего совместного заявления, а также с учетом "достижений Сообщества" и рекомендаций ЕКМТ. Группа составила матричную таблицу для заполнения экспертами-

участниками сессии по ее окончании, для того чтобы получить полную картину совместимости существующих систем взимания сборов на автомобильном транспорте с требованиями МоВ и "достижениями Сообщества".

ii) <u>Проектная группа IV ИСЮВЕ под председательством Болгарии по развитию транспортной инфраструктуры на территориях, прилегающих к важнейшим международным автомагистралям</u>

Обслуживание Группы, принимающей стороной для которой является Болгария, обеспечивается Отделом транспорта ЕЭК ООН, сыгравшим основополагающую роль в развитии этой инициативы. В период 1999-2000 годов Группа подготовила перечни инвестиционных проектов (*перечни "A" и "B" приоритетных транспортных проектов)* и представила их Пакту стабильности для принятия последующих мер. Группа также изъявила готовность сотрудничать с Пактом стабильности в реализации транспортных проектов. В настоящее время она занимается изучением проблемы сокращения времени остановок челночных поездов на границе, создав для этого "Специальную рабочую группу по сокращению простоя челночных поездов на границах".

Эта специальная рабочая группа разработала перечень предложений по совершенствованию организации движения челночных поездов и увеличению объема международных пассажирских и грузовых железнодорожных перевозок. Она сосредоточила свою работу, в частности, на следующих вопросах: i) данные, подлежащие заблаговременной передаче до прибытия поездов на пограничную станцию; ii) техническое оборудование для передачи данных между пограничными станциями соседних стран и iii) создание на каждой пограничной станции трех двусторонних комитетов в составе представителей полицейских, таможенных и железнодорожных служб для рассмотрения и урегулирования возникающих на границе вопросов; iv) проведение совместного контроля ветеринарными и фитосанитарными службами; v) создание вебсайта для информирования экспедиторов о требуемых документах; vi) разработка новых двусторонних пограничных соглашений; vii) упорядочение процедур пересечения границ; viii) уменьшение объема документации; ix) качественная проверка вагонов; x) совершенствование графиков движения; xi) оптимизация резервных мощностей локомотивных депо; xii) разработка показателей эффективности для оценки процедур пересечения границ.

Рабочая группа рассмотрела многочисленные пограничные процедуры для ряда транспортных осей. На своем десятом совещании (2-4 июля 2002 года) Рабочая группа провела слушание экспедиторских компаний, занимающихся международными железнодорожными перевозками, в ходе которого были i) выделены трудности, с

которыми сталкиваются экспедиторы; ii) определен круг ответственности заказчиков, железнодорожных и экспедиторских компаний и iii) согласован перечень рекомендаций для министерств транспорта и железных дорог стран ИСЮВЕ в целях повышения качества международных железнодорожных перевозок. Кроме того, Группа изучила ряд вопросов, касающихся организации демонстрационных рейсов маршрутных поездов по маршруту Шопрон-Бухарест-София-Салоники/Стамбул.

Секретариат ЕЭК ООН обеспечивает необходимое секретариатское обслуживание и оказывает этой Специальной группе помощь в разработке и реализации различных инициатив.

На совещании, принимающей стороной для которой являлась Югославия, была учреждена новая *Проектная рабочая группа по перевозкам по Дунаю*. Секретариат ЕЭК ООН содействовал проведению всех совещаний вышеупомянутой Группы (Белград, июль и ноябрь 2001 года и апрель 2002 года), а также *Комитета по повестке дня ИСЮВЕ,* который кратко ознакомил входящих в его состав членов о деятельности ИСЮВЕ в области транспорта и прокомментировал будущие мероприятия и стратегии (Сараево, 25 мая 2001 года; Женева, 10 декабря 2001 года).

c) <u>Специальная программа для стран Центральной Азии (СПЕКА</u>)

Ведущей страной для *Проектной рабочей группы СПЕКА по развитию транспортной инфраструктуры и упрощению процедур пересечения границ* является Казахстан. Шестое совещание этой Группы состоялось в Алма-Ате, Казахстан (апрель 2001 года). На этих совещаниях присутствовали представители Казахстана, Кыргызстана, Таджикистана, ЕЭК ООН, ЭСКАТО, Представительства ООН, ряда МФУ и международных организаций. Туркменистан и Узбекистан пока еще не принимали участие в совещаниях СПЕКА по вопросам транспорта.

На совещаниях, организованных при помощи секретариатов ЕЭК и ЭСКАТО, было, в частности, решено i) завершить разработку перечня приоритетных инвестиционных проектов для региона и ii) согласовать проект документа *"МоВ СПЕКА об облегчении международных автомобильных перевозок в регионе"*. Неофициальный документ с текстом вышеупомянутого МоВ, подготовленный секретариатом ЕЭК ООН и представленный этой Группе, был рассмотрен на ее шестом совещании. Из-за важных изменений в этом регионе, связанных с войной в Афганистане, седьмое совещание Группы, первоначально запланированное на октябрь 2001 года, было отложено. Определены новые даты его проведения: 25-27 ноября 2002 года.

d) <u>Прочие вопросы</u>

Посредством организации семинаров и представления документов секретариат ЕЭК ООН способствовал, в частности, проведению ряда международных мероприятий и форумов в целях развития евро-азиатских транспортных связей и присоединения стран к правовым документам ООН в области транспорта и их осуществления, включая следующие: *Семинар ЕКМТ и Всемирного банка по вопросам политики в области транспорта в трех государствах Южного Кавказа* (Тбилиси, Грузия, 18-19 апреля 2002 года); *Международная конференция по евро-азиатским транзитным перевозкам - перспективы на третье тысячелетие* (Астана, Казахстан, 6-7 июня 2002 года); *Международная конференция по вопросам создания транспортной сети района Черного моря* (Одесса, Украина, 13-15 июня 2002 года); *Рабочее совещание ПРООН/ЭСКАТО по вопросам транспорта и транзита "Шелковый путь - дорога к интеграции"* (Астана, Казахстан, 6-7 июня 2002 год).

IV. МОБИЛИЗАЦИЯ СРЕДСТВ НА ОПЕРАТИВНУЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА

Целевому фонду для оказания помощи странам переходного периода (ТФАКТ) не удалось мобилизовать средства для оперативной деятельности, поскольку его бюджет был исчерпан еще в 1996 году. Учитывая важность этой задачи и особую потребность во внебюджетной поддержке такой деятельности, а также имеющийся опыт в ООН, секретариат ЕЭК ООН полагает, что в будущем в отношении ТФАКТ должен использоваться новый подход, основанный на конкретных проектах.

При условии одобрения со стороны КВТ секретариат ЕЭК ООН намерен разработать и представить предложение по конкретной процедуре и формату для использования в будущем в целях мобилизации средств на оперативную деятельность: странам - членам ЕЭК ООН, в частности, будет предложено представить конкретные соображения о различных мероприятиях (организация рабочих совещаний, семинаров, учебных курсов и т.д.), а также о проектах, которые они хотели бы начать в своих странах или субрегионе и для которых требуется финансовая поддержка.

После первоначального отбора предложенных проектов в тесном сотрудничестве с заинтересованными странами секретариат ЕЭК ООН будет координировать усилия по тщательному изучению возможностей совместного финансирования посредством распространения соответствующей информации среди возможных стран-доноров, МФУ

и других международных или европейских организаций/органов, а также путем проведения специального совещания (специальных совещаний) для их представления, участвовать в которых будет предложено потенциальным донорам и заинтересованным сторонам.

V. ПРОБЛЕМНЫЕ ОБЛАСТИ

а) Проблемы в рамках проектов ТЕА и ТЕЖ

Трудности достижения целей проектов ТЕА и ТЕЖ вызваны главным образом слабым финансовым положением большинства стран - участниц ТЕА и ТЕЖ, которые, как правило, являются странами с переходной экономикой. Поэтому бóльшая их часть не может осуществлять необходимые капиталовложения в транспортную инфраструктуру, что ускорило бы достижение целей этих проектов и заполнило бы имеющиеся пробелы в транспортной инфраструктуре.

Кроме того, поскольку ЕЭК ООН не может участвовать в совместном финансировании системы наблюдения за деятельностью в рамках этих проектов для проведения необходимых технико-экономических обоснований, технических и экономических исследований и осуществления экспериментальных проектов, в результате чего центральные управления проектов располагают лишь ограниченными финансовыми средствами, поступающими только за счет фиксированных годовых взносов их стран-участниц в целевые фонды, в ходе реализации проектов возникают большие трудности, связанные с оказанием странам-участницам дополнительной технической помощи, в которой они нуждаются.

Неучастие в проектах ТЕА и ТЕЖ некоторых стран также создает трудности в обеспечении непрерывности сетей ТЕА и ТЕЖ и согласованном планировании региональной деятельности в области транспорта.

Возможность увязки планов в рамках этих проектов с программами ЕС, которые могут финансировать деятельность, представляющую общий интерес, успешно использовалась в прошлом и продолжает использоваться Отделом транспорта ЕЭК ООН в сотрудничестве с ГДЭТ ЕК и ГД РЕГИО-ИСПА. Кроме того, ожидаемое присоединение к ЕС нескольких стран - участниц ТЕА и ТЕЖ позволит постепенно высвободить значительные объемы средств для этих стран из фондов присоединения и структурных фондов ЕС, что тем самым поможет им ускорить осуществление своих приоритетных планов развития транспортной инфраструктуры, предусмотренных проектами ТЕА и ТЕЖ.

b) <u>Недостаточное финансирование</u>

Содействие присоединению стран с переходной экономикой к правовым документам ЕЭК ООН в области транспорта и их осуществлению является одной из основных функций региональных советников по транспорту. Решение вопросов присоединения к правовым документам требует поддержания прямых и частых контактов со странами переходного периода, с тем чтобы консультировать заинтересованные страны по приоритетным документам. Такие контакты требуют средств для финансирования миссий, направляемых в страны переходного периода. Отсутствие средств на эти цели может привести к сокращению числа миссий/мероприятий, что негативно отразится на усилиях по присоединению стран к правовым документам. ЕЭК ООН следует обеспечить, чтобы такое финансирование было по-прежнему на адекватном уровне.

Осуществление правовых документов требует особого внимания к вопросам наращивания институционального потенциала в соответствующих странах (подготовка кадров путем организации рабочих совещаний и семинаров). В прошлом финансирование подобных мероприятий осуществлялось через ТФАКТ. Однако в настоящее время ресурсы ТФАКТ истощены, и это создает опасность того, что ЕЭК ООН окажется не в состоянии обеспечивать такие услуги. Одним из решений для содействия наращиванию потенциала могут стать совместный проект по увеличению пропускной способности инфраструктуры посредством расширения сотрудничества в ходе развития межрегиональных сухопутных и сухопутно-морских транспортных связей, который планируется осуществить в период 2003-2006 годов, и его основной компонент - совместный план развития евро-азиатских транспортных соединений ЕЭК/ЭСКАТО. Эта цель может быть достигнута посредством организации рабочих совещаний и оказания консультативных услуг, а также подготовки докладов по странам, по крайней мере для стран - бенефициаров проекта: Азербайджана, Армении, Беларуси, Болгарии, Грузии, Ирана, Казахстана, Кыргызстана, Республики Молдова, Российской Федерации, Румынии, Таджикистана, Туркменистана, Турции, Узбекистана, Украины.

Кроме того, изысканию необходимой финансовой поддержки в совместном финансировании конкретных мероприятий и проектов, предусмотренных для стран - членов ЕЭК ООН с переходной экономикой, может способствовать новый подход в отношении ТФАКТ, предложенный секретариатом ЕЭК ООН и основанный на конкретных проектах.

c) <u>Нехватка людских ресурсов в правительственных учреждениях</u>

Важным элементом обеспечения эффективной разработки и осуществления политики правительств является наличие хорошо подготовленных и заинтересованных кадров. Однако имеются факты, свидетельствующие о том, что правительства ряда стран переходного периода недостаточно содействуют обеспечению *стабильности людских ресурсов* в своих соответствующих учреждениях, что подрывает их эффективность.

В ряде стран *частая сменяемость кадров* в правительственных учреждениях приводит к отсутствию преемственности и подрывает усилия по наращиванию потенциала. Это может создать серьезную угрозу для способности правительств эффективно осуществлять политику на практике и может иметь неблагоприятные последствия для экономического развития, международной торговли, интеграции в мировую экономику и выхода на мировые рынки.

Кроме того, для эффективной разработки и реализации политики правительств и предоставляемых ими услуг нужны заинтересованные и преданные делу кадры. Однако отсутствие *стабильности положения на работе и гарантий занятости*, а также недостаточное вознаграждение за труд зачастую могут служить причиной неудовлетворенности людей своей работой, отсутствия должного внимания и незаинтересованности сотрудников в том, чтобы плодотворно работать на благо своих организаций и народов.

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

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