

Декларация Второй Международной евроазиатской конференции по транспорту Представители 1 правительств и парламентов европейских и азиатских стран, международных организаций, занимающихся вопросами транспорта, представители международных финансовых институтов и ассоциаций транспортных перевозчиков, грузоотправителей и других частных транспортных организаций, принимающих участие в работе Второй Международной евроазиатской конференции по транспорту в г. Санкт-Петербурге 12-13 сентября 2000 года,

ССЫЛАЯСЬ на Декларацию и доклады Второй и Третьей Общеευропейских конференций по транспорту (Крит, март 1994 г., Хельсинки, июнь 1997 г.), Первой Международной евроазиатской конференции по транспорту (Санкт-Петербург, май 1998 г.) и других подобных международных конференций и форумов по транспорту;

ПРИНИМАЯ во внимание Декларации конференций и встреч по вопросам евроазиатских транспортных проблем, включая, в том числе Международную конференцию по восстановлению исторического Шелкового пути (Баку, сентябрь 1998 г.), Международную конференцию по восстановлению Шелкового пути (Ташкент, сентябрь 1999 г.), Вторую и Третью Международные конференции ТРАНСЕВРАЗИЯ (Алматы, май 1998 г.; Астана, июнь 2000 г.), сессий Совета Министров Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ), (Варшава 1999 г. и Прага 2000 г.); сессий Совета Министров стран-участниц Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД) (Астана, 1999 г.; Рига, 2000 г.) и Каирского совещания глав региональных комиссий ООН, ответственных за транспорт (декабрь 1999 г.);

ПРИЗНАВАЯ также решающую роль транспорта в поддержке устойчивого экономического и социального развития стран Европы и Азии;

УЧИТЫВАЯ растущую потребность в надежных, эффективных, безопасных и экологичных транспортных связях между Европой и Азией для развития международной торговли, туризма и экономического сотрудничества;

СЧИТАЯ, что постепенное открытие транспортных рынков и выполнение принципов рыночной экономики странами Европы и Азии требуют более тесного сотрудничества в области транспорта;

ВЫРАЖАЯ озабоченность наличием в настоящее время значительных и необоснованных задержек при пересечении границ, которые являются необоснованными источниками дополнительных затрат и неэффективности транспорта, торговли и экономического развития стран Европы и Азии;

УЧИТЫВАЯ, что экономические, социальные, технологические, экологические аспекты, вопросы безаварийности и безопасности на транспорте продолжают создавать новые условия и предъявляют новые требования ко всем странам Европы и Азии;

УБЕЖДЕННЫЕ в том, что установление согласованных, эффективных, безопасных и экологичных дружеских евроазиатских транспортных связей требует сближения национальных законодательств и правил с международными транспортными соглашениями и конвенциями, упрощения и гармонизации таможенных и других процедур пересечения границ таких, как транзитные режимы и, в особенности, Конвенции ТИР 1975 года, скоординированного развития соответствующих транспортных инфраструктур и

дальнейшего исследования транспортных проблем, включая разработанные Организацией Объединенных Наций, Европейским Союзом (ЕС) и другими международными организациями;

ПРИЗНАВАЯ важную роль деятельности, осуществляемой Европейской Экономической Комиссией для Европы Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН), Экономической и Социальной Комиссии для стран Азии и Тихого океана Организации Объединенных Наций (ЭСКАТО ООН), ЕС, Европейской Конференции министров транспорта (ЕКМТ), Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД), Координационного транспортного совещания министров транспорта Содружества Независимых Государств (СНГ), Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества, Международных финансовых институтов (МФИ) и других международных организаций, занимающихся развитием международных и межрегиональных связей и транспортным обслуживанием в Европе и Азии, а также между обоими континентами.

Настоящим:

А. Признают меры и решения, принятые в отношении евроазиатских транспортных связей, включая:

- (i) подписание Дополнения к Меморандуму о взаимопонимании по развитию транспортного коридора № 2 (РЕТС 2: Берлин-Варшава-Минск-Москва-Нижний Новгород);
- (ii) подписание Меморандума о взаимопонимании по Пан-Европейским транспортным зонам (PETrAs) Черного моря и Баренцева-Евроарктической транспортной зоны (BEATA);
- (iii) распространение Соглашений ЕЭК ООН по инфраструктуре транспортных сетей автомобильного, железнодорожного, водного и комбинированного транспорта категории "Е" (AGR и AGC) на Кавказ, Среднюю Азию и Российскую Федерацию;
- (iv) осуществление интегрированного проекта ЭСКАТО ООН АЛТИД, включающего сети азиатских шоссейных дорог и трансасиатских железных дорог, а также развитие наземного транспорта и выполнение Резолюции ЭСКАТО ООН 52/9 по внутриазиатским и азиатско-европейским наземным путям;
- (v) распространение программы ТРАСЕКА на новых участников: Монголию, Республику Молдова и Украину; подписание также Рамочного многостороннего соглашения по развитию международного транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия (Рамочное соглашение) (Баку, сентябрь 1998 г.) и создание Межгосударственной Комиссии и ее постоянного Секретариата в Баку;
- (vi) создание Специальной программы ООН (совместно с ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН) по экономике Центральной Азии (СПЕСА), в основном сконцентрированной на проблеме транспорта и облегчение процедур пересечения границ при международных и транзитных перевозках через Центральную Азию;
- (vii) Соглашение между Республикой Корея и Народной Демократической Республикой Корея по воссоединению железнодорожной системы Корейского полуострова;

(viii) Межправительственное Соглашение по международному транспортному коридору "Север-Юг", подписанное Республикой Индия, Исламской Республикой Иран и Российской Федерацией 12 сентября 2000 г., в рамках Конференции в Санкт-Петербурге.

В. Поддерживают следующий перечень Евроазиатских наземных транспортных коридоров, который был представлен на данной Конференции представителями ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН. Этот перечень базируется на результатах последней встречи<sup>2</sup>, как основе

Европейской транспортной системы:

Евроазиатские наземные транспортные коридоры<sup>3</sup>

Транссиб

Европа (РЕТС 2,3 и 9) - Российская Федерация - Япония с тремя ответвлениями из Российской Федерации на:

- - Казахстан - Китай;
- - Корейский полуостров и
- Монголию - Китай;

ТРАСЕКА

Восточная Европа (РЕТС 4,7,8,9) - через Черное море - Кавказ через Каспийское море - Центральную Азию;

Южный

Юго-Восточная Европа (РЕТС 4) - Турция - Исламская Республика Иран с двумя ответвлениями на:

- Центральную Азию-Китай и
- - Южную Азию - Юго-Восточную Азию - Южный Китай;

Север-Юг

Северная Европа (РЕТС 9) - Российская Федерация с тремя ответвлениями на:

- - Кавказ - Персидский залив;
- - Центральную Азию - Персидский залив и
- - через Каспийское море - Республику Иран - Персидский залив.

С. Подтверждают поддержку принципов, отраженных в разделе "В" Декларации Первой Санкт-Петербургской конференции по транспорту (1998 г.) и подчеркивают важность следующих основных направлений развития и функционирования Евроазиатских транспортных коридоров:

(i) создание безаварийных и экологичных условий транспортной деятельности и транспортной инфраструктуры является первостепенной задачей; соответствие и, где возможно, гармонизация национального транспортного законодательства с соответствующими международными актами, а также высокая производительность и эффективность транспорта в части транзитного времени и стоимости;

(ii) принятие постоянных усилий по прогрессивной либерализации и гармонизации транспортных рынков всех сторон; справедливой и открытой конкуренции на транспорте между перевозчиками и видами транспорта, а также свободного и беспрепятственного доступа всех пользователей на рынок;

(iii) принятие и выполнение норм, стандартов международных соглашений и передового опыта с целью развития международных и транзитных перевозок;

(iv) избежание применения дискриминационных налогов и сборов и других дискриминационных условий для пользователей транспорта, а также облегчение условий для международных транспортных операторов через сокращение и/или исключение необоснованных задержек при пересечении границ, более упорядоченная процедура получения въездных виз для всех сертифицированных профессиональных экипажей всех видов транспорта;

(v) расширение возможности и увеличение эффективности существующей инфраструктуры через экономически целесообразные технические и административные меры до предоставления значительных инвестиционных займов;

(vi) создание унифицированных и согласованных информационных систем, включая электронный обмен данными (EDI) и электронную обработку данных (EDR), с защитой информации от несанкционированного доступа;

(vii) обеспечение и поддержка схем государственно-частного партнерства (PPP) в контексте развития евроазиатского транспорта;

(viii) выбор и оценка основных инвестиционных проектов для финансирования, основываясь на современных экономических, экологических принципах и широко используемых международных стандартах.

D. Рекомендуют следующие инициативы по развитию интегрированной евроазиатской транспортной системы:

(i) согласованные усилия стран и других заинтересованных сторон по обеспечению скорейшего создания транспортных путей/сетей для каждого Евроазиатского коридора, их последовательного развития на основе современных экономических принципов, а также поступательного, последовательного и эффективного развития транспорта в регионе, создание сети Евроазиатских коридоров, базирующихся на существующих транспортных сетях ЕЭК ООН, ЭСКАТО ООН и ОЭСР;

(ii) прагматические и конкретные мероприятия шаг за шагом должны осуществляться во всех Евроазиатских коридорах, с целью гарантированной гармонизации законодательных рамок, особенно в части пересечения границ и оптимизации процедур при таких пересечениях, имея в виду уменьшение необоснованных задержек, приносящих ущерб международному и транзитному транспорту и транспортным операторам;

(iii) развитие общеевропейского коридора № 2 до Екатеринбурга могло бы рассматриваться как потенциальное обеспечение взаимодействия между общеевропейскими коридорами и евроазиатскими транспортными системами;

(iv) демонстрационные пробеги контейнерных поездов по каждому направлению для определения способности наземных путей конкурировать с морскими, а также для выявления узких мест;

(v) Развитие системы кросполярных перелетов;

(vi) ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН в возможно короткие сроки должны завершить начатую совместную программу по евроазиатскому наземному транспорту, в свете рекомендаций

Первой Санкт -Петербургской конференции по транспорту (1998 г.), особое внимание уделив привлечению ресурсов для эффективного выполнения программы; более того, в интересах последовательного подхода к разработке новых инициатив, касающихся привлечения ресурсов, ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН должны быть готовыми к предоставлению соответствующих консультативных услуг;

(vii) заинтересованные международные организации и программы должны принять вышеуказанные рекомендации для возможной помощи в их реализации.

Е. Рекомендовать очередную Международную евроазиатскую конференцию по транспорту провести в ближайшие 2-3 года, на которой сделать обзор развития евроазиатского наземного транспорта и рассмотреть главные, связанные с этим проблемы; рекомендовать также рассмотреть возможность организации постоянно действующего Секретариата.

Ф. Участники выражают свою признательность Правительству Российской Федерации за организацию настоящей Конференции; отмечают в связи с этим, усилия государств-участников в деле выполнения международных соглашений по развитию эффективного, безаварийного и экологичного транспорта в контексте Европы-Азии; отмечают также положительный вклад частного сектора в улучшении перевозок пассажиров и грузов через Европу и Азию.

-----  
Примечание:

Документ подготовлен на двух официальных языках - русском и английском.

1 Приложение - список принимавших участие государств и всех организаций в алфавитном порядке

2 Совещание по установлению Евроазиатских транспортных связей (Женева, май 2000 г.) с участием представителей Германии, Российской Федерации, ЕС, ЕЭК ООН, ЭСКАТО ООН и Международного Союза железных дорог (МСЖ)

3 Все транспортные коридоры - наземные, за исключением Транссибирского, который связывается с Японией по морю