



Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана
Конференция министров по транспорту**Вторая сессия**

Бангкок, 12–16 марта 2012 года

Пункт 9 повестки дня

Принятие декларации министров о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, включая региональную программу действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап II (2012-2016 годы)**Проект декларации министров о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе**

Мы, министры транспорта и представители членов и ассоциированных членов Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана, присутствующие на Конференции министров по транспорту, проходящей в Бангкоке с 14 по 18 ноября 2011 года,

признавая решающее значение эффективной, надежной и безопасной транспортной инфраструктуры и услуг для региональной интеграции и устойчивого и открытого для всех экономического и социального развития стран в регионе ЭСКАТО,

ссылаясь на резолюцию 63/9 Комиссии от 23 мая 2007 года об осуществлении Пусанской декларации о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе¹ и Региональной программы действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2007–2011 годы), и резолюцию 66/4 Комиссии от 19 мая 2010 года об осуществлении Бангкокской декларации о развитии транспорта в Азии,

ссылаясь также на Алматинскую программу действий: удовлетворение особых потребностей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в новых глобальных рамках для сотрудничества в области транзитных перевозок между не имеющими выхода к морю развивающимися странами и развивающимися странами транзита²,

¹ E/ESCAP/63/13, глава V.

² Доклад Международной конференции министров развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита и стран-доноров и представителей международных учреждений, занимающихся вопросами финансирования и развития, по вопросу о сотрудничестве в области транзитных перевозок, Алматы, Казахстан, 28 и 29 августа 2003 года (A/CONF.203/3), приложение I.

Маврикийскую стратегию дальнейшего осуществления Программы действий по обеспечению устойчивого развития малых островных развивающихся государств³ и Программу действий для наименее развитых стран на десятилетие 2011–2020 годов (Стамбульская программа действий)⁴,

признавая необходимость долгосрочных обязательств и последовательности в решениях важнейших вопросов в секторе транспорта для поддержки устойчивого экономического роста, повышения уровня жизни наших народов и дальнейшего увеличения конкурентоспособности экономик региона,

будучи воодушевлена успешным региональным сотрудничеством, которое привело к вступлению в силу Межправительственного соглашения по сети Азиатских автомобильных дорог⁵ и Межправительственного соглашения по сети Трансазиатских железных дорог⁶, и прогрессом в деле разработки межправительственного соглашения по «сухим портам»,

признавая, что рост внутрирегиональной торговли может получать дальнейшую поддержку в том случае, если будут расширены региональные транспортные коридоры и устранены «узкие места»,

вновь подтверждая свою приверженность делу осуществления Пусанской декларации о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе и Бангкокской декларации о развитии транспорта в Азии,

1. *принимает* Региональную программу действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап II (2012–2016 годы)⁷,

2. *принимает* Региональную стратегическую основу для упрощения процедур международных автомобильных перевозок⁸,

3. *просит* Исполнительного секретаря и впредь наделять приоритетностью осуществление Пусанской декларации о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе¹ и Региональной программы действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап II (2012–2016 годы), прежде всего в целях оказания помощи региональным членам и ассоциированным членам в их усилиях по реализации концепции устойчивой международной комплексной интермодальной транспортно-логистической системы,

4. *также просит* Исполнительного секретаря:

а) обеспечивать эффективную координацию с другими

³ Доклад Международного совещания для обзора осуществления Программы действий по обеспечению устойчивого развития малых островных развивающихся государств, Порт-Луи, Маврикий, 10–14 января 2005 года (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № R.05.II.A.4 и исправление), глава I, резолюция 1, приложение II.

⁴ Доклад четвертой Конференции Организации Объединенных Наций по наименее развитым странам, Стамбул, Турция, 9–13 мая 2011 года (A/CONF.219/7) (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № 11.II.A.1), глава II.

⁵ United Nations, *Treaty Series*, vol. 2323, No. 41607.

⁶ United Nations, *Treaty Series*, No. 46171.

⁷ Приложение I.

⁸ Приложение II.

учреждениями Организации Объединенных Наций и многосторонними учреждениями, а также с субрегиональными организациями;

b) эффективно сотрудничать с международными и региональными финансовыми учреждениями, многосторонними и двусторонними донорами, инвесторами из частного сектора и международными организациями для мобилизации дальнейшей финансовой и технической поддержки в целях более широкого развития и операционализации Трансазиатских железных дорог и Азиатских автомобильных дорог;

c) созвать в 2016 году конференцию министров по транспорту для оценки и анализа осуществления Региональной программы действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап II (2012–2016 годы), и для рассмотрения будущей программы работы.

Приложение I

Проект региональной программы действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап II (2012–2016 годы)

Сегодня, как никогда, развитие региона зависит от его транспортной системы. Транспорт играет жизненно важную роль в доставке и промышленной и сельскохозяйственной продукции на мировые рынки, продовольствия в села и города, рабочих до их места работы, молодых людей в школы и больных в больницы. Несмотря на то, что модели развития в регионе неодинаковы, страны, которые смогли повысить свой транспортный потенциал и эффективность, добились наибольших успехов. В будущем более надежные транспортные сообщения с быстрорастущими региональными рынками будут еще больше стимулировать экономическое и социальное развитие.

Главной целью Пусанской декларации о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе^a и ее Региональной программы действий^b является стимулирование регионального транспортного сотрудничества и экономической интеграции в поддержку предоставляющего равные возможности для всех и устойчивого развития. Региональная программа действий, этап II (2012-2016 годы), станет ее продолжением и будет опираться на немалый прогресс, достигнутый за истекшие пять лет.

В каждой из основных областей развитие потенциала и обмен опытом станут центральной темой в деле продолжения работы в направлении создания устойчивой международной комплексной интермодальной транспортно-логистической системы в качестве рассчитанной на длительную перспективу концепции развития системы транспорта в регионе для решения задач, связанных с глобализацией.

В процессе осуществления Региональной программы действий, этап II (2012–2016 годы), секретариат ЭСКАТО будет и впредь тесно взаимодействовать с основными учреждениями Организации Объединенных Наций, межправительственными, субрегиональными, неправительственными организациями и другими сотрудничающими учреждениями.

1. Политическое руководство на уровне министров

С учетом стремительных изменений в регионе налицо необходимость осуществления своевременного политического руководства на уровне министров, которое требуется для сохранения и ускорения прогресса на пути реализации международной комплексной интермодальной транспортно-логистической системы в регионе. На своей первой сессии, проходившей в Бангкоке 14–18 декабря 2009 года^c, Форум министров транспорта стран Азии дал руководящие указания и вынес рекомендации по существу, которые впоследствии приветствовала Комиссия в своей резолюции 66/4 от 19 мая 2010 года об осуществлении Бангкокской

^a E/ESCAP/63/13, глава V.

^b Резолюция 63/9 Комиссии, приложение.

^c См. E/ESCAP/66/11.

декларации о развитии транспорта в Азии.

Ближайшая цель: содействовать региональному сотрудничеству и политическому руководству на уровне министров для модернизации сектора транспорта как одной из ключевых движущих сил регионального развития.

Мероприятия:

1. Совещание Форума министров транспорта стран Азии на момент наступления середины осуществления Региональной программы действий, этап II (2012-2016 годы);

2. Рассмотрение министрами политики развития сектора транспорта в регионе и вынесение рекомендаций в отношении такой политики.

Показатели достижения цели:

1. Участие на высоком уровне в совещании Форума министров транспорта стран Азии;

2. Документально подтвержденные решения министров транспорта, содействующие более слаженной координации и согласованности деятельности между странами в решении вопросов, представляющих взаимный интерес.

2. Развитие транспортной инфраструктуры

Межправительственные соглашения по сети Азиатских автомобильных дорог и сети Трансазиатских железных дорог служат основой для установления сообщений в регионе, однако качество и мощности этой инфраструктуры в регионе неодинаковы, и все еще отсутствуют некоторые звенья. Смешанные перевозки в большинстве стран ограничены в силу недостаточно развитого потенциала «сухих портов».

Ближайшая цель: содействовать установлению сообщений в регионе и между регионами, а также развитию сотрудничества на основе дальнейшего развития и модернизации сетей Азиатских автомобильных и Трансазиатских железных дорог, евро-азиатских транспортных связей и «сухих портов».

Мероприятия:

1. Совещания рабочих групп по сетям Азиатских автомобильных и Трансазиатских железных дорог;

2. Межправительственное соглашение по «сухим портам»;

3. Исследования, совещания и развитие потенциала в деле комплексного развития транспорта, модернизации и содержания (управление имуществом) Азиатских автомобильных дорог, Трансазиатских железных дорог, «сухих портов», имеющих международное значение, и морских портов;

4. Исследования по международным интермодальным

транспортным коридорам, обслуживающим меж- и внутрирегиональную торговлю;

5. Сбор новой информации и анализ данных в процессе развития имеющих региональное значение транспортной инфраструктуры и операций;

6. Мероприятия в рамках совместного проекта ЭСКАТОООН-ЕЖКООН по развитию евро-азиатских транспортных связей.

Показатели достижения цели:

1. Принятие поправок к Межправительственному соглашению по сети Азиатских автомобильных дорог и Межправительственному соглашению по сети Трансазиатских железных дорог;

2. Заключение и подписание государствами-членами межправительственного соглашения по «сухим портам»;

3. Меры, принятые государствами-членами по модернизации и расширению сетей Азиатских автомобильных и Трансазиатских железных дорог и международно признанных «сухих портов»;

4. Меры, принятые государствами-членами по учету вынесенных в ходе исследования рекомендаций применительно к региональным и межрегиональным интермодальным транспортным коридорам.

3. Упрощение процедур перевозок

Несмотря на усилия по ликвидации нефизических барьеров на пути развития транспорта, в силу сложности этой задачи дело продвигается медленно. Это наиболее отчетливо проявляется в случае международного наземного транспорта, который по-прежнему сталкивается в регионе с немалыми трудностями. В целях содействия решению этой проблемы был заключен и подписан ряд субрегиональных соглашений по трансграничным/транзитным перевозкам, однако претворить в полном объеме или эффективно в жизнь удалось лишь не многие из них. Во многих странах региона международные автомобильные перевозки ограничиваются рядом выдаваемых транспортных пермитов и разрешены лишь вблизи границ или по небольшому числу маршрутов. Несмотря на достигнутый прогресс, длительные простои в местах пересечения границ отнюдь нередки. Аналогичным образом на железных дорогах упрощение и согласование документации и процедур, а также и расширение межстрановых перевозок по-прежнему остаются основными нерешенными проблемами. Все эти ограничения приводят в процессе международных наземных перевозок к увеличению расходов и задержек.

Ближайшая цель: содействовать эффективному и бесперебойному движению грузов, пассажиров и транспортных средств по автомобильным и железным дорогам в регионе, в том числе в местах пересечения границ.

Мероприятия:

1. Создание региональной сети юрисконсультов и технических экспертов по вопросам упрощения процедур перевозок и разработка плана действий по осуществлению Региональной стратегической основы для упрощения процедур международных автомобильных перевозок;

2. Практикумы/исследования по региональному и субрегиональному сотрудничеству в рамках региональной стратегической основы для упрощения процедур международных автомобильных перевозок;

3. Исследование по определению вопросов, касающихся регионального сотрудничества, в целях содействия упрощению международных железнодорожных перевозок;

4. Помощь в присоединении к международным конвенциям и соглашениям по упрощению процедур перевозок и их осуществлению, в том числе рекомендованных в резолюции 48/11 ЭСКАТО от 23 апреля 1992 года об автомобильном и железнодорожном транспорте – меры по облегчению перевозок, и в разработке и осуществлении субрегиональных соглашений, касающихся упрощения процедур международных автомобильных и/или железнодорожных перевозок;

5. Консультационные услуги/практикумы по созданию или укреплению национальных координационных механизмов содействия и организации совместного пограничного контроля в целях содействия международным автомобильным и/или железнодорожным перевозкам;

6. Исследования/практикумы по применению информационно-коммуникационной технологии и других новых технологий, а также инструментария для «время/издержки – расстояние» в целях содействия международным автомобильным и/или железнодорожным перевозкам.

Показатели достижения цели:

1. Создана региональная Сеть юрисконсультов и технических экспертов по упрощению процедур перевозок;

2. Государствами-членами, региональными и субрегиональными организациями/учреждениями приняты меры по претворению в жизнь элементов Региональной стратегической основы для упрощения процедур международных автомобильных перевозок;

3. Государствами-членами приняты меры по присоединению к международным конвенциям об упрощении процедур и их осуществлению, прежде всего рекомендованных Комиссией в ее резолюции 48/11, и предложены действия в целях подписания, ратификации и/или осуществления субрегиональных соглашений;

4. Созданы или укреплены национальные координационные механизмы по упрощению процедур, и государствами-членами приняты меры в направлении организации совместного контроля;

5. Государствами-членами приняты меры по использованию новых технологий и методологии «время/издержки – расстояние» в целях повышения эффективности международных транспортных процессов.

4. Транспортная логистика

Во многих странах региона индустрия логистики еще только зарождается, а поэтому они сталкиваются с проблемами, связанными с высокими логистическими расходами и низкими показателями

деятельности. В целях развития эффективной системы логистики необходимо применять комплексный подход к решению всех соответствующих вопросов. В связи с этим должны быть созданы благоприятные условия, включая программную и нормативно правовую основу. Политика в области транспортной логистики представляет собой весьма важный компонент политики в области логистики в целом, и ее разработка может стать начальным шагом и содействовать достижению более широкого круга целей политики в области логистики. В числе других мер, направленных на повышение уровня профессионализма и компетенции тех, кто предоставляет логистические услуги, можно отметить установление минимальных стандартов и применение кодексов поведения на национальном уровне, обмен знаниями и опытом на региональном уровне, и учреждение программ постоянной профессиональной подготовки и развития потенциала на национальном, субрегиональном и региональном уровнях.

Ближайшая цель: оказывать странам помощь в разработке политики в области транспортной логистики и повышении уровня профессионализма и компетенции тех, кто оказывает логистические услуги.

Мероприятия:

1. Руководящие принципы, касающиеся разработки политики в области транспортной логистики;
2. Руководящие принципы, касающиеся создания минимальных стандартов и применения кодексов поведения для тех, кто оказывает логистические услуги;
3. Региональные совещания с участием представителей экспедиторов грузов и компаний, осуществляющих смешенные перевозки и предоставляющих логистические услуги, а также их национальных ассоциаций;
4. Техническая помощь и поддержка индустрии и правительств в осуществлении программы постоянной профессиональной подготовки.

Показатели достижения цели:

1. Принятые государствами-членами меры по учету аспектов руководящих принципов, касающихся политики в отношении транспортной логистики, в национальной политике в области логистики;
2. Принятые государствами-членами меры по учету аспектов руководящих принципов, касающихся тех, кто предоставляет логистические услуги, в национальном законодательстве и/или отраслевых нормативных положениях;
3. Обмен опытом и знаниями между экспедиторами грузов, осуществляющими смешенные перевозки компаниями и теми, кто предоставляет услуги в области политики;
4. Программы постоянной профессиональной подготовки в вопросах экспедирования грузов, смешенных перевозок и логистики, учрежденные странами.

5. Финансирование и участие частного сектора

Сектор транспорта испытывает колоссальную потребность в капиталовложениях как в инфраструктуру, так и в услуги и техническое содержание. Однако действия большинства стран скованы дефицитом бюджета. Некоторым странам региона удалось добиться успехов в создании новаторских механизмов финансирования и инвестирования, включая государственно-частные партнерства (ГЧП), и применении других способов мобилизации средств, которые открывают новые и более широкие финансовые возможности. Вместе с тем множество ограничений препятствует использованию процессов партнерства, включая дефицит кадров и недостаток опыта в областях разработки проектов в рамках ГЧП, осуществление, контроль и регулирование выполнения контрактов и рационализацию административных процессов.

Ближайшая цель: содействовать региональному сотрудничеству между государственным и частным секторами в целях финансирования инфраструктуры и ее технического содержания.

Мероприятия:

1. Исследования по вопросам инвестиций применительно к участкам сетей Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог и интермодальным сообщениям, включая «сухие порты», речные и морские порты;
2. Инвестиционные форумы по содействию установлению партнерства и обмену опытом в финансировании Азиатских автомобильных и Трансазиатских железных дорог, международно признанных «сухих портов», речных и морских портов;
3. Оценка и пропаганда направлений политики и инициатив в целях финансирования технического содержания автомобильных дорог;
4. Поддержка регионального сотрудничества и взаимодействие между структурами/программами ГЧП;
5. Помощь странам-членам и учреждениям путем организации обмена хорошо зарекомендовавшими себя методами и осуществления программ ГЧП по развитию потенциала;
6. Техническая помощь в оценке готовности к установлению ГЧП.

Показатели достижения цели:

1. Принятые государствами-членами меры по увеличению объемов капиталовложений в инфраструктуру транспорта и логистики, в том числе по линии государственно-частных партнерств, в соответствии с предложениями и методическими рекомендациями секретариата;
2. Принятые государствами-членами меры по учету рекомендаций относительно технического содержания автомобильных дорог;
3. Регистрация результатов обмена информацией и доклады совещаний;

6. Устойчивое развитие транспорта

Сектор транспорта занимает третье место среди крупнейших энергопользователей в регионе. Кроме того, транспорт является одним из самых стремительно развивающихся секторов в регионе. Прогнозы говорят о том, что стоимость энергоносителей будет и впредь расти, что в еще большей степени заставит все секторы стремиться к повышению эффективности; и что, если не будут приняты соответствующие меры, уровень вредных выбросов будет и впредь расти. В секторе транспорта можно добиться немалых успехов, благодаря переходу к использованию альтернативных видов транспорта и повышению организационной эффективности^d.

Ближайшая цель: повысить уровень информированности и углубить понимание альтернативных вариантов политики в области грузовых перевозок, которые могли бы способствовать снижению энергопотребления и объема выбросов.

Мероприятия:

1. Предложения к стимулированию по линии соответствующих механизмов перехода от автомобильного к железнодорожному и водному транспорту и использование сетей Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог и «сухих портов» для интермодальной рассылки товаров и перевозки пассажиров;

2. Региональные совещания по обмену опытом в деле внедрения энергоэффективных и экологически более безопасных систем логистики грузовых перевозок; и

3. Включение вопросов устойчивого транспорта в издания *Review of Developments in Transport in Asia and the Pacific*, *the Transport and Communications Bulletin for Asia and the Pacific* и специальные региональные исследования политики в области транспорта;

4. Развитие потенциала в деле повышения уровня информированности и содействия развитию экологически устойчивого транспорта.

Показатели достижения цели:

1. Принятые государствами-членами меры по содействию политики перехода к использованию альтернативных видов транспорта в соответствии с предложениями и методическими рекомендациями секретариата;

2. Принятые государствами-членами меры по учету вопросов развития устойчивого транспорта при разработке политики и проектов в области транспорта;

7. Безопасность дорожного движения

Дорожно-транспортные происшествия каждый день ежеминутно

^d Вопросами усовершенствования технологий, касающихся движущей силы и источников энергии, будут заниматься в рамках параллельно осуществляемых Отделом окружающей среды и развития ЭСКАТО и другими партнерами.

приводят к человеческим трагедиям. Ежегодно в Азиатско-Тихоокеанском регионе на дорогах погибает свыше 700 000 человек, что составляет приблизительно половину несчастных случаев на дорогах во всем мире. В последнее время вопросу о безопасности дорожного движения стало уделяться повышенное внимание, о чем свидетельствует Декларация министров о повышении безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе (ноябрь 2006 года)^e и резолюция 64/255 Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций от 2 марта 2010 года. Несмотря на эти глобальные инициативы, во многих странах региона безопасность дорожного движения до сих пор еще не является приоритетным направлением национального планирования или политики.

Ближайшая цель: оказывать странам в регионе помощь в выполнении своих обязательств в рамках Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2011–2020 годы)^f.

Мероприятия:

1. Совещания и техническая помощь для оказания странам содействия в развитии потенциала по обеспечению безопасности дорожного движения в соответствии с Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения, включая сбор данных и контроль за прогрессом;

2. Совещания в интересах стимулирования приверженности на высоком уровне делу обеспечения безопасности дорожного движения и обмена передовыми методами повышения безопасности дорожного движения;

3. Консультационные услуги и техническая поддержка национальным кампаниям по обеспечению безопасности дорожного движения и смежным мероприятиям по повышению информированности;

4. Веб-сеть по безопасности дорожного движения.

Показатели достижения цели:

1. Принятые государствами-членами меры по осуществлению политики и программ по безопасности дорожного движения в соответствии с целями Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения;

2. Принятые государствами-членами меры по совершенствованию систем сбора информации и данных о безопасности дорожного движения;

3. Документально подтвержденные передовые методы повышения безопасности дорожного движения, обмен которыми осуществляется по линии совещаний и через веб-сеть по безопасности дорожного движения.

8. Транспорт и Цели развития тысячелетия

Несмотря на то, что в Целях развития тысячелетия транспорт конкретно не упоминается, в настоящее время общепризнано, что

^e E/ESCAP/63/13, глава IV.

^f См. резолюцию 64/255 Генеральной Ассамблеи, пункт 2.

транспортная инфраструктура и услуги играют жизненно важную роль в достижении Целей развития тысячелетия. Во многих странах региона наблюдается серьезное неравенство по доходам, материальному состоянию и возможностям. Это является следствием недостаточного числа всепогодных дорог, связывающих с селами, редких или ненадежных транспортных сообщений с отдаленными районами и островами, неудовлетворительного доступа к районам, расположенным в глубине страны, и плохо развитой сетью сообщений между городом и деревней. Плохое техническое содержание инфраструктуры, прежде всего автомобильных дорог, снижает их номинальную стоимость и увеличивает эксплуатационную стоимость транспортных средств, время, затрачиваемое на перевозки и угрозу безопасности участников дорожного движения. Налицо огромный потенциал для увеличения вклада транспортных интервенций в усилия по достижению Целей развития тысячелетия. Для реализации этого потенциала правительства обязательно должны учитывать задачи, связанные с политикой по борьбе с нищетой и достижению Целей, в своих транспортных программах и проектах на ранних этапах их разработки и программирования.

Ближайшая цель: стимулировать учет аспектов Целей развития тысячелетия в процессе планирования и осуществления региональных транспортных интервенций.

Мероприятия:

1. Исследования и практикумы по вопросам актуализации в необходимых случаях аспектов Целей развития тысячелетия в планах и политике в области транспорта, прежде всего в процессе развития инфраструктуры, в области доставки продукции на рынки, обеспечения продовольственной безопасности и безопасности дорожного движения;
2. Обмен опытом между странами-членами в развитии транспортной инфраструктуры и услуг в целях предоставления сельским жителям физического доступа и присоединения их к национальным и региональным системам магистральных дорог;
3. Подготовительные мероприятия в поддержку десятилетнего обзора осуществления Алматинской программы действий в 2013 году.

Показатели достижения цели:

1. Принятые государствами-членами меры по актуализации Целей развития тысячелетия в программах и политике в отношении транспорта с особым акцентом на соответствующие области Региональной программы действий;
2. Принятие рекомендаций исходного регионального документа на глобальном совещании, посвященного десятилетнему обзору хода осуществления Алматинской программы действий.

9. Межостровные перевозки

Предоставление эффективных, надежных и недорогостоящих услуг в области перевозок на острова и в архипелажные развивающиеся страны, и в обратном направлении, а также между ними и на их территории связано с рядом разных препятствий и трудностей. В их числе можно отметить подбор габаритов судов, быстроту обслуживания, мощности портов,

безопасность и удобства, связанные с низкими и нередко нерегулярными объемами перевозок, продолжительные сроки плавания, несбалансированные грузопотоки и низкая стоимость единицы экспортной продукции. В некоторых случаях эти трудности являются причиной нерентабельности маршрутов или «снятия сливок» с наиболее привлекательных или выгодных видов транспортировок с оставлением менее привлекательных другим. В результате возникает «порочный круг» по мере того, как происходит нарушение постоянства, снижение надежности и уменьшение материальной доступности услуг. Эти трудности могут возникать: на национальном, субрегиональном и международном уровнях.

Ближайшая цель: оказывать помощь в определении возможных стратегий повышения постоянства, надежности и материальной доступности перевозок архипелажных и островных развивающихся стран

Мероприятия:

1. Исследования, мероприятия по развитию потенциала и программные рекомендации относительно эффективных стратегий обеспечения регулярных, надежных и материально доступных межостровных перевозок для рассмотрения архипелажными и островными развивающимися странами; и

2. Консультационные услуги и техническая поддержка странам-членам по их просьбе применительно к осуществлению программных мер по содействию межостровным перевозкам.

Показатели достижения цели:

1. Меры, принятые государствами-членами по учету рекомендаций, касающихся межостровных перевозок в соответствии с предложениями и методическими рекомендациями секретариата.

10. Соединение субрегиональных транспортных сетей

В Азиатско-Тихоокеанском регионе межправительственные организации и программы активно участвуют в содействии установлению физических и организационных связей в своих собственных регионах. Заключение соответствующих соглашений и осуществление инициатив приводит к установлению различных правовых и эксплуатационных режимов, регулирующих межсубрегиональное движение грузов, транспортных средств и пассажиров. Эти различия могут выступать в качестве физических и нефизических барьеров на пути беспрепятственных и эффективных перевозок между субрегионами.

Ближайшая цель: выявить физические и нефизические препятствия на пути развития межсубрегиональных сообщений и создать платформу для налаживания более тесного взаимодействия между субрегиональными структурами в развитии транспорта.

Мероприятия:

1. Составление документов, освещающих потенциальные вопросы, которые необходимо решать в целях совершенствования физических и организационных связей между субрегионами;

2. Совещания с участием стран – членов ЭСКАТО, субрегиональных организаций и субрегиональных программ, приуроченных к соответствующим совещаниям правомочных органов в целях рассмотрения совместных действий, которые способствовали бы установлению межсубрегиональных связей;

3. Техническая помощь и поддержка в осуществлении инициатив по созданию межсубрегиональных связей в целях развития транспорта.

Показатели достижения цели:

1. Принятые государствами-членами меры по совершенствованию субрегиональных связей в соответствии с предложениями и методическими рекомендациями секретариата;

2. Включение предложений и вопросов, поднятых секретариатом, в повестки дня совещаний стран-членов и субрегиональных организаций/программ.

Приложение II

Пересмотренный проект региональных стратегических рамок для упрощения процедур международных автомобильных перевозок

Цель региональных стратегических рамок состоит в оказании странам-членам региона и их партнерам по развитию помощи в повышении эффективности программ и проектов по упрощению процедур и ускорению развития международного автомобильного транспорта на основе достижения долгосрочных целей.

Региональные стратегические рамки служат для стран-членов и их партнеров по развитию общим ориентиром в процессе разработки политики, соглашений, программ и проектов по упрощению процедур, а также соответствующих мер. Кроме того, эти рамки содействуют использованию общих стратегий решения связанных с упрощением процедур вопросов, что делает нынешнюю систему менее сложной.

Кроме того, стратегические рамки помогают проводить более согласованную работу по объединению национальных, двусторонних, субрегиональных и региональных усилий в целях ускорения процесса упрощения процедур перевозок.

С учетом обязательной необходимости устранения некоторых нефизических барьеров, которые препятствуют международным автомобильным перевозкам, предлагается сфокусировать региональные стратегические рамки изначально на основополагающих элементах международных автомобильных перевозок и ключевых механизмах упрощения процедур^а.

I Основополагающие элементы международных автомобильных перевозок

A. Разрешения на автомобильные перевозки и коммерческие права на перевозку

1. Суть вопроса

В Азии международные автомобильные перевозки в основном осуществляются в приграничных районах и по ограниченному числу дорог. Большая часть разрешений на перевозку выдается лишь на один рейс по указанному маршруту оговоренным конкретным транспортным средством. Еще одним препятствием на пути международных автомобильных перевозок является ограничение на транзит. В результате этого нередко приходится производить перевалку перевозимых автомобильным транспортом грузов на границах или в местах погрузки/разгрузки на указанном маршруте. А это приводит к ненужному повышению издержек и увеличению времени простоев в процессе транспортировки.

^а Если в той или иной стране действуют более либеральные и упрощенные механизмы в некоторых из перечисленных областей, внимание можно сконцентрировать на других рекомендуемых областях.

2. Цель

Более широкое использование многоразовых разрешений на перевозку, выдаваемых тому или иному перевозчику на любое отвечающее требованиям транспортное средство в его парке. Такие разрешения, действующие в течение одного года, можно использовать на множестве маршрутов или на сетях автомобильных дорог применительно как к межгосударственным, так и транзитным перевозкам. Кроме того, следует содействовать выдаче многостороннего разрешения на перевозку в целях более широкого использования наряду с двусторонними разрешениями на перевозку.

3. Процесс

Когда страны-члены разрабатывают или возобновляют действие своих многосторонних или двусторонних соглашений, касающихся международных автомобильных перевозок, или проводят консультации по вопросу об осуществлении этих соглашений, они могут рассмотреть возможность использования разрешений на перевозку, действительных для многоразового въезда в течение одного года и/или по множеству маршрутов, или автомобильным сетям, и предоставления своим компетентным властям права выдавать разрешения не конкретным транспортным средствам, а перевозчикам.

В. Визы для профессиональных водителей и экипажей автотранспортных средств

1. Суть вопроса

В отличие от моряков и экипажей воздушных судов профессиональные водители автотранспортных средств не имеют возможности пользоваться упорядоченными глобальными механизмами выдачи виз или временного въезда для осуществления международных перевозок. Порядок выдачи виз профессиональным водителям автотранспортных средств в основном регулируется двусторонними соглашениями о визовом режиме. В последние годы некоторые страны пытаются решить этот вопрос на основе субрегиональных договоренностей. Международные организации также прилагают усилия по содействию выдачи виз профессиональным водителям автотранспортных средств. Но, несмотря на это, во многих странах отсутствует конкретная визовая категория для водителей транспортных средств, и почти в большинстве стран региона эту категорию людей в процессе выдачи виз рассматривают либо как приезжих, либо как иностранных рабочих.

Профессиональным водителям автотранспортных средств приходится проходить сложный и трудный процесс, связанный с представлением заявки на выдачу визы, и им, как правило, каждый раз выдается одноразовая виза. В некоторых странах от водителей требуют подавать заявление на получение визы в посольства или консульства в крупных городах лично и ждать получения визы или извещения об отказе в ее выдаче не меньше недели.

В результате этого связанные с выдачей виз трудности продолжают приводить к задержкам в доставке грузов и порой требуют смены транспортных средств или, по крайней мере, водителей в местах пересечения границ.

2. Цель

Задача-минимум заключается в том, чтобы страны-члены региона могли бы рассмотреть возможность выдачи профессиональным водителям и экипажам автотранспортных средств многоразовых виз, действительных в течение одного года. Страны могли бы также договориться о единообразном комплекте документов и базовых процедурах.

3. Процесс

Для достижения этой цели компетентные национальные органы, отвечающие за международные автомобильные перевозки, могли бы выступать в качестве посредников в целях содействия выдачи виз в посольствах или консульствах. Компетентный национальный орган в той или иной стране может соответствующим образом подготовить список профессиональных водителей и передать его своему партнеру в другой стране с последующим препровождением его в министерство иностранных дел, посольство или консульство. Или же компетентные национальные органы могут выступать поручителями и гарантами перевозчиков в процессе обращения водителями за визой.

Транспортным властям необходимо консультироваться с министерствами иностранных дел, когда они заключают субрегиональные соглашения об упрощении процедур, которые включают в себя клаузулы, касающиеся визовых договоренностей. В случае необходимости они могут обратиться к соответствующим органам с просьбой заключить двусторонний/субрегиональное соглашение о выдаче виз для профессиональных водителей.

С. Временный импорт автотранспортных средств

1. Суть вопроса

В большинстве стран, где транспортным средствам разрешается пересекать границы, общепринятой практикой считается использование той или иной гарантии (например, залог, депозит наличными через местного агента или на основе одноразового платежа в случае каждого въезда) для удовлетворения требований таможенных властей. Лишь в небольшом числе стран региона такие требования не предъявляются.

Насчитывается несколько международных конвенций о временном ввозе, к которым большинство стран региона не присоединилось.

Использование единообразных субрегиональных соглашений и субрегиональной системы гарантий не являются самым удобным механизмом для перевозчиков, однако это действительно дает возможность избежать денежных или залоговых взносов или сборов на границе или в процессе перевозки через границы нескольких стран. Вместе с тем сборы за использование документов и выдаваемых гарантий в рамках этой системы могут вызывать серьезную озабоченность. Если эти сборы выше, чем одноразовые сборы в размере фиксированной суммы в местах пересечения границ, то гарантийная система теряет свои преимущества.

2. Цель

Следует стимулировать следование минимальному региональному стандарту, заключающемуся в применении положений международных конвенций о временном ввозе.

3. Процесс

Страны, которые не присоединились к международным конвенциям о временном ввозе^b, должны принять меры по постепенному содействию этому процессу. Эти конвенции предусматривают идентичные обязательства применительно к временному ввозу транспортных средств. Страны, которые уже являются договаривающимися сторонами, могут принять меры по созданию практических механизмов по осуществлению в полном объеме.

D. Страхование транспортных средств

1. Суть вопроса

Согласно требованиям, страховка, как правило, покупается при каждом пересечении границы в регионе, что приводит к простоям и заставляет водителей получать отдельную квитанцию за платежи наличными. Несмотря на то, что внедрение субрегиональных систем страхования планируются вот уже на протяжении многих лет, еще многое предстоит сделать для того, чтобы такие схемы начали действовать.

2. Цель

Страхование перед третьими лицами должно стать в регионе минимальным стандартом для транспортных средств, осуществляющих международные автомобильные перевозки на основе использования либо системы «Зеленой карты»^c, либо аналогичной субрегиональные системы.

3. Процесс

Желательно, чтобы страны-члены присоединились к системе «Зеленой карты». Страны в субрегионах, которые имеют автотранспортные сообщения с Европой, могли бы внедрить систему «Зеленой карты» для более легкого доступа к Европе. Страны в других субрегионах, возможно, выработают субрегиональные системы страхования механических транспортных средств перед третьими лицами, которая будет совместима с системой «Зеленой карты», не забывая при этом о долгосрочной цели присоединения к системе «зеленой карты». Страны, которые не участвуют в какой-либо субрегиональной системе страхования, могут рассмотреть возможность заключения двусторонних или трехсторонних соглашений на базе системы «Зеленой карты».

E. Масса и габариты транспортных средств

1. Суть вопроса

Для многих стран-членов региона ущерб, наносимый дорогам и мостам большегрузными транспортными средствами, представляет собой одну из серьезных проблем, которая усугубляется эксплуатацией

^b Таможенная конвенция о временном ввозе коммерческих дорожных перевозочных средств и/или Конвенция ВТО о временном ввозе (Стамбульская конвенция).

^c См., к примеру, ECE/TRANS/SC.1/2009/6.

перегруженными иностранными транспортными средствами. Эта проблема существует отчасти вследствие того, что в различных странах действуют различные технические стандарты о допустимой массе и габаритах, а отчасти вследствие того, что некоторые перевозчики в погоне за прибылью сокращают число рейсов, перегружая транспортные средства.

В то же время неоднократные задержки и инспекции на границах и существование внутренних станций взвешивания для международных транспортных средств тормозит процесс повышения эффективности перевозок. Перевозчики просят упростить порядок взвешивания и сократить количество взвешиваний и инспекций в странах.

Какого-либо международного или регионального стандарта, регулирующего массу и габариты транспортных средств, которым разрешено двигаться по дорогам, не существует. Страны-члены пытаются согласовать или унифицировать стандарты на субрегиональном уровне. Двухсторонние соглашения о международных автомобильных перевозках, как правило, требуют от перевозчиков соблюдения внутренних стандартов принимающих стран, которые в большинстве случаев отличаются от стандартов стран, к которым приписаны перевозчики.

2. Цель

Для здорового и устойчивого развития международных автомобильных перевозок в регионе было бы целесообразно унифицировать на двустороннем, трехстороннем, четырехстороннем и субрегиональном уровнях допустимые массы и габариты транспортных средств, включая нагрузку на ось.

3. Процесс

Одним из практических подходов могла бы стать унификация таких стандартов на основе двусторонних и многосторонних, в том числе трехсторонних, четырехсторонних и субрегиональных договоренностей.

Кроме того, страны-члены, возможно, подумают о создании системы контроля за перегружаемыми транспортными средствами путем заключения двусторонних и многосторонних соглашений. Эта система контроля могла бы предусматривать взимание штрафов вкупе с предупреждениями и временным приостановлением действий разрешений на перевозку.

Г. Регистрация транспортных средств и техпаспорта

1. Суть вопроса

В настоящее время страны – члены ЭСКАТО опираются на двусторонние или многосторонние соглашения применительно к регистрации взаимопризнанных транспортных средств и их техпаспортам. Вместе с тем по-прежнему широко распространено использование алфавита национальных языков в регистрационных свидетельствах и на номерных знаках. Это вызывает трудности, когда пограничные власти пытаются выдать разрешение на въезд транспортных средств. Это также причиняет неудобство дорожной полиции и еще более усложнит обстановку после того, как будут внедрены электронные системы выдачи разрешений.

В целях взаимного признания регистрационных свидетельств, выдаваемых на транспортные средства, необходимо использовать стандартизированные знаки отличия государства регистрации, подробные требования к техническому состоянию и периодическим инспекциям транспортных средств, а также стандартизированные номерные регистрационные знаки или маркировки транспортных средств. Номерные регистрационные знаки или маркировки должны содержать либо арабские числа, либо арабские числа и заглавные латинские буквы в соответствии с Конвенцией о дорожном движении [1968 года].

2. Цель

Следует поощрять принятие стандартов на выдаваемые регистрационные свидетельства, номерные знаки или маркировки, а также опознавательные знаки стран, предусмотренные в Конвенции о дорожном движении [1968 года].

3. Процесс

Странам, которые еще не стали договаривающимися сторонами Конвенции о дорожном движении [1968 года], необходимо принять меры по присоединению к ней.

Страны, которые, возможно, столкнутся с трудностями в присоединении к этой Конвенции в ближайшем будущем, могут подумать о внедрении стандартов, предусмотренных в этой Конвенции, а также об использовании других механизмов, соответствующих положениям этой Конвенции, и попытаться избежать использования других стандартов в рамках каких-либо двусторонних и многосторонних соглашений, которые они, возможно, заключат.

II. Ключевые механизмы упрощения процедур международных автомобильных перевозок

В регионе на национальном, субрегиональном и региональном уровнях накоплены неоценимый опыт и богатые знания применительно к успешному и не совсем успешному осуществлению стратегий как по разработке, так и последующему осуществлению транспортных соглашений. Для того чтобы сфокусировать совместные усилия, развивать сотрудничество и обмениваться опытом между странами-членами, предлагаются следующие ключевые механизмы.

A. Создание эффективно функционирующего правового режима

Ключевую роль призваны сыграть международные конвенции, а также субрегиональные и двусторонние соглашения.

1. Создание региональной сети юрисконсультов по упрощению процедур перевозок

Содействие и осуществление международных конвенций по упрощению процедур, разработка и осуществление субрегиональных соглашений, заключение двусторонних соглашений и согласование документации и процедур – все это зависит от национальных, субрегиональных и международных юрисконсультов. А поэтому региональная сеть региональных и субрегиональных специалистов в

вопросах переговоров и юрисконсульты от правительств, транспортных ассоциаций и научных кругов могла бы сыграть жизненно важную роль путем консультирования и содействия согласованию и координации различных правовых инструментов, касающихся упрощения процедур перевозок.

По линии этой сети страны-члены и субрегиональные организации/учреждения будут в состоянии делать следующее:

- обмениваться информацией;
- координировать деятельность между собой;
- выявлять области правовых коллизий между различными субрегиональными соглашениями и их последствия;
- предлагать пути решения правовых коллизий в географически близких друг к другу странах;
- предлагать пути установления сообщений между странами в различных субрегионах на основе различных субрегиональных соглашений;
- обмениваться опытом.

Эта сеть могла бы также содействовать пропаганде международных конвенций об упрощении процедур, а также разработке и осуществлению субрегиональных соглашений по упрощению процедур и оказывать помощь в выработке и совершенствовании двусторонних соглашений, касающихся международных автомобильных перевозок. Она бы стала сетью основного коллектива профессионалов в правовых вопросах, касающихся упрощения процедур автомобильных перевозок в регионе, обеспечивая правовое сопровождение процесса разработки и осуществления соглашений.

Эта сеть могла бы обмениваться информацией через электронные сообщения, по линии семинаров, профессиональной подготовки, совещаний экспертов, групповых и отдельных исследований. Секретариат ЭСКАТО мог бы оказывать секретариатскую и финансовую поддержку сети на протяжении нескольких лет. В долгосрочном плане сеть будет действовать независимо при секретариатской поддержке ЭСКАТО и проводить исследования по просьбе государственных учреждений ЭСКАТО и других организаций/учреждений.

2. Присоединение к отдельным международным конвенциям по упрощению процедур

В резолюции 48/11 Комиссии страны региона могут найти общий и согласованный набор стандартов в области упрощения процедур международных наземных перевозок в виде начального набора

конвенций^d, к которым могут присоединиться страны в регионе ЭСКАТО.

После проведения в 2006 году секретариатом по просьбе Комиссии исследования было внесено предложение добавить три дополнительных международных правовых документа к тем, которые были рекомендованы в резолюции 48/11:

- а) Протокол к Конвенции о Договоре о международной дорожной перевозке грузов, 1978 год;
- б) пересмотренная Киотская конвенция об упрощении и согласовании таможенных процедур, 1999 год;
- в) Конвенция о временном ввозе (Стамбульская конвенция), 1990 год.

Вместе взятые, эти 10 международных правовых инструментов могли бы послужить твердой основой для упрощения и согласования региональных инициатив по упрощению процедур в соответствии с международными стандартами.

Странам-членам, которые еще не присоединились к основным конвенциям с внесенными в них поправками, необходимо рассмотреть такую возможность. Если присоединение связано с продолжительным процессом вследствие внутренних процедур, то в этом случае странам-членам необходимо рассмотреть возможность внедрения в качестве переходной меры набора стандартов, предусмотренных в конвенциях на уровне национального законодательства.

Эффективное осуществление международных конвенций имеет такое же важное значение, как и присоединение к ним. Странам-членам необходимо пересмотреть обязательства по международным конвенциям, а также действующие у них законодательства и практику и внести в необходимых случаях изменения в свои законодательства, документацию и процедуры, касающиеся международных автомобильных перевозок.

3. Субрегиональные соглашения

Основным предназначением субрегиональных соглашений, касающихся упрощения процедур международных автомобильных перевозок, является открытие движение в субрегионах, согласование и упрощение формальностей и процедур и установление общих стандартов при соблюдении положений международных конвенций. Эффективное осуществление субрегиональных соглашений стало для большинства стран-членов в регионе важной, но в то же время трудной задачей.

Осуществление субрегиональных соглашений предусматривает участие многих министерств и органов. Это также требует внесения поправок во внутреннее законодательство, действующие формальности и процедуры, а также функции некоторых учреждений и органов. Для

^d Конвенция о дорожном движении, 1968 год; Конвенция о дорожных знаках и сигналах, 1968 год; Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП), 1975 год; Таможенная конвенция о временном ввозе коммерческих дорожных перевозочных средств, 1956 год; Таможенная конвенция о контейнерах, 1972 год; Международная конвенция по согласованию условий проведения контроля грузов на границе, 1982 год; и Конвенция о Договоре о международной дорожной перевозке грузов (КД-ПГ), 1956 год.

осуществления таких соглашений требуется твердая политическая поддержка со стороны стран-членов. Кроме того, необходима финансовая и техническая поддержка международных организаций и учреждений. Следует активизировать информационно-просветительскую работу в регионе с тем, чтобы привлечь внимание национальных правительств и международного сообщества к этому важному вопросу.

4. Двусторонние соглашения

С учетом трудностей в применении положений и осуществлении многочисленных двусторонних соглашений, касающихся международных автомобильных перевозок, с которыми сталкиваются многие страны региона, необходимо, по возможности, использовать региональную стратегию для применения положений международных конвенций и субрегиональных соглашений и использования двусторонних соглашений в целях охвата тех областей, в которых деятельность по линии международных конвенций и субрегиональных соглашений невозможна. Разработка типового руководства с рекомендуемой структурой стандартов для двусторонних соглашений, касающихся международных автомобильных перевозок, могла бы оказать странам-членам помощь в более эффективной разработке и осуществлении многочисленных двусторонних соглашений при обеспечении большей степени согласования.

В. Более широкое применение новых технологий

Применение новых технологий, в том числе информационно-коммуникационной технологии, может в немалой степени активизировать процесс упрощения процедур автомобильных перевозок. Следует и впредь содействовать строительству современных пунктов пересечения границ и развитию международного автомобильного транспорта, оснащенного новыми технологиями и электронными системами декларирования. Использование новых технологий в целях упрощения процедур контроля за пересечением границ при международных автомобильных перевозках по-прежнему представляет собой относительно новый вид деятельности в регионе. До того, как в полной мере будут задействованы такие технологии, необходимо внести поправки в законодательство и упростить действующие формальности и процедуры. Следует содействовать обмену накопленным в регионе опытом новаторского и комплексного применения новых технологий применительно к таможенной очистке и досмотру в случае международных автомобильных перевозок, что может привести к более высокой степени согласования в регионе.

С. Организация профессиональной подготовки применительно к международным автомобильным перевозкам

Необходимо организовывать профессиональную подготовку всех сторон, в том числе представителей органов, ответственных за разработку политики, работников управленческого звена и водителей в контексте международных автомобильных перевозок, что является неотъемлемой частью региональных стратегических рамок, с тем, чтобы они могли компетентно выполнять свои обязанности в процессе международных операций. В среднесрочном-долгосрочном планах желательно создать национальные учебные заведения для представителей органов, ответственных за разработку политики, работников управленческого звена и водителей, осуществляющих международные автомобильные

перевозки. Однако в Южной и Юго-Восточной Азии субрегиональные учебные заведения, которые организуют, прежде всего, курсы по субрегиональным операциям, оказались бы более полезными и эффективными в краткосрочном плане и помогли бы преодолеть некоторые из препятствий в области финансов и развития потенциала. В Центральной и Западной Азии, где имеются более тесные связи с Европой, учебная подготовка по вопросам субрегиональных перевозок могла бы проводиться параллельно с курсами по вопросам межрегиональных перевозок.

Секретариат ЭСКАТО мог бы оказывать помощь в определении основных предметов, которые должны быть включены в учебные планы учебных заведений с тем, чтобы содействовать установлению общих стандартов профессиональной подготовки.

D. Создание/укрепление национальных координационных механизмов по упрощению процедур

В целях эффективного решения задач, связанных с упрощением процедур перевозок, необходимо применять всеохватывающий и комплексный подход с привлечением соответствующих государственных министерств/учреждений и частного сектора. Такое взаимодействие играет решающую роль в разработке и осуществлении различных мер по упрощению процедур. В некоторых странах региона ЭСКАТО уже функционируют координационные механизмы, которые могли бы выполнять все требуемые задачи, и их следует и впредь укреплять в целях обеспечения их 100-процентной эффективности. Кроме того, следует разработать механизмы по содействию обмену опытом.

E. Содействие организации совместного контроля в местах пересечения границ

Совместный контроль в местах пересечения границ на двустороннем уровне, включая очистку по принципу «единого окна», комплексный досмотр, совместный таможенный контроль, организацию срочной очистки определенных видов грузов (к примеру, скоропортящихся грузов) на взаимной основе и сокращение числа органов контроля в местах пересечения границ, должны занимать в соответствии с международными стандартами первое место в повестке дня. Вместе с тем необходимо в полной мере признать сложность организации совместного контроля и наличие различного порядка осуществления различными пограничными контрольно-пропускными пунктами совместного контроля; а поэтому, прежде чем приступить к организации совместного контроля, необходимо провести конкретные исчерпывающие и подробные исследования и работу по каждому пограничному контрольно-пропускному пункту. В связи с этим обмен опытом между странами-членами мог бы помочь в выработке оптимального стандарта, исходя из инфраструктуры и операций.

F. Содействие созданию экономических зон в местах пересечения границ, «сухих портов» и центров логистики

Недавние тенденции в создании свободных экономических зон и совместных свободных экономических зон в местах пересечения границ, а также «сухих портов» и центров логистики открыли для пограничных органов контроля и предприятий автомобильного транспорта новые возможности для преодоления множества препятствий, стоящих на пути

международных автомобильных перевозок. Необходимо использовать потенциальные преимущества упрощения процедур международных автомобильных перевозок и логистики.

Г. Дальнейшее применение инструментов по упрощению процедур

Такие инструменты упрощения процедур, как методология «время/стоимость-расстояние», могли бы помочь выявить препятствия на пути международных перевозок, а также находить возможные пути выхода из трудного положения. Следует содействовать их более широкому распространению и пропаганде при поддержке транспортных министерств, предприятий транспорта и других органов контроля. Использование инструментов упрощения процедур могло бы помочь в доработке проектов и оценке полученных выгод.
