



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/2004/6
12 February 2004

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

(Шестьдесят шестая сессия, 17-19 февраля 2004 года,
пункт 11 а) ii)) повестки дня

ТЕНДЕНЦИИ И ЭКОНОМИКА ТРАНСПОРТА

Общеввропейские транспортные инфраструктуры

Совместный семинар ЕКМТ - Комиссии ЕС - ЕЭК ООН - ЕИБ
на тему: "Развитие транспортной инфраструктуры для расширенной Европы"
(Париж, 27 и 28 ноября 2003 года)

Краткие выводы и предложения относительно последующей деятельности

Записка секретариата

ИСТОРИЯ ВОПРОСА

1. Семинар на тему: "Развитие транспортной инфраструктуры для расширенной Европы", организованный совместно Европейской конференцией министров транспорта (ЕКМТ), Европейской комиссией (ЕК), Европейской экономической комиссией Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) и Европейским инвестиционным банком (ЕИБ), состоялся в Париже 27 и 28 ноября 2003 года.

2. Семинар был проведен в качестве одного из последующих мероприятий по осуществлению решений, принятых соответственно Рабочей группой ЕКМТ по планированию и финансированию транспортной инфраструктуры и в рамках программы семинаров ЕЭК ООН по проблемам расширенной Европы. На своей шестьдесят пятой сессии Комитет по внутреннему транспорту высказал просьбу о том, чтобы вместо проведения каждой организацией отдельного семинара по тому же вопросу провести лишь один семинар, организованный совместно обеими организациями.
3. В работе семинара приняли участие около 120 представителей министерств транспорта из 29 стран, ЕК, трех международных организаций, трех финансовых учреждений и десяти неправительственных организаций.
4. Цель этого семинара состояла в обсуждении международных вопросов и задач в области планирования и финансирования транспортных инфраструктур в расширенной Европе (неприсоединяющиеся европейские страны и страны Средиземноморья) и за ее пределами, включая Кавказ и Центральную Азию, в контексте расширения ЕС и с учетом растущей глобализации торговли. Цель семинара состояла также в определении общего подхода к решению этих проблем и выполнению этих задач.
5. Семинар проводится в рамках трех основных сессий, а именно: сессии 1, посвященной планированию развития инфраструктуры; сессии 2, посвященной финансированию инфраструктуры; и сессии 3, организованной в качестве совещания за круглым столом, посвященного обсуждению новой политики. Сопредседателями сессии 1 были ЕК (г-н Е.Тильман) и ЕЭК ООН (г-н Х. Капел Феррер). Сопредседателями сессии 2 были ЕИБ (г-н Турро) и Словения (г-н Б. Живеч) как действующий председатель ЕКМТ. Председателем третьей сессии была ЕКМТ (г-н Дж. Шорт).
6. В начале каждой сессии каждому председателю и сопредседателю было предложено представить основной предварительный документ. В качестве сопредседателя сессии 1 ЕЭК ООН представила основной документ о "Развитии транспортной инфраструктуры в ЕЭК ООН", подготовленный секретариатом, с кратким изложением основных мероприятий в области планирования развития транспортной инфраструктуры ЕЭК ООН, включая соглашения в области инфраструктуры, проекты ТЕА и ТЕЖ, евро-азиатские транспортные соединения и механизмы планирования (обследования движения на дорогах категории Е, методология оценки проектов). Для удобства ссылки этот документ прилагается к данному документу (см. приложение). ЕЭК ООН также представила более подробный справочный документ об этой деятельности и еще один документ о финансировании транспортной инфраструктуры, подготовленный в рамках рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) на основе представленных

правительствами ответов на вопросник. На сессии 1 был обсужден ряд ключевых аспектов, согласованных на этот счет ЕК и ЕЭК ООН.

КРАТКИЕ ВЫВОДЫ

7. Несмотря на то, что выводы, сделанные на семинаре, все еще обсуждаются, приведенную в нижеследующих пунктах информацию следует рассматривать в качестве попытки секретариата кратко охарактеризовать основные моменты дискуссии на семинаре и резюмировать основные выводы.

8. Существует, по-видимому, широкий консенсус в отношении использования стратегии планирования и финансирования транспортных инфраструктур в расширенной Европе и за ее пределами. Подобная стратегия может быть охарактеризована следующим образом:

- a) предстоит разработать надлежащую политическую и нормативную основу, предусматривающую дальнейшую либерализацию перевозок на международном уровне, повышение степени международной гармонизации, эксплуатационной совместимости и интермодальности, облегчение процедур пересечения границ, повышение конкурентоспособности железных дорог, определение очередности проектов в области транспортной инфраструктуры на основе эффективного экономического анализа и дальнейшего уделения основного внимания текущему обслуживанию и реконструкции существующих инфраструктур.
- b) Не отрицая долгосрочной ценности "сетевого" подхода, используемого ЕЭК ООН, уместно отметить, что "коридорный" подход является, по-видимому, более приемлемым в кратко- и среднесрочной перспективе главным образом для облегчения процесса установления приоритетов и для сосредоточения основного внимания на усилиях по планированию и финансированию.
- c) Поэтому "коридорный" подход следует использовать в качестве центрального элемента стратегии развития транспортной инфраструктуры в расширенной Европе и за ее пределами. Однако, поскольку после расширения ЕС нынешний план развития коридоров может утратить актуальность, его, возможно, потребуется скорректировать применительно к новой ситуации. Это означает, что одни коридоры или части этих коридоров исчезнут вообще, а другие придется расширить или создать заново.

- d) Несмотря на то, что в рамках будущих новых коридоров основное внимание будет уделяться главным образом созданию соединений между ЕС и соседними с ним странами, не следует упускать из виду и евро-азиатские транспортные соединения с учетом предполагаемого роста товарооборота с Азией, в частности с Китаем.
- e) Для определения будущих коридоров был предложен ряд критериев (в этой связи в качестве возможной основы были конкретно упомянуты критерии, используемые группой Ван Мирт). Например, будущие коридоры следует определять на основе реальных потребностей, точных данных, а также тщательных анализов и прогнозов, а не в силу политических решений. Их следует также рассматривать в мультимодальной перспективе с учетом морских маршрутов ("морских магистралей") и с уделением особого внимания интермодальным соединениям. На всей протяженности каждого коридора должны превалировать такие задачи, как обеспечение эксплуатационной совместимости, согласование условий и правил перевозок, включая взимание сборов за пользование инфраструктурой, и облегчение процедур пересечения границ. Следует определить проекты в рамках каждого коридора и установить очередность их реализации.
- f) Следует добиться большей эффективности в области реализации коридоров. С этой целью для наблюдения за прогрессом и для его оценки следует использовать систему определения эффективности. Следует также улучшить систему управления коридорами, в том числе посредством назначения координатора по каждому коридору и учреждения постоянного секретариата. Кроме того, следует вовлечь в эту деятельность всех тех, кто заинтересован в эффективном функционировании коридора (МФУ, транспортные операторы, таможенные органы и т.д.). Следует также улучшить координацию между коридорами. В этой связи было упомянуто о возможном создании международного учреждения по коридорам.
- g) Было решено, что решающее значение имеет оказание технической помощи с целью формирования потенциала развития инфраструктуры: следует наладить надлежащую профессиональную подготовку по вопросам оценки проектов для должностных лиц национальных администраций и обеспечить преимущество подготовки персонала.
- h) Следует обеспечить надлежащее финансирование, в первую очередь со стороны заинтересованных стран, а также из международных источников.

Финансирование, в частности международное, следует обеспечить на основе жизнеспособных в экономическом отношении проектов, которые должны оцениваться и анализироваться на предмет очередности их реализации в соответствии с надлежащими методологиями. Было решено, что важную роль играет координация между различными источниками финансирования, в том числе между различными МФУ. Было решено, что представляет интерес и партнерство между государственным и частным секторами (ПГЧС), однако для успешного поддержания партнерских отношений страны должны быть в состоянии создать для этого надлежащую базу и гарантировать последовательное сохранение установленных связей. Аспект последовательности был охарактеризован также в качестве важного фактора с точки зрения выделения части национального бюджета на цели финансирования инфраструктуры. И наконец, по меньшей мере отчасти предназначенные для финансирования средства следует мобилизовать путем взимания специальных сборов, пошлин или других сборов с пользователей, причем все эти сборы надлежит согласовать.

9. Для реализации вышеупомянутой стратегии придется принять некоторые меры, а именно:

- a) учреждение Европейской комиссией соответствующей рабочей группы для пересмотра уже существующих коридоров и внесения предложений по будущим коридорам. В работе этой группы следует принять участие всем заинтересованным странам и МФУ (а также таким соответствующим международным организациям, как ЕЭК ООН);
- b) анализ существующих транспортных потоков, транспортных прогнозов и транспортного законодательства;
- c) определение того, какие статистические данные потребуются, и создание необходимых баз данных;
- d) начало процесса определения приоритетных проектов в рамках различных коридоров в расширенной Европе;
- e) оценка ресурсов, которые могут быть предоставлены на национальном и международном уровнях.

ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ПОСЛЕДУЮЩЕЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЕЭК ООН

10. Комитет по внутреннему транспорту способен оказать содействие в осуществлении процесса развития инфраструктуры в расширенной Европе нижеследующим образом:

- 1) Обратиться с просьбой надлежащим образом отразить в выводах семинара деятельность Комитета в области планирования транспортной инфраструктуры.
- 2) Оказать поддержку в обеспечении участия ЕЭК ООН в деятельности рабочей группы, которую предстоит создать и которая будет заниматься определением будущих коридоров, и просить учитывать надлежащим образом при разработке новых предложений по коридорам соглашения ЕЭК ООН по инфраструктуре (СМА, СМЖЛ, СЛКП, СМВП), проекты (ТЕА, ТЕЖ), результаты работы по евро-азиатским соединениям и механизмы планирования (обследования, методологии оценки проектов).
- 3) Продолжить обновление соглашений ЕЭК ООН по инфраструктуре, с тем чтобы они соответствовали задачам определения любого будущего транспортного коридора.
- 4) Поддержать текущую деятельность по выполнению сводного плана ТЕА и ТЕЖ.
- 5) Рассмотреть вопрос о проведении обследований движения на дорогах категории Е один раз в два или три года, а не один раз в пять лет.
- 6) Просить Рабочую группу WP.5 обновить предыдущий доклад по узким местам и недостающим звеньям (TRANS/WP.5/R.44), подготовленный в 1993 году, с тем чтобы определить нынешние и предполагаемые узкие места и недостающие звенья в расширенной Европе, на Кавказе и в Центральной Азии.
- 7) Просить Рабочую группу WP.5 пересмотреть используемые группой Ван Мирт критерии установления очередности проектов, с тем чтобы приспособить эти критерии к условиям расширенной Европы, Кавказа и Центральной Азии.
- 8) Просить Рабочую группу WP.5 определить приоритетные проекты на основных транспортных маршрутах различных сетей инфраструктуры ЕЭК ООН в расширенной Европе, на Кавказе и в Центральной Азии.

9) Поручить секретариату оказать техническую помощь нуждающимся в ней странам с целью формирования потенциала планирования транспортной инфраструктуры.

Приложение

(ТОЛЬКО НА АНГЛИЙСКОМ ЯЗЫКЕ)

KEYNOTE INTRODUCTORY PAPER

TRANSPORT INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT IN THE UNECE

On 1 May 2004, a new era will start in European history when 10 new countries become members of the EU. This development will bring European countries closer to each other and reinforce trade exchanges between them, with considerable impact on the volume and pattern of national and international traffic on the continent as well as on transport infrastructures. This historical turning point will not only have an impact on the current and newly acceding EU countries, but also on the “wider Europe”^{1/} which borders on the enlarged EU in the East and South.

Within UNECE international transport infrastructure planning is carried out around and on the basis of four main infrastructure agreements, respectively for road, rail, inland water and combined transport. In addition, two sub-regional cooperation projects promote the coordinated development of international road and rail networks in Central, Eastern and South-Eastern European countries. More recently, the planning and development of Euro-Asian transport links has gained momentum. Moreover, UNECE Governments have agreed on common methodologies for transport planning and data collection, including traffic data collection.

UNECE Transport Infrastructure Agreements

They include: the European Agreement on Main International Traffic Arteries (AGR), done in 1975; the European Agreement on Main International Railway Lines (AGC), done in 1985; the European Agreement on Important International Combined Transport Lines and Related Installations (AGTC), done in 1991; and the European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance (AGN), done in 1996. These four international Agreements define respectively the E road, rail, combined and inland water transport networks. They also determine the minimum technical norms and requirements according to which the relevant infrastructures should be built. The AGTC also includes operational parameters for combined transport services. Finally, they establish a well known numbering system, in general following a north-south and east-west grid system.

^{1/} According to the designations used by the European Commission, the new European Union neighbourhood includes Russian Federation, the Western Newly Independent States (NIS) - Ukraine, Moldova and Belarus, and Southern Mediterranean: Algeria, Egypt, Israel, Jordan, Lebanon, Libya, Morocco, Palestinian Authority, Syria, Tunisia.

Although legally binding for countries that become Parties to them, the UNECE infrastructure agreements give Governments ample latitude for implementation. In particular, they establish neither deadlines nor priorities.

Constantly kept up to date, the UNECE infrastructure agreements are, nevertheless, the only Pan-European governmental basis for the long-term development of coherent international networks for the various modes of inland transport. As such, they were taken as a basis for the determination of the Pan-European transport corridors at the Pan-European Transport Conferences in Crete and Helsinki.

Incorporating already the main roads and rail lines planned for the Eastern parts of the Russian Federation and for the Caucasus and Central Asian countries, the E road and the E rail networks can be taken after May 2004 as a basis for the identification of priority Euro-Asian transport corridors.

The UNECE networks do not cover the networks in Wider Europe southern countries. However, on the basis of the UNECE agreements, the United Nations Economic and Social Commission for Western Asia (ESCWA) has elaborated two agreements that established the road and rail networks respectively of the ESCWA Region.

TEM and TER

The Trans-European North-South Motorway (TEM) and the Trans-European Railway (TER) Projects are sub-regional cooperation frameworks created on the initiative of several Central, Eastern and South-Eastern European countries for the coordinated planning and development of their international road, rail and combined transport networks. The current legal basis of each project is a UN Trust Fund Cooperation Agreement signed by the participating countries. Both projects are financed mainly through in cash and in kind contributions from participating countries. Decisions in each project are taken by a Steering Committee composed of participating countries. Both projects have recently been increasingly focusing on Corridor related activities, including secretariat functions of Corridor VI. They are also cooperating with each other in order to explore possibilities for combined transport. The enlargement may have a major impact on both projects in the medium and long term. It will be up to the participating countries to decide on the future role of the Projects.

Euro-Asian transport links

Soon after countries in Central Asia and the Caucasus became UNECE Member States, the UNECE Inland Transport Committee decided to include their main international transport links in the E transport networks. The extension of the E road and of the E rail networks was

completed in 2000 and 2001 respectively (see above). The extension of the E combined transport network is underway.

The development of Euro-Asian transport links (EATL) is currently being considered in more detail within the UNECE. The prevailing view is that EATL should primarily connect the major regions in Asia with the system of Pan-European Transport Corridors. In pursuing these objectives, it is also felt that in planning the development of Euro-Asian links great attention should be paid to the adoption of transport facilitation measures before large-scale infrastructure investments can be considered.

With this perspective in mind, the UNECE is taking up the planning and development of Euro-Asian transport links in close cooperation with the UN Regional Commission for Asia and the Pacific (UNESCAP). After the development of a joint strategic vision for the development of EATL, which has proposed that planning work focus mainly on the four main Euro-Asian corridors identified at the 2nd Euro-Asian Transport Conference (St. Petersburg, 2000), the UNECE and UNESCAP are about to start jointly the implementation of a new Project on Capacity Building in Developing Interregional Land and Land-cum-Sea Transport Linkages. 17 countries neighbouring the Euro-Asian borders have been invited to participate in the project and to nominate Focal Points. Emphasis will be placed on the application of regulatory and organisational measures ensuring to make the best use of existing infrastructures. This choice will have an advantage for the countries concerned to glean the benefits of improving transport operations in the short term. Additionally, the UNECE-UNESCAP project also intends to contribute to the identification of priority links and projects along the Euro-Asian corridors.

Planning tools

The UNECE has developed elements of a common methodology for transport infrastructure planning at pan-European level, including the intermodal approach to infrastructure planning, definitions of infrastructure bottlenecks and missing links and more recently the “Set of Guidelines for Socio-Economic Cost Benefit Analysis of Transport Infrastructure Project Appraisal”. The UNECE also collects road, rail and inland waterways transport statistical data. In addition, every five years the UNECE undertakes a Census of traffic on E roads. In 2005, in addition to the usual Road Census, the UNECE will undertake for the first time a Rail Traffic Census. The Rail Census will be carried out jointly with the Statistical Office of the European Community (Eurostat).
