



**Экономический
и Социальный Совет**

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.5/2007/2
5 July 2007

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта

Двадцатая сессия
Женева, 13-14 сентября 2007 года
Пункт 3 предварительной повестки дня

РАЗВИТИЕ ЕВРО-АЗИАТСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ СВЯЗЕЙ

Записка секретариата

I. СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

1. На своей четырнадцатой сессии в 2001 году Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) приняла Общую стратегическую позицию ЕЭК/ЭСКАТО по евро-азиатским соединениям (http://www.unece.org/trans/main/wp5/wp5doc_2001.html). Этот документ, одобренный Комитетом по внутреннему транспорту (КВТ) в 2002 году и учитывающий выводы второй Международной евро-азиатской конференции по транспорту (Санкт-Петербург, 2001 год), стал первым важным этапом в работе двух региональных комиссий по евро-азиатским транспортным связям.

2. В 2003 году КВТ рассмотрел предложение о создании целевой группы ЕЭК-ЭСКАТО для координации деятельности стран и соответствующих международных

организаций. КВТ в принципе поддержал эту идею. Однако он счел, что в тот момент учреждение такой целевой группы было несвоевременно, поскольку совместная реализация проекта ЕЭК ООН и ЭСКАТО по развитию евро-азиатских транспортных связей только началась и реальная необходимость в подобной целевой группе была неочевидна.

3. На своей сессии в 2004 году КВТ вновь заявил о поддержке совместной деятельности ЕЭК-ЭСКАТО по разработке элементов стратегической позиции в соответствии с подходом, намеченным на его шестьдесят пятой сессии, и в контексте реализации проекта ЮНДА по увеличению пропускной способности инфраструктуры в ходе развития межрегиональных наземных и наземно-морских транспортных связей (ECE/TRANS/156).

4. В 2006 года КВТ одобрил решение WP.5 о поддержке идеи продолжения совместного проекта ЕЭК-ЭСКАТО и просил секретариат представить в сотрудничестве с ЭСКАТО совместное предложение относительно продолжения данного проекта и после 2006 года. Комитет также поддержал решение Рабочей группы, поручившей секретариату определить наиболее подходящую структуру, в рамках которой Группа экспертов ЕЭК-ЭСКАТО, учрежденная на основании проекта ЮНДА, могла бы в тесном сотрудничестве с Рабочей группой выполнять роль постоянного механизма, обеспечивающего непрерывное наблюдение за деятельностью в области развития евро-азиатских транспортных связей (ECE/TRANS/166).

5. В 2007 года Комитет отметил, что Рабочая группа поддержала предложение о продолжении совместного проекта ЕЭК-ЭСКАТО, а также совместное предложение по этапу II этого проекта. Кроме того, КВТ одобрил решение Рабочей группы о созыве неофициального совещания с участием Председателя, заместителя Председателя и национальных экспертов для подготовки предложений о том, как итоги внутреннего исследования ЕЭК-ЭСКАТО можно наилучшим образом использовать Рабочей группой в ее будущей деятельности (ECE/TRANS/192).

II. ПРОЕКТ ЕЭК И ЭСКАТО ПО РАЗВИТИЮ ЕВРО-АЗИАТСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ СВЯЗЕЙ

6. В 2001 года Генеральная Ассамблея одобрила проект "Наращивание потенциала в области создания межрегиональных наземных и сухопутно-морских транспортных коммуникаций" (2002-2006 годы). Этот проект включал компонент, конкретно ориентированный на развитие евро-азиатских транспортных связей.

7. Общие цели проекта: i) оказание помощи государствам - членам ЕКА, ЕЭК, ЭСКАТО, ЭСКЗА и ЭКЛАК в укреплении их национального потенциала в сфере создания межрегиональных наземных и сухопутно-морских транспортных коммуникаций и ii) содействие межрегиональному сотрудничеству, с тем чтобы сформировать благоприятные условия для межрегиональной торговли и туризма.

8. В рамках этой общей программы с 2003 года ЕЭК и ЭСКАТО начали совместно осуществлять элемент проекта по развитию евро-азиатских транспортных связей. Для участия в нем были приглашены перечисленные ниже страны, назначившие координаторов: Азербайджан, Армения, Афганистан, Беларусь, Болгария, Грузия, Исламская Республика Иран, Казахстан, Китай, Кыргызстан, Республика Молдова, Российская Федерация, Румыния, Таджикистан, Туркменистан, Турция, Узбекистан и Украина. В 2004 году желание принять участие в этом проекте выразила Греция, которая в то время выполняла функции председателя Организации Черноморского экономического сотрудничества (ОЧЭС).

9. В ходе реализации этого проекта состоялось четыре совещания Группы экспертов (СГЭ), на которых присутствовали национальные координаторы от стран-участниц.

10. **Первое совещание Группы экспертов**, состоявшееся в Алма-Ате, Казахстан, в марте 2004 года, одобрило стратегию и график работы по развитию евро-азиатских связей, а также критерии для их определения <http://www.unece.org/trans/main/eatl/1stEGmeeting.html>. Совещание также предложило ряд мер для облегчения пересечения границ, в том числе разработку типового законодательства и всеобъемлющих соглашений. Совещание вновь отметило, что цели этого проекта включают идентификацию и приоритезацию инвестиционных проектов, которые могли бы быть продемонстрированы странами, и учитывают широкие критерии, предложенные ЕЭК-ЭСКАТО.

11. **Второе совещание Группы экспертов**, состоявшееся в Одессе, Украина, в ноябре 2004 года, обсудило вопрос об основных евро-азиатских маршрутах, требующих приоритетного развития, и первоочередных потребностях в инвестициях (<http://www.unece.org/trans/main/eatl/2ndEGmeeting.html>). Критерии для отбора маршрутов базировались на выводах и рекомендациях первого совещания Группы экспертов, а также анализе предложенных евро-азиатских транспортных связей и существующих соглашениях по инфраструктуре. На основе предложенных евро-азиатских транспортных маршрутов совещание определило, отобрало и приняло предварительный перечень основных евро-азиатских железнодорожных и автомобильных маршрутов в целях их приоритетного развития и сотрудничества, хотя некоторые страны-участницы сделали

оговорки относительно отдельных маршрутов. Принятые критерии для приоритизации проектов имеются на вебсайте: <http://www.unece.org/trans/main/eatl/background.html>.

12. **Третье совещание Группы экспертов**, состоявшееся в Стамбуле, Турция, в июне 2005 года, приняло к сведению технические условия для выбранных евро-азиатских маршрутов, сведенные воедино ЕЭК и ЭСКАТО на основе докладов стран (<http://www.unece.org/trans/main/eatl/3rdEGmeeting.html>). Совещание приняло ряд новых предложений по удлинению или изменению участков евро-азиатских маршрутов, а также новые предложения по маршрутам внутренних водных путей и портам. Оно одобрило методологию для установления первоочередности проектов на евро-азиатских маршрутах и просило секретариат передать национальным координаторам окончательный вариант типовых образцов для проектов. Совещание просило секретариат подготовить совместное предложение для продолжения проекта после 2006 года и обратиться к международным финансовым учреждениям и донорам с просьбой о рассмотрении возможностей его совместного финансирования. Участники приветствовали также предложение неофициального совещания WP.5 по евро-азиатским транспортным связям (состоявшегося в апреле 2005 года) о том, чтобы совещание Группы экспертов по проекту развития евро-азиатских транспортных связей действовало в качестве постоянного механизма для обеспечения эффективной координации и мониторинга деятельности в области евро-азиатских транспортных связей.

13. **Четвертое совещание Группы экспертов**, состоявшееся в Салонниках в ноябре 2006 года, рассмотрело карты евро-азиатских транспортных маршрутов, подготовленные на проводившихся ранее совещаниях, и изменения, предложенные правительствами стран-участниц (<http://www.unece.org/trans/main/eatl/4thEGmeeting.html>). Совещание отметило, что некоторые из выбранных евро-азиатских маршрутов не совпадают с маршрутами, включенными в сеть автомобильных дорог категории E и сеть железных дорог категории E, Азиатскую сеть автомагистралей и Трансазиатскую железнодорожную сеть, и просило экспертов довести информацию об этих маршрутах до сведения своих соответствующих правительств. Совещание приняло проект доклада по приоритизации проектов (приложение 5 к вышеупомянутому докладу). Участники признали, что идентифицированные проекты могут служить в качестве исходной основы в международной перспективе, и подчеркнули значение национальных приоритетов, определенных отдельными правительствами. Далее совещание согласилось с тем, что в ходе последующей деятельности целесообразно отслеживать осуществление выделенных приоритетных проектов, и призвали участвующие страны реализовать приоритетные проекты на выбранных маршрутах. Кроме того, совещание сформулировало рекомендации по будущим задачам этого проекта. Участники обсудили также вопрос о создании надлежащего механизма для обеспечения эффективной координации и

мониторинга деятельности в области евро-азиатских связей на основе Группы экспертов, учрежденной в соответствии с этим проектом. Оно сочло, что существующая Группа экспертов является вполне подходящей структурой для продолжения и развития деятельности, которая уже была завершена в этой сфере, и что дальнейшая работа Группы обеспечит необходимое устойчивое развитие и придаст ей импульс. Оно рекомендовало также продлить мандат назначенных национальных координаторов для продолжения работы в период 2007-2010 годов.

III. ВНУТРЕННЕЕ ИССЛЕДОВАНИЕ

14. Проведение внутреннего исследования планировалось в самом начале проекта. Это исследование было призвано способствовать формированию комплексной транспортной сети, соединяющей регионы ЕЭК и ЭСКАТО, включая страны СПЕКА, на основе информации от стран и существующих международных транспортных сетей в рамках общего раздела проекта "Определение и описание межрегиональных транспортных коммуникаций и коридоров".

15. В исследовании содержится глубокая оценка основных наземных и сухопутно-морских транспортных коридоров между Азией и Европой и предпринимаются попытки определить их потенциальную жизнеспособность. Доклады стран о сетях автомобильных магистралей, железных дорог и внутренних водных путей с соответствующими подробными данными о соединениях с морскими портами при выполнении мультимодальных транспортных операций были подготовлены национальными координаторами на основе общего описания работы и единообразного вопросника.

16. Краткие результаты этого внутреннего исследования и общая информация о транспортных системах участвующих стран были представлены на первом Межрегиональном рабочем совещании ЕЭК-ЭСКАТО по евро-азиатским транспортным связям в 2004 году. Впоследствии четвертое совещание Группы экспертов обсудило первый проект этого внутреннего исследования, подготовленный секретариатом, а также проект выводов и рекомендаций (задание на проведение этого внутреннего исследования ЕЭК-ЭСКАТО см. <http://www.unece.org/trans/main/eatl/TOR.pdf>). Участники совещания согласились с тем, что рекомендации этого исследования должны включать:

i) продолжение проекта в рамках нового этапа II (2007-2010 годы) в качестве одного из основных условий обеспечения преемственности и подтверждаемости достигнутых результатов; ii) расширение географического охвата на этапе II для включения дополнительных стран из Европы и Азии; iii) обеспечение необходимого финансирования для реализации этапа II проекта; iv) широкое распространение результатов внутреннего исследования среди международных организаций и

правительств; v) пропагандирование и широкое распространение информации о проекте на конференциях высокого уровня и других соответствующих форумах.

Предварительные выводы и рекомендации этого внутреннего исследования содержатся в приложении 1 к настоящему документу.

17. В соответствии с общей структурой в части II исследования представлен обзор международных транспортных сетей и инициатив, обеспечивающих связь между Азией и Европой, с разделением на сети, которые развиваются при поддержке организаций системы ООН, и сети, поддержку которым оказывают другие международные органы. В части III содержится описание маршрутов, принятых в качестве евро-азиатских транспортных коммуникаций, и рассматривается вопрос о состоянии и проблемах международного транспорта в регионе в контексте евро-азиатских транспортных связей. Часть IV посвящена будущему развитию евро-азиатских транспортных связей и наиболее важным вопросам, которые будут влиять на ход работы по развитию сети, включая транспортные потоки, технические и операционные аспекты и нефизические факторы (включая вопросы пересечения границ). В части V рассматриваются приоритетные инфраструктурные проекты международного значения, в том числе осуществляемые и планируемые приоритетные проекты евро-азиатской транспортной инфраструктуры, а также новые предложенные приоритетные проекты. В части VI представлены выводы и рекомендации. В приложении I к отчету о внутреннем исследовании содержатся доклады стран, в которых приводится краткое описание национальных транспортных путей, пунктов пересечения границ и основных инфраструктурных проектов, а в приложении II - краткий перечень международных правовых документов ЕЭК и ЭСКАТО в области транспорта.

IV. ВЫВОДЫ

18. В Плане работы по реформе ЕЭК, в частности, содержится призыв к Комитету по внутреннему транспорту представить Исполнительному комитету предложения относительно путей укрепления евро-азиатских транспортных связей (E/ECE/1434/Rev.1). Кроме того, в стратегических рамках ЕЭК на 2008-2009 годы предусматривается, что, как ожидается, ее подпрограмма по транспорту будет способствовать дальнейшему развитию транспортной инфраструктуры, что в свою очередь будет содействовать экономическому сотрудничеству, и уделять пристальное внимание совместно с ЭСКАТО субрегиональному сотрудничеству в области развития евро-азиатских транспортных связей, в том числе по территории развивающихся стран, не имеющих выхода к морю.

19. На шестидесятой юбилейной сессии в 2007 году ЕЭК приняла заявление, в котором признаются достижения ЕЭК в прошлом в деле развития сотрудничества и интеграции и

подтверждается стремление государств-членов ЕЭК поддерживать и укреплять процесс эффективного выполнения мандата организации. В этом заявлении подчеркивается, что ЕЭК может существенно способствовать урегулированию проблем региона путем "... оказания содействия странам в практическом воплощении результатов межправительственной работы посредством секторальной деятельности и технического сотрудничества и поддержки усилий участников процессов региональной и субрегиональной интеграции".

20. В ходе группового обсуждения по теме "Развитие безопасного транспорта: ключ к региональному сотрудничеству", проведенного в ходе сессии Комиссии, участники рассмотрели проблемы, с которыми сталкивается регион ЕЭК в деятельности по развитию эффективных и безопасных транспортных связей как ключевого фактора усиления регионального сотрудничества. Дискуссионная группа напомнила, что развитие транспортных связей является необходимым предварительным условием социально-экономического развития стран, а также регионального сотрудничества и интеграции, и согласилась с тем, что развитие транспортных связей требует значительных финансовых вложений, причем на протяжении длительного периода времени. Участники заседания согласились также с тем, что, поскольку развитие международных транспортных связей - это сложный и долговременный процесс, главными условиями его успеха являются **наличие твердой политической воли и финансовых обязательств на национальном уровне, а также эффективных международных механизмов сотрудничества и координации национальных стратегий и подходов.**

21. Что касается развития евро-азиатских транспортных связей, то участники заседания подчеркнули полезность межстранового сотрудничества, развиваемого ЕЭК совместно с ЭСКАТО, которое позволило определить приоритетные евро-азиатских маршруты, а также оценить и приоритезировать большое число проектов. В заключение дискуссионная группа сделала вывод о том, что работа ЕЭК в области евро-азиатских связей содействовала продвижению и пропаганде идеи развития транспортных связей в соответствующих субрегионах. Что касается будущего, то участники заседания согласились с **необходимостью активизации этой работы и принятия практических мер для облегчения дальнейшей деятельности по развитию приоритетных транспортных связей и проработки отобранных приоритетных проектов.**

22. Некоторые из указанных выше стратегических целей и рекомендаций подчеркивают то ключевое значение, которое придается дальнейшему развитию евро-азиатских транспортных связей. Вместе с тем рассмотрение вопроса о будущем развитии евро-азиатских транспортных связей и деятельности под эгидой Организации Объединенных Наций сейчас достигло критической стадии. После четырех лет совместной работы ЕЭК,

ЭСКАТО и правительств 18 участвующих стран проект, финансируемый по линии ЮНДА, завершится в 2007 году. Поэтому, если не будут обеспечены адекватные ресурсы для этапа II этого проекта, существует риск того, что он будет прекращен и что ресурсы, выделенные всеми участвующими сторонами, могут быть потеряны, а предпринятые ими усилия сведены на нет.

23. Более того, устойчивому развитию транспортных соединений и реализации приоритетных проектов, определенных на этапе I, будет нанесен серьезный ущерб, если не сохранить возникшую вокруг него атмосферу и движущую силу, созданную участвующими государствами-членами на этапе I этого проекта.

24. В этом контексте исключительно важное значение для обеспечения продолжения проекта и соответствующих мероприятий в будущем, а также для практического использования уже достигнутых конкретных результатов имеют политическая воля и активное участие правительств, международных финансовых учреждений, соответствующих международных организаций и частного сектора. Этот факт подчеркивался неоднократно, и предварительные выводы и рекомендации внутреннего исследования, содержащиеся в приложении 1 к настоящему документу, лучше всего иллюстрируют, какие конкретные шаги необходимо предпринять для обеспечения бесперебойного продолжения проекта развития евро-азиатских транспортных связей в будущем.

V. ПРЕДЛОЖЕНИЕ

25. Для обеспечения необходимой политической приверженности всех участвующих сторон, по всей видимости, придать мощный импульс дальнейшей работе над этим проектом наиболее эффективным образом можно было бы посредством организации совещания министров транспорта заинтересованных стран. Такое совещание можно было бы приурочить к семидесятой сессии Комитета по внутреннему транспорту, которая состоится 19-21 февраля 2008 года. На этом совещании министры или высокопоставленные должностные лица из участвующих государств - членов ЕЭК и других заинтересованных государств - членов ЭСКАТО могли бы заявить о своей твердой линии на продолжение проекта и его поддержке. Путем одобрения приоритетных маршрутов и проектов и предложения о создании адекватного механизма для обеспечения непрерывного мониторинга и последующей деятельности в его рамках министры наиболее очевидным образом вновь подтвердили бы свою поддержку и приверженность этому проекту. Первый вариант текста возможного заявления о намерении стран содействовать будущему развитию евро-азиатских транспортных связей представлен в приложении 2.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

ВНУТРЕННЕЕ ИССЛЕДОВАНИЕ: ПЕРВЫЙ ПРОЕКТ ВЫВОДОВ И РЕКОМЕНДАЦИЙ

I. ВЫВОДЫ

1. Объем торговли товарами между Европой и Восточной Азией за последнее десятилетие резко возрос, в значительной степени отражая динамизм экспортно-ориентированной китайской экономики, а также необыкновенно устойчивый процесс восстановления экономической деятельности в России и других богатых ресурсами экономиках в регионе ВЕКЦА. Быстро возрастающее число морских портов и морских маршрутов, обслуживающих большую часть объемов торговых потоков между Восточной Азией и Европой, может быть дополнено евро-азиатскими наземными транспортными соединениями, что тем самым улучшило бы перспективы экономического развития не только в крупных новых рыночных державах, таких, как Китай и Россия, но также в Иране, Турции, Украине и других странах, расположенных вдоль евро-азиатских маршрутов, а также в десяти не имеющих выхода к морю странах, участвующих в проекте ЕАТС (Азербайджан, Армения, Афганистан, Беларусь, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан). Развитие эффективных евро-азиатских наземных транспортных маршрутов могло бы обеспечить транспортные возможности в дополнение к существующим морским маршрутам и в то же время дать мощный импульс для развития стран в евро-азиатском регионе, особенно участвующих стран, не имеющих выхода к морю.

2. Для получения доступа к международным рынкам не имеющие выхода к морю страны, расположенные вдоль евро-азиатского наземного моста, зависят друг от друга. Наличие слабого звена или отсутствие одного из звеньев в одной стране может сделать весь маршрут экономически нежизнеспособным с точки зрения международных перевозок. Существование узких мест нефизического характера, таких, как чрезмерные требования в отношении документации, задержки при пересечении границ, неофициальные выплаты и непредвиденное закрытие границы, по-прежнему мешают транспортным операторам исследовать альтернативные маршруты. В результате странам, по территории которых проходит евро-азиатский наземный мост, приходится нести относительно высокие транспортные издержки, что ослабляет их экспортную конкурентоспособность и препятствует их доступу к новым экспортным рынкам, что могло бы ускорить их экономическое развитие.

3. Большинство из установленных евро-азиатских маршрутов являются интермодальными, поскольку они пересекают Каспийское и Черное моря. Это требует максимально эффективного взаимодействия между разными видами транспорта, с тем чтобы транспортные операторы могли оптимизировать функционирование секторов комбинированных морских, железнодорожных и автомобильных перевозок по существующим евро-азиатским маршрутам.

4. На настоящий момент при реализации проекта ЕАТС был достигнут ряд заметных результатов. Благодаря готовности 18 задействованных стран к сотрудничеству, а также вкладу и предложениям, сделанным их национальными экспертами, этот проект позволил:

a) определить крупные железнодорожные, автомобильные и внутренние водные маршруты, которые соединяют Европу и Азию и которые надлежит рассмотреть на предмет их приоритетного развития;

b) установить ряд ключевых контейнерных станций, интермодальных терминалов и портов вдоль выбранных маршрутов, а также физические и нефизические препятствия для перевозок в рамках сети ЕАТС;

c) создать всеобъемлющую базу данных для Географической информационной системы (ГИС);

d) установить очередность 230 инвестиционных проектов для развития транспортной инфраструктуры в 15 странах ЕАТС;

e) провести первоначальную оценку нефизических препятствий вдоль евро-азиатских маршрутов;

f) создать временный координационный механизм в виде группы экспертов, назначенных участвующими правительствами.

5. Нынешнее внутреннее исследование позволило также выявить серьезные преграды для беспрепятственного развития евро-азиатских наземных транспортных связей, которые имеют отношение к трем стратегическим областям деятельности (инфраструктура, облегчение перевозок, политика):

a) согласованное определение приоритетных направлений инфраструктурного инвестирования для ЕАТС (аспекты инфраструктуры);

- b) гармонизация и эффективное применение регулятивной основы (аспекты инфраструктуры и облегчение перевозок);
- c) устранение препятствий для транзитных перевозок и операций по пересечению границ вдоль ЕАТС (аспекты облегчения перевозок);
- d) улучшение экономических условий в секторах автомобильных, железнодорожных и комбинированных перевозок (аспекты политики);
- e) постоянный мониторинг деятельности в рамках проекта (аспекты политики).

II. РЕКОМЕНДАЦИИ

6. Сотрудничество между правительствами 18 стран ЕАТС и двумя региональными комиссиями Организации Объединенных Наций (ЕЭК, ЭСКАТО) необходимо продолжать и по мере возможности укреплять посредством реализации стратегических мер. Наиболее эффективному применению результатов и опыта осуществления нынешнего проекта могут способствовать следующие рекомендации.

A. Инфраструктура

7. Перспективное развитие транспортной инфраструктуры обуславливает необходимость значительных финансовых вложений, причем на протяжении длительного периода. Речь идет о сложном процессе, требующем от правительств установить правильное соотношение с другими национальными приоритетами, сбалансировать национальные и международные интересы, установить экономические, социальные и экологические чистые выгоды, координировать программы и графики работы с соседними странами, определить степень участия государственного и частного сектора и учитывать соображения безопасности.

8. Во всех странах, по территории которых проходят евро-азиатские транспортные маршруты, потребности в инвестировании в транспортную инфраструктуру значительно превышают объемы имеющихся средств. Поэтому секретариаты ЭСКАТО и ЕЭК стремятся оказывать им помощь в выявлении, оценке и приоритизации жизнеспособных инвестиционных проектов вдоль выбранных евро-азиатских маршрутов.

Из 18 участвующих стран данные о проектах ЕАТС для оценки и установление очередности на основе согласованной методологии представили 15 стран. Общие расходы по проектам и результаты проектных оценок можно резюмировать следующим образом.

a) Из 230 представленных проектов на общую сумму свыше 42 млрд. долл. США:

железнодорожные проекты составляют 54% от общих инвестиционных расходов;

автомобильные проекты - 29%;

морские проекты - 13%; и

проекты для внутреннего водного транспорта - 4%.

b) Приоритетность представленных проектов была установлена по четырем категориям:

подтвержденное финансирование;

финансирование подлежит подтверждению;

низкоприоритетные проекты; и

проекты, требующие сбора дополнительных данных для проведения оценки.

9. Финансирование в размере 50% от общих инвестиционных расходов (21 млрд. долл. США) обеспечено для 130 проектов. Еще 31% из планируемых инвестиций (приблизительно 13 млрд. долл. США) связаны с высокоприоритетными проектами, для которых пока еще не найдено надежных источников финансирования. Остальные запланированные властями инфраструктурные инвестиции предназначены для проектов, которые либо относятся к низкоприоритетной категории (7%), либо не могут быть оценены из-за недостаточности данных (12%). Необходимо подчеркнуть, что речь идет о предварительных результатах.

10. В исследовании сформулированы следующие рекомендации в отношении инфраструктуры:

a) Крайне важно ускорить реализацию установленных приоритетных проектов с надежным финансированием для повышения конкурентоспособности евро-азиатских маршрутов и смягчения проблемы значительных инфраструктурных узких мест, выявленных Группой экспертов.

b) С учетом того, что работа по определению и формированию инфраструктурной сети проводилась ЕЭК и ЭСКАТО в их соответствующих регионах, а именно в контексте СМА, СМЖЛ, СЛКП, СМВП и межправительственных соглашений АСА и ТАЖД, странам, участвующим в ЕАТС, следует сконцентрировать свои усилия на включение всех установленных евро-азиатских маршрутов в рамках этих сетей, а также на повышении уровня функциональности и согласованности с существующими европейскими и азиатскими сетями (смягчение проблемы узких мест, эксплуатационная совместимость). Работой по расширению сети следует заняться после достижения удовлетворительного уровня спроса, функциональности и согласованности.

c) Стратегия развития евро-азиатской инфраструктуры должна базироваться на национальных генеральных планах, разработанных правительствами, участвующими в ЕАТС, на основе существующих субрегиональных и региональных соглашений в области инфраструктуры, а также на установленных ЕАТС. Затем национальные генеральные планы и возможности их финансирования будут рассматриваться в субрегиональном, региональном и межрегиональном контексте с применением стратегии развития евро-азиатской инфраструктуры.

d) Для сбора реалистичной информации о фактическом уровне инвестиционных расходов, необходимых для модернизации выбранных евро-азиатских маршрутов, странам, представляющим неполные данные, настоятельно рекомендуется своевременно направить более подробную информацию, с тем чтобы оценочную работу можно было завершить с использованием существующих ресурсов.

e) В целях поиска источников финансирования для приоритетных инфраструктурных проектов экспертам из участвующих стран настоятельно рекомендуется представлять ЕЭК и ЭСКАТО данные о проектах ЕАТС на регулярной и постоянной основе. Обеим региональным комиссиям следует в сотрудничестве с международными финансовыми учреждениями систематически изучать возможности финансирования, которые могут использоваться для реализации приоритетных проектов.

f) Политическая воля и долгосрочное активное участие соответствующих стран являются необходимыми предварительными условиями для успешного осуществления инвестиционной программы ЕАТС; поэтому рекомендуется включить данную программу в национальные планы развития инфраструктуры.

В. Облегчение процедур

11. Само по себе развитие инфраструктуры недостаточно для достижения целей обеспечения бесперебойной транспортировки грузов между Европой и Азией; предстоит сделать еще очень многое для устранения препятствий нефизического характера. Проблеме ликвидации препятствий для междугородних перевозок по евро-азиатским транспортным маршрутам должно быть уделено самое пристальное внимание заинтересованных стран.

12. Для повышения конкурентоспособности евро-азиатских маршрутов необходимо значительно усовершенствовать режимы пересечения границ. Присоединение к международно-правовым документам (конвенциям, соглашениям ООН по транспорту и т.д.) имеет важное значение, но само по себе не позволит добиться многого без эффективного осуществления этих документов. Присоединение к международным конвенциям и их реализация требуют политической воли и заинтересованного участия задействованных стран, с тем чтобы достичь разумного уровня гармонизации с точки зрения законодательства, институциональных структур и практики.

13. Секретариаты ЕЭК и ЭСКАТО готовы к продолжению сотрудничества со странами, по их просьбе, для оценки последствий присоединения к международно-правовым документам и их применения.

14. В исследовании сформулированы следующие рекомендации в отношении облегчения процедур:

а) проблему препятствий для свободного перемещения грузов через международные границы следует решать комплексно всеми соответствующими компетентными органами и в консультации с частным сектором. Непременным условием для ускорения прогресса в деле облегчения перевозок является партнерство между государственным и частным секторами.

б) Странам, участвующим в проекте ЕАТС, следует сосредоточить свои усилия на наращивании потенциала. Рекомендуется уделять особое внимание мероприятиям, направленным на расширение возможностей национальных должностных лиц из различных учреждений, занимающихся пограничными формальностями и процедурами.

в) Для выявления и локализации узких мест, а также для оценки успешности мер по облегчению процедур и повышению конкурентоспособности установленных

маршрутов с помощью периодических выборочных оперативных проверок следует использовать методологию ЭСКАТО время/стоимость-расстояние.

d) Необходимо предпринимать более активные и эффективные усилия для пропагандирования и осуществления международных правовых документов по облегчению перевозок в целом и по облегчению процедур пересечения границ в частности, а также для присоединения к ним.

e) В каждой из участвующих стран ЕАТС потребуется создать и укрепить соответствующие национальные механизмы облегчения процедур торговли и перевозок с участием соответственно государственных должностных лиц и представителей частного сектора. Это способствовало бы гармонизации деятельности координаторов ЕАТС и других участников.

f) В рамках проекта ЕАТС следует на постоянной основе обмениваться опытом и оптимальной практикой между заинтересованными странами, а также проводить регулярную оценку и мониторинг достигнутых результатов в основных пунктах пересечения границ на евро-азиатских транспортных маршрутах.

С. Политика

15. Для обеспечения устойчивого развития эффективность и действенность мер по совершенствованию транспортной инфраструктуры и облегчению процедур не могут быть достигнуты без хорошо обоснованной политики. Поэтому в ходе исследования ЕАТС был выработан ряд рекомендаций в области политики для соответствующих международных организаций и стран, а именно:

a) результаты проектов по развитию инфраструктуры и облегчению процедур следует доводить до сведения соответствующих органов ЕЭК и ЭСКАТО для рассмотрения потенциальных последующих действий в рамках их регулярной нормотворческой деятельности.

b) Ключевое значение имеет создание надлежащего механизма для обеспечения эффективной координации и мониторинга деятельности, связанной с евро-азиатскими маршрутами. Нынешняя Группа экспертов вполне подходит для продолжения координации и мониторинга этой деятельности компетентным образом, и правительствам, участвующим в проекте ЕАТС, следует обеспечить, чтобы эта Группа продолжила свою работу.

с) В качестве "оптимальной практики" для развития транспортной инфраструктуры и облегчения международных перевозок в Европе и Азии целесообразно, в частности, рассмотреть следующие виды деятельности:

- i) проекты ТЕА и ТЕЖ, а также их генеральный план;
- ii) Группа высокого уровня ЕС;
- iii) методология ЭСКАТО время/стоимость-расстояние;
- iv) разработка концепции "грузовых деревень";
- v) проект ТЕЖ (для железнодорожного транспорта) и МСАТ (для автомобильного транспорта), а также мероприятие по мониторингу процедур пересечения границ;
- vi) совместное финансирование работы по развитию и модернизации сети АСА;
- vii) демонстрационные пробеги контейнерных маршрутных поездов.

d) Важно задействовать опыт, накопленный при реализации совместного проекта ЕЭК-ЭСКАТО по развитию евро-азиатских транспортных соединений. В частности, речь идет об итогах мероприятий, связанных с определением приоритетных маршрутов, установлением очередности проектов, применением методологии время/стоимость - расстояние, созданием базы данных ГИС, новыми ИТ-технологиями, наращиванием потенциала и продолжением проекта развития евро-азиатских транспортных соединений.

e) Продолжение проекта ЕАТС на новом этапе II (2008-2011 годы) имеет исключительно важное значение. ЕЭК и ЭСКАТО совместно разработали и представили для финансирования конкретное предложение по этапу II этого проекта. Необходимо обеспечить достаточный объем средств.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

ПЕРВЫЙ ПРЕДЛАГАЕМЫЙ ПРОЕКТ ПРИМЕРА ВОЗМОЖНОГО ЗАЯВЛЕНИЯ О НАМЕРЕНИИ СОДЕЙСТВОВАТЬ БУДУЩЕМУ РАЗВИТИЮ ЕВРО- АЗИАТСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ СВЯЗЕЙ

Я, [УКАЗАТЬ ДОЛЖНОСТЬ (*министр транспорта или представитель*)], от имени [УКАЗАТЬ НАИМЕНОВАНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВЕННОГО ОРГАНА (*министерство транспорта*)] [УКАЗАТЬ НАЗВАНИЕ ГОСУДАРСТВА-УЧАСТНИКА], участвуя в совещании, проходящем в..... [УКАЗАТЬ ГОРОД]2008 года [УКАЗАТЬ ДАТУ],

принимая во внимание, что торговля между Европой и Азией растет очень быстрыми темпами и что для этого используется главным образом морской транспорт,

сознавая, что развитие эффективных, более безопасных и надежных евро-азиатских наземных транспортных маршрутов может обеспечить дополнительные транспортные альтернативные возможности для существующих и будущих торговых потоков между Европой и Азией,

признавая значение евро-азиатских наземных транспортных маршрутов для облегчения доступа к рынкам, экономическим возможностям и социальным услугам для ряда стран, расположенных вдоль этих маршрутов, включая развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита, таким образом, что это могло бы значительно способствовать экономическому развитию и снижению бедности в регионе, и **отмечая** важность эффективного осуществления Алма-Атинской программы действий по сотрудничеству в области транзитных перевозок,

испытывая беспокойство по поводу отсутствия качественной инфраструктуры, а также адекватных и экономически выгодных транспортных услуг между Европой и Азией и **сознавая** необходимость увеличения инвестирования в транспортную инфраструктуру и повышения эффективности транспортных систем,

стремясь устранить препятствия физического и нефизического характера вдоль транспортных коридоров, в морских портах и на внутренних водных путях,

учитывая, что основные евро-азиатские железнодорожные и автомобильные транспортные маршруты вместе с рядом приоритетных транспортных инфраструктурных проектов вдоль этих маршрутов были определены экспертами участвующих государств-

членов на четырех совещаниях Группы экспертов в рамках совместного проекта ЕЭК-ЭСКАТО по развитию евро-азиатских транспортных связей, что отражено в соответствующих докладах и во внутреннем исследовании ЕЭК-ЭСКАТО,

исходя из убеждения в том, что непрерывное продолжение проекта ЕЭК-ЭСКАТО по евро-азиатским транспортным связям обеспечит развитие транспортных маршрутов и приоритетных проектов, а также использование других достигнутых на настоящий момент конкретных результатов, включая возникшую вокруг этого проекта атмосферу и движущую силу, созданную участвующими в нем государствами-членами,

признавая наличие возможности для реализации соответствующих проектов, целей и рекомендаций в области политики в транспортном секторе [УКАЗАТЬ НАЗВАНИЕ ГОСУДАРСТВА-ЧЛЕНА],

постановляю одобрить соответствующие приоритетные евро-азиатские наземные транспортные маршруты, определенные в рамках этого проекта, и работу по их реализации посредством таких мер, как:

- a) расширение или активизация всех мероприятий на национальном уровне по стимулированию финансовых возможностей для обеспечения устойчивого и долгосрочного финансирования в целях реализации приоритетных проектов;
- b) обмен опытом с другими участвующими государствами-членами и в соответствующих случаях с другими заинтересованными международными организациями и международными финансовыми учреждениями;
- c) стимулирование деятельности, направленной на реализацию приоритетных проектов и устранение препятствий физического и нефизического характера вдоль евро-азиатских транспортных маршрутов, проходящих по территории [УКАЗАТЬ НАЗВАНИЕ ГОСУДАРСТВА-ЧЛЕНА];
- d) поощрение и поддержка сотрудничества с другими участвующими государствами-членами, международными организациями и международными финансовыми учреждениями, а также другими участниками из государственного и частного секторов для облегчения реализации проекта ЕЭК-ЭСКАТО по евро-азиатским транспортным связям и обеспечения полного использования опыта, накопленного на настоящий момент в ходе осуществления этого проекта;

- e) содействие продолжению проекта на новом этапе II (2008-2011 годы); и
- f) поддержка в деле создания адекватного механизма для обеспечения непрерывного мониторинга последующей деятельности в рамках проекта.

Содействовать проведению другими соответствующими правительственными учреждениями мероприятий, относящихся к их сфере компетенции и ответственности.

[УКАЗАТЬ НАЗВАНИЕ ГОСУДАРСТВА-УЧАСТНИКА]

[ПОДПИСЬ]
