
**Тематическая рабочая группа СПЕКА по устойчивому транспорту,
транзиту и взаимосвязанности (ТРГ-УТТВ)**

21-я сессия
7-8 сентября 2016г.
Ашгабат, Туркменистан

**Идентификация, изоляция и устранение основных узких мест вдоль международных
транспортных маршрутов**

(Пункт 4.4 повестки дня)

Доклад ЕСЕ/ЭСКАТО

Деятельность ЕЭК по упрощению порядка пересечения границ

1. Стратегическое значение Центральной Азии делает его уникальным регионом, и это подчеркивается его соединительной потенциал как транспортного узла между двумя континентами. Кроме того, регион сталкивается с уникальными вызовами, где все страны-участницы СПЕКА имеют выхода к морю с расходящимися экономическое развития.
2. В рамках СПЕКА, ЭСКАТО и ЕЭК способствуют созданию потенциала и других форм технической помощи, которые способствуют эффективной и безопасной эксплуатации региональных транспортных инфраструктур и выявления узких мест. Многочисленные правовые документы, находящиеся в ведении ЕЭК, а также аналитические, наращивание потенциала и технической помощи ЕЭК обеспечивают прочную основу для разработки гармонизированных нормативно-правовой базы для региональных перевозок, в частности, в регионе СПЕКА.
3. Введение, содействие и развитие международных перевозок всегда были одной из основных целей национальных правительств. Однако, поскольку автомобили в области международных перевозок пересекают границы, содействие и развитие международных перевозок поднимают конкретные проблемы, решение которых требует сотрудничества и согласия между правительствами. Целью этого сотрудничества является разработка согласованных международных инфраструктурных коридоров и сетей, упрощенное пересечение границы и единые нормы и правила, которые позволяют высокий уровень эффективности, безопасности и охраны окружающей среды в области транспорта.

4. ЕЭК ООН предоставляет эти необходимые межправительственные платформы сотрудничества и адреса транспорта, в пяти ключевых областях - доступности, безопасности, безопасности и воздействия на окружающую среду. Особенно же касается стран-участниц СПЕКА, ЕЭК ООН и ее транспортной подпрограммы имеет особую роль в реализации этих целей, учитывая его давние опыт в регионе и наличие огромного массива инструментов и правовых документов.

Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах

1. Принимая международно-правовой базы в качестве отправной точки, следует отметить, что среди огромного множества имеющихся правовых документов, некоторые из них направлены на упрощение и согласование процедур на пограничных переходах и немногие из них наиболее известных, широко используется в рамках СПЕКА область. Например, Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах, как правило, известные как "Конвенции о согласовании" представляет собой одну из наиболее общепринятых правовых основ скоординированного управления границами. Есть 55 Договаривающиеся стороны к нему, включая все страны СПЕКА, за исключением Афганистана. Договаривающиеся Стороны обязуются упрощение административных процедур на границах и сокращения числа и продолжительности контроля, осуществляемых таможенными органами.

2. 30 ноября 2011 года, новое приложение 9 на железнодорожных пограничных переходах к Конвенции о согласовании, который представил основные принципы упрощения процедур пересечения границ для международных железнодорожных грузовых перевозок вступил в силу. С того времени Рабочая группа по железнодорожному транспорту (SC.2), в сотрудничестве с Рабочей группой по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30), взяла на себя разработку возможных механизмов контроля за ее осуществлением на национальном уровне. Кроме того, в 2013 году секретариат SC.2 подготовил вопросник о путях контроля за выполнением положений нового приложения 9. Вопросник был распространен среди всех Договаривающихся сторон и на основе полученных ответов; секретариат подготовил анализ предварительных результатов, представлен SC.2 на ее шестьдесят восьмой сессии на 24-26 ноября 2014 (ECE/TRANS/SC.2/2013/6). Анализ ответов, к тому времени, двадцать семь Договаривающихся сторон Конвенции о согласовании был также представлен WP.30 в 2015 году и показал, что:

(A) в принципе, процедуры приложения 9 по упрощению процедур пересечения границ были осуществлены в государствах-членах;

(B) меры включают технологическое усиление пограничных железнодорожных станций (установка информационно-технологических систем и средств связи, устройств и т.д.) и улучшение инфраструктуры в целях обеспечения того, чтобы мощность на станциях соответствует объемам трафика;

(C) двусторонние переговоры и подписание двусторонних соглашений с целью минимизации задержек пассажирских и грузовых поездов увеличилось; а также,

(D) контроль транзитных грузов был проведен только тогда, когда оправдано существующих обстоятельств.

3. На основании вышеизложенного, SC.2 разработала план действий для последующего наблюдения по результатам опроса, который, помимо прочего, сосредоточены на возможных шагах и действий, которые должны быть приняты Договаривающимися Сторонами, секретариатом и другими заинтересованные стороны, такие как Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД) и Межправительственной организации по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ). К ним относятся меры по облегчению выдачи виз для специалистов в железнодорожной отрасли; разработать механизмы сотрудничества для пограничного и других видов контроля; для повышения процедур оценки и оценки рисков; и устанавливать ограничения по времени на выполнение технологических операций. План действий был представлен и утвержден на шестьдесят девятой сессии SC.2 (23-25 ноября 2015 года) и могут быть найдены в документе ECE/TRANS/SC.2/2015/6

4. В ноябре 2014 года в соответствии с приложением 8 к Конвенции о согласовании, секретариат запустил онлайн-опрос, касающийся осуществления приложения 8, касающегося автомобильных пограничных переходах на национальном уровне. Предварительный анализ полученных ответов показывает, что Договаривающиеся стороны успешно реализуют приложения 8, в частности: упрощение процедур выдачи виз; предоставление информации для всех сторон, участвующих в транспортных операциях: создание приоритет срочных грузов (скоропортящихся грузов и живых животных); и улучшение инфраструктуры в пунктах пересечения границ. В то же время существует ряд областей, где могут потребоваться дальнейшие действия: передача процедур контроля от пересечения границы до места отправления и назначения товаров; низкий уровень участия в Соглашении о принятии единообразных условий для периодических технических

осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров (1997) и ограниченного применения международных сертификатов взвешивания транспортных средств.

5. Следует отметить, что 30 сентября 2014 года, первый международный весовой сертификат транспортного средства (МВСТС) в соответствии с приложением 8 к Конвенции о согласовании был издан в Республике Молдова. Грузия и Украина были первыми странами, которые принимают МВСТС.

6. В 2016 году Рабочая группа по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30), приступила к разработке нового приложения 10 к Конвенции о согласовании, для решения задач по упрощению процедур морских портов. WP.30 рассмотрел предварительный проект на своей 143-й сессии (июнь 2016 г.) и, после серии замечаний, будет рассматривать исправленный проект в предстоящих сессиях.

Разработка новой конвенции о железнодорожных пограничных переходах для пассажиров и их багажа

1. WP.30, при активном участии различных заинтересованных сторон (таких как ОСЖД), обсуждает, в течение 2016 года, новый проект конвенции об упрощении процедур пересечения границ для пассажиров, багажа и нагрузки багажа, перевозимого в международные перевозки по железной дороге, подготовленный неофициальной группой. Заседания неофициальной группы по инициативе ОСЖД и под эгидой ЕЭК ООН были организованы. Главным итогом этих встреч был первый проект новой конвенции, которая была представлена WP.30 в октябре 2015 года (см ECE/TRANS/WP.30/2015/22). Проект конвенции не является исключительно таможенной конвенцией, но всеобъемлющий правовой документ, который должен учитывать все виды пограничного контроля, связанных с международными перевозками пассажиров и их багажа, которые могут быть внесены органами пограничного контроля, в том числе границы police. WP.30 имеет также было проведено сравнительное исследование с целью оценки уровня необходимости настоящей Конвенции, с учетом того факта, что Конвенция о том же выпуске 1952 считается устаревшим. Ожидается, что WP.30 завершит обсуждение вопроса о новом проекте конвенции в предстоящих сессиях. Следует отметить, что проект конвенции представляет особый интерес для стран-членов ОСЖД.

Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП)

1. 1. Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП), 1975 года, устанавливает процедуру, которая позволяет международной перевозке грузов автомобильным транспортом транспортных средств или контейнеров с одного таможенного органа отправления до таможенного органа прибытия, через столько стран, по мере необходимости, без промежуточной проверки перевозимых грузов и без сдачи финансовой гарантии на каждой границе. Процедура включает в себя использование безопасных транспортных средств, международную гарантийную цепь, установленный в соответствии с Конвенцией, для покрытия пошлин и налогов в опасности на протяжении всего пути, и каждый автомобиль должен носить международный таможенный документ (книжки МДП), который удостоверяет содержимое груза как проверенную на таможене отправления. Все это приводит к минимальным процедурам и задержкам на границах и в более низких транспортных расходах, что в свою очередь приводит к более низким экспортных и импортных затрат.
2. 2. Следует отметить, что, поскольку в предыдущем докладе, Конвенция МДП приобрела два новых Договаривающихся государств, а именно Исламской Республики Пакистан, для которых Конвенция МДП официально вступил в силу 5 января 2015 и Китайской Народной Республики Китай, который сдал на хранение свой документ о присоединении 5 июля 2016 года, а это означает, что Конвенция МДП вступит в силу для Китая 5 января 2017. Такое развитие событий, как ожидается, откроет новые возможности эффективной и быстрой транспорта и транспортных маршрутов между Китаем и Европой, особое значение также для стран СПЕКА.
3. 3. межправительственный процесс к компьютеризации процедуры МДП (eTIR), набирает обороты. В Женеве МДП Договаривающиеся Стороны, включая страны СПЕКА, заключили работу по техническим и концептуальным аспектам eTIR, и, начиная с ноября 2015 года, создан специальный экспертный орган для работы по разработке соответствующей нормативно-правовой базы для компьютеризации. В то же время, были запущены два пилотных проекта eTIR в демонстрации возможности и выявления потенциальных проблем.

4. 4. Статус работы по разработке нормативно-правовой базы eTIR, выглядит следующим образом:
5. я. Группа экспертов по правовым аспектам компьютеризации процедуры МДП (GE.2) приняла решение провести обследование электронных методов аутентификации, в том числе электронных подписей;
6. II. Группа также пришла к выводу, что было бы необходимо определить потенциальные механизмы финансирования в первоочередном порядке и с этой целью, решили разработать обоснованный документ, который, в конечном счете, будет передан на дальнейшее рассмотрение в компетентный МДП межправительственных органов;
7. III. GE.2 пришел к выводу, что эталонного образца eTIR следует хранить в виде отдельного документа с соответствующим техническим органом обновлять, изменять и поддерживать его с установленной упрощенной процедуре.
8. внутривенно II, наконец, GE.2 рассмотрели возможные форматы правовой базы eTIR, и взвешивают преимущества и недостатки каждого варианта. Для того, чтобы добиться прогресса, главным итогом своей второй сессии в том, что ГЭ.2 просила секретариат подготовить проекты правовых текстов для обоих форматов обсуждаемых, чтобы начать конкретно разработки нормативно-правовой базы на следующей сессии. Подробный отчет о работе сессии доступна в качестве документа ECE/TRANS/WP.30/GE.2/4.
9. 5. Что касается пилотных проектов eTIR,, первый пилотный проект был проведен между Ираном (Исламская Республика) и Турцией:
10. (A) С ноября 2015 года до настоящего времени, в рамках первой фазы, более чем тридцать пять пилотных транспорты были успешно проведены между Измире, Sahlan и Тегераном;
11. (B) облегченный вариант международной системы eTIR, размещается в центре данных UNOG, функционирует и успешно принимает данные из системы МСАТ. Данные, хранящиеся в международной системе eTIR также может быть надежно обеспечен доступ двумя таможенными администрациями;
12. (C) в течение августа 2016 года, стороны начнут второй этап пилотного проекта.

13. 6. Второй пилотный проект eTIR, также началось между Грузией и Турцией. 26 января 2016 года, в связи с 2016 года Международный день таможи, проходит под лозунгом «Цифровой Таможня: Прогрессивное Обручальное», г-н Нодар Хадури, министр финансов Грузии, и г-н Бюлент Tüfenkci, министр таможи и торговли Турецкая Республика, подписали протокол об электронном обмене данными в рамках совместного проекта eTIR, Pilot. Этот пилот был частично финансируется за счет проекта Счета развития Организации Объединенных Наций (СРООН): "Укрепление потенциала развивающихся стран и стран с переходной экономикой в целях содействия законной пересечения границ, регионального сотрудничества и интеграции». UNDA финансирование позволило развития центральной платформы обмена (КЭП), которая позволяет обеим странам безопасно обмениваться данными в электронном виде и при условии технической помощи Грузии подключить свою систему ИКТ с КЭП.

ESCAPE мероприятия по облегчению трансграничных перевозок

14. В целях повышения эффективности международных транспортных маршрутов и коридоров, как транспортной инфраструктуры и вопросов упрощения процедур необходимо решать. Основные узкие места вдоль международных транспортных маршрутов должны быть идентифицированы, изолированы и устранены.

15. Азиатско-Тихоокеанский регион прилагает усилия по укреплению транспортных связей в регионе на протяжении многих десятилетий за счет улучшения как транспортной инфраструктуры и транспорта. Несмотря на значительный прогресс, достигнутый, регион по-прежнему имеет долгий путь в реализации бесшовных региональной инфраструктуры и оперативного транспортного сообщения.

16. ЭСКАТО Отдел транспорта организовал Национальный семинар по упрощению процедур пересечения границ в международных перевозках по просьбе Государственного таможенного комитета (ГТК) Азербайджана в течение 10-11 ноября 2015 года в Баку, Азербайджан и выступили с докладами на моделях по упрощению перевозок ЭСКАТО, Рамочная ЭСКАТО регионального сотрудничества по упрощению международных железнодорожных перевозок и сравнительных исследований по вопросам субрегиональных соглашений на семинаре. В работе семинара приняли участие представители таможи, пограничников и иммиграции и от международного аэропорта Баку. Цели национального семинара были (а) ознакомление ключевых заинтересованных

сторон в Азербайджане, в частности, должностных лиц таможенных органов, с ЭСКАТО инструментов и рекомендаций и их потенциал для решения насущных проблем пограничных ведомств особенно таможенных органов при облегчении торговли и транспорта; (Б) обсудить основные проблемы в приграничных и транзитных перевозок для Азербайджана; и (с) изучить возможность применения моделей ЭСКАТО по упрощению перевозок для повышения эффективности трансграничных и транзитных перевозок через Азербайджан. На семинаре более четкое понимание участников относительно ЭСКАТО инструментов и рекомендаций для облегчения пересечение границ и транзитных перевозок. Таможенники Азербайджана запросили помощь ЭСКАТО в содействии ознакомительных поездок в отдельных морских портах и наземных пунктах пересечения границы в целях повышения их понимания наилучшей практики и использования новых технологий в области упрощения процедур в морских портах и на пограничных переходах.

17. Политический диалог по вопросам укрепления транспортных связей в Южной и Центральной Азии была организована 20-21 декабря 2015 года в Тегеране, Исламская Республика Иран совместно Отделом ЭСКАТО транспорта и ЭСКАТО субрегионального бюро для Южной и Юго-Западной Азии. Диалог был начат в 2013 году, чтобы привлечь разработчиков политики и ключевых заинтересованных сторон в субрегионе и информирования их о потерянных экономических возможностях из-за недостаточной транспортной связи. Около 100 участников из Азербайджана, Бангладеш, Бутана, Индии, Исламской Республики Иран, Кыргызстана, Мьянмы, Непала, Пакистана, Таджикистана, Турции и Узбекистана обменялись опытом о мерах по укреплению транспортных связей и изучить способы применения набора инструментов по упрощению перевозок, разработанный ЭСКАТО. Диалога по вопросам политики вновь подтвердил, что генеральный план подход является наиболее подходящим для улучшения транспортных связей в субрегионе, а также с другими субрегионов. Участники подтвердили важность железнодорожного транспорта в обеспечении устойчивого развития транспорта и выразил мнение, что ЭСКАТО наилучшим образом координировать конкретные и ограниченные по срокам меры, направленные на разработку генерального плана по Connectivity транспорта, в консультации с государствами-членами.

18. 2-е заседание Рабочей группы железных дорог ЦАРЭС была созвана в Бангкоке, 18-19 апреля 2016 года будет обсуждаться проект железной дороги Стратегии ЦАРЭС и краткосрочные и среднесрочные действия для развития железных дорог в странах-членах ЭСКАТО, участвующих в Программе ЦАРЭС. Встреча была организована совместно ЭСКАТО и АБР. Отдел ЭСКАТО транспорта совместно рамок регионального сотрудничества по упрощению международных железнодорожных перевозок и опытом по вопросам развития железнодорожного транспорта в регионе посредством презентаций и участия в дискуссиях. Собрание утвердило общее направление, принятое в проекте Стратегии и продемонстрированы на примере сотрудничества между двумя организациями.

19. ЭСКАТО и Всемирный банк совместно организовали семинар по правовым документам для Субрегионального Connectivity 5 и 6 мая 2016 года Бангкок, чтобы обеспечить платформу для обсуждения путей для построения более эффективного правового режима для облегчения трансграничных и транзитных перевозок в субрегионе, включая Пакистан, Таджикистан и за ее пределами. Семинар разработан по актуальным вопросам и проблемам, связанным с трансграничными перевозкам и транзиту, о трудностях в реализации существующих правовых документов, а также проанализированы возможные решения и подходы. Участники были также ознакомлены с существующими многосторонними соглашениями, имеющими отношение к (суб) региона, а также с проектом типового субрегиональных и двусторонних соглашений. Семинар решил, что всеобъемлющее, но ясная и простая правовая база имеет важное значение в создании благоприятных условий для беспрепятственного перемещения товаров и людей через границы. Семинар был предложен ряд вариантов для дальнейшего рассмотрения, следовательно или параллельно, правительствами как пути продвижения вперед в направлении улучшения оперативного подключения транспорта.

Региональные стратегические рамки для упрощения процедур международных автомобильных перевозок

20. Принимая во внимание необходимость обеспечения стратегического видения и общий подход к решению задач в области международных автомобильных перевозок в регионе, государства-члены приняли региональных стратегических рамок для упрощения процедур

международных автомобильных перевозок (RSF) в ЭСКАТО Конференции министров по транспорту состоявшейся в Бангкоке в марте 2012 года.

21. RSF выделяет шесть основных вопросов для облегчения международных автомобильных перевозок и обеспечивает долгосрочные цели наряду с процессом их достижения. Он также предусматривает семь методов для решения проблем, чтобы сгладить и эффективной перевозки автомобильным транспортом в регионе.

22. RSF служит в качестве документа первичной политики в отношении инициатив по упрощению перевозок для стран-членов и их партнеров по развитию с целью улучшения координации между различными по упрощению соглашений, проектов и мер, чтобы избежать несогласованности и конфликтов в планировании, разработке и осуществлении, и тем самым повысить эффективность усилия по облегчению перевозок. Это обеспечит синергетический эффект мер по упрощению процедур для помощи странам-членам и их партнеров по развитию.

Рамки регионального сотрудничества по упрощению международных железнодорожных перевозок

23. Развитие международного железнодорожного транспорта в регионе сталкивается с многочисленными проблемами. Типичные нефизические барьеры включают регуляторные вопросы, которые касаются мер контроля различными учреждениями, такими, как таможенные, которые занимают значительное время железнодорожных операций. Есть также правовые вопросы, которые лежат в основе правовой и договорной базы между странами и различными заинтересованными сторонами на железнодорожном транспорте. Различные правовые режимы должны быть объединены или, по крайней мере согласованы. Технические и эксплуатационные вопросы, связанные с стандартов и спецификаций для подвижного состава, систем сигнализации, обмен данными, ремонт, техническое обслуживание и использование железнодорожной инфраструктуры, а также перерыв калибровочных также необходимо рассмотреть для содействия трансграничной железнодорожной перевозки.

24. ЭСКАТО на своей семьдесят первой сессии, состоявшейся в Бангкоке, Таиланд с 25 по 29 мая 2015 года, приняла рамочную регионального сотрудничества по упрощению международных железнодорожных перевозок (RCF). RCF выделяет четыре основные проблемы и одиннадцать потенциальных областей сотрудничества в целях содействия международному железнодорожному транспорту, направленных на:

- Повышение эффективности мер по упрощению процедур/проектов
- Усиление координации между различными мерами по упрощению процедур/проектов
- Избегайте несоответствия в усилиях по содействию
- Избегайте конфликтов между различными соглашениями по упрощению процедур/мер
- Обеспечить направление возможного развития в будущем
- Подавать в качестве справочного руководства и

Инструменты Содействие транспорту

25. Многие страны региона и их партнеров по процессу развития пытаются различные пути повышения эффективности трансграничных перевозок автомобильным и железнодорожным транспортом. Тем не менее, общий прогресс идет медленно. Четыре модели, разработанные ЭСКАТО как полный пакет может помочь в решении нефизических барьеров за счет более гибких и практических механизмов движения транспорта на маршруте и на пограничных переходах, а также для выявления и мониторинга узких мест. Четыре модели вместе обеспечивают комплексный пакет решений для трансграничных и транзитных перевозок между странами. Краткое введение моделей представлена в следующих разделах.

Безопасный Трансграничная транспортная модель

26. Безопасная Приграничное транспортная модель обеспечивает концептуальную и стандартную основу для проектирования трансграничной системы мониторинга транспортных средств с использованием новых технологий, в том числе ИКТ, спутникового позиционирования и электронных пломб. Модель предусматривает стандартные компоненты, их взаимодействие и организационные требования к ее применению в трансграничных перевозок.

27. Он демонстрирует, как использование этих технологий может обеспечить и содействовать развитию торговли и транспорта, заботясь при этом о заинтересованности контролирующих органов, что дает контролирующим органам уверенность, необходимую, чтобы открыть больше международных наземных маршрутов для международной торговли и транспорта , Она также позволяет транспортным операторам управлять безопасной и эффективной работы.

Эффективные Приграничное Транспортные модели

28. Эффективные Трансграничные транспортные модели обеспечивают практические решения трудностей в трансграничных операциях наземного транспорта. С ограниченными требованиями межправительственных соглашений или отсутствие такой договоренности, товаров и пассажиров может быть более эффективно, перемещаемых через границы и для дальнейшей перевозки на основе моделей.

29. С учетом последних разработок автотранспортной отрасли и технологий, модели используют основную систему движитель-трейлера и коммерческое сотрудничество для преодоления институциональных барьеров и конфликтов коммерческих интересов в международных наземных перевозках. Он может также в значительной степени уменьшить озабоченность по поводу безопасности и безопасности с въезда иностранных транспортных средств в регионе. Она также может свести к минимуму необходимость в сложных трансграничных соглашениях, таких как визы для водителя, выдачи водительских удостоверений, страхование автотранспортных средств, временного ввоза транспортных средств, стандартов транспортных средств и разрешений на перевозку. Кроме того, модели также обеспечивают хорошую практику для эффективных железнодорожных перевозок между странами.

Модель по комплексному контролю на пограничных

30. Модель по комплексному контролю на пограничных обеспечивает более эффективный поток информации и обмен ею между различными учреждениями в пунктах пересечения границ путем применения современных технологий (в том числе ИКТ в качестве центра) и упрощения процесса документации и процедур. Это может помочь свести к минимуму вмешательство в процессе пересечения границы различными пограничными ведомствами при сохранении хороших контроля.

31. Модель способствует оптимальному использованию современного оборудования различными учреждениями и многократного использования результатов проверок. Она также помогает оптимизировать и упростить формальности и процедуры пересечения границы с повторным выравниванием интегрированной схемы для пересечения границы, а не различных схем для различных учреждений на том же пограничном переходе.

Время/Стоимость-Расстояние Методология

32. **Время/Стоимость-Расстояние** Методология основана на графическом представлении данных, собранных в отношении затрат и времени, связанных с процессом транспортировки. Методология позволяет легко сравнивать и оценку конкурирующих видов транспорта, работающих по тому же маршруту, и сравнение альтернативных транспортных маршрутов. Методика основана на предположении, что затраты на единицу транспорта может меняться между режимами с крутизны кривых расходов/времени отражает фактические стоимость, цену или время. На пограничных переходах, в портах и внутренних терминалах, возникают задержки и расходы на перевозку/документ-обращение и прочие сборы обычно взимаются без какого-либо материального прогресса или движения товаров делаются вдоль транспортного маршрута. Это представлено вертикальным шагом в кривой затрат. Высота ступеньки пропорциональна уровню заряда или времени задержки.

Проект типового двустороннего соглашения о международных автомобильных перевозках

33. типовое двустороннее соглашение о международных автомобильных перевозках, был разработан на основе сравнительных исследований существующих двусторонних соглашений, заключенных между странами Азии и Тихоокеанского региона.

34. Страны региона ЭСКАТО используют совершенно разные подходы к регулированию международных автомобильных перевозок, особенно в отношении прав дорожного движения. Уровень их либерализации колеблется от ограничения географического охвата для маршрутов в приграничных районах только предоставление права проведения международных автомобильных перевозок по всей территории данной страны без разрешения.

35. В долгосрочной перспективе либерализация международных автомобильных перевозок и отмены разрешений на перевозку следует рассматривать в качестве мишени для подражания. Тем не менее, это может занять длительный период времени, прежде чем все страны региона могли бы принять такой подход, следовательно, секретариат предложил три варианта модели двустороннего соглашения о международных автомобильных перевозках. Эти три опции также могут быть использованы в качестве предложенных шагов для постепенного открытия международных транспортных рынков между заинтересованными сторонами.

- Первый вариант типового соглашения адресовано странам, которые в настоящее время не готовы предоставлять общий доступ к их территории для международных автомобильных перевозок и по-прежнему предпочитают ограничение сферы их

применения к обозначенным маршрутам и при пересечении границ. Этот вариант типового соглашения предусматривает также разрешения для большинства видов транспортных операций.

- Второй вариант типового соглашения не имеет никакого отношения к установленным маршрутам и при пересечении границ, но и обеспечивает получение разрешений с квотами в отношении большинства видов международных перевозок. Этот подход также очень распространен в регионе.

- Третий вариант типового соглашения предусматривает разрешение свободной правового режима для нерегулярных перевозок пассажиров, а также для двустороннего и транзитных перевозок грузов. Разрешения сохраняются только для регулярных перевозок пассажиров и для третьих стран перевозки грузов. В ряде стран региона в настоящее время следуют аналогичный подход в своих двусторонних соглашениях о международных автомобильных перевозках.

36. Другие положения предлагаемого типового соглашения содержатся форму в возможной степени, чтобы обеспечить страны с справочном руководстве, которое можно было бы следовать в ходе переговоров по вопросам двусторонних соглашений или поправок к ним.

37. ЭСКАТО организовала региональное совещание по согласованию правовых инструментов и документации для трансграничного и транзитные перевозки автомобильным транспортом из 25 по 26 мая 2016 года в Душанбе, Таджикистан, где рассмотрен участников из 17 стран и завершила проекта типового двустороннего соглашения о международной дорожной Транспорт и предложил представить его для принятия на Конференции министров по транспорту, которая состоится в четвертом квартале 2016 года.

Проект типового соглашения Субрегионального

38. Азия и Тихоокеанский регион широк и разнообразен, включает в себя субрегионы с различной географической, экономической и исторической этнокультурного фона, ряд рамках субрегиональных органов, организаций, инициатив, служащих для субрегионального сотрудничества и интеграции, если их государств-членов. Развитие субрегионального сотрудничества включает в себя улучшение транспортной связи в рамках субрегионов и субрегиональные организации создают свои собственные правовые инструменты для облегчения транспортных операций в рамках конкретного блока в

форме субрегиональных соглашений по транспорту (SRAS). SRAS различаются по структуре и по своей природе.

39. Предлагаемая модель субрегионального соглашения могут быть применены для разработки и согласования новых субрегиональных соглашений и для планирования поправок к действующим соглашениям. Модель охватывает все основные вопросы, которые должны быть отражены в субрегиональном соглашении и служит полезным инструментом для установления правового режима, благоприятного для развития международных перевозок по всему региону, постепенное согласование в направлении регионального соглашения о упрощении перевозок и в качестве шаблона, чтобы следовать в то время как переговоры субрегиональных соглашений.

40. Региональное совещание состоялось в Бангкоке 16-17 декабря 2015 обсудили проект типового субрегионального соглашения об облегчении перевозок и предложил представить его для принятия на Конференции министров по транспорту, которая состоится в четвертом квартале 2016 года.

Тематическая рабочая группа, возможно, пожелает:

- Поддерживать и поощрять страны-члены принять активное участие в вышеуказанных мероприятиях секретариата ЕЭК, насколько облегчению пересечения границ обеспокоен;
- предложить странам СПЕКА подумать о внедрении новых технологий в реализации конвенций ООН посредством взаимодействия этих электронной обработке (Дополнительный протокол к КДПГ (e-CMR), e-TIR);
- Повышение эффективности программ и проектов в области упрощения и ускорения развития международных автомобильных перевозок через долгосрочных целей в странах СПЕКА, как это предусмотрено в региональной Стратегической рамочной программы по упрощению международных автомобильных перевозок;
- Поддержка реализации рамочной программы регионального сотрудничества по упрощению международных железнодорожных перевозок для решения проблем и укрепления сотрудничества в целях содействия международному железнодорожному транспорту;
- поощрять страны СПЕКА применять инструменты облегчения перевозок ЭСКАТО.