



Проложим МОСТЫ

- РАСШИРЕНИЕ ОСНОВНЫХ ТРАНСЪЕВРОПЕЙСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ ОСЕЙ В СОСЕДНИЕ ГОСУДАРСТВА

Генеральный директорат
по энергетике
и транспорту



Европейская
Комиссия

Содержание

ПРЕДИСЛОВИЕ	1
ПОЛИТИЧЕСКИЙ КОНТЕКСТ И НОВЫЕ ТРЕБОВАНИЯ	2
Расширение ЕС и Европейская политика добрососедства	
Необходимость модернизации	
ОТНОШЕНИЯ ЕС СО СВОИМИ СОСЕДЯМИ	4
Совершенствование политики	
Сосредоточение на пяти ключевых транспортных осях	
СДЕЛАЕМ ПУТЕШЕСТВИЯ БОЛЕЕ ЛЕГКИМИ	8
Дополнительные меры по сокращению задержек	
Важность сотрудничества	
ДОСТАВКА ГРУЗОВ	10
Проблемы финансирования	
К определению механизма...	
... и созданию структуры	
РЕАЛИЗАЦИЯ ПОЛИТИКИ НА ПРАКТИКЕ	12

Опубликовано Европейской Комиссией, Генеральным директором по энергетике и транспорту
 Б-1049 Брюссель
http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/index_en.html

Люксембург: Управление официальных изданий ЕС, 2007

ISBN 92-79-03589-4

© Европейские Сообщества, 2007
 Перепечатка разрешена только авторизованным источникам.

Рукопись закончена 1 июня 2007 года

Отпечатано в Бельгии



Деятельность Европейского Союза должна быть направлена на более глубокую экономическую интеграцию с соседями, основанную на многообещающей политике добрососедства. Подобная интеграция требует более эффективного рынка транспортных услуг.

Как мы можем достигнуть более эффективного рынка транспортных услуг между ЕС и его соседями? Чтобы решить этот вопрос, 31 января 2007 года Европейская Комиссия приняла по моей инициативе план – «дорожную карту» под названием: «Рекомендации по организации транспортного сообщения в Европе и соседних регионах».

Я определил пять основных транспортных осей, наиболее важных для международной торговли между ЕС и соседними, а также другими странами, и меры, необходимые для сокращения задержек на этих осях, включая совершенствование инфраструктуры наряду с упрощением таможенных процедур и уменьшением административных барьеров.

Реализация этих мер будет способствовать распространению принципов внутриевропейского рынка на сферы транспорта соседних с ЕС государств.

Я смог довести эту работу до успешного завершения, благодаря усилиям Группы высокого уровня, возглавляемой Лойолой де Паласио (Loyola de Palacio). В эту группу входили как представители стран-членов ЕС, так и представители 26 соседних государств Восточной Европы, Балкан, Кавказского региона и всей Средиземноморской зоны. Издание предоставляет мне возможность отдать дань уважения и выразить признательность покойной Лойоле де Паласио за её проделанную на посту руководителя группы работу, которая позволила нам сегодня претворить эти меры в жизнь.

Для осуществления этой амбициозной политики на практике нам необходима надежная координационная структура, которая бы гарантировала четкое выполнение обязательств заинтересованными сторонами, государствами-членами ЕС и соседними странами. Все участвующие в реализации программы финансовые источники, независимо от того общественные или частные, региональные, национальные или международные, также должны быть объединены. Инвестиционные фонды соседних с ЕС стран могли бы стать идеальным механизмом для стимулирования инвестиций в транспортную сферу и реализации целей, определенных в «дорожной карте».

Эти амбициозные, но достижимые меры дадут новый импульс экономической интеграции ЕС со своими соседями. Они также будут способствовать продвижению регионального сотрудничества между ними. Благодаря улучшенным транспортным осям мы сможем развивать более тесные отношения с нашими соседями, стимулируя торговлю и туризм.

*Жака Барро (Jacques Barrot),
заместитель председателя
Европейской Комиссии, ответственный
за транспортную политику*

ПОЛИТИЧЕСКИЙ КОНТЕКСТ И НОВЫЕ ТРЕБОВАНИЯ

Расширение ЕС и Европейская политика добрососедства

Новая геополитическая ситуация, а также новая ситуация в транспортном секторе, возникла в мае 2004 года, когда в Европейский союз вступили десять стран Центральной и Восточной Европы, а также Средиземноморья. Расширение ЕС на восток и юг привело к вступлению в январе 2007 года в организацию Болгарии и Румынии.

Расширение ЕС до 27 стран привело не только к увеличению числа государств-членов союза – появились новые внешние границы, а также новые страны-соседи на рубежах ЕС. Некоторые из окружающих стран (Хорватия, бывшая югославская республика Македония и Турция) формально являются кандидатами в членство в ЕС. Другие страны, расположенные на западе Балкан (Албания, Босния и Герцеговина, Черногория, Сербия/Косово), рассматриваются в качестве потенциальных кандидатов.

В связи с этим была разработана Европейская политика добрососедства (ENP), имеющая целью избежать появления новых разделительных линий между ЕС и его соседями. В ее задачи входит поддержание мира, стабильности, безопасности, роста, развития и процветания соседних стран, а также модернизация их экономики и общества.

В рамках Европейской политики добрососедства ЕС подписал двенадцать двусторонних Планов действий с правительствами Украины, Молдавии, Армении, Азербайджана, Грузии, Марокко, Туниса, Иордании, Палестинской автономии, Израиля, Ливана и Египта. В них предусматривается оказание поддержки в реализации национальных планов и программ реформирования, направленных на совершенствование политических, экономических, социальных и правовых сфер.

ЕС и Россия приняли решения об укреплении связей в различных областях путем расширения сотрудничества, основанного на четырех принципах «общих пространств», – общее экономическое пространство; общее пространство свобод, безопасности и правосудия; пространство сотрудничества в области внешней безопасности; научное и образовательное пространство, включая культурные аспекты.

Транспорт является ключевым элементом сотрудничества ЕС с соседними государствами и позволяет улучшать условия, необходимые для устойчивого экономического роста, торговли и культурного обмена. Кроме того, транспорт является той областью, с помощью которой ЕС может распространить свои внутренние рыночные принципы и правила за границу. В соответствии с политикой расширения страны-кандидаты должны применять на своих территориях европейское законодательство в транспортной сфере в интересах создания хорошо функционирующего внутреннего рынка. Только в этом случае Европейская политика добрососедства может гарантировать, что законодательство, стандарты и технические спецификации основных торговых партнеров совместимы с подобными в ЕС. В разделах Планов действий, посвященных транспортному сектору, основное внимание уделяется мерам, направленным на повышение надежности, безопасности и эффективности транспортных операций, а также на создание эффективной транспортной сети в целом.

Более тесное сотрудничество в транспортной сфере способствует экономическому развитию и торговле, что, в свою очередь, может помочь при решении более широкого круга вопросов, т.к. транспорт способен играть важнейшую роль в укреплении регионального сотрудничества и интеграционных процессов, несмотря на существующие государственные границы.

Необходимость модернизации

Страны-соседи смогут почувствовать все преимущества от более тесного сотрудничества с Европейским Союзом и получить расширенный доступ на европейский рынок в том случае, если их транспортные сети смогут справиться с современными транспортными нагрузками и потоками. Торговля между ЕС и странами, не входящими в ЕС, сможет достигнуть своего потенциального максимума в том случае, если авто – и железнодорожные, авиационные и водные пути сообщения будут хорошего качества, а транспортные системы совместимы, надежны и безопасны.

В последних исследованиях прогнозируется продолжение быстрого роста торговых потоков и грузоперевозок. Устойчивый рост предсказывают также и торговле между ЕС и соседними странами, в частности, с Турцией и Россией. В целом, с 2000 до 2020 гг. ожидается увеличение объемов транспортных потоков между ЕС и его соседями более чем на 100 %.

Однако существующие координационные структуры по вопросам транспортных связей между ЕС и его соседями не принимают в расчет процессы расширения Европейского союза и не отражают современные транспортные потребности. В связи с этим необходима их модернизация. Это означает поиск ключевых транспортных осей (межконтинентальных маршрутов) для повышения эффективности транспортных потоков и товарооборота.

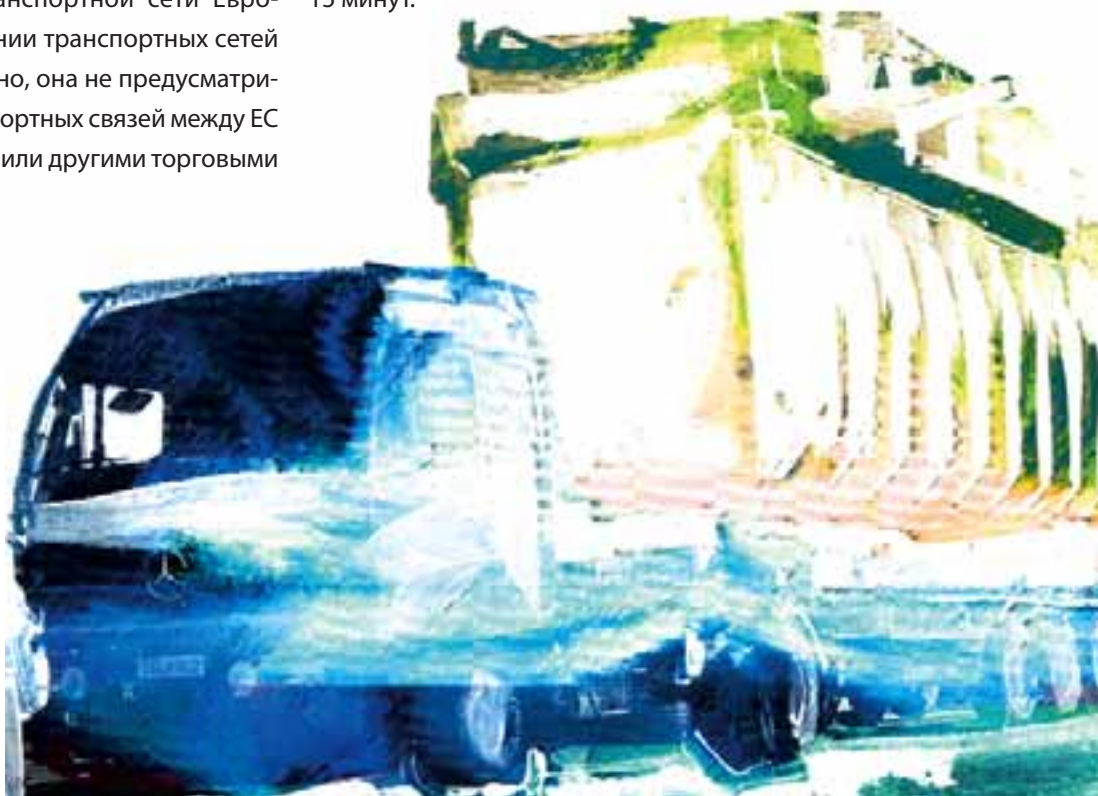
Политика трансъвропейской транспортной сети Евросоюза сосредоточена на объединении транспортных сетей всех 27 стран-членов. Следовательно, она не предусматривает установление адресных транспортных связей между ЕС и отдельными соседними странами или другими торговыми партнерами.

Несколько важных транспортных маршрутов через Центральную, Восточную и Юго-Восточную Европу (Панъевропейские коридоры) были созданы в начале 90-х годов. В основном они пролегали вне пределов ЕС и связывали Евросоюз с его тогдашними соседями.

Однако, с вхождением в состав Европейского союза в 2004 и 2007 гг. 12 новых стран, Панъевропейские коридоры оказались внутри ЕС и в настоящее время являются частью трансъвропейской транспортной сети. В связи с этим образовался провал в развитии транспортных связей между расширенным Евросоюзом и новыми соседними государствами.

Затруднения транспортных связей между ЕС и приграничными государствами также возникают из-за отличий технических, административных, организационных и юридических систем, принятых в разных странах. Недостаток взаимодействия и координации совместной деятельности приводит к появлению ненужных задержек, особенно при пересечении границ.

Огромное разнообразие сигнальных, информационных и телекоммуникационных систем в различных странах является главным препятствием для интеграции транспортных систем и увеличивает её стоимость. Например, недостаток взаимодействия в сфере железных дорог между ЕС и его соседями может стать причиной задержек на границе от часа до нескольких дней, в то время как при идеальных условиях смена локомотивов на границе не должна превышать 15 минут.



ОТНОШЕНИЯ ЕС СО СВОИМИ СОСЕДЯМИ

Совершенствование политики

Для того чтобы ЕС и соседние страны обладали эффективными отношениями в области транспорта, в которых они нуждаются в настоящее время, основные транспортные оси трансъевропейской сети Евросоюза должны быть соединены с транспортными сетями соседних государств. Материальные и технические связи между и вдоль основных транспортных осей должны быть также модернизированы.

Это являлось основной мыслью подготовленного в январе 2007 года для Евросовета и Европарламента доклада Европейской Комиссии по внешним связям под названием: «Расширение основных трансъевропейских осей в соседние государства. Рекомендации по организации транспортного сообщения в Европе и соседних регионах».

4

Коммюнике:

- Принимая во внимание политику трансъевропейской транспортной сети, расширение границ ЕС и цели европейской политики добрососедства, необходимо увеличить географическую протяженность Панъевропейских коридоров.
- Распространить существующие принципы и правила внутреннего (европейского) рынка на соседние государства, подчеркивая важность не связанных с улучшением транспортной инфраструктуры мер для облегчения торговых и транспортных потоков вдоль основных осей.
- Усилить координацию совместной деятельности и контроль в целях строго выполнения всех обязательств заинтересованными странами, что даст им возможность участвовать в политической жизни ЕС, в том числе в социальной сфере, а также позволит объединить ресурсы для стабильного развития транспортной инфраструктуры.

В своем коммюнике Комиссия определила пять ключевых транснациональных транспортных осей. Важно сосредото-

читься лишь на ограниченном числе таких ключевых транснациональных связей, чтобы гарантировать постоянный приток ресурсов, необходимых для стимулирования торгового и экономического роста в ЕС и в соседних странах. Их развитие повысит эффективность и оптимизирует транспортные потоки на европейском континенте и за его пределами (см. следующую страницу).

Данная деятельность должна основываться на проводимых в настоящее время мероприятиях по развитию региональных транспортных сетей. Несколько соседствующих с ЕС регионов уже определились со своей основной транспортной сетью, либо приступили к исследованию этой проблемы. Подобные исследования поддерживаются Евросоюзом в соответствии с Планами действий и ставят перед собой цель улучшить стратегию использования имеющейся и создания новой инфраструктуры региональных транспортных систем.

Коммюнике комиссии основывается на прочном фундаменте. В докладе Группы высокого уровня, созданной в 2004 году для изучения проблемы расширения основных трансъевропейских транспортных осей в соседние страны и регионы, сделан вывод о необходимости развития транспортной инфраструктуры и взаимодействия по пяти главным транснациональным транспортным осям. Сокращение временных затрат и материальных издержек при перевозке грузов позволит облегчить движение транспорта между странами и станет хорошим стимулом для развития устойчивого экономического роста и торговли.

В работе Группы принимали участие 54 государства. В их числе были как страны-члены Евросоюза, так и граничащие с ним государства Севера, Востока и Средиземноморья, а также три международных финансовых института: Европейский инвестиционный банк (EIB), Европейский банк реконструкции и развития (EBRD) и Всемирный банк.

Сосредоточение на пяти ключевых транспортных осях

Пять ключевых транснациональных транспортных осей, предложенных Европейской Комиссией, являются результатом стратегического понимания Европейским Союзом и его соседями будущих транспортных приоритетов, а также слаженной и согласованной работы Группы высокого уровня на этом направлении.

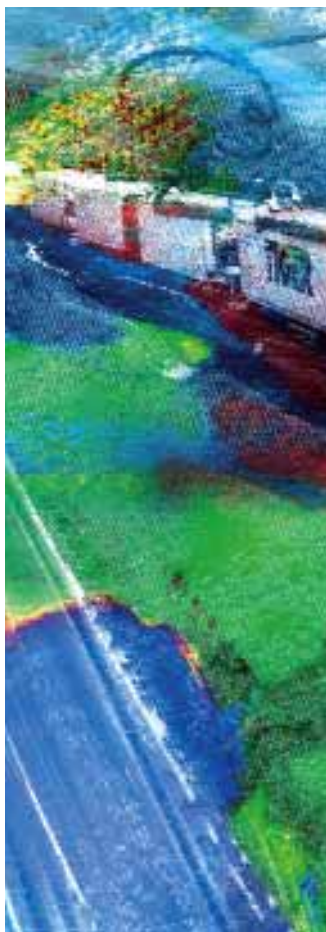
Оси гарантированно обеспечат ЕС и соседние с ним государства оптимизированными транспортными связями и станут основой системы беспрепятственного движения любых видов транспорта, следовательно, будут способствовать развитию национальных экономик и международной торговли.

Эти пять осей были выбраны потому, что они смогут внести наибольший вклад в продвижение международного обмена, торговли и транспорта. Кроме того, в целях усиления регионального сотрудничества и интеграционных процессов на долгосрочную перспективу, в них включен ряд регионов с низким, из-за политических проблем, объемом грузоперевозок.

Транспортные оси (см. ниже) покрывают значительную часть территории и проходят через Европейский континент. Они простираются от Марокко на севере Африки до России на востоке, от теплых берегов Средиземного моря на юге до холодных вод Баренцева моря на севере, а также захватывают наиболее удаленные районы ЕС, такие как Канарские и Азорские острова.

Концепция «Морских магистралей», кроме всего прочего, рассматривает один из наиболее стратегически важных судоходных маршрутов в мире – Суэцкий канал. Также в перспективе могут войти в состав осей пути сообщений с энергетически богатым Каспием и даже между Украиной и Россией с использованием Транссибирской железной дороги.

Для этих пяти осей должны быть разработаны генеральные планы с учетом стратегической, экономической, социальной оценок, а также экологической экспертизы. В свою очередь это обеспечило основу для отбора специализированных проектов инфраструктуры.



Пять транснациональных осей (см. карту на стр. 6 – 7)

Морские магистрали

Связывают районы Балтийского моря, Баренцева моря, Атлантики, Средиземного моря, Черного и Каспийского морей, а также прибрежные страны в пределах морских границ и с выходом через Суэцкий канал к Красному морю.

Северная ось

Связывает северную часть ЕС с Норвегией на севере и с Беларусью и Россией на востоке; в перспективе возможны транспортные коридоры из региона Баренцева моря и Норвегии через Швецию и Финляндию в Россию.

Центральная ось

Связывает центр Евросоюза с Украиной и Черным морем, а через внутренние водные пути с Каспийским морем. Также включены прямой доступ через Украину к транссибирской железной дороге и маршруты по внутренним водным путям от канала Волга-Дон до Балтийского моря.

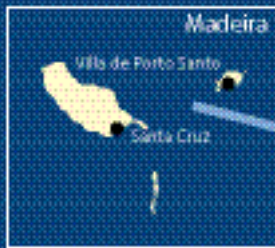
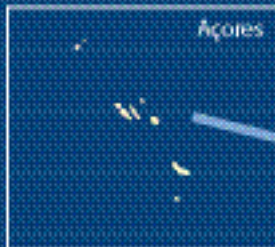
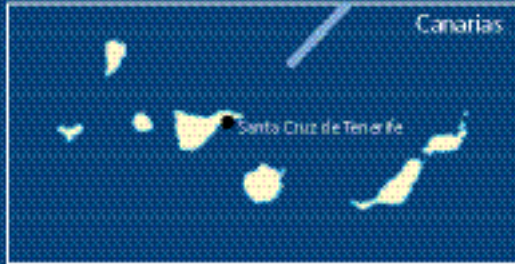
Юго-Восточная ось

Связывает ЕС с Балканскими государствами и Турцией, дальше с Южным Кавказом, Каспийским морем, а также с Ближним Востоком, вплоть до Египта и Красного моря.

Юго-Западная ось

Связывает юго-западную часть ЕС со Швейцарией, Марокко, включая трансгрибские пути сообщений, связывающие Марокко с Алжиром, Тунисом и, в будущем, с Египтом.

Пять основных транснациональных осей





СДЕЛАЕМ ПУТЕШЕСТВИЯ БОЛЕЕ ЛЕГКИМИ

Дополнительные меры по сокращению задержек

Для эффективной работы осей необходимо не только строительство материальной инфраструктуры, но также важно предпринимать дополнительные шаги для сокращения любых возможных задержек.

В большинстве случаев препятствия и задержки, особенно на границе, возникают из-за недостатков в управлении, взаимодействии и координации совместной деятельности. Общие рыночные правила, являющиеся отражением наилучшей международной практики, важны для развития международной торговли и эффективны для создания первоочередных транспортных осей и реализации проектов. Техническая совместимость – ключевой элемент, упрощающий движение через границу, и основной фактор, снижающий стоимость оборудования. Одновременно транспортная инфраструктура должна обеспечиваться эффективными интегрированными системами управления движением.

Некоторые препятствия для движения транспорта связаны с административными процедурами и порядком прохождения пограничного контроля. Среди них медленная таможенная очистка, получение виз, незнание языков и дефицит надежности и безопасности. В результате происходит потеря времени и сокращение прибылей, что приводит к повышению цен на транспортируемые товары, ограничивает деловые и туристические поездки. Подобные препятствия становятся причиной использования альтернативных, более протяженных маршрутов. В итоге это отражается на экономическом развитии.

В целях ликвидации или уменьшения этих препятствий и задержек Европейская Комиссия предлагает ряд горизонтальных мер, направленных на повышение эффективности и ускорение движения транспорта по осям. В них предусмотрено постепенное приведение законодательств соседних стран и их политики в транспортной сфере в соответствие

с нормами Евросоюза. Они касаются всех видов транспорта, и включают:

- Техническое, правовое и административное обеспечение взаимодействия с системами ЕС, например, железнодорожные сети, сигнальные системы и схемы погрузочно-разгрузочной инфраструктуры.
- Ускорение процедур пересечения границы с помощью применения соответствующих международных конвенций и создания служб «одна остановка» для оформления необходимых унифицированных и упрощенных документов на основе общепринятой в Евросоюзе практики.
- Применение новых технологий в системах управления движением и обмена информацией для всех видов транспорта (например, Европейская система управления железными дорогами, Программа модернизации Европейской инфраструктуры управления воздушным движением, Система спутниковой навигации «Галилео»), которые были бы эффективны и совместимы с ранее реализованными на территории ЕС системами.
- Принятие мер для повышения надежности, безопасности и условий труда на всех видах транспорта, к примеру, посредством согласования стандартов и процедур на высшем уровне исполнения.
- Применение международных конвенций, социальной оценки, экологической экспертизы и общих правил материально-технического обеспечения в соответствии со стандартами ЕС и правилами донорского финансирования.

Важность сотрудничества

В дополнение к инфраструктуре и горизонтальным мерам для эффективного использования пяти основных осей необходима четкая координация деятельности и инвестиций.



С помощью механизма координации можно легко спланировать по месту и времени инвестиции, международные проекты и устранить барьеры на пути транспортных потоков.

Региональное и двустороннее сотрудничество уже является устойчивой частью политики Евросоюза в транспортной сфере. Для стран-кандидатов основной целью является постепенное внесение в национальные законодательства общеевропейских правовых норм. В соответствии с Европейской политикой добрососедства ЕС имеет двусторонние Планы действий со многими странами-партнерами, в рамках которых осуществляется совместная работа по повышению эффективности транспортных сетей, их надежности и безопасности. При этом особое внимание уделяется вопросам совместимости национальных законодательств, стандартов и технических спецификаций с действующими на территории ЕС.

Сотрудничество с Россией в транспортной сфере осуществляется в рамках диалога ЕС-Россия, начатого в 2005 году. Пять экспертных рабочих групп регулярно встречаются для обсуждения проблем: транспортных стратегий, инфраструктуры, партнерства на государственном и частном уровне; транспортной безопасности; воздушного транспорта; морского, река-море и речного транспорта, а также авто- и железнодорожного транспорта.

Государства Западных Балкан и Европейская Комиссия в декабре 2006 года подписали резолюцию, подтверждающую их политические обязательства по развитию единой Южно-Восточноевропейской транспортной сети. В рамках Европейско-Средиземноморского транспортного форума идет постоянный и интенсивный диалог со средиземноморскими странами.

В декабре 2005 года на первой Конференции министров транспорта стран Европы и Средиземноморья были определены первоочередные задачи по развитию транспортной инфраструктуры региона, также в ходе работы форума был принят Региональный транспортный план действий, предусматривающий выполнение этих задач в течение следующих пяти лет.

Концепция создания Транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия (ТКЕКА), «Бакинский процесс» (Каспийско-Черноморское сотрудничество, осуществляемое странами ТКЕКА, Россией и Беларуссией), а также средиземноморский Региональный план действий дополняют двусторонние соглашения, подписанные Евросоюзом с государствами-партнерами.

Деятельность по развитию пяти транснациональных осей необходимо осуществлять на основе существующих региональных инициатив по сотрудничеству в сфере транспорта. Также она должна быть скоординирована с организациями, участвующими в развитии международных транспортных коридоров таких, как TRASECA, трансафриканских транспортных сетей, а также сетей, связывающих Европу с Азией и созданных на основе решений ООН и Европейской конференции министров транспорта.

Хотя в региональные механизмы сотрудничества в сфере транспорта уже включены многие из горизонтальных мер, необходимо рассматривать их применительно к развитию инфраструктуры вдоль главных транснациональных осей. Они позволяют своевременно определить наиболее узкие места оси и удостовериться, что различные административные процедуры и стандарты совместимы с используемыми в международных транспортных сетях и ЕС.

ДОСТАВКА ГРУЗОВ

Проблемы финансирования

Общая стоимость проекта по развитию пяти осей и реализации горизонтальных мер оценивается в 45 млрд. евро, из них 35 млрд. должны быть освоены до 2020 года.

Вложение инвестиций в транспортный сектор – это самый сложный вопрос, зависящий от мировых и бюджетных ограничений, которые продолжают лежать тяжелым грузом на государственном секторе и осложняют их поиск. Эти проблемы особенно остры в соседних странах.

Трудности заключаются в том, что транспортные сети должны быть на должном уровне и не препятствовать экономическому развитию. Вместе с тем, сложные финансовые условия наряду с государственным дефицитом могут еще больше усложнить деятельность по их развитию. Вследствие этого, страны не смогут извлекать прибыль от международной торговли в полном объеме, что может привести к замедлению экономического роста.

Все необходимые финансовые ресурсы, государственные и частные, национальные и международные должны быть объединены вместе. Государственные бюджеты, безусловно, сохраняют свою важность, однако решающую роль в финансировании сбалансированного развития основных транснациональных осей будут играть международные финансовые институты (Европейский инвестиционный банк, Европейский банк реконструкции и развития и Всемирный банк).

Европейская Комиссия реализует концепцию, основанную на существующем сотрудничестве с международными финансовыми институтами, в работе Группы регулирования инфраструктуры Западных Балкан (орган, координирующий деятельность доноров) и планирует распространить этот опыт на другие регионы.

Что касается бюджета Евросоюза, то в нем предусмотрен Инструмент помощи в период перед вступлением. В рамках

данного Инструмента странам-кандидатам оказывается помощь в выполнении условий, необходимых для вступления в союз, а также проводится их подготовка к управлению структурированными и объединенными фондами регионального развития, в том числе инвестициями в транспортную инфраструктуру. Помимо этого в рамках Европейского инструмента соседства и партнерства предусмотрено оказание финансовой помощи соседним странам, в том числе финансовыми институтами, участвующими в реализации приоритетных проектов и горизонтальных мер. Данная деятельность осуществляется через Инвестиционный фонд помощи соседним странам.

Кроме того, Евросоюз оказывает содействие странам в размещении инвестиций, обеспечивая оценку планов инвестора, выполнимость проектов, в том числе основанных на партнерстве государства и частного сектора. Более того, соседние страны смогут получить выгоду от увеличения потолка кредитования Европейского инвестиционного банка в период с 2007 по 2013 гг.

К определению механизма...

В коммюнике Комиссии подчеркивается важность создания эффективного объединенного координационного механизма в интересах развития пяти ключевых транснациональных транспортных осей. С его помощью можно было бы контролировать выполнение обязательств государствами, принимающими участие в реализации необходимых мер, а также согласовывать использование совместной собственности на всем протяжении осей.

Многосторонние координационные и контрольные структуры должны:

- Объединять страны на многосторонней основе пока не будет налажено эффективное региональное сотрудничество.

- Развивать совместимость транспортных сетей между ЕС и соседними государствами, а также осуществлять приведение законодательств и политики соседних стран в соответствие со стандартами ЕС в целях обеспечения продолжительного экономического и социального развития и рационального использования окружающей среды.
- На взаимовыгодных условиях привлекать и направлять инвестиции на развитие инфраструктурных проектов.
- Контролировать устранение возможных препятствий, не связанных с инфраструктурой, в узких местах и исполнение горизонтальных мер вдоль осей.
- Обеспечить гарантии и оказывать содействие стабильному развитию, принимая во внимание экономические, социальные и экологические последствия реализации инфраструктурных планов, проектов и горизонтальных мер.

... и созданию структуры

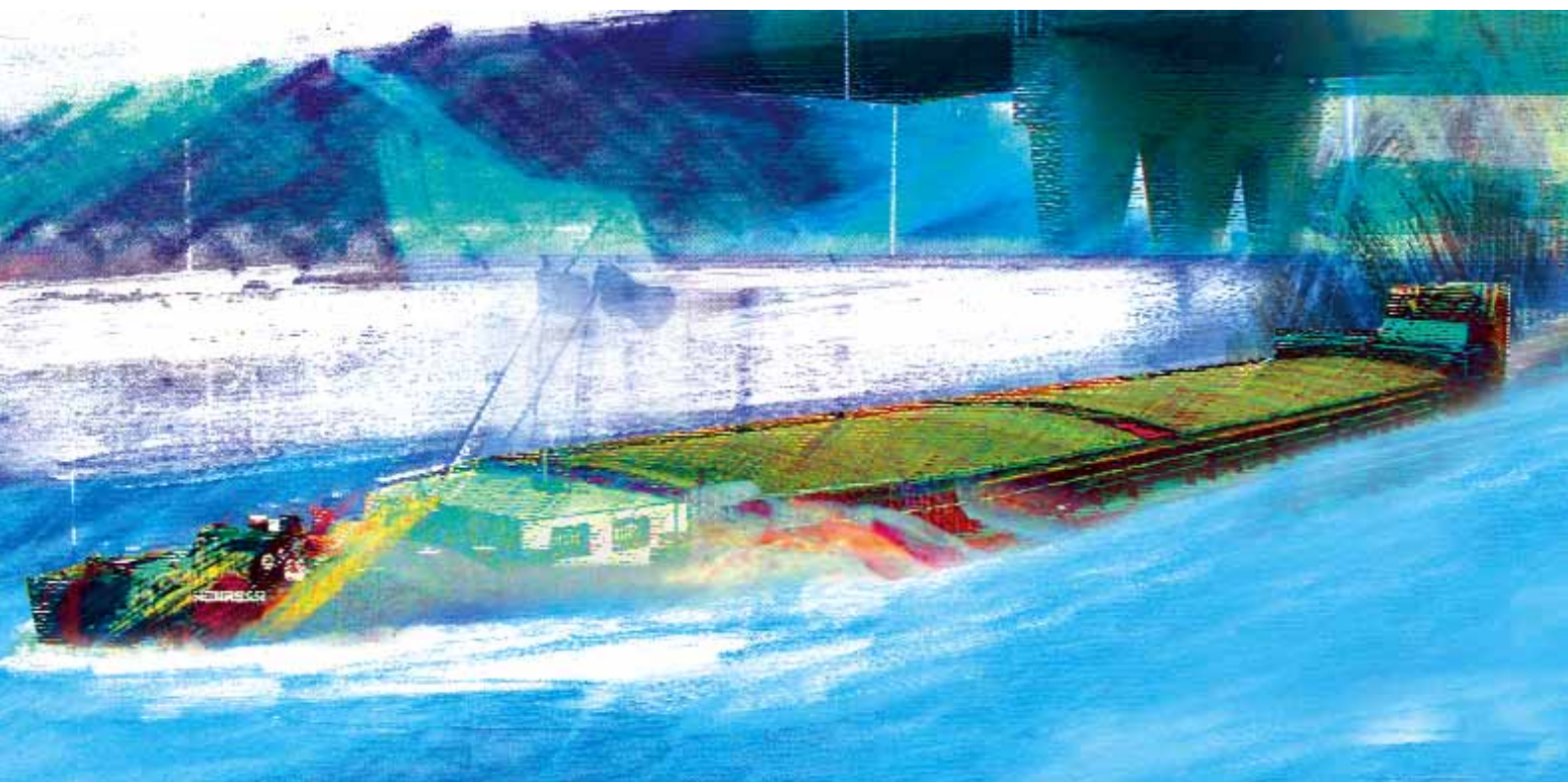
Координационный механизм можно было бы создать в виде рентабельной, трехъярусной управленческой структуры, предназначенной для обеспечения эксплуатации и мониторинга пяти основных осей. Подобная структура могла бы состоять из следующих компонентов.

- **Региональные группы регулирования**, которые занимались бы вопросами координации при использовании осей

и реализацией технических мер. При необходимости группы могли бы организовывать конференции доноров оси и вовлекать в их работу социальных и других партнеров. Все региональные группы регулирования должны регулярно встречаться (например, ежегодно) для анализа выполнения ранее согласованных мероприятий, а также выработки общих методов оценки и контроля на стратегическом и проектном уровнях.

- **Встречи на уровне министров** необходимы для принятия стратегических решений в отношении координационного механизма, транснациональных осей, инфраструктурных проектов и горизонтальных мер, основанных на обобщенных рекомендациях региональных групп регулирования.
- **Секретариат** необходим для обеспечения административной и технической поддержки. В целях соблюдения критерия «стоимость-эффективность» и во избежание дублирования полномочий, его функции могут быть возложены на любые существующие региональные группы регулирования или секретариаты. Страны, имеющие отношение к осям, должны на стабильной и долгосрочной основе выплачивать в секретариат взносы для того, чтобы подтвердить свои обязательства и собственность.

Трудность в создании этого механизма заключается в том, что участники сосредоточены на использовании уже существующих форм сотрудничества в сфере транспорта больше, чем на содействии его модернизации и расширению.



РЕАЛИЗАЦИЯ ПОЛИТИКИ НА ПРАКТИКЕ

Европейская Комиссия осуществляет активную политику более тесной интеграции транспортных систем ЕС и соседних стран, основываясь на пяти главных осях. Теперь совершенно ясно, как нужно проводить данную политику, и какую работу нужно выполнить на осях.

Политика сосредоточена как на основной инфраструктуре, используемой международным транспортом, так и на нормативно-правовой базе, регулирующей использование данных маршрутов всеми видами транспорта. Со временем, такой подход позволит усовершенствовать общие правила и инструкции для единого транспортного сектора и приведет к созданию эффективного рынка транспортных услуг на территориях Европейского союза и сопредельных государств.

Комиссия будет осуществлять эту политику в два этапа, гарантируя то, что процесс будет быстрым, а формат и содержание предполагаемой структуры сотрудничества будут отвечать требованиям и ожиданиям заинтересованных сторон.

В рамках регулярных двусторонних и многосторонних контактов Комиссия проводит активные обсуждения с соседними странами для определения их обязательств в деле укрепления сотрудничества.

По результатам переговоров и при твердой уверенности, что страны ЕС и его соседи намерены строго следовать принятым на себя обязательствам, Комиссия предложит воплотить политику в жизнь и создать координационный механизм для таких необходимых транспортных связей.

Расширение трансъевропейских транспортных сетей даст новый импульс для экономического развития соседних регионов. Улучшенная инфраструктура, упрощенные процедуры, низкий уровень бюрократии будут способствовать развитию торговых и деловых контактов и приведут к более тесной интеграции в Европе.



Т Р А Н С П О Р Т Н Ы Х О С Е Й В С О С Е Д Н И Е Г О С У Д А Р С Т В А



Издательский офис
Publications.europa.eu

ISBN 92-79-03589-4



9 789279 035890