



---

## **Европейская экономическая комиссия**

### **Комитет по внутреннему транспорту**

#### **Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта**

##### **Двадцать пятая сессия**

Женева, 3–5 сентября 2012 года

Пункт 5 а) предварительной повестки дня

##### **Евро-азиатские транспортные связи:**

**Ход работы по евро-азиатским  
транспортным связям (ЕАТС)**

### **Евро-азиатские наземные транспортные связи**

#### **Обзор деятельности**

#### **Записка секретариата\***

## **I. Общие сведения**

1. Глобализация экономики и торговли привела к значительному росту торговли и объема перевозок между Азией и Европой. После спада в международной торговле в 2008 и 2009 годах в результате экономического кризиса товарооборот между Европой и Азией, как ожидается, возобновит рост. В то время как большая часть перевозок осуществлялась по все более загруженным морским маршрутам, дальнейшее развитие эффективных комплексных наземных транс-

---

\* На своей семидесятой сессии (19–21 февраля 2008 года) Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) решил учредить Группу экспертов по евро-азиатским транспортным связям, утвердил положения о ее круге ведения и просил информировать о результатах деятельности группы Рабочую группу по тенденциям и экономике транспорта Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) и КВТ (ECE/TRANS/200, пункт 30, и приложение III, пункт 8). В ходе семьдесят второй сессии КВТ, состоявшейся 23–25 февраля 2010 года, Комитет одобрил предложение о продлении мандата Группы экспертов по ЕАТС на два года до февраля 2012 года. Это решение было одобрено на совещании Исполнительного комитета 31 марта 2010 года. Изложенный ниже доклад является частью отчетной документации, запрошенной КВТ.

портных маршрутов может обеспечить надежные и конкурентоспособные дополнительные транспортные возможности. После их создания эти маршруты могут стать действенным инструментом для экономического развития и интеграции в Евро-Азиатском регионе, включая содействие более активному участию в процессе глобализации стран Центральной Азии, не имеющих выхода к морю.

2. Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) расширила свои соглашения в области инфраструктуры автомобильного и железнодорожного транспорта соответственно в 2000 и 2002 годах в целях охвата маршрутов, находящихся на территории Кавказа и Центральной Азии. Однако в этих соглашениях не предусмотрены ни приоритеты, ни временные рамки, не говоря уже о финансовых ресурсах. Развитием этих маршрутов должны будут заниматься соответствующие правительства, которые зачастую не имеют достаточных средств для покрытия своих значительных потребностей.

3. Для содействия развитию евро-азиатских транспортных связей ЕЭК ООН и Экономическая и социальная комиссия Организации Объединенных Наций для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) разработали общую стратегическую позицию для развития евро-азиатских связей. На своей четырнадцатой сессии в 2011 году Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) приняла Общую стратегическую позицию ЕЭК/ЭСКАТО по евро-азиатским транспортным связям. Этот документ, одобренный Комитетом по внутреннему транспорту (КВТ) в 2002 году, учел выводы второй Международной евро-азиатской конференции по транспорту (Санкт-Петербург, 2001 год) и стал первым важным этапом в деятельности двух региональных комиссий Организации Объединенных Наций в области евро-азиатских транспортных связей.

## **II. Проект по евро-азиатским наземным транспортным связям – этап I (2003–2007 годы)**

4. Наибольший прогресс был достигнут с 2003 года, когда с привлечением средств Счета развития Организации Объединенных Наций секретариаты ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН совместно с назначенными национальными координаторами из 18 стран Евро-Азиатского региона начали развивать сотрудничество между непосредственно заинтересованными странами в рамках проекта по евро-азиатским транспортным связям (ЕАТС), в котором приняли участие следующие страны: Азербайджан, Армения, Афганистан, Беларусь, Болгария, Грузия, Иран (Исламская Республика), Казахстан, Китай, Кыргызстан, Республика Молдова, Российская Федерация, Румыния, Таджикистан, Туркменистан, Турция, Узбекистан и Украина. В 2004 году желание присоединиться к проекту выразила Греция. На совещании министров по евро-азиатским транспортным связям, состоявшемся в Женеве 19 февраля 2008 года, к проекту присоединилась Монголия, подписавшая совместную декларацию.

5. На четырех совещаниях Группы экспортов, которые были проведены в Алматы (март 2004 года, Казахстан), Одессе (ноябрь 2004 года, Украина), Стамбуле (июнь 2005 года, Турция) и Салониках (ноябрь 2006 года, Греция), представители правительств из участвующих стран наметили основные евро-азиатские железнодорожные, автомобильные и внутренние водные маршруты, подлежащие рассмотрению для целей приоритетного развития, и основные перевалочные пункты на этих маршрутах.

6. Эксперты от стран представили огромный объем данных для создания базы данных географической информационной системы (ГИС) и соответствующие карты, которые использовались в рамках проекта. Речь идет о данных, касающихся технических характеристик и пропускной способности основных объектов железнодорожной, автодорожной и внутренней водной инфраструктуры, пунктов пересечения границ, паромных соединений, интермодальных терминалов и портов на евро-азиатских маршрутах. Эти материалы были предоставлены в распоряжение участвующих стран и служат основным вкладом в дальнейшие усилия, направленные на развитие эффективных, надежных и безопасных евро-азиатских транспортных связей.

7. Представители правительств согласовали также общую методологию оценки и определения степени приоритетности на выбранных маршрутах, которая была разработана внешним консультантом, по аналогии с методологией, используемой в Генеральном плане Трансъевропейской автомагистрали (ТЕА) и Трансъевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ). На основе согласованной методологии и национальных предложений, представленных 15 странами, оценке и определению степени приоритетности были подвергнуты 230 транспортных инвестиционных проектов общей сметной стоимостью свыше 43 млрд. долл. США. Около половины этих проектов уже обеспечены финансированием и, вероятно, должны быть реализованы в краткосрочной перспективе для целей соответствующего анализа (к 2010 году).

8. На этапе I ЕАТС было выделено 92 автодорожных проекта (82,1%) категории I (высокая важность) оценочной стоимостью 10 275 млрд. долл. США, что составляет 80,7% от общей стоимости инвестиций для автодорожных проектов.

9. В контексте этого проекта были также рассмотрены препятствия нефизического характера, которые представляют серьезную проблему для евро-азиатских перевозок. В рамках проекта ЕАТС были организованы национальные рабочие совещания с целью наращивания потенциала в области упрощения процедур международных перевозок и торговли в следующих шести участвующих странах: Азербайджане (май 2006 года), Беларуси (май 2007 года), Грузии (май 2006 года), Кыргызстане (декабрь 2006 года), Республике Молдова (ноябрь 2007 года) и Украине (декабрь 2007 года). В этих рабочих совещаниях участвовали сотрудники правительственных учреждений и представители деловых кругов из стран-бенефициаров.

10. В опубликованном внутреннем исследовании, подготовленном совместно ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН, содержится описание обозначенных маршрутов и проектов и рассматриваются текущее состояние и проблемы международных перевозок по евро-азиатскому сухопутному коридору. Это исследование показывает, что успешное развитие сети ЕАТС зависит от межправительственного сотрудничества, которое необходимо для решения технических и оперативных вопросов, а также для устранения нефизических препятствий на пути к обеспечению эффективности транзитных перевозок и пересечения границ. В нем также представлены конкретные рекомендации по развитию инфраструктуры, упрощению процедур и политике. Варианты исследования на английском и русском языках имеются для бесплатного пользования на вебсайте ЕЭК ООН: [www.unecce.org/trans/main/eatl/in\\_house\\_study.pdf](http://www.unecce.org/trans/main/eatl/in_house_study.pdf).

11. Представители правительств выделили приоритетные направления дальнейшей работы, включая: наблюдение за осуществлением намеченных приоритетных проектов; устранение нефизических препятствий для транзитных перевозок; повышение пропускной способности в пунктах пересечения границ;

стимулирование деятельности по согласованию транспортного законодательства; и распространение передового опыта и обмен практическими знаниями.

12. Результаты проекта, изложенные выше, послужили также прочной основой для дальнейшего международного сотрудничества в этой сфере. КВТ и WP.5, а также Проектная рабочая группа по транспорту и пересечению границ Специальной программы для стран Центральной Азии (СПЕКА) и другие участники неоднократно подчеркивали актуальность этого проекта для стран – членов ЕЭК ООН. В Плане работы по реформе ЕЭК ООН, в частности, КВТ предлагается представить предложения Исполнительному комитету относительно путей и способов укрепления евро-азиатских транспортных связей (E/ECE/1434/Rev.1).

13. На семидесятой сессии КВТ, состоявшейся в Женеве 19–21 февраля 2008 года, министры транспорта и высокопоставленные должностные лица из стран Евро-Азиатского региона подписали Совместное заявление о будущем развитии проекта ЕАТС, в котором они подтвердили свою поддержку продолжению сотрудничества, одобрили обозначенные евро-азиатские маршруты и цели их приоритетного развития, поддержали предложение о создании надлежащего механизма для обеспечения непрерывного мониторинга этого проекта. Они предложили также правительствам, международным организациям и потенциальным донорам рассмотреть возможность предоставления необходимой финансовой помощи, с тем чтобы обеспечить осуществление этапа II проекта ЕАТС (2008–2011 годы): [www.unece.org/trans/MinisterialITC70/index.html](http://www.unece.org/trans/MinisterialITC70/index.html).

### **III. Проект по евро-азиатским наземным транспортным связям – этап II (2008–2012 годы)**

14. В 2006 году КВТ просил секретариат в сотрудничестве с ЭСКАТО представить совместное предложение, которое обеспечило бы продолжение проекта на новом этапе II.

15. В ходе группового обсуждения на тему "Развитие безопасного транспорта: ключ к региональному сотрудничеству", состоявшегося на сессии Комиссии ЕЭК ООН по случаю ее шестидесятой годовщины в 2007 году, была подчеркнута полезность межстранового сотрудничества, развиваемого ЕЭК ООН совместно с ЭСКАТО в рамках проекта ЕАТС. Дискуссионная группа согласилась с тем, что эту работу необходимо расширять и что надлежит предпринять практические шаги для облегчения дальнейшей деятельности по развитию приоритетных транспортных связей и проектов, которые были отобраны в рамках проекта ЕАТС.

16. В начале 2008 года ЕЭК ООН приступила к созданию институциональной структуры, которая позволила бы продолжить работу по ЕАТС. На своей семьдесят первой сессии, состоявшейся 19–21 февраля 2008 года, Комитет по внутреннему транспорту решил учредить Группу экспертов по евро-азиатским транспортным связям и утвердил положения о ее круге ведения. Основной целью этой Группы экспертов является обеспечение мониторинга и координации деятельности, направленной на развитие эффективных, надежных и безопасных евро-азиатских наземных транспортных связей. Группа была учреждена на два года с возможностью продления мандата. ЕЭК ООН предложила правительствам назначить национальных координаторов, которые будут активно задействованы в работе Группы экспертов по ЕАТС и на этапе II ЕАТС. Принять активное участие в этой деятельности было предложено также соответствующим

международным организациям и международным финансовым учреждениям (МФУ).

17. На этапе II ЕАТС было проведено семь совещаний Группы экспертов (ГЭ). ЕЭК ООН выступила принимающей стороной трех из них (первого, второго и четвертого) в Женеве, в сентябре 2008, 2009 и 2010 годов соответственно. Третье совещание группы состоялось в Стамбуле (ноябрь 2009 года, Турция) и было приурочено к межрегиональному рабочему совещанию по развитию ЕАТС, принимающей стороной которого выступили Министерство транспорта и коммуникаций Турции и Организация Черноморского экономического сотрудничества. В мае 2009 года в Тегеране совместно с Организацией экономического сотрудничества (ОЭС) в рамках проекта ЕАТС было также организовано субрегиональное рабочее совещание. Пятое совещание ГЭ состоялось в Ташкенте (ноябрь 2010 года). Шестое совещание ГЭ было проведено совместно с Организацией по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ) в Алматы (июль 2011 года, Казахстан), а принимающей стороной седьмого совещания ГЭ в Астрахани (октябрь 2011 года, Российская Федерация) выступило Министерство транспорта Российской Федерации.

18. В ходе этих совещаний национальные координаторы из 27 участвующих стран заложили основу для реализации этапа II ЕАТС. Правительственные эксперты определили конкретные задачи и ожидаемые результаты проекта: сильные и слабые стороны, возможности и угрозы (ССВУ) на евро-азиатских транспортных маршрутах; базовые данные, которые необходимо собрать и обработать; и основные методологические аспекты работы. Они договорились также об исследованиях, которые будут подготовлены при поддержке внешних консультантов и на основе материалов стран по таким темам, как транспортные потоки и статистика, сопоставление вариантов внутренних перевозок с нынешними возможностями морских маршрутов и анализ нефизических препятствий для международных перевозок по маршрутам ЕАТС. Были разработаны вопросники, разосланные более 1 000 операторам в регионе ЕАТС, а также собраны и проанализированы ответы. ГЭ завершила подготовку своего доклада по этапу II проекта ЕАТС. Ожидается, что этот доклад будет опубликован до конца 2012 года.

19. В своем докладе по этапу II ГЭ определила:

- 421 предложенный проект общей стоимостью 274 млрд. долл. США;
- 311 проектов на маршрутах ЕАТС стоимостью 215 млрд. долл. США; и
- 110 проектов национального значения.

20. Анализ в рамках этапа II касался также автодорожных проектов категории I (высокая важность), которые были определены на этапе I. Было установлено, что в каждой стране было завершено следующее количество проектов:

Армения: 4

Азербайджан: 3

Беларусь: 3

Болгария: 12

Китай: 3

Грузия: 4

Иран (Исламская Республика): 26

Казахстан: 14

Кыргызстан: 6

Турция: 5

Узбекистан: 3

В общей сложности было завершено 83 (90%) автодорожных проекта.

21. На этапе II ЕАТС было определено 85 автодорожных проектов (57%), относящихся к категории I, общей стоимостью 28,8 млрд. долл. США, что составляет 25% от общего объема инвестиционных расходов на автодорожные проекты.

22. Кроме того, ЕЭК ООН собрала и обработала большой объем данных ГИС. Была опробована и доработана прикладная программа ГИС. Она имеется в свободном доступе по адресу: <http://apps.unecse.org/eatl>.

23. В ходе аналитической работы, касающейся нефизических препятствий для перевозок по маршрутам ЕАТС и выполненной на основе вопросников и экспертного анализа, были выявлены проблемы, в частности длительное время ожидания в пунктах пересечения границ (иногда целый день), причем очень незначительное количество пунктов работают круглосуточно семь дней в неделю. Можно также говорить о длительных задержках при проведении ветеринарного, фитосанитарного, паспортного, транзитного, визового и других видов контроля.

24. Исследование ССВУ послужило полезным аналитическим инструментом, поскольку оно позволило выявить сильные и слабые стороны наземных перевозок по ЕАТС. Анализ подтвердил необходимость расширения координации и сотрудничества между всеми странами ЕАТС, согласованного развития приоритетной транспортной инфраструктуры, а также активизации усилий для облегчения перевозок и транзита.

25. Сопоставление существующих евро-азиатских маршрутов с отдельными железнодорожными маршрутами дало интересные результаты. В пяти из девяти рассмотренных сценариев показатели железнодорожного транспорта выше показателей морского транспорта как с точки зрения финансовых, так и временных затрат. Что касается продолжительности перевозок, то во всех девяти сценариях железнодорожный транспорт работает эффективнее морского. Поэтому успешные и конкурентоспособные железнодорожные перевозки по евро-азиатским транспортным маршрутам не являются ни мифом, ни отдаленной перспективой. Исследование показало, что конкурентоспособные евро-азиатские железнодорожные перевозки с задействованием морского и автомобильного транспорта вполне реальны.

26. На этапе II ЕАТС были достигнуты следующие ключевые результаты:

- определены основные автодорожные, железнодорожные и внутренние водные маршруты в качестве продолжения существующих маршрутов, установленных на этапе I ЕАТС и рассмотренных на предмет приоритетного развития, включая новые маршруты по территории новых участвующих стран в рамках этапа II (бывшая югославская Республика Македония, Германия, Латвия, Литва, Люксембург, Монголия и Финляндия);
- определен ряд ключевых контейнерных пунктов, интермодальных терминалов и портов вдоль отдельных маршрутов;
- оценено состояние реализуемых проектов, выделенных на этапе I ЕАТС;

- разработан новый план инфраструктурного инвестирования путем приоритизации 311 инвестиционных проектов общей стоимостью порядка 215 млрд. долл. США;
- обновлена и расширена всеобъемлющая база данных ГИС, созданная на этапе I ЕАТС, за счет новых карт ГИС, подготовленных для региона ЕАТС и каждой участвующей страны, к которым был открыт доступ в Интернете;
- проведен обзор международных транспортных сетей и инициатив, связывающих Азию и Европу;
- рассмотрены евро-азиатские транспортные потоки, статистика и тенденции;
- подготовлен анализ ССВУ, в ходе которого были выявлены сильные и слабые стороны наземных транспортных связей ЕАТС, потенциал для их дальнейшего развития, а также соответствующие угрозы;
- проведено исследование для сравнения евро-азиатских морских маршрутов с отдельными железнодорожными маршрутами, продемонстрировавшее, что в большинстве случаев – при определенных условиях – железнодорожный транспорт работает эффективнее морского как с точки зрения издержек, так и продолжительности перевозки;
- выявлены нефизические препятствия для перевозок по евро-азиатским транспортным маршрутам; операторам автомобильных, железнодорожных и комбинированных перевозок по ЕАТС, управляющим цепочками поставок, экспедиторам и основным грузоотправителям было разослано 1 000 вопросников с просьбой сообщить о существующих проблемах и потенциальных решениях для используемых маршрутов ЕАТС;
- существующие евро-азиатские морские маршруты сопоставлены с отдельными железнодорожными маршрутами, обозначенными в проекте ЕАТС;
- продолжает функционировать координационный механизм в виде Группы экспертов, назначенных участвующими правительствами;
- сформулированы рекомендации по трем стратегическим областям деятельности, а именно: инфраструктуре, упрощению процедур и политике;
- подготовлены страновые доклады для каждой участвующей страны с подробным описанием нынешнего состояния транспортной инфраструктуры, а также национальные планы развития транспорта.

27. Параллельно с проектом ЕАТС правительства ЕЭК ООН и отрасль принимают шаги и разрабатывают инициативы, направленные на облегчение международных перевозок. После включения приложения 8, касающегося облегчения пересечения границ в ходе автомобильных перевозок, которое вступило в силу в 2008 году, Административный комитет Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах<sup>1</sup> принял предложение по поправке, предусматривающее включение в Конвенцию о согласовании нового приложения 9, касающегося пересечения границ железнодорожным транспортом. По завершении правовой процедуры приложение 9 вступило в силу 30 ноября 2011 года.

<sup>1</sup> [www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/harmonie.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/harmonie.pdf), [live.unece.org/trans/conventn/legalinst.html#rts](http://live.unece.org/trans/conventn/legalinst.html#rts).

28. Кроме того, в ходе мероприятий, проведенных в Тегеране, Стамбуле (Турция) и Туркменбаши (Туркменистан), эксперты от участвующих правительств и международных организаций обсудили важнейшие изменения в транспортной инфраструктуре и вопрос об упрощении процедур в регионах ЕЭК ООН и Организации Черноморского экономического сотрудничества (ОЧЭС), а также в рамках конкретных проектов. При этом они проанализировали соответствующий национальный опыт применительно к евро-азиатским связям и рассмотрели другие вопросы, касающиеся выполнения различных задач в контексте данных проектов. Организация этих мероприятий в партнерстве с ЕЭК ООН, ОЧЭС и ОБСЕ позволила изучить возможности дальнейшего взаимодействия и обеспечения синергизма с работой, проводимой под их эгидой.

29. Национальные координаторы стран ЕАТС, представленных на третьей сессии Группы экспертов по ЕАТС и на межрегиональном рабочем совещании, просили секретариат направить официальные приглашения правительствам Индии, Республики Корея и Японии для привлечения их к участию в проекте ЕАТС и отметили необходимость дальнейшего изучения возможностей для сотрудничества и синергического взаимодействия между проектами ТЕА и ТЕЖ ЕЭК ООН и работой в рамках ЕАТС. Эти страны осведомлены о деятельности по ЕАТС и приглашены для участия в соответствующих совещаниях.

30. В период 2009–2012 годов этап II ЕАТС финансируется Правительством Российской Федерации. Без этого финансирования было бы невозможно достичь прогресса в деле реализации результатов и рекомендаций этапа I. Ожидается, что такое щедрое финансирование продолжится и в будущем, поскольку мандат ГЭ был продлен на период 2012–2013 годов Рабочей группой WP.5 на ее двадцать четвертой сессии, состоявшейся 6–7 сентября 2011 года, и одобрен КВТ в феврале 2012 года.

31. Второе совещание министров по вопросам ЕАТС состоится 26 февраля 2013 года в Женеве. Это совещание рассмотрит и одобрит работу, проделанную на этапе II ЕАТС, а также подтвердит твердый политический курс на продолжение деятельности на этапе III и придаст ей новый импульс. Проект заявления министров содержится в настоящем документе после раздела с перечислением выводов (приложение I).

32. Секретариат ведет переговоры с правительствами Армении и Таджикистана по вопросам организации сессий ГЭ в этих странах в будущем при условии одобрения со стороны соответствующих правительств и наличия ресурсов.

#### **IV. Выводы**

33. Межстрановое сотрудничество по проекту ЕАТС, развиваемое ЕЭК ООН, способствует расширению взаимодействия между 27 странами, по территории которых проходит евро-азиатский сухопутный коридор, в целях согласованного развития евро-азиатских наземных транспортных связей. На данный момент этот проект позволил добиться ощутимых результатов в соответствующих странах и сформулировать предложения по развитию и применению надежных, безопасных и эффективных евро-азиатских транспортных решений по устранению физических и нефизических препятствий для перевозок. Речь идет об инвестиционной стратегии для реализации 311 выбранных приоритетных проектов транспортной инфраструктуры на основных евро-азиатских маршрутах общей стоимостью 215 млрд. долл. США, анализе нефизических препятствий для перевозок, подготовке специализированных исследований, разработке базы

данных ГИС и соответствующих прикладных программ, а также о рекомендациях в сфере политики. Группа занимается реализацией целенаправленного плана работы, включающего подготовку исследований и проведение анализов, содействует осуществлению инициатив и принятию мер в области транспортной инфраструктуры и упрощения процедур, организует совещания и мероприятия по наращиванию потенциала.

34. Несмотря на ценность полученных результатов, предстоит решить еще множество задач. Итоги уже проделанной работы свидетельствуют о том, что реальный потенциал развития внутренних транспортных соединений ЕАТС зависит от следующих факторов:

- возможности их интеграции в основные цепочки поставок, включая комбинирование различных дополняющих друг друга видов транспорта;
- уделения особого внимания вопросам упрощения процедур, эффективности, надежности и мерам по снижению транспортных издержек/продолжительности перевозок;
- содействия реформам, которые необходимо провести в странах ЕАТС с переходной экономикой;
- оказания помощи развивающимся странам ЕАТС, не имеющим выхода к морю, в целях активного использования ими маршрутов ЕАТС, поскольку ненадлежащее состояние какого-либо участка или наличие недостающего звена в одной стране могут сделать весь маршрут ЕАТС экономически невыгодными для международных перевозок.

35. В силу этого очевидно, что развитие евро-азиатских наземных транспортных связей будет представлять собой длительный процесс, требующий больших усилий и настойчивости, а также повышения уровня координации и сотрудничества между всеми странами, расположенными на маршрутах ЕАТС.

36. Проблемы, требующие внимания, анализа и решения в рамках будущего этапа III ЕАТС, предполагают рассмотрение следующих вопросов и областей деятельности:

- обновление и/или дополнение данных, касающихся предлагаемых проектов для этапа II ЕАТС;
- обновление данных, касающихся обеспечения финансирования для проектов ЕАТС;
- привлечение к участию в исследовании новых стран;
- выявление новых возможностей для продления предлагаемых маршрутов ЕАТС и определение новых инфраструктурных проектов;
- выявление возможностей для предоставления услуг на предлагаемых маршрутах ЕАТС и интермодальных транзитных узлах;
- создание наблюдательного пункта ЕАТС;
- развитие синергизма с соответствующими программами и интеграция их результатов;

- обзор проблем и препятствий, связанных с пересечением границ, а также вопросов, касающихся облегчения перевозок, и соответствующих технических и институциональных мер.

37. Информация о деятельности по ЕАТС имеется на следующем сайте: [www.unecse.org/trans/main/eatl.html?expandable=99](http://www.unecse.org/trans/main/eatl.html?expandable=99).

## Приложение I

### Евро-азиатские транспортные связи

#### Второе совещание министров

#### Проект Совместного заявления о будущем развитии евро-азиатских транспортных связей на этапе III

Совершено и подписано в Женеве 26 февраля 2013 года на английском и русском языках, причем оба текста являются аутентичными

Мы, *Министры транспорта* или их представители из [НАЗВАНИЯ СТРАН xxx], собравшиеся в Женеве 26 февраля 2013 года,

*принимая во внимание*, что центры промышленного производства продолжают смещаться в сторону Азии, что торговля между Европой и Азией растет, несмотря на экономический кризис, вследствие глобализации и либерализации торговли, повышая значимость внутреннего транспорта, и что для этой торговли до сих пор обычно используется морской транспорт,

*сознавая*, что развитие эффективных, экономически обоснованных, безопасных и более надежных евро-азиатских наземных транспортных маршрутов может обеспечить дополнительные транспортные альтернативные возможности для существующих и будущих торговых потоков между Европой и Азией и облегчает участие национальных экономик в мировой экономике,

*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, снижению бедности и повышению стабильности экономических перспектив в этих странах,

*внося* реальный вклад в десятую годовщину осуществления Алматинской программы действий по сотрудничеству в области транзитных перевозок,

*испытывая беспокойство* по поводу неадекватного распределения и качества транспортной инфраструктуры, а также недостаточного предложения надлежащих и экономически выгодных услуг по наземным перевозкам между Европой и Азией и *сознавая* необходимость увеличения объемов государственных (национальных и международных) и частных инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры для повышения эффективности транспортных систем и достижения прогресса в реформировании транспортного сектора, что способствовало бы занятости и экономическому росту,

*стремясь* устранить оставшиеся препятствия физического и нефизического характера вдоль евро-азиатских наземных транспортных маршрутов, в ключевых транспортных узлах и перевалочных пунктах, в том числе в морских портах,

*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 семи совещаниях Группы экспертов на этапе II проекта ЕАТС, что отражено в соответствующих докладах о работе этих совещаний и в заключительном докладе по этапу II ЕАТС,

*будучи воодушевлены* тем, что страны проявляют растущую заинтересованность в присоединении к проекту ЕАТС,

*исходя из убеждения* в том, что непрерывное продолжение проекта ЕЭК ООН по евро-азиатским транспортным связям обеспечит и впредь развитие транспортных маршрутов и приоритетных проектов, а также других конкретных движимых спросом результатов, достигнутых на этапах I и II, включая благоприятную атмосферу, возникшую благодаря проекту ЕАТС и вокруг него, и динамизм, созданный участвующими государствами-членами,

*признавая* необходимость реализации связанных с ЕАТС рекомендаций и возможностей в сфере политики для изучения новых областей, как это предлагается в докладе по этапу II ЕАТС для транспортного сектора наших стран,

*постановляем подтвердить установленные в прошлом и одобрить новые приоритетные евро-азиатские наземные транспортные маршруты, определенные в рамках проекта на этапе II, а также работу по их реализации посредством таких мер, как:*

a) расширение или активизация всех мероприятий на национальном уровне по стимулированию благоприятных финансовых возможностей для обеспечения устойчивого и долгосрочного финансирования в целях реализации приоритетных проектов с интеграцией этих проектов в национальные среднесрочные программы инвестиций;

b) обмен опытом с другими участвующими государствами-членами и в соответствующих случаях с другими заинтересованными международными организациями и международными финансовыми учреждениями;

c) планомерное устранение оставшихся препятствий нефизического характера вдоль евро-азиатских транспортных маршрутов, проходящих через наши страны;

d) поощрение и поддержка сотрудничества с другими участвующими государствами-членами, международными организациями и международными финансовыми учреждениями, а также с другими участниками из государственного и частного секторов для облегчения реализации проекта ЕЭК ООН по евро-азиатским транспортным связям и обеспечения полного использования опыта, накопленного на настоящий момент в ходе осуществления этого проекта;

e) содействие продолжению проекта ЕАТС на новом этапе III;

f) поддержка создания соответствующего механизма для обеспечения непрерывного мониторинга последующей деятельности по проекту без каких-либо финансовых обязательств для подписавшихся сторон; и

g) содействие проведению в наших странах другими соответствующими правительственными и неправительственными международными организациями, ассоциациями и иными учреждениями мероприятий по развитию евро-азиатских транспортных путей, относящихся к их сфере компетентности и ответственности.

*Мы, как и прежде, приглашаем другие страны – члены ООН, желающие участвовать в проекте ЕАТС, присоединиться к этому проекту на новом этапе III (2013–2017 годы).*

*Мы призываем все заинтересованные стороны и впредь твердо следовать курсу на реализацию рекомендаций, согласованных Группой экспертов по ЕАТС.*

*Мы с благодарностью приветствуем пожертвования, сделанные на этапе II проекта ЕАТС.*

*Мы просим потенциальных доноров рассмотреть возможность оказания поддержки на новом этапе III проекта ЕАТС.*

## Приложение II

### Страны ЕАТС

<i>Все страны, участвующие в этапе II ЕАТС</i>	<i>Этап I (2002–2007 годы)</i>	<i>Этап II (2008–2012 годы)</i>
1. Азербайджан	1. Азербайджан	1. бывшая югославская Республика Македония
2. Армения	2. Армения	2. Германия
3. Афганистан	3. Афганистан	3. Греция
4. Беларусь	4. Беларусь	4. Латвия
5. Болгария	5. Болгария	5. Литва
6. бывшая югославская Республика Македония	6. Грузия	6. Люксембург
7. Германия	7. Иран (Исламская Республика)	7. Монголия
8. Греция	8. Казахстан	8. Пакистан
9. Грузия	9. Китай	9. Финляндия
10. Иран (Исламская Республика)	10. Кыргызстан	
11. Казахстан	11. Республика Молдова	
12. Китай	12. Российская Федерация	
13. Кыргызстан	13. Румыния	
14. Латвия	14. Таджикистан	
15. Литва	15. Туркменистан	
16. Люксембург	16. Турция	
17. Монголия	17. Узбекистан	
18. Пакистан	18. Украина	
19. Республика Молдова		
20. Российская Федерация		
21. Румыния		
22. Таджикистан		
23. Туркменистан		
24. Турция		

---

*Все страны, участвующие  
в этапе II ЕАТС*

*Этап I (2002–2007 годы)*

*Этап II (2008–2012 годы)*

---

25. Узбекистан

26. Украина

27. Финляндия

---

## Приложение III

### Совещания ЕАТС, 2003–2011 годы

<i>Год</i>	<i>Совещание и место проведения</i>	<i>Число участников</i>
2004	Первое совещание Группы экспертов по развитию евро-азиатских транспортных связей (Алматы, Казахстан, 2004 год)	70 (16 стран)
	Второе совещание Группы экспертов по развитию евро-азиатских транспортных связей (Одесса, Украина, 3–5 ноября 2004 года)	32 (18 стран)
2005	Третье совещание Группы экспертов по развитию евро-азиатских транспортных связей (Стамбул, Турция, 27–29 июня 2005 года)	37 (18 стран)
	Рабат, Марокко, 8–10 декабря 2005 года	42 (15 стран)
	Амман, 30 мая – 1 июня 2005 года	36 (9 стран)
2006	Четвертое совещание Группы экспертов по развитию евро-азиатских транспортных связей (Салоники, Греция, 21–24 ноября 2006 года)	35 (11 стран)
	Национальное рабочее совещание (Баку, Азербайджан, 11–12 мая 2006 года)	22 (1)
	Национальное рабочее совещание (Тбилиси, Грузия, 15–16 мая 2006 года)	44 (1)
	Национальное рабочее совещание (Бишкек, Кыргызстан, 12–13 декабря 2006 года)	32 (1)
2007	Наращивание потенциала путем сотрудничества в развитии наземных и наземно-морских межрегиональных транспортных связей (Абу-Даби, Объединенные Арабские Эмираты, 23–25 октября 2007 года)	65
	Национальное рабочее совещание ЕЭК ООН по облегчению межрегиональных перевозок по евро-азиатским транспортным маршрутам (Кишинев, Молдова, 6–7 ноября 2007 года)	50 (1)

<i>Год</i>	<i>Совещание и место проведения</i>	<i>Число участников</i>
	Совершенствование национального потенциала для облегчения межрегиональных перевозок по евро-азиатским транспортным маршрутам (Киев, 17–18 декабря 2007 года)	64 (1)
	Барселона, 4–5 октября 2007 года	22 (11 стран)
	Абу-Даби, Объединенные Арабские Эмираты, 23–25 октября 2007 года	65 (18 стран)
	Национальное рабочее совещание (Минск, 30–31 мая 2007 года)	500 (1)
	Отель "Гранд Тибароуз", Каир, Египет, 26–28 июня 2007 года	60 (13 стран)
2008	Совещание министров (Женева, 19 февраля 2008 года)	200 (22 страны)
	Группа экспертов по евро-азиатским транспортным связям (WP.5/GE.2), первая сессия (Женева, 8 сентября 2008 года)	48 (22 страны)
2009	Первое региональное рабочее совещание (Тегеран, 27–29 апреля 2009 года)	67 (10 стран)
	Группа экспертов по евро-азиатским транспортным связям (WP.5/GE.2), вторая сессия (Женева, 7 сентября 2009 года)	38 (19 стран)
	Группа экспертов по евро-азиатским транспортным связям (WP.5/GE.2), третья сессия (Стамбул, 11–13 ноября 2009 года)	67 (19 стран)
2010	Группа экспертов по евро-азиатским транспортным связям (WP.5/GE.2), четвертая сессия (Женева, 6 сентября 2010 года)	49 (13 стран)
	Группа экспертов по евро-азиатским транспортным связям (WP.5/GE.2), пятая сессия (Ташкент, Узбекистан, 1–3 ноября 2010 года)	58 (8 стран)
	Второе Межрегиональное рабочее совещание (Туркменбаши, Туркменистан, 7–8 декабря 2010 года)	47 (12 стран)
2011	Группа экспертов по евро-азиатским транспортным связям (WP.5/GE.2), шестая сессия (Алматы, Казахстан, 5–7 июля 2011 года)	50 (11 стран)

---

<i>Год</i>	<i>Совещание и место проведения</i>	<i>Число участников</i>
	Группа экспертов по евро-азиатским транспортным связям (WP.5/GE.2), седьмая сессия (Астрахань, Российская Федерация, 24–25 октября 2011 года)	31 (9 стран)

---

## Приложение IV

### Статистика совещаний по проекту ЕАТС

<i>Число</i>	<i>2004</i>	<i>2005</i>	<i>2006</i>	<i>2007</i>	<i>2008</i>	<i>2009</i>	<i>2010</i>	<i>2011</i>	<i>Всего</i>
Совещания	2	3	4	7	2	3	3	2	<b>26</b>
Участники	102	115	133	826	248	172	154	81	<b>1 831</b>
Страны <sup>a</sup>	34	42	14	~50	44	48	33	20	<b>285</b>

<sup>a</sup> В строке "число стран" указано общее число стран, участвовавших в каждом совещании.

Приложение V

Проект ЕЭК ООН по евро-азиатским транспортным связям, этап II  
Железнодорожные маршруты



# Проект ЕЭК ООН по евро-азиатским транспортным связям, этап II Автомобильные маршруты



## Проект по евро-азиатским транспортным связям (ЕАТС), этап II Внутренний водный транспорт и внутренние порты

