



Организация по Безопасности и Сотрудничеству в Европе

**Координатор экономической
и экологической деятельности ОБСЕ**

Вена, 27 октября 2005 года

Кому: Всем делегациям ОБСЕ
Партнерам по Сотрудничеству
Средиземноморским Партнерам по Сотрудничеству

Тема: Вспомогательный Документ – Первая Подготовительная
Конференция к Четырнадцатому Экономическому Форуму ОБСЕ

Настоящим прилагается Вспомогательный Документ к Первой Подготовительной Конференции к Четырнадцатому Экономическому Форуму ОБСЕ - «Роль транспорта в расширении регионального экономического сотрудничества и укреплении стабильности», Душанбе, Таджикистан, 7-8 ноября 2005 года.



Организация по Безопасности и Сотрудничеству в Европе

**Офис Координатора экономической
и экологической деятельности ОБСЕ**

Вена, 27 октября 2005 года

ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЙ ДОКУМЕНТ

**Первая Подготовительная Конференция к Четырнадцатому
Экономическому Форуму ОБСЕ
“Роль транспорта в расширении регионального экономического
сотрудничества и укреплении стабильности”**

Душанбе, Таджикистан, 7-8 ноября 2005 года

СОДЕРЖАНИЕ

1. Введение	Error! Bookmark not defined.
2. Роль транспорта в региональном экономическом сотрудничестве и стабильности	3
3. Осуществляемая деятельность и инициативы в области транспорта.....	5
3.1. Региональные и суб-региональные организации	Error! Bookmark not defined.
3.2. Автомобильные дороги	Error! Bookmark not defined.
3.3. Железные дороги	Error! Bookmark not defined.
3.4. Морские и внутренние водные пути	13
3.5. Авиация.....	Error! Bookmark not defined.
3.6. Смешанные виды транспорта	Error! Bookmark not defined.
4. Оптимизация транспортных связей между Европой и Азией в поддержку стабильности и безопасности регионального экономического сотрудничества.....	14
5. Транспортные вопросы на суб-региональном уровне: вопросы планирования, в том числе региональной устойчивости.....	Error! Bookmark not defined.
5.1. Экологические проблемы.....	Error! Bookmark not defined.
6. Исследование нефизических барьеров для транспорта	21
6.1. Торговые документы	Error! Bookmark not defined.
7. Транспортные вопросы в странах, не имеющих выхода к морю	26
8. Роль международных финансовых институтов и двухсторонних доноров в поддержке развития транспорта	28
9. Заключение	Error! Bookmark not defined.
10. ПРИЛОЖЕНИЕ 1 – Список конвенций Экономической Комиссии ООН по Европе (ЭКЕ ООН)	33

1. ВВЕДЕНИЕ

В ответ на предложение вступающего Бельгийского Председательства ОБСЕ, Постоянный Совет 7 июля 2005 года решил, что темой 14^{го} Экономического Форума ОБСЕ, проводимой в 2005 году будет «Транспорт в пространстве ОБСЕ: безопасные транспортные сети и развитие транспорта для расширения регионального экономического сотрудничества и укрепления безопасности».

Подготовительный процесс к 14^{му} Экономическому Форуму ОБСЕ был начат на Специальной Встрече Экономического и Экологического Подкомитета Постоянного Совета, проведенной в Вене 7 октября 2005 года. Вступающее Бельгийское Председательство ОБСЕ подготовило и распространило Вводную Заметку о теме Форума (CIO.GAL/136/05).

Темой первой подготовительной Конференции, которая будет проведена в Душанбе, Таджикистане 7-8 ноября 2005 года, будет «Роль транспорта в расширении регионального экономического сотрудничества и укреплении стабильности».

В данном документе предприняты попытки представить ряд вопросов, касающихся транспорта, которые будут обсуждаться на Душанбинской Конференции, таким образом обеспечивая участников и делегации «путеводителем» по повестке дня Конференции и «информацией к размышлению», с целью оказания им помощи в определении наиболее реалистичных и подходящих предложений для предстоящей деятельности ОБСЕ в области транспорта.

2. РОЛЬ ТРАНСПОРТА В РАСШИРЕНИИ РЕГИОНАЛЬНОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА И УКРЕПЛЕНИИ СТАБИЛЬНОСТИ

Развитие и безопасность транспортных сетей в пространстве ОБСЕ действительно представляет собой жизненно важную тему в экономическом и экологическом измерении ОБСЕ.

Транспорт играет главную экономическую, социальную и геополитическую роль, которая в свою очередь объясняет, почему он является важным фактором регионального сотрудничества и стабильности. Он является основным предусловием для экономического и социального развития государства. Транспорт обеспечивает необходимую основу для развития международной торговли. Международное транспортное сообщение также необходимо для интеграции стран и сокращения экономического и социального неравенства между ними. Поэтому содействие и развитие надежных международных транспортных сетей представляет стратегическую важность для всех стран.

Транспорт жизненно необходим для хорошего функционирования экономической деятельности, для производства и распределения товаров, а также для торговли. Способность любого предпринимателя, среднего и малого предприятия, компании или страны к успешной конкуренции, дальнейшему развитию своей деятельности и

интеграции в национальную или мировую экономику зависит от его производственных мощностей, а также его способности доставлять товары на рынок наиболее низкочастотным способом и в предсказуемых условиях. Цены на транспорт могут представлять собой важный барьер доступа к рынку.

Эффективность транспорта, с точки зрения цен и времени, зависит от многих факторов, но в особенности от физической транспортной инфраструктуры (дорог, железнодорожных путей, аэропортов, портов) и от деятельности, связанной с транспортом (погрузки/разгрузки, различных видов контроля, процедур пересечения границ, необходимых документов и т.д.) и от административной эффективности такой деятельности. Любое решение, деятельность, анализ, относящийся к таким аспектам, кроме экономических затрат и выгод, должны также учитывать риск безопасности и экологические проблемы.

Транспорт обеспечивает ежедневную мобильность населения и позволяет ему осуществлять свою экономическую и социальную деятельность. Он помогает обеспечивать доступ к таким основным услугам как здравоохранение и образование. Кроме того, транспорт сам по себе является важным экономическим сектором, который составляет существенную долю годового объема ВВП и занятости. Более того, транспорт является жизненно важным для интеграции регионов, в частности периферийных и изолированных, и для сокращения неравенства между ними.

Транспорт, однако, также может негативно влиять на безопасность и здоровье людей, а также на окружающую среду, если не уделяется особое внимание его внешнему воздействию.

По этим причинам транспорт входит в стратегическую ответственность Правительства, которая играет две основных роли: развития большей части транспортной инфраструктуры, хотя неуклонно развивается деятельность частного сектора в области транспорта, а также общественное и частное партнерство и обеспечение стратегической и регуляторной основы, в которых транспортные услуги могут найти успешное развитие в наилучших возможных условиях безопасности и защиты окружающей среды. Другой причиной для участия Правительства в транспортном секторе является измерение безопасности. События последних лет убедительно продемонстрировали уязвимость транспортного сектора перед терроризмом и организованной преступностью, создавая настоятельную необходимость в конкретном подходе сектора к вопросу безопасности, который подводит нас вплотную к конкретному мандату ОБСЕ.

Развитие/строительство или восстановление транспортных сетей дорогостоящее мероприятие. Правительства должны принимать важные инвестиционные решения и выделять зачастую ограниченные ресурсы, в то же время, учитывая другие нужды (образование, здравоохранение, другие нужды по развитию, и т.д.). Зачастую необходимо привлечение внешних ресурсов либо из международных финансовых институтов, либо частного сектора, которые также проведут тщательную оценку эффективности такого вложения (ввиду того, что выгоду трудно оценить, и она сможет стать ощутимой лишь через несколько лет).

В случае с международными транспортными маршрутами, только скоординированное решение по инвестированию и выполнению инфраструктурного проекта может

гарантировать его экономическую эффективность и справедливое распределение прибыли. Часто подчеркивается, что кроме значительных бюджетных или финансовых ресурсов, развитие транспорта требует также устойчивых реформ стратегического планирования, диалога и сотрудничества. На региональном уровне важно обеспечить, чтобы все страны получали выгоду от развития транспортной инфраструктуры и сообщались с главными маршрутами. Страны могут иметь разногласия относительно транспортных маршрутов и политическая чувствительность может быть повышенной. Каждая страна хотела бы привлечь больше инвестиций в инфраструктуру и приветствовала бы эти маршруты, пролегающие через их территории, но поскольку это не всегда экономически эффективно, должно быть найдено компромиссное, согласованное решение.

Ввиду своей трансграничной природы, транспорт требует высокого уровня сотрудничества на региональном и субрегиональном уровне для гарантирования логичности (последовательности) в определении приоритетности инвестиций в инфраструктуру, гармонизации политического курса и общего подхода в укреплении безопасности.

Сотрудничество на региональном и субрегиональном уровнях необходимо для достижения рациональных и безопасных транспортных сетей, закладывающих основу устойчивого экономического развития. Более того, возрастающее признание приобретает и требует трансграничного сотрудничества экологическое измерение транспортных сетей и транспортной политики.

Ни безопасность, ни рациональность транспортных сетей не может быть гарантирована без существенной доли регионального сотрудничества. На основе своего мандата и широкого членства, ОБСЕ находится в выгодном положении для обеспечения важного вклада в этом направлении путем повышения информированности и стимулирования политической воли в этой области.

ОБСЕ могла бы, в частности, внести дополнительную ценность, подчеркнув влияние развития транспорта на стабильность и безопасность посредством его воздействия на экономическое развитие, а также на окружающую среду, и могла бы содействовать сотрудничеству между заинтересованными странами, между ними и международными финансовыми институтами или между общественным и частным секторами.

Особое отношение к ОБСЕ имеют положения (замороженных) конфликтных зон, где с одной стороны имеются препятствия для торговли с зоной охваченной конфликтом, в то время как с другой стороны международный транспорт, проходящий транзитом через зону конфликта, должен перенаправляться через более безопасные и более предсказуемые коридоры. Развитие транспорта также может играть важную роль в урегулировании конфликтов и укреплении доверия.

3. ОСУЩЕСТВЛЯЕМАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ И ИНИЦИАТИВЫ В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА

Ряд международных организаций уже занимаются транспортными вопросами и развивают сотрудничество на глобальном и региональном уровнях. Некоторые

организации также активно действующие в пространстве ОБСЕ имеют широкий мандат, охватывающий все или почти все виды транспорта. Другие занимаются только конкретным видом транспорта. Такие организации, как Экономическая Комиссия ООН по Европе (ЭКЕ ООН) и Европейская Комиссия также часть своей деятельности направляют на транспортные вопросы. Они занимаются гармонизацией политики в своих соответствующих Государствах-членах, установлением, по мере возможности, правил и положений, норм и стандартов, и развитием сотрудничества со странами, не являющимися членами их организаций или с другими международными организациями. Существуют также другие региональные и субрегиональные организации и инициативы, в повестке дня которых предусмотрено развитие транспорта и расширение регионального сотрудничества в сфере транспорта.

ОБСЕ ни в коем случае не намерена дублировать или вмешиваться в очень ценную работу, осуществляемую международными организациями. Она будет рассматривать развитие и безопасность транспортных сетей в пространстве ОБСЕ с точки зрения своего конкретного мандата в области безопасности и сотрудничества, укрепляя и дополняя работу, проделанную другими институтами. Она будет содействовать повышению осведомленности по вопросам, известным иногда только экспертам этой сферы и содействовать выработке политической воли для выполнения существующих обязательств. В своей уникальной платформе политического диалога, она будет выделять ключевые вопросы, требующие внимания на высшем уровне, и выявлять пробелы в существующих системах регионального сотрудничества.

Ниже следует список нескольких организаций, но этот список далеко не полон.

3.1. РЕГИОНАЛЬНЫЕ И СУБРЕГИОНАЛЬНЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ

ЭКЕ ООН (UNECE)

Экономическая Комиссия ООН по Европе (ЭКЕ ООН) имеет длительный опыт и экспертизу в области транспорта, в частности, в области разработки международных правовых инструментов. Соглашениями и конвенциями, разработанными членами ЭКЕ ООН, установлены общеевропейские транспортные сети, упрощенные и надежные пограничные процедуры, правила надежного и безопасного дорожного движения, положения для надежных, экологически безопасных автомобилей с противоугонными системами защиты, положения по безопасной перевозке опасных товаров и другие положения, способствующие международному транспортному сообщению, одновременно обеспечивая высокий уровень надежности, охрану окружающей среды и безопасность транспорта, в том числе международного. (для более подробной информации см. Приложение 1 – приложение включает подробный список Конвенций ЭКЕ ООН, некоторые из которых могли бы иметь отношение к теме 14^{го} Экономического Форума ОБСЕ; возможно, ЭКЕ ООН и ОБСЕ могли бы сотрудничать в стимулировании выполнения некоторых из этих конвенций).

Мандат ЭКЕ ООН в транспортном секторе касается только внутреннего транспорта. ЭКЕ ООН разработала четыре основных соглашения, направленных на развитие согласованных сетей для дорожного, железнодорожного, внутреннего водного и комбинированного транспорта соответственно. Эти инфраструктурные соглашения в настоящее время составляют только общеевропейскую правовую основу для

долгосрочного развития согласованных международных сетей для различных видов внутреннего транспорта. Ряд Центральных, Восточных и Юго-восточно-европейских правительств сотрудничают в рамках Проектов ЭКЕ ООН по Транс-Европейской Северо-Южной Автомагистрали (ТЕА) и по Транс-Европейской Железнодорожной Магистрали (ТЕЖ) с перспективой координированного развития их международных автомобильных, железнодорожных и комбинированных транспортных сетей.

Транспортные правила и положения ЭКЕ ООН применимы во всех государствах-членах и важны для бесперебойного функционирования транспортных услуг в регионе ЭКЕ ООН, а также для обеспечения высокого уровня надежности транспорта и охраны окружающей среды. Кроме этого, члены ЭКЕ ООН каждый год предоставляют статистические данные о своих автомобильных, железнодорожных и внутренних водных транспортных сетях.¹

ЭСКАТО ООН (UNESCAP)

В своем регионе **Экономическая и Социальная Комиссия ООН для Азии и Тихого Океана (ЭСКАТО ООН)**² также осуществляет деятельность в сфере транспорта. Три отдела ЭСКАТО ООН занимаются транспортными вопросами.

Отдел Транспортной Инфраструктуры тесно работает с государствами-членами по развитию динамичной сети автомагистралей, железнодорожных путей и портов во всем регионе ЭСКАТО. Как часть Проекта по Развитию Инфраструктуры Азиатского Наземного Транспорта (РИАНТ) были развиты сети Азиатской Магистрали и Транс-Азиатских Железнодорожных Путей, которые обеспечивают основу согласованных на международном уровне маршрутов и инфраструктурных стандартов. Отдел также поддерживает развитие смешанных видов транспорта, что позволит странам максимально увеличить использование их существующей инфраструктуры, а также сократит воздействие транспортных процессов на окружающую среду.

Отдел Содействия Транспорту занимается оказанием помощи государствам-членам в интеграции всех видов транспорта, принятии эффективных многомодальных и логистических решений, преодолении нефизических препятствий, гармонизации правовых режимов, связанных с оказанием содействия и укреплении кадрового и институционального потенциала.

Отдел Транспортной Политики и Туризма работает в области совершенствования информационного контекста транспортного планирования и формирования политики на региональном, национальном и местном уровнях с тем, чтобы руководство государств-членов было более осведомлено и лучше информировано о возникающих вопросах, развитии событий и альтернативных политических вариантах. Главные сферы деятельности включают транспортное планирование и формирование политики, налаживание связей, общественно-частное партнерство, и социальные, экологические аспекты и аспекты безопасности транспорта.

СПЕКА

Специальная Программа ООН для Стран Центральной Азии (СПЕКА) является совместной инициативой Стран Центральной Азии (ЦАС), ЭКЕ ООН и ЭСКАТО

¹ <http://www.unece.org>

² <http://www.unescap.org>

ООН. Программа Развития Зоны Шелкового Пути (ПРЗШП), созданная в июле 2001 года, охватывает Центральноазиатские республики и Китай. ПРЗШП является механизмом по межсекторальному, а также трансграничному анализу и решению приоритетных вопросов государств-членов.³

Европейская Комиссия

Интегрированные Европейские транспортные стратегии и развитие надежной транспортной системы с самого начала имели большое значение для дальнейшего развития Союза. Они непрерывно эволюционировали вместе с Европейским процессом интеграции. Единый рынок со свободой передвижения товаров, лиц и услуг внутри него не мог бы быть достигнут, если бы различные регионы и национальные сети, составляющие эти рынки, не были должным образом соединены современной и эффективной инфраструктурой.

Идея **Транс-Европейских Сетей (ТЕС)** возникла в конце 1980х как ключевой элемент по созданию внутреннего рынка и укреплению экономического и социального единства. Это развитие включает взаимосвязанность и возможность взаимодействия национальных сетей а также доступ к таким сетям. Строительство Транс-Европейских Сетей также является важным элементом экономического роста и создания рабочих мест. Большое количество проектов представляющих общий интерес, получили финансовую поддержку бюджета Сообщества из бюджетной статьи ТЕС, а также Структурного Фонда и Фонда Единства. Европейский Инвестиционный Банк (ЕИБ) также внес существенный вклад в финансирование этих проектов посредством займов.

В сентябре 2001 года Европейская Комиссия приняла **Официальный Документ «Европейская транспортная политика на 2010 год: время принимать решение»**. В этом новом документе о транспортной политике Комиссия предлагает план действий, направленный на существенное улучшение качества и рациональности транспорта в Европе. В нем также предлагается стратегия, разработанная с целью постепенного прерывания связи между непрерывным ростом транспорта и экономическим ростом с целью сокращения воздействия на окружающую среду и предупреждения накопления, при этом поддерживая экономическую конкурентоспособность ЕС. В нем предлагается около 60 мер по разработке транспортной политики для граждан Европы в таких областях, как права пассажиров, надежность, качество транспортных услуг, главная инфраструктурная работа, управление глобализацией и т.д.

В контексте процесса расширения Европы, Европейская Комиссия уделила повышенное внимание развитию транспортных связей со странами-кандидатами, новыми соседними странами и т.д.

Концепция **Общеввропейской Транспортной Сети** и коридора была разработана в ходе трех Общеввропейских Транспортных Конференций (Прага в 1991, Крит в 1994 и Хельсинки в 1997 гг). Было определено 10 коридоров общей протяженностью около 48 000 км, 25 000 из которых составляют железнодорожные пути и 23 000 - сеть автомагистралей.

Общеввропейская Транспортная Сеть⁴ состоит из следующих компонентов:

³ <http://www.unecce.org/speca/>.

⁴ Статус Общеввропейских Транспортных Коридоров и Транспортные области – Развитие и деятельность в 2000 и 2001 годах, Заключительный Отчет, Вена, Апрель 2002 года

- Общеввропейская Транспортная Сеть (ОТС) на территории ЕС;
- Сеть по Оценке Нужд Транспортной Инфраструктуры (ОНТИ), которая состоит из десяти коридоров и дополнительных сетевых компонентов в странах-кандидатах на вступление;
- десять Европейских Транспортных Коридоров в странах кандидатах во вступление, в СНГ и за его пределами;
- четыре Общеввропейских Транспортных Зоны (ОТЗ), охватывающих морские зоны; и
- Евразийские Связи, особенно TRACECA.

На уровне ЕС, в сентябре 2004 года была создана **Группа на Высшем Уровне по прокладке транспортных линий в соседние страны и регионы**. Ее главной задачей является поиск лучших путей сообщения ЕС с ее соседями и внесение предложений в этой связи путем определения ограниченного количества, около 5-7 главных транснациональных транспортных осей и приоритетных проектов.

Группа на Высшем Уровне также уполномочена вносить предложения Комиссии по так называемым «горизонтальным приоритетам», которые включают укрепление регионального сотрудничества, обеспечение возможности технического и административного взаимодействия, стимулирование смешанных видов транспорта, стандартизации, технического и административного взаимодействия, систем транспортного управления, процедур пересечения границы и оперативных процедур, а также требования к качеству и устойчивости окружающей среды.

Работа группы в основном заключается в определении главных магистралей на основе институционального измерения (приоритетная магистраль должна способствовать обмену между ЕС и ее соседями путем протяжения главных ДЕСЯТИ магистралей в соседние страны или более обширные регионы с учетом существующих сетей и коридоров первостепенной важности в различных регионах) и функционального измерения (приоритетная магистраль должна быть важным маршрутом для международного транспортного потока между ЕС и ее соседними странами или регионами, особенно на более длительный период) и в установлении критериев при выборе приоритетных проектов (проекты должны формировать часть одной из

Транспортные отношения ЕС-Россия

3 октября 2005 года, Жак Барро, Вице-Президент Европейской Комиссии по вопросам транспорта и Министр Транспорта Российской Федерации, Игорь Левитин подписали в Брюсселе Меморандум о Взаимопонимании о создании Транспортного Диалога ЕС-Россия. Новый диалог должен способствовать более крепким транспортным и инфраструктурным связям ЕС-Россия. Это повлечет регулярный обмен информацией для создания преимуществ как для народного хозяйства так и его потребителей. Диалог будет построен в рамках пяти конкретных Рабочих Групп, которые будут регулярно встречаться для обсуждения вопросов, представляющих общий интерес по всем видам транспорта.

Предусматриваются следующие пять Рабочих Групп: Транспортные стратегии и общественно-частное партнерство (ОЧП), безопасность транспорта, воздушный транспорт, морской, морской-речной и внутренний водный транспорт, и автомобильный и железнодорожный транспорт.

Диалог будет способствовать лучшему пониманию нынешней и будущей транспортной политики на основе Соглашения о Партнерстве и Сотрудничестве между ЕС-Россией. Он будет, например, способствовать сотрудничеству в таких областях как стандарты безопасности морского транспорта и авиации и возможности взаимодействия в железнодорожном секторе. Диалог также внесет вклад в более широкие усилия, предпринимаемые Российской Федерацией и Европейским Союзом по выполнению «Дорожной Карты» на Общем Европейском Экономическом Пространстве, согласованной на Саммите ЕС-Россия в Москве в мае 2005 года.

приоритетных транснациональных магистралей, должны быть также достаточного размера и значения, а также должно иметь место твердое обязательство заинтересованной страны или региона по выполнению проекта) и для их оценки (повышение экономической эффективности, укрепление экологической устойчивости транспортных систем – сокращение загрязнения воздуха, шума, выделения парниковых газов и т.д., повышение надежности и безопасности транспорта)

ЕКМТ

Европейская Комиссия Министров Транспорта (ЕКМТ) является межправительственной организацией, учрежденной в 1953 году. Это форум, где Министры ответственные за транспорт, а точнее за внутренний транспортный сектор, могут сотрудничать в области планирования, обсуждать текущие проблемы и заключать соглашения о совместных подходах, направленных на совершенствование утилизации и обеспечение рационального развития Европейских транспортных систем международного значения. По положению на октябрь 2003 года она объединяет 43 полноправных стран Членов, 7 стран партнеров и 1 страну наблюдателя. Двадцать восемь из этих стран присоединились после 1991 года.

Первоочередная роль ЕКМТ заключается в следующем:

- оказание помощи в создании интегрированной транспортной системы на всей территории расширенной Европы, которая экономически и технически целесообразна, отвечает возможно высшим стандартам надежности и экологическим стандартам и полностью учитывает требования социального измерения;
- содействие построению моста между Европейским Союзом и остальным континентом на политическом уровне; и
- предоставление форума для всех вовлеченных стран для анализа и обсуждения перспективных вопросов транспортной политики.

ЕКМТ имеет множество Рабочих Групп по различным темам, связанным с транспортом. Рабочие Группы направляют исследования и готовят отчеты, составляющие основу для выводов, Рекомендаций и Резолюций для обсуждения на ежегодной Сессии Министров Конференции. Особый интерес представляют Рабочие Группы по интеграции новых государств-Членов, по борьбе с терроризмом в транспортной сфере, по инвестированию в транспортную инфраструктуру: финансирование будущих инфраструктурных нужд, по смешанным видам транспорта, по транспорту и окружающей среде.

1 января 2004 года был создан совместный ОЭСР (Организация по Экономическому Сотрудничеству и Развитию)/ЕКМТ Транспортный Исследовательский Центр. Цель данного Центра заключается в объединении исследовательской деятельности ЕКМТ и Программы ОЭСР по исследованию автомобильного транспорта и связей между смешанными видами транспорта и в обеспечении более широкого международного форума, посвященного исследованию и соответствующим обсуждениям наземного транспорта в новой перспективе взаимодействия смешанных видов транспорта.

ЕКМТ также производит несколько статистических публикаций и издает значительное количество публикаций по широкому кругу вопросов.⁵

⁵ <http://www.cemt.org/>

BSEC

Целью Государств-Членов Организации по Экономическому Сотрудничеству Стран Черноморского Бассейна (BSEC) является развитие устойчивых транспортных систем, отвечающих экономическим, социальным и экологическим нуждам населения Черноморского региона, сокращение региональных различий и присоединение транспортной инфраструктуры BSEC к европейским и Азиатским Сетям через Черноморскую Общеввропейскую Транспортную Зону (ОТЗ), TRACECA и другие проекты и программы.

Основными направлениями сотрудничества государств Членов в области транспорта являются⁶:

- разработка конкретных мер по выполнению приоритетных проектов, направленных на развитие международной транспортной инфраструктуры региона BSEC;
- создание благоприятных инвестиционных условий, способствующих участию частного сектора в строительстве и функционировании современной транспортной инфраструктуры;
- разработка и гармонизация законодательства в области транспорта и режима пересечения границ;
- координация мер по функционированию и взаимодействию различных видов транспорта;
- повышение безопасности перевозок и сохранности грузов; и
- внедрение новых технологий, способствующих перевозке грузов и ускорению их доставки.

3.2. АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ

Международная Дорожная Федерация (МДФ) является глобальной платформой, объединяющей общественные и частные лица (организации), занимающиеся развитием дорог. МДФ была основана в 1948 году и обладает обширной сетью с охватом более восьмидесяти стран и шести континентов. Работая вместе со своими членами и партнерами, МДФ способствует достижению социальных и экономических выгод из хорошо-спланированных и экологически безопасных транспортных сетей.

Среди задач⁷ МДФ:

- способствование образованию и пониманию социальных, экономических и экологических выгод, вытекающих из развития современных дорожных сетей, систем дорожного транспорта и контроля за дорожным транспортом;
- поощрение и поддержка планирования и исполнения экономически и экологически целесообразных программ совершенствования и расширения дорожных сетей;
- предоставление образовательных и учебных программ, касающихся развития и поддержки дорог и систем дорожного транспорта;
- консультирование, оказание помощи и содействие осуществлению инициатив существующих национальных и региональных дорожных федераций; и

⁶ <http://bsec-organization.org/temp/homepage.htm>

⁷ <http://www.irfnet.org>

- сбор, сопоставление и распространение соответствующего статистического, технического, экономического, образовательного и иного материала, касающегося улучшения дорожных систем и стандартов.

Еще одной организацией, занимающейся транспортными вопросами, является **Международный Союз Дорожного Транспорта (МСДТ)**, основанный в Женеве в 1948 году, область местного и глобального охвата которого включает 180 членов в 70 странах. Членами МСДТ являются национальные ассоциации дорожного транспорта. Кроме того, производители автомобилей, комбинированные транспортные компании и другие являются ассоциированными членами.⁸

Таким образом, МСДТ представляет всю мировую индустрию дорожного транспорта. Он выступает от имени водителей автобусов, такси и грузовиков, от больших транспортных парков до частных водителей и действует в качестве защитника индустрии. Наряду с его практическими услугами индустрии, МСДТ является международным гарантом системы карнет TIR (Международной Дорожной Перевозки - МДП), в которой грузовики при отправке опечатываются таможенниками и могут пересекать несколько границ без дальнейших проверок до достижения пункта назначения.

МСДТ поддерживает тесные деловые связи с компетентными национальными, межправительственными и неправительственными организациями и работает в сфере гармонизации и упрощения процедур, касающихся дорожного транспорта и пытается устранять барьеры международному транспорту и торговле.

3.3. ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ

Международный Союз Железных Дорог (МСЖД) играет ведущую роль в области железнодорожного транспорта. Главные задачи МСЖД заключаются в содействии техническому сотрудничеству между его членами по улучшению условий функционирования и качества услуг, предлагаемых клиентам и поддержка и развитие общей взаимосвязи системы железных дорог, особенно на общеевропейском уровне, и достижении возможности взаимодействия сетей.⁹ В этом контексте МСЖД отвечает за предоставление спецификаций и стандартов в органы стандартизации, действуя в качестве технической платформы по поддержке работы железнодорожных ассоциаций, определяя общие положения и рекомендации, заключая соглашения с межправительственными организациями и другими организациями, ответственными за транспортные вопросы, или сотрудничающих с железными дорогами.

Межправительственная Организация по Международным Железнодорожным Перевозкам (ОМЖП) была создана 1 мая 1985 года после принятия Конвенции от 9 мая 1980 года (КОМЖП). Ее предшествовал Центральный Офис Международных Железнодорожных Перевозок, который был создан в 1893 году. До подписания Протокола 3 июня 1999 года (Вильнюсского Протокола) по реформированию КОМЖП, целью этой правительственной организации была принципиальная

⁸ <http://www.iru.org/>

⁹ <http://www.uic.asso.fr/>

разработка единых правовых систем, применимых к международной перевозке пассажиров и фрахту железнодорожным путем.

В настоящее время 42 государства являются членами ОМЖД: все Европейские государства, за исключением стран бывшего Советского Союза, но включая Литву, Латвию и Украину, четыре Ближневосточных и три Североафриканских государства. Единые Правила CIV (импортная таможенная стоимость – ИТС) / CIM (чартерный институт маркетинга – ЧИМ) распространяются на свыше 240 000 км железнодорожных маршрутов и около 23 000 км дорожных и морских маршрутов.¹⁰

3.4. МОРСКИЕ И ВНУТРЕННИЕ ВОДНЫЕ ПУТИ

В 1948 году международная конференция в Женеве приняла конвенцию, официально учреждающую **Международную Морскую Организацию** (первоначальным названием было Межправительственная Морская Консультативная Организация или ММКО, но в 1982 году была переименована в ММО). Конвенция ММО вступила в силу в 1958 году, и новая организация впервые собралась через год. Целью Организации, как кратко изложено в Статье 1 (а) Конвенции, является «обеспечение механизма для сотрудничества между правительствами в области государственного регулирования и практики по различным техническим вопросам, касающимся судоходства, занятого международной торговлей; поощрять и содействовать общему принятию наиболее практически выполнимых стандартов в вопросах морской безопасности, эффективной навигации и предупреждения и контроля за загрязнением морской среды выбросами с кораблей».¹¹ Организация также уполномочена заниматься административными и правовыми вопросами, имеющими отношение к этим целям.

Внутренние водные пути в значительной степени регулируются на местном/региональном уровне. Часто существует какая-либо комиссия, контролирующая один большой внутренний водный путь (Данубе, Сава).

3.5. АВИАЦИЯ

Международная Ассоциация Воздушного Транспорта (МАВТ) – была основана в Гаване, Кубе в апреле 1945 года. Это первое средство сотрудничества между авиалиниями по развитию безопасных, надежных и экономичных воздушных услуг – в пользу потребителей всего мира. МАВТ объединяет около 265 авиалиний, в том числе крупнейших в мире. Полеты этих авиалиний включают 94 процента всех запланированных международных воздушных перевозок.¹²

3.6. СМЕШАННЫЕ ВИДЫ ТРАНСПОРТА

Европейская Ассоциация Смешанных Видов Транспорта (ЕАСТ) является международной независимой платформой, содействующей устойчивому

¹⁰ <http://www.otif.org>

¹¹ <http://www.imo.org/index.htm>

¹² <http://www.iata.org/index.htm>

передвижению на смешанных видах транспорта по Европе путем сочетания инновационных железнодорожных, водных, автомобильных и морских транспортных решений. ЕАСТ была основана в 1993 году и является единственной нейтральной Европейской Организацией смешанных видов транспорта, имеющей статус НПО в ООН и ЕКМТ/ОЭСР. Сейчас она насчитывает свыше 90 членов, руководителей рынков транспортной индустрии и соответствующего предпринимательства на всей территории Западной и Восточной Европы, в том числе США и Японии.

Главными задачами ЕАСТ является:

- учет интересов ее членов при разработке инновационных концепций и технологий смешанных видов транспорта, определение лучшей продукции сферы смешанных видов транспорта и улучшение качественного уровня услуг;
- повышение продуктивности, прибыльности и конкурентоспособности ее членов посредством инновационного, быстрого и экономичного движения товаров при сохранении качества жизни и окружающей среды.¹³

Европейская Комиссия создала **Железнодорожно-Воздушный Форум Смешанных Видов Транспорта**, инициативу по стимулированию дебатов о путях развития комбинированного использования железных дорог, в особенности высокоскоростных услуг, и воздушных линий.

4. ОПТИМИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СВЯЗЕЙ МЕЖДУ ЕВРОПОЙ И АЗИЕЙ В ПОДДЕРЖКУ СТАБИЛЬНОСТИ И БЕЗОПАСНОСТИ РЕГИОНАЛЬНОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

Вторая Международная Евразийская Конференция по Транспорту, проведенная в 2000 году в Санкт-Петербурге определила следующие четыре Евразийских Коридора Наземного Транспорта, представленных на этой Конференции ЭКЕ ООН и ЭСКАТО ООН в качестве составляющей главную основу Евразийской Системы Наземного Транспорта¹⁴:

I. Транссибирский Коридор

Европа (ОЕТС 2, 3 и 9) – Российская Федерация – Корейский Полуостров - Япония, с двумя ветками из Российской Федерации в:

- Казахстан - Китай;
- Монголию - Китай.

II. TRASECA (Транспортный Коридор Европа-Кавказ-Азия)

Восточная Европа (ОЕТС 4,7 8, и 9) – через Черное море – Кавказ – через Каспийское море – в Центральную Азию.

III. Южный

¹³ <http://www.eia-ngo.com/>

¹⁴ UNECE, TRANS/WP.5/2001/14

Юго-Восточная Европа (ОЕТС 4) – Турция – Исламская Республика Иран с двумя ветками в:

- Центральную Азию – Китай, и
- Южную Азию – Юго-Восточную Азию/Южный Китай.

IV. Северо-Восточный

Северная Европа (ОЕТС 9) – Российская Федерация с двумя ветками на:

- Кавказ – Персидский Залив, и
- Центральную Азию – Персидский Залив.

Транссибирский Коридор является связующим звеном между Европейскими странами и странами Азиатско-Тихоокеанского региона. В 2000 году было перевезено 98,000 (20 футовых) контейнеров по Транссибирскому железнодорожному коридору. В первом квартале 2003 года объем контейнерного грузооборота возрос до 75% по сравнению с аналогичным периодом 2002 года. Железнодорожный коридор стал важной двухколейной полностью электрифицированной железнодорожной линией, протяженностью около 10 000 км. Ее техническая мощность позволяет перевозить до 100 миллионов тонн товаров в год и до 140 000 20-футовых контейнеров. Инфраструктура данного коридора претерпевает непрерывную модернизацию и важные усовершенствования путем создания портов и железнодорожных станций на границах Российской Федерации с Монголией, Китаем и Кореей. В целях содействия дальнейшему использованию этого транспортного звена в международном транспорте, в 1993 году был создан Международный Координационный Совет по Транссибирскому Транспорту. Главной задачей Совета является повышение конкурентоспособности Транссибирского железнодорожного коридора путем обеспечения стабильного, конкурентоспособного транзитного времени, безопасности грузов, конкурентоспособных цен, и т.д.

Хотя все грузы на дальние расстояния по этому коридору перевозятся по железной дороге, также в течение некоторого времени проводится реконструкция дорог вдоль Транссибирского железнодорожного коридора. В 2000-2001 году работа по реконструкции дорог проводилась в Российской Федерации при финансовой поддержке, как из национального бюджета, так и из средств Всемирного Банка.

Программа **TRACESA**¹⁵ (Транспортный Коридор Европа-Кавказ-Азия) была инициирована более 10 лет назад Европейским Союзом (ЕС) как дополнительный маршрут к существующим транспортным коридорам и в качестве катализатора инфраструктурного и экономического развития заинтересованных стран. Программа соответствует глобальной стратегии Европейского Союза в отношении стран-членов TRACESA (Афганистана, Армении, Азербайджана, Болгарии, Грузии, Казахстана, Кыргызстана, Молдовы, Монголии, Румынии, Таджикистана, Туркменистана, Турции, Узбекистана и Украины), и направлена на оказание содействия политической и экономической устойчивости, развитие регионального сотрудничества и оптимальную интеграцию международного транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия-TRACESA в Транс-Европейские Сети (ТЭС).

¹⁵ <http://www.traceca-org.org/>.

Страны вдоль данного коридора придают большое значение его стратегической важности в контексте Евразийских транспортных связей и считают его дополнением к коммерческому обмену между ними и Дальним Востоком, с возможностью возрождения древнего Шелкового Пути в качестве главного транспортного коридора. С конца коридора TRASECA непрерывная железнодорожная линия проследует по части Шелкового Пути от Китайского порта Ляньюань по Желтому морю к Грузинским портам Потти и Батуми на Черном море а затем далее в Западную Европу. Также планируется создание так называемой «транспортной дельты» на грузинском побережье Черного моря с паромным сообщением с портами Супса, Кулеви, Анаклия, Очамчира и Сухуми, соединяя страны Содружества Независимых Государств (СНГ) с трансевразийской транспортной инфраструктурой.

Для расширения своего сотрудничества страны-члены TRASECA создали Межправительственную Комиссию (МПК), состоящую из Высшего Правительственного Руководства государств-членов или их представителей с полномочиями по принятию решений. МПК встречается регулярно не менее одного раза в год. МПК также создала Постоянный Секретариат базированный в Баку, Азербайджане.

Южный коридор соединяет Юго-Восточную Европу через Турцию, Исламскую Республику Иран и через Центральную Азию с Китаем, и Южной и Юго-Восточной Азией. Подробный анализ потенциалов этого коридора можно найти в исследовании ЭСКАТО ООН «Развитие Транс-азиатской Железнодорожной Магистрали в Южном Коридоре Евразийских маршрутов».

Северо-Южный коридор является кратчайшим путем, соединяющим Европу с Дальним и Ближним Востоком, Индийским Океаном и Юго-Восточной Азией. Коридор пролегает от портов в Индии через Аравийское море к Южно-Иранскому порту Бандар Аббас, где товары затем пересекают Иран и Каспийское море к российским портам Каспийского моря. Оттуда, маршрут пролегает вдоль реки Волги через Москву в Северную Европу.

Ожидается, что возрожденный маршрут предложит и более быструю, и более дешевую доставку, чем первоначальная альтернатива – перевозка товаров из Южной Азии через Суэцкий Канал и Средиземноморье, а затем в Атлантический Океан и Северное море к Балтийским портам. Русские аналитики предсказывают, что время доставки при использовании Северо-Южного коридора сократится на 10-20 дней и стоимость перевозки одного контейнера снизится на 400-500 долларов США. Открытие Центральновосточного региона и новых рынков в бассейне Индийского Океана и Персидского залива очень важно как для Европейского, так и для Азиатского континента. Доступ к железнодорожным и автомобильным магистральным сетям в Центральной Азии и Российской Федерации будет обеспечен после завершения строительства железнодорожной магистрали Астана-Казвин.

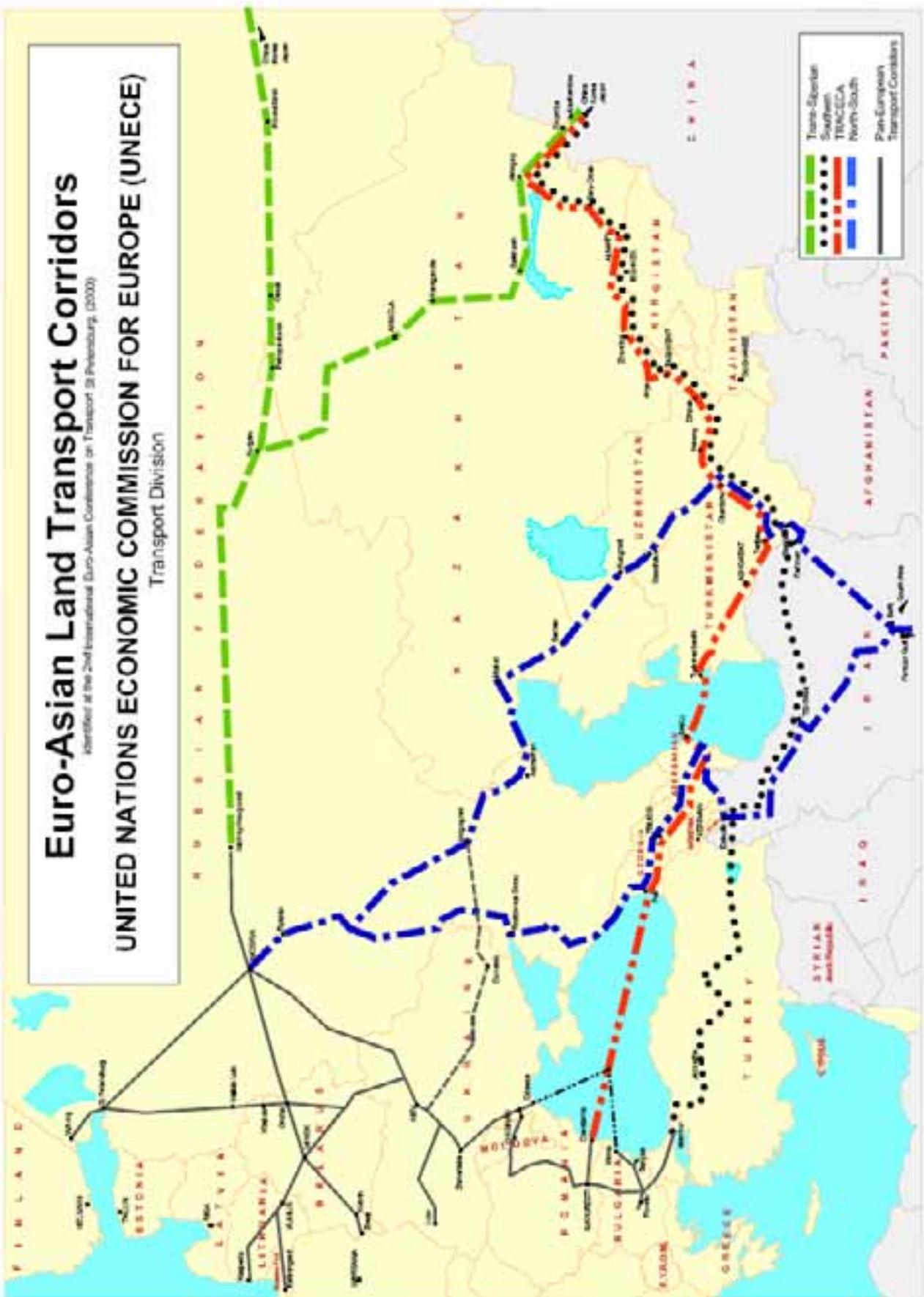
Одним из других преимуществ Северо-Южного Коридора является существование нескольких потенциальных переходов между Центральной Азией и Европой, в том числе TRASECA, которые могут обеспечить хорошее сообщение между Северо-Южным и Восточно-Западными потоками грузоперевозок.

Euro-Asian Land Transport Corridors

Identified at the 2nd International Euro-Asian Conference on Transport in Petersburg, (2002)

UNITED NATIONS ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE (UNECE)

Transport Division



5. ТРАНСПОРТНЫЕ ВОПРОСЫ НА СУБРЕГИОНАЛЬНОМ УРОВНЕ: ВОПРОСЫ ПЛАНИРОВАНИЯ, В ТОМ ЧИСЛЕ РЕГИОНАЛЬНОЙ УСТОЙЧИВОСТИ

Главные транспортные магистрали достигают только половину своей функциональности, если они соединяют между собой только внешние концы. Они также должны сообщаться с местными транспортными системами для получения большей выгоды. На национальном уровне, транспортные сети должны обеспечивать надлежащие пути сообщения между всеми регионами отдельной страны и адекватный доступ для всех. Особое внимание следует уделять менее развитым регионам, приграничным районам или районам, населенным национальными меньшинствами. Необходимо подчеркнуть роль транспорта в укреплении местного экономического развития и национальной интеграции. В то же время важно, чтобы правительства принимали решения относительно транспорта в консультациях с общественностью, представителями частного сектора и гражданского общества, в том числе на местном уровне. ОБСЕ может играть роль фасилитатора и укреплять потенциал различных заинтересованных сторон по продвижению их интересов (например ассоциаций малого и среднего предпринимательства из отдаленных регионов).

Транспортные системы в суровых климатических условиях (горные регионы, степи) очень дорогостоящи в использовании по сравнению с урбанизированными и международными коридорами. Таким образом, местные дороги зачастую плохо поддерживаются (находятся в плохом состоянии), хотя они могли бы быть жизненно важными для населения, неспособного достичь основных транспортных коридоров в ходе своей ежедневной торговли.

Это местное измерение приобретает международный характер, когда «второстепенными» или «третьестепенными» трансграничными маршрутами пользуются, среди прочих, мелкие торговцы, занимающиеся приграничной торговлей. Экономическое развитие приграничных районов представляет огромную важность для поддержания добрососедских отношений и способствования региональной интеграции. Также, адекватные транспортные сообщения, поддерживающие развитие внутренних, но малонаселенных местностей представляют огромную важность для обеспечения национальной справедливости и избежания напряжения между городом и селом.

Развитие местного транспорта (периферийного и внутреннего) поэтому не может происходить за счет международных интегрированных маршрутов и аналогичных анализов стоимости/выгоды. Оба взаимодополняют друг друга с точки зрения безопасности и должны проводиться с одинаковой энергией.

Частный сектор играет ключевую роль в транспортных системах. С одной стороны он часто привлекается к строительству, функционированию и поддержанию транспортных систем. Иногда устанавливаются партнерства общественного и частного сектора, напр. в форме концессий на строительство и функционирование автомагистралей, мостов, туннелей, т.д. Однако, в большинстве случаев, частный сектор оказывается конечным пользователем, так же как и частный потребитель, который во многих случаях производит выплату либо в форме пошлины или налога за использование «общего достояния». Для облегчения торговли, международные

пограничные органы даже на «второстепенных» дорогах должны удовлетворять нужды этих конечных пользователей, в то же время обеспечивая национальную безопасность.

Более того, для того, чтобы удовлетворять нужды частного использования транспортных систем, следует обратить внимание на вопросы скорости, здоровья и надежности:

- Для обеспечения кратчайшего времени на поездку, транспортные средства должны отвечать определенным стандартам и должна быть доступной и достаточно дешевой для использования (без критических уровней загрязнения) технология «высокой» скорости;
- Проблемы здравоохранения населения могут решаться путем гарантирования экологических стандартов (воздуха, воды, почвы, шума) и соблюдения положений безопасности;
- И наконец, с целью обеспечения устойчивой и прогнозируемой выгоды своим пользователям, транспортные системы должны избегать чрезмерных задержек, которые могут обуславливаться стихийными бедствиями, пограничными проблемами или скоплением в результате превышения спроса.

5.1. ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ

Переход от общественного транспорта к возрастающему частному владению моторизованными транспортными средствами может иметь такие последствия, что традиционно высокоразвитая общественная транспортная инфраструктура и услуги в странах ЕЕССА могут пренебрегаться, с вкладом львиной доли нового инвестирования в строительство новых дорог и парковочных стоянок, для удовлетворения потребностей новой экономической свободы. Это поощряет частное владение автомобилями, что зачастую ведет к дорожным пробкам и увеличению загрязнения и шума, вместо улучшения способности передвижения людей.

Возрастает потребление транспортным сектором энергии, особенно невозполнимой (основанной на углеводе), несмотря на эффективность, достигнутую за последние годы. Это является главным предметом озабоченности при планировании, поскольку это прямо воздействует на выброс парниковых (выхлопных) газов, а также, в конечном счете на энергетическую безопасность.

Отрицательное экономическое и экологическое воздействие возникает в результате роста в транспортном секторе. Они могут оказаться настолько значительными, что могут препятствовать выполнению транспортными системами своей центральной экономической и социальной ролей. Хронические транспортные пробки могут значительно увеличить стоимость поставляемых товаров и услуг, а также нагрузку на службы здравоохранения и глобальные экосистемы в результате заболеваний, возникающих в результате загрязнения окружающей среды. Повышение цен на транспорт и надежда на ископаемое топливо может побудить страны к принятию шагов по гарантированию бесперебойного потока нефти своему населению.

С целью развития здоровых, устойчивых и рациональных транспортных сетей, таким образом, существует необходимость в интегрировании ранее институционально разделенных стратегий в сфере транспорта, окружающей среды, здравоохранения, энергетики, планирования городского землепользования. ОБСЕ может внести вклад в организацию диалога в сфере транспорта всеобъемлющим образом, с учетом всех факторов (безопасности, экономики, окружающей среды) с тем, чтобы дать импульс устойчивым решениям для всех заинтересованных сторон.

Кроме развития энергетической рациональности, взаимодействия, использования общественного транспорта, разумных транспортных систем, и меньших задержек на границах, другой проблемой экологического характера является неизменное воздействие транспортных проектов на окружающие экосистемы (выбросы, раздел среды обитания). Решение вопросов воздействия транспорта на окружающую среду может быть более проблематичным в зонах особой чувствительности экосистем (международных водных путях), где географические условия и топография могут активизировать загрязнение и шум, или где существуют уникальные природные ресурсы или уникальное культурное наследие (горные местности, прибрежные или особые морские зоны, заболоченные, засушливые территории, реки и озера и т.д.) Поэтому все транспортные проекты требуют тщательной оценки (экспертизы) воздействия на окружающую среду (ОВОС).¹⁶

Потенциал по выполнению такой ОВОС часто отсутствует в зонах, где транспортные проекты приносят большие экономические выгоды, но которые существенно меняют местные экологические условия. Спутниковые средства (дистанционные сенсоры) могут также быть полезным инструментом в этой связи.

Стихийные бедствия:

Правительства должны подготовить местные/региональные планы на случай непредвиденных разрушений ввиду стихийных бедствий. (Это также может быть полезным на случай террористического нападения или гражданских волнений). Однако, более важно, чтобы такие случаи предотвращались. Что касается стихийных бедствий, общеизвестно, что некоторые из них могут достигнуть такой величины, что не могут быть предотвращены. С этой точки зрения планирование на случай чрезвычайных обстоятельств является приоритетным. Однако, в некоторых случаях, таких как местные оползни и наводнение, адекватные меры против деградации земли, такие как политика облесения и водохозяйственные мероприятия на водосборе представляют собой наиболее эффективный превентивный механизм по защите существующих транспортных систем. Новые транспортные системы следует планировать так, чтобы избежать их уязвимости перед лицом стихийных бедствий.

¹⁶ В этом контексте необходимо учесть, что экологической задачей может стать перемещение акцентов с дальнейшего развития инфраструктуры на более рациональное использование существующей инфраструктуры с пользой, как для окружающей среды, так и для транспортных компаний (до тех пор, пока существующая инфраструктура производит, при правильном использовании будет достигнут более высокий практический коэффициент полезного действия, чем при строительстве новых маршрутов.

6. ИССЛЕДОВАНИЕ НЕФИЗИЧЕСКИХ БАРЬЕРОВ ДЛЯ ТРАНСПОРТА

Экспортная конкурентоспособность страны определяется ее производственными мощностями, а также ее способностью по доставке товаров на иностранные рынки по наиболее низкой цене и при предсказуемых условиях. Сегодня торговцы требуют более быстрого растаможивания своих товаров и повышенной административной рациональности. Ввиду возрастающего глобального долевого распределения продукции и заключения субдоговоров на выполнение работ с внешними фирмами, современная техника управления звеньями поставок увеличила использование техники «точно в срок», что означает, что расходы на инвентаризацию могут свестись к минимуму.

Международные цены на транспортировку экспорта развивающихся стран в среднем в два или три раза выше таможенных пошлин на ввоз в странах назначения, и как следствие, часто составляют наиболее существенный барьер для эффективного доступа к рынку.¹⁷

Границы являются главным источником затрат и задержек движения международных товаров и пассажиров. Количество пограничных постов представляется решающим в оправдании торгового потока: чем больше постов, тем ниже торговля.¹⁸ Поэтому любая страна, не имеющая выхода к морю, оказывается в географически невыгодных условиях, так как это обычно подразумевает, особенно в случае с Центральной Азией с низкой экономической плотностью, низкие объемы перевозок на большие расстояния и пересечение нескольких пограничных постов.¹⁹ Высокие транспортные цены сдерживают торговые потоки, и страны, не имеющие выхода к морю, сталкиваются с такими высокими транспортными ценами, которые приводят к малым объемам экспорта за пределы региона, низким доходам от экспорта, недостатку иностранной валюты для закупки современного оборудования и это, в конечном счете, создает проблему снижения доходов.

¹⁷ Джейанетти, Институт Стратегических Исследований

¹⁸ Гэл Рабалланд, Всемирный Банк

¹⁹ Оти, Рабалланд, Кунц: Бремя транспортных затрат в Центральной Азии и его воздействие на торговлю.

Транзит

Транзит является определенной льготной системой направленной на содействие торговле внутри данной таможенной территории или между отдельными таможенными территориями. Он позволяет существенным образом временно приостановить таможенные пошлины или другие пошлины, выплачиваемые на товары, производимые и/или предназначенные для третьей страны во время перевозки на транспорте на территории определенной таможенной зоны. Приостановка пошлин и налогов действительна либо до выхода товаров из соответствующей таможенной территории и перехода в другой таможенный режим, либо пошлины и налоги выплачиваются, и товары вступают в свободный оборот.

Конвенция TIR

Конвенция TIR позволяет водителям автомобильного транспорта пересекать границы при международных и транзитных перевозках в обход основных процедур и затрат. Она обеспечивает международно стандартизированный и гарантированный таможенный документ (карнет TIR), международное гарантийное страхование на случай нарушений, а также согласованные таможенные процедуры, ограничивающиеся внешним визуальным контролем запечатанного грузового отсека грузовика и отметки в карнет TIR.

Она регулируется межправительственным механизмом, базированным в штаб-квартире ЭКЕ ООН в Женеве.

Тот факт, что пограничные процедуры не функционируют надлежащим образом, имеет воздействие как на торговлю, так и на безопасность:

- Коррупция добавляет не только чрезмерные, неконтролируемые расходы на торговлю, но также может быть средством, при помощи которого террористы и финансирование террористов проникает в страну.
- Отсутствие связи и координации между органами создает дополнительные задержки в доставке и в то же время предполагает неспособность действовать рационально в случае хаоса, вызванного террористическими нападениями.
- Неадекватное оборудование и недостаточная компьютеризация означают, что невозможно рационально обмениваться данными, анализировать их, а поэтому представляет собой слабое звено в цепочке безопасности.
- Отсутствие гармонизации стандартов также представляет препятствие как для оперативной работы с грузом/пассажирами так и для их эффективного досмотра.

ОБСЕ располагает значительным пакетом пограничных мероприятий, которые в дальнейшем могли бы быть пополнены путем внесения соображений 2^{го} измерения.

Конкретно, проблемы в пограничных процедурах, среди прочих таковы:²⁰

- Информационные Технологии: Недостаточная компьютеризация процедур контроля, означающая, что необходимо использование различных бланков документов. Они часто заполняются самими контролирующими сотрудниками, что подразумевает установление прямых, личных взаимоотношений между контролирующими должностными лицами и водителями, что в свою очередь создает благодатную почву для торга между ними, и всех вытекающих злоупотреблений;
- Систематический контроль всех транспортных средств и неиспользование средств контроля, основанных на технике управления риском. Эта ситуация обусловлена:
 - нежеланием таможенной администрации внедрять системы компьютеризованного контроля;
 - действующими законами, не позволяющими таможенным сотрудникам проводить выборочные проверки;
 - систематическим вмешательством полиции, мешающим таможенным сотрудникам проводить выборочные проверки (такая процедура немедленно вызывает подозрение в нарушениях);
- Отсутствие координации между таможенными администрациями различных стран, и в особенности недостаточный обмен информацией. Время открытия пограничных постов не всегда согласовано, нет достаточных совместных средств контроля (особенно внутри СНГ), и нет достаточного взаимного признания протоколов взвешивания и инспекции транспортных средств. Обмен информацией о лучшем опыте (внедрение опыта) и углубленное использование техники риска остаются исключением. Отсутствие координации между региональными администрациями и согласования процедур на внутренних административных границах внутри определенных стран также представляет серьезную проблему;

²⁰ В значительной степени использован Отчет ЕКМТ, 22 апреля 2004 года, Устранение препятствий на пограничных постах, СЕМТ/СМ(2004) 23

- Отсутствие трансграничных систем связи между железнодорожными сетями ввиду различия систем информации и передачи данных. Вместе с возможностью взаимодействия сетей (оба вопроса тесно взаимосвязаны), это одна из основных трудностей, выдвинутых при объяснении долгих простоев на железнодорожных пограничных постах. Отсутствие трансграничных систем по обмену информацией приводит к отсутствию непрерывности передачи информации и означает, что данные по грузовым поездам должны вводиться дважды. Это является еще одной причиной задержек, поскольку таможенные и полицейские должностные лица не могут получить предварительную информацию и поэтому не могут начать обработку документов до прибытия поездов. В соответствии с ЭКЕ ООН²¹, отсутствие обмена данными между таможенными органами в различных странах является одной из причин задержек на железнодорожных пограничных постах. Другим фактором является полное отсутствие какой-либо координации между существующими системами связи Восточно-Европейских железных дорог и железнодорожными таможенниками;
- Недостаточное сотрудничество между руководством, ответственным за контроль и сам факт участия большого количества сотрудников в одном мероприятии по пересечению границы: слишком часто пограничники перепроверяют партии прибывшего товара после таможенников. Эта проблема тем более важна, что ответственность за таможенные операции иногда возлагается на несколько органов (напр. таможенный отдел, специальный легион и пограничники в Грузии), что ведет к увеличению числа контролирующих органов, которые не всегда могут быть идентифицированы, и требует оформления излишних документов (напр. TIR карнет и специфичный транзитный документ);
- Неспособность предоставлять информацию профессионалам, частному сектору и т.д. о применяемых процедурах и необходимых документах, асимметрия информации является особенностью отношений между администрацией и пользователями;
- Изменение используемых процедур без уведомления, внедрение новых требований без предварительного уведомления и отсутствие четкой информации об изменениях в национальном законодательстве.

В этом проблематичном контексте, ряд предложений мог бы повысить эффективность и оперативность границ:

- создание общей согласованной системы передачи сигналов и контрольно-командной системы, такой как ЕСУЖТ (Европейская Система Управления Железнодорожным Транспортom) и ее компонент контроля ЕСКП (Европейская Система Контроля Поездов);
- внедрение согласованных систем трансграничной связи с усовершенствованными телекоммуникациями и компьютерными интерфейсами с тем, чтобы облегчить передачу оперативных данных, позволить обмен электронными данными и оптимизировать графики движения. Введение системы компьютеризованного обмена данными главным образом касается

²¹ ЭКЕ ООН, Рабочий План по железнодорожному транспорту: «Ежегодный мониторинг прогресса, достигнутого в содействии пограничным постам в международном железнодорожном транспорте», Рабочий Документ 4, 15 сентября 2002 года.

железных дорог, что должно разработать подходящие интегрированные информационные системы по передаче данных между сетями;

- согласование национальных положений по безопасности, требований к сертификации оборудования и действующих правил;
- согласование, а также взаимное признание железнодорожных документов, обмениваемых железными дорогами. Железнодорожная документация особенно сложная на внешних границах СНГ, где режим ЧИМ (Чартерного Института Маркетинга), установленный КОМЖП соответствует режиму SMGS, установленному OSJD; развитие единственного документа GPBRT для поездов с контейнерными блоками между Берлином и Москвой через Польшу и Беларусь является значительным шагом вперед в этом отношении;
- концентрация перевозки товаров на дальние расстояния на малом количестве высокопродуктивных артерий (напр. общеевропейские коридоры), которая могла бы рационализировать многие железнодорожные пограничные пункты, некоторые сократив, а наиболее активные сделав более эффективными;
- сокращение ряда документов, необходимых оформить, и согласование соответствующих положений и документов, которое поможет упростить контроль. (Одной целесообразной инициативой является использование железнодорожных документов (транспортных накладных) для таможенного контроля, особенно для транзитного транспорта, как предложено в проекте конвенции ЭКЕ ООН о таможенных процедурах для международного транзита грузоперевозок по железной дороге в соответствии с транспортной накладной SMGS;²²
- введение общих таможенных постов и контроля, осуществляемого совместно руководством с обеих сторон границы. В Восточной Европе, только несколько стран ввели такую рациональную меру;
- повсеместное использование выборочных проверок;
- передача процедур контроля на места внутри страны (особенно для транзита) или пунктам назначения. Германия, и недавно Россия, предприняли шаги в этой связи. Введение системы предварительной декларации, позволяющей предварительное растаможивание товаров, также могло быть шагом в правильном направлении;
- введение новых, упрощенных процедур контроля: существует уже множество международных инструментов (Конвенция ЭКЕ ООН по гармонизации пограничного контроля, ЭСКАТО, ЭКЛАК (Экономическая Комиссия ООН по Латинской Америке и странам Карибского Бассейна), рекомендаций (резолюции ЕКМТ, соглашения относительно определенных коридоров, программа PHARE) и модельные двухсторонние соглашения, которые могут использоваться в качестве ссылочного материала; очень важно, чтобы как можно больше государств ратифицировали эти конвенции и соглашения и выполняли меры, рекомендуемые ими. Они также должны сопровождаться большей компьютеризацией процедур, особенно таможенных, таких как общее введение таких систем как АСУТД (Автоматизированная Система Управления Таможенными Данными), разработанная ЮНКТАД (Конференцией ООН по Торговле и Развитию) и рекомендованная Программами Содействия Торговле и Транспорту для Юго-Восточной Европы (СТТЮЕ) и Южного Кавказа (СТТЮК), или введения компьютеризированной системы контроля для

²² СЕМТ 2004 23

автомобильных сетей TIR, которую поправка в Конвенцию TIR могла бы сделать обязательной;

- упрощение и согласование процедур взвешивания транспортных средств;
- улучшение координации между таможенными властями соседних стран путем поддержки постоянных контактов и обмена информацией;
- большее сотрудничество между национальными администрациями путем четкого распределения задач, обмена информацией и координации между персоналом, представляющим различные органы на пограничных постах с тем, чтобы избежать дублирования проверок и процедур; и
- упрощение и, если возможно, сокращение налогов, пошлин и сборов, выплачиваемых на пограничных постах обеспечивая, чтобы они производились прозрачно, и созданы единых пунктов уплаты на каждой границе для того, чтобы обеспечить интегрированную службу.

5.2. ТОРГОВЫЕ ДОКУМЕНТЫ

Торговые Документы, соответствующие международным требованиям к документам и лучшему предпринимательскому опыту, общепринято упоминаются как ориентированные документы. Важные стандарты и лучший опыт по ориентированной торговой документации разработаны Экономической Комиссией ООН для Европы (ЭКЕ ООН).

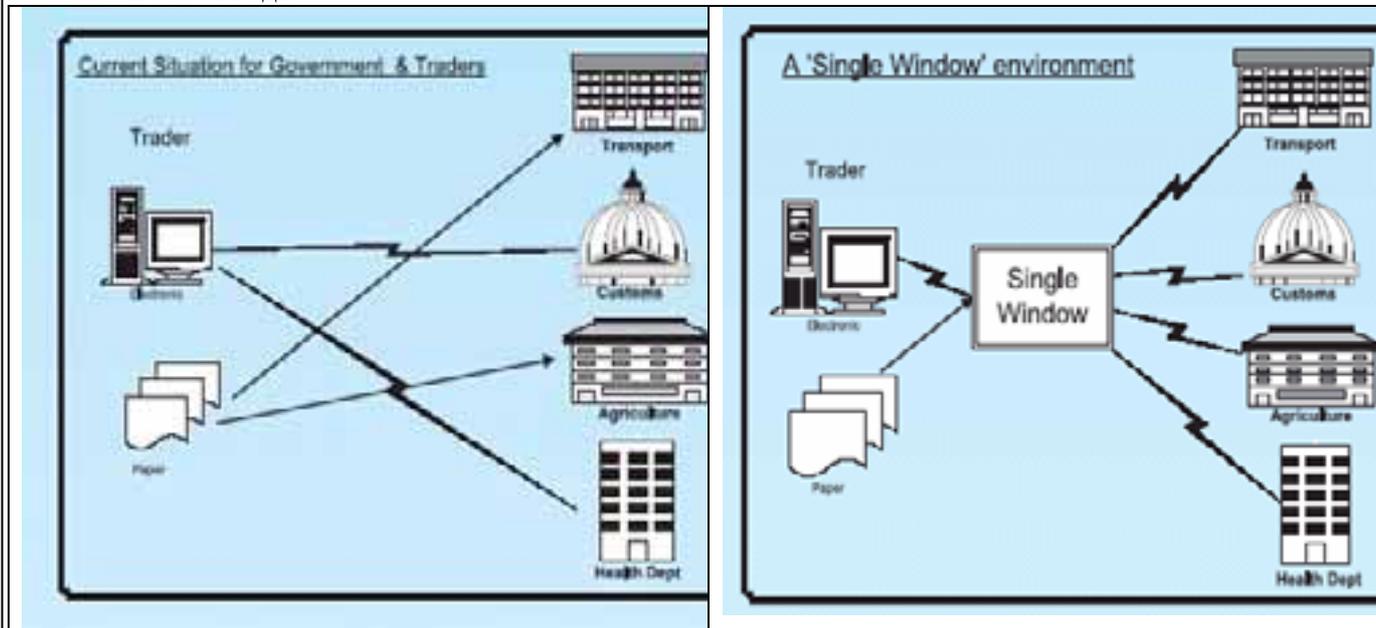
Ввиду важности этой темы, Организация Объединенных Наций создала Центр Содействия Торговле и Электронному Бизнесу (ЦСТЭБ ООН) в рамках ЭКЕ ООН для дальнейшего развития и поддержки этих стандартов. Сегодня большинство документов, используемых передовыми торговыми державами и логистическими операторами, основываются на этих стандартах, напр. Единый Административный Документ ЕС (ЕАД), автомобильная сеть TIR (МДП – Международная Дорожная Перевозка), Авиагрузовая Накладная МАВТ (Международной Ассоциации Воздушного Транспорта) или Грузовая Накладная ММО (Международной Морской Организации). В то время как использование ориентированных торговых документов стало стандартом в ведущих торговых державах, ЭКЕ ООН признает, что особенно в странах переходного периода и развивающихся странах все еще используются системы неориентированных торговых документов. Использование этих документов усложняет процедуры, неоправданно повышает стоимость экспортируемых товаров и является существенным препятствием для успешной конкуренции экспортеров на международных рынках.

Поэтому ЭКЕ ООН разработала проект по Электронным Торговым Документам ООН (ЭТД ООН) для разработки инструкций и инструментов по выполнению ориентированной торговой документации. ЭТД ООН обеспечивает концептуальную основу для разработки ориентированных бумажных торговых документов на основе международных стандартов и дальнейшей разработки электронных эквивалентов бумажного документа.

Единый Рамочный Подход (из “Trade Integration” («Интеграция торговли»), 2003 ЭКЕ ООН)

Повышение оперативного обмена информацией между торговым сектором и правительством.

Единый Рамочный Подход направлен на оперативный и упрощенный поток информации между торговым сектором и правительством и на достижение всеми сторонами, вовлеченными в трансграничную торговлю, значительной выгоды.



В практическом смысле единый рамочный подход¹ обеспечивает один вход для передачи и обработки данных и документов, касающихся отпусков и растаможивания международной сделки.

Сотрудничество и координация между соответствующими государственными органами является существенной составляющей в создании успешной единой рамочной среды. Также, проблемы безопасности все еще нуждаются в полной интеграции в этот подход.

6. ТРАНСПОРТНЫЕ ВОПРОСЫ В СТРАНАХ, НЕ ИМЕЮЩИХ ВЫХОДА К МОРЮ

Отсутствие территориального доступа к морю, отдаленность и изолированность от мировых рынков и высокая стоимость транзита продолжают создавать серьезные препятствия для общего социально-экономического развития развивающихся стран, не имеющих выхода в море. Их торговля по морю неизбежно зависит от транзита через другие страны. Дополнительные пограничные посты и отдаленность от рынка существенно увеличивают общие расходы на транспортные услуги.

Офис Верховного Представителя по Слаборазвитым Странам, Развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и Малоостровным Развивающимся Государствам (ОВП СС) был учрежден Генеральной Ассамблеей ООН в 2001 году.

Для преодоления препятствий, с которыми сталкиваются страны, не имеющие выхода к морю, 25-29 августа 2003 года в Алматы, Казахстане была проведена Международная Конференция Министров Стран, не имеющих выхода к морю, транзитных развивающихся стран, стран доноров и международных институтов по развитию и финансовых институтов по сотрудничеству в области транзитного транспорта. Она была первой в своем роде и предоставила международному сообществу уникальную возможность по гальванизации международной солидарности и партнерства по оказанию помощи развивающимся странам, не имеющим выхода к морю для эффективного участия в международной торговой системе, посредством, среди прочих, создания транзитных систем. По ее успешном завершении, Конференция Министров приняла Алматинскую Программу Действий: рассмотрение особых нужд развивающихся стран, не имеющих выхода к морю в рамках Новой Глобальной Основы для сотрудничества транзитного транспорта для стран, не имеющих выхода к морю и транзитных развивающихся стран и Алматинскую Министерскую Декларацию.

Цель Алматинской Программы Действий заключается в создании новой глобальной основы по развитию эффективных транзитных транспортных систем в странах, не имеющих выхода к морю и транзитных развивающихся странах с учетом интересов как стран, не имеющих выхода к морю, так и транзитных развивающихся стран. Программа направлена на:

- (a) безопасный доступ к/с моря на всех видах транспорта;
- (b) снижение расходов и совершенствование услуг с целью повышения конкурентоспособности их экспорта;
- (c) сокращение расходов на импорт;
- (d) решение проблем задержек и неопределенностей на торговых маршрутах;
- (e) развитие адекватных национальных сетей;
- (f) сокращение потерь, ущерба и ухудшения качества в пути;
- (g) открытие возможности для расширения экспорта; и
- (h) повышение надежности автомобильного транспорта и безопасности людей вдоль коридоров.

Главная инновационная черта Алматинской Программы Действий заключается в направлении конкретных мер, ориентированных на действие, которые необходимо принять как странам, не имеющим выхода к морю, так и транзитным развивающимся странам, при поддержке своих партнеров по развитию, осуществление которых было бы измеримо и выполнимо.

Пять приоритетов Алматинской Программы Действий таковы:

- Совершенствование политики – сокращение таможенной бюрократии и выплат с целью сокращения затрат и дней путешествия для экспорта в страны, не имеющие выхода в море;
- Усовершенствованная железнодорожная, дорожная, воздушная и трубопроводная инфраструктура – в проектах будут отражены местные виды транспорта; в Африке дорожный транспорт является доминирующим, в Южной Азии более широко распространен железнодорожный;
- Меры по международной торговле – отдавать предпочтение товарам стран, не имеющих доступа к морю, делая их более конкурентоспособными;

- Техническая и финансовая международная поддержка – страны-доноры ссудят ноу-хау и деньги странам, не имеющим доступ к морю и транзитным странам для совершенствования инфраструктуры и политики; и
- Мониторинг и дальнейшие действия после заключения соглашений – будут использоваться умеренные критерии, такие как количество дней на поездку и цены, и возможен ежегодный обзор на Генеральной Ассамблее ООН.

7. РОЛЬ МЕЖДУНАРОДНЫХ ФИНАНСОВЫХ ИНСТИТУТОВ И ДВУХСТОРОННИХ ДОНОРОВ В ПОДДЕРЖКЕ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТА

Международные финансовые институты (МФИ) и двухсторонние доноры также играют главную роль в финансировании инвестиций в транспортный сектор и в содействии модернизации политики.

Роль ЕС в инициировании Программы TRACECA уже упоминалась.

Кроме того, ЕС содействовал региональному сотрудничеству в Центральной Азии путем обеспечения соответствующих программ и поощрения стран к сотрудничеству между собой. Программа ТАСИС обеспечивает рабочую основу для регионального сотрудничества, а приоритеты ЕС в сфере транспорта для Центральной Азии и Кавказа включают:

- содействие укреплению административного потенциала и гармонизации законодательства;
- дифференцированный подход к группе стран участниц TRACECA;
- стимуляция взаимодействия железнодорожных сетей и Европейских стандартов;
- выполнение международных соглашений (TIR, ADR);
- акцентирование внимания на аспекты надежности и безопасности;
- укрепление устойчивости водного транспорта между портами Черного моря, в том числе перевозки грузов на короткие расстояния морем;
- непрерывное поощрение регионального сотрудничества и согласование процедур пересечения границ; и
- совершенствование связей между TRACECA и расширенным Европейским Союзом и Черноморской Общевропейской Транспортной Зоной (ЧОТЗ) через соответствующие Общевропейские коридоры

Всемирный Банк (ВБ)²³ особенно заинтересован в связях между транспортом и торговлей. Он располагает методикой и подходом к СТТ (содействию транспорту и торговле), которая применяется в Юго-Восточной Европе и на Южном Кавказе.

Программа содействия торговле и транспорту в Юго-восточной Европе (СТТЮЕ) развивает торговлю путем поощрения более рациональных и менее дорогих торговых потоков через страны региона и обеспечивает таможенные стандарты в соответствии с требованиями Европейского Союза. Программа направлена на сокращение

²³ <http://www.worldbank.org/>

нетарифных цен на торговлю и транспорт, сокращение контрабанды наркотиками и коррупции на пограничных постах и укрепление и модернизацию таможенных администраций и других агентств по контролю границы.

Программа Содействия Торговле и Транспорту в Юго-восточной Европе состоит из следующих проектных компонентов: реформы процедур таможенных услуг, развитие содействия торговле, поддержка интегрированных таможенных информационных систем (ИТИС), совершенствование дорог и пограничных объектов, и выполнение программы и проекта.

Устойчивость процесса реформ в рамках проектов по содействию торговле зависит от партнерства и участия основных заинтересованных сторон в стране. Частный сектор включен не только в процесс идентификации, но также и в мониторинг результатов проектов. Компонент каждого проекта по содействию торговле направлен на обеспечение большей взаимосвязи между общественным и частным сектором путем обеспечения аккуратной и своевременной информации и подготовки.

СТТЮЕ сейчас вступает во вторую фазу – СТТЮЕ II, которая закрепит достижения, достигнутые в первоначальной Программе повторяя и постепенно увеличивая их. СТТЮЕ II ставит перед собой более широкую и более амбициозную цель, чем СТТЮЕ – не ограниченный таможенной дорожный транспорт и усовершенствования на выборочных пограничных постах и внутренних терминалах – затрагивание дальнейших аспектов содействия торговле путем обеспечения эффективного сотрудничества между всеми агентствами, задействованными на пограничных постах (таможня, дорожная администрация, пограничная полиция, фито-санитарный и ветеринарный контроль) всеми видами транспорта в регионе (дорожного, железнодорожного, внутренних водных путей и смешанных видов транспорта) и всеми пограничными постами на главных ДЕСЯТИ-Т Коридорах, пролегающих через Юго-восточную Европу и соединяющих регион с его соседями. Целью СТТЮЕ II будет повышение торговой конкурентоспособности Юго-восточной Европы путем обеспечения адекватных логистических услуг, связывающих регион с его соседями, а также региональными и глобальными рынками, путем поддержки инфраструктуры и технического содействия, одновременного укрепления потенциала частного сектора по предоставлению логистических услуг. В центре усилий СТТЮЕ II находится коридорный подход к содействию торговле и транспорту в Юго-восточной Европе.

В Южно-Кавказском регионе Грузии в июне 2001 года при совместном спонсорстве Грузинского Министерства Транспорта и Телекоммуникаций, Всемирного Банка и КООЧИ (Консультативный Орган по Общественно-Частной Инфраструктуре) был организован семинар, который рассмотрел институциональные и физические препятствия торговле, транспорту и телекоммуникациям в регионе, и разработал стратегии по их преодолению. Семинар ознакомил с текущей работой Всемирного Банка по Проекту Содействия Торговле и Транспорту в Юго-восточной Европе, и рассмотрел способы применения этой методики на Южном Кавказе.

В тесном сотрудничестве с TRACECA, IRU и FIATA, заинтересованными общественным и частным секторами и правительствами, ВБ предпринимает программу, направленную на демонстрацию конкретных выгод, которые отдельные страны могут извлечь при этом подходе, с акцентом на следующие области: сбор показателей на главных пограничных пунктах, поддержка содействия диалогу между

общественным и частным сектором, улучшение информационных механизмов и обзор выполнимости установления логистических /распределительных /промышленных зон в регионе.

ВБ предлагает свой опыт Содействия Торговле и Транспорту другим странам и регионам, заинтересованным в выполнении таких проектов. Подчеркивается, что для большей эффективности такой проект должен проводиться в контексте региональной программы вместе с несколькими проектами внутри страны.

Европейский Банк по Реконструкции и Развитию (ЕБРР) содействует развитию транспортного сектора путем финансирования экономически жизнеспособных инфраструктурных и транспортных проектов. Политика ЕБРР направлена на построение рациональных, надежных и безопасных транспортных систем в шести направлениях транспортного бизнеса: авиации, портов, железных дорог, дорожного транспорта, морского и городского транспорта.

За период 1994-2004 года ЕБРР предоставила финансирование в размере 3,5 миллиарда Евро на транспортный сектор стран переходного периода.²⁴

Политика Транспортных Операций выражает общую стратегическую и оперативную роль Банка в этом секторе и устанавливает общую основу деятельности Банка. Политика вновь подтверждает ключевую роль эффективного транспортного сектора в деятельности региональных рынков, так как продолжается движение в направлении интеграции народных хозяйств. ЕБРР продолжит сотрудничество с ЕС по развитию Транс-Европейских Сетевых коридоров и в осуществлении региональных инициатив, таких как инициатива ИИБР (Исследование Инфраструктуры Балканского Региона) в Западных Балканах и инициатива TRASECA в Центральной Азии и на Кавказе. Продолжение сотрудничества с другими МФИ, такими как Международный Валютный Фонд, Группа Всемирного Банка и банки по региональному развитию также является особенностью стратегического подхода ЕБРР. Были подчеркнуты экологические вопросы, возникающие в результате деятельности в транспортном секторе, и ЕБРР продолжит сотрудничать также и с другими МФИ в поиске решения этих вопросов наиболее целесообразным образом.

Программа Азиатского Банка Развития (АБР) по Центральноазиатскому Экономическому Сотрудничеству (ЦАЭС)²⁵ направлена на стимулирование экономического роста и повышения жизненных стандартов в регионе путем поощрения экономического сотрудничества. Одной из региональных инициатив АБР является модернизация и сотрудничество таможен. Основными перспективными транспортными вопросами АБР является финансирование, пограничные вопросы и координация транспортных политик. Двумя основными проектами в сфере транспорта являются развитие железнодорожной магистрали Китай-Кыргызстан-Узбекистан и проект построения автомагистрали через южный Кыргызстан, соединяющей Китай с Узбекистаном. В АБР поступила просьба о совместном финансировании восстановления автомагистрали соединяющей Алматы в Казахстане с Бишкеком в Кыргызстане. Этот совместный кредитный/грантовый проект был совместно финансируван ЕБРР и ЕС.

²⁴ <http://www.ebrd.org/country/sector/trport/sign.pdf>

²⁵ <http://www.adb.org/CAREC/>

По положению на 31 декабря 2004 года АБР:

- утвердил семь региональных инвестиционных проектов на сумму 275.1 миллионов долларов США;
- мобилизовал совместное финансирование трех из этих проектов на сумму 135.2 миллионов долларов США; и
- утвердил 22 гранта на техническое содействие в размере 12.9 миллионов долларов США

В 2005-2006 году АБР планирует оказание поддержки инвестиционным проектам на сумму 247 миллионов долларов США и грантов на техническое содействие на сумму 12.3 миллионов долларов США.

Агенство США по Международному Развитию (USAID) осуществляет деятельность в Таджикистане, Казахстане, Узбекистане и Кыргызстане. Япония осуществляет деятельность в зоне, в основном через JBIC. Кувейтский Фонд (KFAED) и Исламский Банк Развития (ИБР) имеют ряд проектов в регионе, а также уже осуществляются другие программы.

8. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Ожидается, что Конференция в Душанбе предоставит основу для интерактивного и динамичного обмена мнениями между представителями Государств-участников ОБСЕ, экспертами, представляющими другие международные организации и институты, предпринимательское сообщество, гражданское общество и научное сообщество. Дебаты в Душанбе должны добавить информацию и знания по вопросам, касающимся транспорта и существующих инициативах в регионе ОБСЕ, и в особенности в Центральной Азии, внося тем самым большую ясность относительно возможной роли ОБСЕ. Конференция должна внести вклад в лучшее определение приоритетности вопросов и областей деятельности, в выявление ниш и пробелов, которые могут быть восполнены посредством развития сетей с другими международными организациями, определения дальнейшей деятельности в таких областях, как решение политических аспектов транспортных вопросов, разработка проектов по повышению осведомленности, проведение программ подготовки, стимулирование выполнения существующих норм, стандартов и других международных обязательств (с акцентом на обязательства, связанные с мандатом ОБСЕ в области безопасности и сотрудничества) и продолжение уделения внимания экологическому измерению.

Результаты Конференции будут в дальнейшем обсуждены в Вене, в Экономическом и Экологическом Подкомитете, на первой сессии 14^{го} Экономического Форума (23-24 января 2006 года), а также в Постоянном Совете.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1 – Перечень Конвенций ЭКЕ ООН²⁶

1. Декларация о строительстве главных международных транспортных артерий, 16 сентября 1950 года
2. Европейское Соглашение о главных международных транспортных артериях (**AGR**), 15 ноября 1975 года
3. Европейское Соглашение о главных международных железнодорожных линиях (**AGC**), 31 мая 1985 года
4. Европейское Соглашение о важных международных комбинированных транспортных линиях и соответствующих установках
5. Протокол о смешанных видах транспорта на внутренних водных путях к Европейскому Соглашению о важных международных комбинированных транспортных линиях и соответствующих установках (**AGTC**) 1991 года, 1997 года
6. Европейское Соглашение о главных внутренних водных путях международного значения (**AGN**), 19 января 1996 года

Дорожное движение и дорожные знаки и сигналы

7. Конвенция о дорожном движении, 19 сентября 1949 года
8. Конвенция о дорожном движении, 8 ноября 1968 года (измененный вариант)
9. Протокол о дорожных знаках и сигналах, 19 сентября 1949 года
10. Конвенция о дорожных знаках и сигналах, 8 ноября 1968 года (измененный вариант)
11. Европейское Соглашение, дополняющее Конвенцию о дорожном движении (1968), 1 мая 1971 года
12. Европейское Соглашение, дополняющее Конвенцию о дорожных знаках и сигналах (1968), 1 мая 1971 года
13. Европейское Соглашение о применении Статьи 23 Конвенции о дорожном движении 1949 года относительно измерений и веса транспортных средств, допущенных к проезду на определенных дорогах Договаривающихся Сторон, 16 сентября 1950 года
14. Европейское Соглашение, дополняющее Конвенцию о дорожном движении 1949 года и Протокол о дорожных знаках и сигналах, 16 сентября 1950 года
15. Европейское Соглашение о разметке дорог, 13 декабря 1957 года
16. Протокол о разметке дорог, дополнительно к Европейскому Соглашению, дополняющему Конвенцию о дорожных знаках и сигналах, 1 марта 1973 года
17. Соглашение о минимальных требованиях к вопросу действительности водительских прав (**APC**), 1 апреля 1975 года

Дорожные транспортные средства

18. Соглашение относительно принятия Единых Технических Правил для колесных транспортных средств, оборудования и частей, которые могут быть подогнаны и/или использованы на колесных транспортных средствах и условия взаимного признания санкций, предоставленных на основе этих предписаний, 20 марта 1958 года

²⁶ Приложение содержит подробный перечень Конвенций ЭКЕ ООН, некоторые из которых могут иметь отношение к теме 14^{го} Экономического Форума ОБСЕ; возможно ЭКЕ ООН и ОБСЕ могли бы сотрудничать в стимулировании выполнения некоторых из этих конвенций.

19. Соглашение относительно принятия Единых условий периодических технических инспекций колесных транспортных средств и взаимного признания таких инспекций, 13 ноября 1997 года

20. Соглашение относительно установления Глобальных Технических Положений для колесных транспортных средств, оборудования и частей, которые могут быть подогнаны и/или использованы на колесных автомобилях, 25 июня 1998 года

Другие правовые инструменты, касающиеся дорожного транспорта

(a) Рабочие условия

21. Европейское Соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств занятых в международном дорожном транспорте (**AETR**), 1 июля 1970 года (объединенный текст 1999 года)

(b) Налогообложение

22. Конвенция о налогообложении частных дорожных транспортных средств в международном движении, 18 мая 1956 года

23. Конвенция о налогообложении дорожных транспортных средств занятых в международном пассажирском транспорте, 14 декабря 1956 года

24. Конвенция о налогообложении дорожных транспортных средств занятых в Международной транспортировке товаров, 14 декабря 1956 года

(c) Частное право

25. Конвенция о Контракте на международную перевозку грузов дорожным транспортом (**CMR**), 19 мая 1956 года

26. Протокол к Конвенции о Контракте на международную перевозку грузов дорожным транспортом (**CMR**), 5 июля 1978 года

27. Конвенция о Контракте на международную перевозку пассажиров и багажа дорожным транспортом (**CVR**), 1 марта 1973 года

28. Протокол к Конвенции о Контракте на международную перевозку пассажиров и багажа дорожным транспортом (**CVR**), 5 июля 1978 года

(d) Экономические Положения

29. Общее соглашение об экономических положениях для международного дорожного транспорта, 17 марта 1954 года

Внутренний водный транспорт

30. Конвенция, касающаяся унификации определенных правил в отношении столкновений во внутренней навигации, 15 марта 1960 года

31. Конвенция о регистрации внутренних навигационных судов, 25 января 1965 года

32. Конвенция об измерении внутренних навигационных судов, 15 февраля 1966 года

33. Конвенция, касающаяся ограничения ответственности владельцев внутренних навигационных судов (**CLN**), 1 марта 1973 года

34. Протокол к конвенции, касающейся ограничения ответственности владельцев внутренних навигационных судов (**CLN**), 5 июля 1978 года

35. Конвенция о Контракте на международную перевозку пассажиров и багажа внутренними водными путями (**CVN**), 6 февраля 1976

36. Протокол к Конвенции о договоре на международную перевозку пассажиров и багажа внутренними водными путями (**CVN**), 5 июля 1978

Содействие пересечению границ

37. Конвенция, касающаяся таможенных льгот для туризма, подписанная в Нью-Йорке 4 июня 1954 года
- 37-а. Дополнительный Протокол к Конвенции, касающейся таможенных льгот для туризма, относительно импорта туристических рекламных документов и материала, подписанный в Нью-Йорке 4 июня 1954 года
38. Таможенная Конвенция о временном импорте частных дорожных транспортных средств, подписанная в Нью-Йорке 4 июня 1954 года
39. Таможенная Конвенция о международной перевозке товаров под защитой TIR карнетс (**Конвенция TIR**), 15 января 1959 года
40. Таможенная Конвенция о международной перевозке товаров под защитой TIR карнетс (**Конвенция TIR**), 14 ноября 1975 года
41. Таможенная Конвенция о временном импорте самолетов и прогулочных катеров для частного пользования, 18 мая 1956 года
42. Таможенная Конвенция о временном импорте коммерческих дорожных транспортных средств, 18 мая 1956 года
43. Международная Конвенция о содействии пересечению границ пассажиров и багажей по железной дороге, 10 января 1952 года
44. Международная Конвенция о содействии пересечению границ для товаров, перевозимых по железной дороге, 10 января 1952 года
45. Таможенная Конвенция относительно запасных частей, используемых для ремонта европейских вагонов, 15 января 1958 года
46. Таможенная Конвенция о контейнерах, 18 мая 1956 года
47. Таможенная Конвенция о контейнерах, 2 декабря 1972 года
48. Европейская Конвенция о таможенном досмотре постелей, используемых в международном транспорте, 9 декабря 1960 года
49. Международная Конвенция о гармонизации пограничного контроля товаров, 21 октября 1982 года
50. Конвенция о таможенном досмотре объединенных контейнероа, используемых в международном транспорте, 21 января 1994 года

Транспортировка опасных товаров

51. Европейское Соглашение относительно международной перевозки опасных товаров дорожным транспортом (**ADR**), 30 сентября 1957 года
52. Протокол о поправке статьи 1 (а), статьи 14 (1) и статьи 14 (3) (b) Европейского соглашения от 30 сентября 1957 года относительно международной перевозки опасных товаров дорожным транспортом (**ADR**), 28 октября 1993 года
53. Конвенция о гражданской ответственности за ущерб, причиненный во время перевозки товаров дорожным транспортом, железной дорогой и внутренними навигационными судами (**CRTD**), 10 октября 1989 года

54. Европейское Соглашение относительно международной перевозки опасных товаров внутренними водными путями (**ADN**), 25 мая 2000 года

Транспортировка скоропортящихся продуктов

55. Соглашение о международной перевозке скоропортящихся продуктов и о специальном оборудовании, используемом для таких перевозок (**АТР**), 1 сентября 1970 года
