

ТРАНСПОРТНЫЕ СЕТИ ВО ИМЯ МИРА И РАЗВИТИЯ

Расширение главных трансъевропейских
путей на соседние страны и регионы



Доклад от Группы высокого уровня под председательством Лойолы
де Палацио

ноябрь, 2005 г.



European Commission

Расширение главных трансъевропейских путей на соседние страны и регионы

Содержание
СВОДНАЯ ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА
РАБОЧИЕ ВЫВОДЫ

1. ЦЕЛИ И ПОЛНОМОЧИЯ ГРУППЫ	10
2. ПРЕДВАРИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ	11
2.1. Необходимость оптимизации транспортного сообщения Европейского Союза с его соседями	11
2.2. КРИТИЧЕСКАЯ ОЦЕНКА ВЫПОЛНЕННЫХ И ТЕКУЩИХ ЗАДАЧ.....	12
2.2.1. <i>Пересмотр трансъевропейской транспортной сети</i>	<i>12</i>
2.2.2. <i>Недавние международные конференции и региональные мероприятия.....</i>	<i>13</i>
3. МЕТОДОЛОГИЯ ДЛЯ ОПРЕДЕЛЕНИЯ ПРИОРИТЕТНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ И ПРОЕКТОВ.....	16
3.1. ВВЕДЕНИЕ	16
3.2. ЭТАП 1: КРИТЕРИИ ДЛЯ ОПРЕДЕЛЕНИЯ ГЛАВНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ	16
3.3. ЭТАП 2: КРИТЕРИИ ДЛЯ ВЫБОРА ПРИОРИТЕТНЫХ ПРОЕКТОВ.....	18
4. ОСНОВНЫЕ ТРАНСНАЦИОНАЛЬНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ МАГИСТРАЛИ. ОПРЕДЕЛЕННЫЕ ГРУППОЙ.....	20
4.1. Объемы перевозок сегодня и прогноз на 2020 г.....	20
4.2. ПРИМЕНЕНИЕ МЕТОДОЛОГИИ ГРУППЫ.....	23
4.3. Пять главных транспортных коридоров для сообщения ЕС с соседними странами. 25	
4.3.1. <i>Морские магистрали.....</i>	<i>25</i>
4.3.2. <i>Северный транспортный коридор.....</i>	<i>25</i>
4.3.3. <i>Центральный транспортный коридор.....</i>	<i>26</i>
4.3.4. <i>Юго-восточный транспортный коридор</i>	<i>26</i>
4.3.5. <i>Юго-западный транспортный коридор</i>	<i>27</i>
5. ПРОЕКТЫ, ВЫДВИНУТЫЕ ГРУППОЙ	27
5.1. КЛАССИФИКАЦИЯ ПРОЕКТОВ.....	27
5.2. СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ЗНАЧЕНИЕ ПРОЕКТОВ	29
5.3.....	29
6. ПАРАЛЛЕЛЬНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ – ВОПРОСЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ ГРУППЫ.....	30
6.1. ПРОЦЕСС	30
6.2. МОРСКИЕ МАГИСТРАЛИ И ИСПОЛЬЗОВАНИЕ РАЗНЫХ ВИДОВ ТРАНСПОРТА	31
6.3. БЕЗОПАСНОСТЬ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК.....	34
6.3.1. <i>Введение.....</i>	<i>34</i>
6.3.2. <i>Контроль судов государством порта и безопасность морских перевозок</i>	<i>34</i>
6.3.3. <i>Безопасность морских перевозок и охрана окружающей среды</i>	<i>35</i>
6.3.4. <i>Расследование происшествий</i>	<i>37</i>
6.4. СПУТНИКОВЫЕ НАВИГАЦИОННЫЕ СИСТЕМЫ	38
6.5. ОБЕСПЕЧЕНИЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ СИСТЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА	39
6.5.1. <i>Преодоление технических препятствий на пути к взаимодействующим железнодорожным системам.....</i>	<i>39</i>
6.5.2. <i>Преодоление организационных препятствий</i>	<i>40</i>
6.5.3. <i>Взаимодействие законодательных систем зоны ЕС/COTIF и зоны OSJD.....</i>	<i>41</i>
6.5.4. <i>Телекоммуникационные системы и системы обмена данными, обладающие способностью к взаимодействию</i>	<i>42</i>
6.6. ВНУТРЕННИЕ ВОДНЫЕ ПУТИ	42
6.6.1. <i>Преимущества перевозок по внутренним водным путям</i>	<i>42</i>
6.6.2. <i>Информационные транспортные системы и системы управления транспортом, обладающие способностью к взаимодействию.....</i>	<i>43</i>
6.6.3. <i>Общие правила и открытый доступ.....</i>	<i>43</i>
6.7. АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	44
6.7.1. <i>Системы организации дорожного движения.....</i>	<i>44</i>
6.7.2. <i>Безопасность дорожного движения</i>	<i>44</i>
6.7.3. <i>Размеры транспортных средств</i>	<i>45</i>

6.8.	УПРАВЛЕНИЕ ВОЗДУШНЫМИ ПЕРЕВОЗКАМИ	45
6.9.	РАЗВИТИЕ ПЕРЕВОЗОК ПУТЕМ СНЯТИЯ НЕФИЗИЧЕСКИХ БАРЬЕРОВ	47
6.9.1.	<i>Цель: беспрепятственный транспортный поток через границы</i>	47
6.9.2.	<i>Таможенное регулирование и процедуры</i>	47
6.9.3.	<i>Учреждение "универсального офиса"</i>	48
6.9.4.	<i>Содействие в морских перевозках</i>	49
6.9.5.	<i>Визовые вопросы</i>	50
6.10.	БЕЗОПАСНОСТЬ	50
7.	ВАРИАНТЫ ФИНАНСИРОВАНИЯ	52
7.1.	ПОДДЕРЖКА СО СТОРОНЫ ГОСУДАРСТВЕННЫХ БЮДЖЕТОВ И МЕЖДУНАРОДНЫХ ФИНАНСОВЫХ УЧРЕЖДЕНИЙ	52
7.1.1.	<i>Поддержка Еврокомиссии</i>	52
7.1.2.	<i>Важная роль банков</i>	53
7.1.3.	<i>Предлагаемая комплиментарная роль поддержки Сообщества, участия государств ЕС и Банков</i>	55
7.2.	РОЛЬ ПАРТНЕРСТВ МЕЖДУ ГОСУДАРСТВЕННЫМ И ЧАСТНЫМ СЕКТОРАМИ	56
7.2.1.	<i>Четкая и прозрачная законодательная структура</i>	56
7.2.2.	<i>Крепкий финансовый пакет</i>	58
7.2.3.	<i>Обмен передовым опытом</i>	60
8.	МЕХАНИЗМЫ КООРДИНАЦИИ	60
8.1.	ЦЕЛЬ И СУЩЕСТВУЮЩИЕ МЕХАНИЗМЫ	60
8.2.	БОЛЕЕ СИЛЬНЫЕ КООРДИНАЦИОННЫЕ МЕХАНИЗМЫ ДЛЯ ТРАНСПОРТА	62
9.	ПРИЛОЖЕНИЯ	64
9.1.	СПИСОК ЧЛЕНОВ	64
9.2.	СПИСОК ВСТРЕЧ	72
9.3.	СПИСОК МАГИСТРАЛЕЙ МОРСКИХ ПОРТОВ	73
9.4.	ПРИОРИТЕТНЫЕ КОРИДОРЫ / ПРОЕКТЫ, ВЫДЕЛЕННЫЕ ГРУППОЙ	74
9.4.1.	<i>Морские магистрали</i>	74
9.4.2.	<i>Северный и Центральный транспортный коридор</i>	76
9.4.3.	<i>Юго-Восточный транспортный коридор</i>	79
9.4.4.	<i>Юго-Западный транспортный коридор</i>	84

Сводная пояснительная записка

Хорошо функционирующая транспортная система, связывающая Европейский Союз (ЕС) с соседними странами необходима для устойчивого экономического роста и благосостояния граждан в этой части мира. Увеличение интеграции национальных транспортных сетей будет способствовать региональному сотрудничеству не только между ЕС и его соседями, но также между самими соседними странами. Кроме того, хорошее транспортное сообщение в ЕС, а также соседних странах важно для торговли с Азией, странами Африки или Америки. Одним словом, улучшение транспортных связей будет взаимовыгодно Европейскому Союзу и соседним странам-партнерам.

С целью развития транспортной сети в апреле 2004 г. ЕС принял амбициозный план¹, в соответствии с которым инвестиции сосредоточены на ограниченном числе основных трансъевропейских транспортных путей. В частности, план направлен на интеграцию транспортных сетей новых стран-членов ЕС, тем самым способствуя укреплению Единого Рынка.

После заседания министров, состоявшегося в Сантьяго де Компостела, Испания, в июне 2004 г. Европейская Комиссия приняла решение сформировать Группу высокого уровня (Группу) по *“расширению основных трансъевропейских транспортных магистралей на соседние страны и регионы”*. Она должна была распространить концепцию Политики европейского соседства на сферу транспорта и найти способы улучшения транспортного сообщения Европейского Союза с соседними странами и регионами. Бывший вице-президент комиссии, **г-жа Лойола де Палацио**, была назначена **Председателем группы**, в которую вошли **26 соседних стран, 25 членов ЕС, а также Болгария и Румыния, Европейский инвестиционный банк, Европейский банк реконструкции и развития и Всемирный банк (Банки)**. Группа провела 10 заседаний с октября 2004 г. по ноябрь 2005 г.

Основные транснациональные пути и проекты

Группа определила следующие **пять основных транснациональных путей** (см. карту ниже).

- **Морские магистрали**: связывающие Балтийское, Баренцево, Средиземное, Черное и Каспийское моря, а также прибрежные государства в зонах морей и с расширением через Суэцкий канал до Красного моря.
- **Северный транспортный коридор**: для связи северного ЕС с Норвегией на севере и с Беларусью и Россией и расположенным за ними регионом на востоке также предусмотрен транспортный коридор с регионом Баренцева моря, соединяющий Норвегию через Швецию и Финляндию с Россией.
- **Центральный транспортный коридор**: для связи центра ЕС с Украиной и Черным морем и через внутренний водный путь с Каспийским морем также предусмотрены транспортные коридоры в Центральную Азию и на Кавказ, а также прямой транспортный коридор к транссибирской железной дороге и транспортный коридор от внутреннего водного пути Волга/Дон с Балтийским морем.

¹ Решение 884/2004/ЕС по Руководящим принципам для трансъевропейских транспортных сетей

- Юго-восточный транспортный коридор: для связи ЕС через Балканы и Турцию с Кавказом и Каспийским морем, а также с Египтом и Красным морем предусмотрены также магистрали доступа к странам балканского полуострова, а также дороги в Россию, Иран, Ирак и Персидский залив.
- Юго-западный транспортный коридор: для связи юго-запада ЕС со Швейцарией и Марокко и лежащим за ними регионом, включая трансмагрибскую дорогу, соединяющую Марокко, Алжир и Тунис предусмотрены также продолжение трансмагрибской дороги в Египет, а также соединительная магистраль из Египта на юг к другим африканским странам.

Эти магистрали продолжают и дополняют основные транспортные пути трансъевропейской транспортной сети, связывая их с сетями дорог соседних стран. Это также магистрали, которые вносят наибольший вклад в обеспечение международного обмена и транспортных потоков, а также обеспечивающие региональное сотрудничество и интеграцию. Группа также подчеркнула, что открытые и безопасные границы между ЕС и соседними странами и между самими соседними странами – необходимое условие для торговли и сотрудничества.

Группа выдвинула ряд проектов (их список содержится в приложении 9.4), которые были разделены на две категории в зависимости от степени готовности: проекты, готовые к запуску до 2010 г. и более проекты с более долгосрочным интересом (после 2020 г.). Общая стоимость этих проектов оценивается в **45 миллиардов евро**, из которых 35 миллиардов евро с настоящего времени до 2020 г.

Группа подчеркнула необходимость **дальнейших исследований и анализов**, в частности касающихся рентабельности, технических характеристик, воздействия на окружающую среду и механизмы финансирования до принятия данных проектов к реализации.

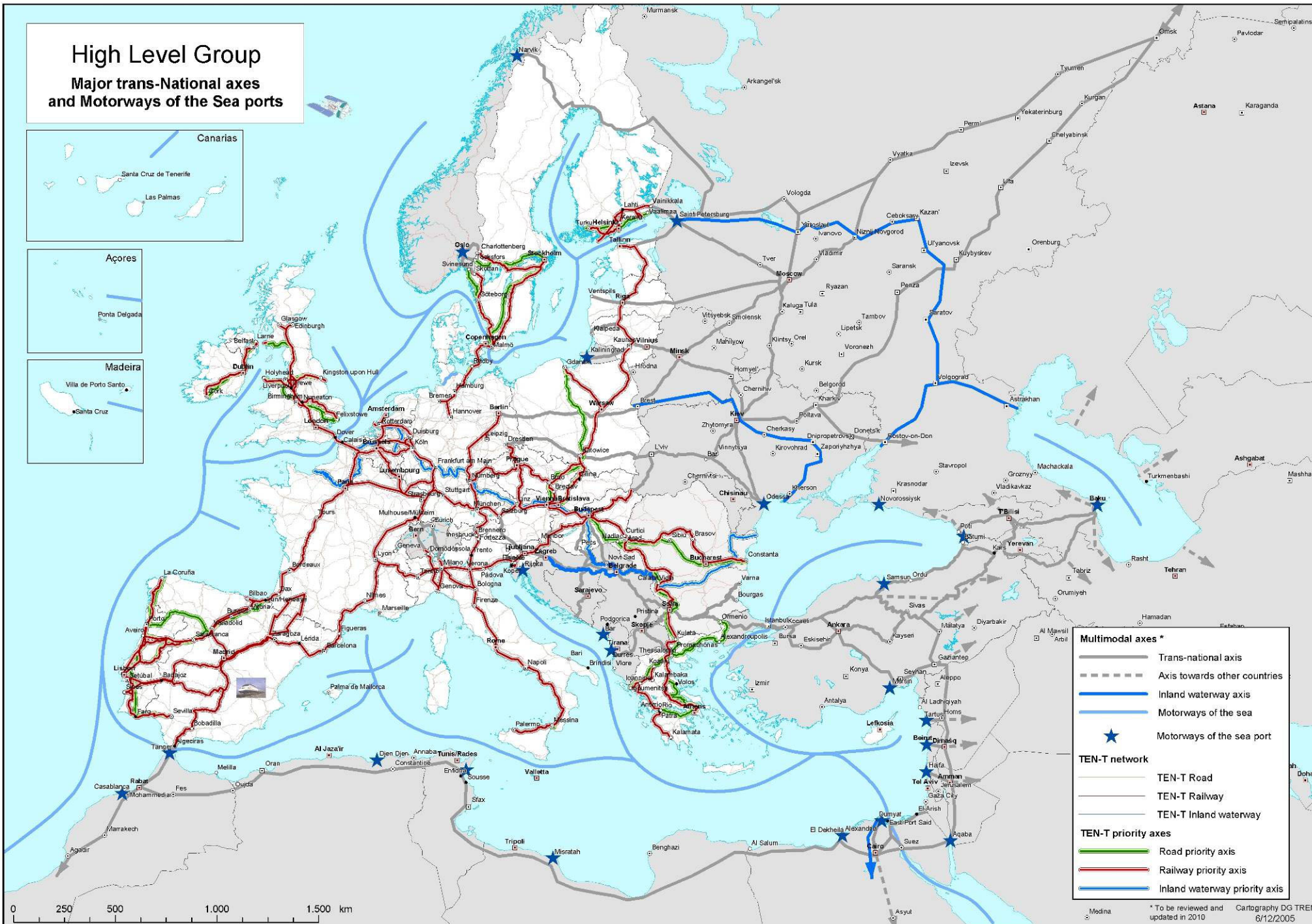
Финансирование и государственные предприятия с участием частного капитала

Группа подчеркнула важность **правильного распределения бюджетных ассигнований** для транспортного сектора и признала, что частный капитал может в некоторых случаях выгодно использоваться в дополнение к государственному финансированию посредством государственных предприятий с участием частного капитала (ГПУЧК). Была подчеркнута главенствующая роль **прозрачной и ясной законодательной базы государственных закупок** в привлекательном финансировании частного сектора и указана необходимость подготовки членами группы соответствующего законодательства в свете международной передовой практики.

Группа предложила таким международным организациям, как Банки и Европейская Комиссия, организовать ряд **региональных семинаров** по обмену передовым опытом и обсуждению финансирования проекта, фискального пространства, сборов с пользователей и роли, которую ГПУЧК могли бы сыграть в ускорении реализации предложенных мер. Они могли бы быть проведены в форме семинара, организованного совместно Европейской Комиссией и Россией, и проведенного в Москве 28 октября 2005 г. Для обсуждения финансирования транспорта и ГПУЧК, международного опыта и вопросов законодательства.

High Level Group

Major trans-National axes and Motorways of the Sea ports



- Multimodal axes ***
- Trans-national axis
 - - - Axis towards other countries
 - Inland waterway axis
 - Motorways of the sea
 - ★ Motorways of the sea port
- TEN-T network**
- TEN-T Road
 - TEN-T Railway
 - TEN-T Inland waterway
- TEN-T priority axes**
- Road priority axis
 - Railway priority axis
 - Inland waterway priority axis

* To be reviewed and updated in 2010
Cartography DG TREN
6/12/2005

Параллельные мероприятия

С целью снять нефизические барьеры и способствовать взаимодействию между органами власти в разных странах группа рекомендовала следующие меры для ускорения **процедур пограничного контроля**:

- Необходима полная реализация Международных конвенций с целью унификации формы и содержания соответствующей торговой и транспортной документации. Эта документация должна быть совместно признана на языке соответствующей страны и на английском языке, или на другом языке по совместной договоренности.
- Необходима модернизация таможенной системы, при этом в качестве ориентира должны использоваться правила и рекомендации международных конвенций и стандартов. В них рассматриваются, например, соответствующие часы работы и совместно используемые средства на пограничных постах, медико-санитарные и ветеринарные инспекции, а также использование автоматизированных систем и методы управления рисками.
- Для уменьшения ненужных задержек в портах должен быть внедрен упрощенный порядок таможенного досмотра и электронная передача данных путем одноразового прохождения административной процедуры. Кроме того, пять уже используемых в ЕС документов Конвенции по облегчению международного морского судоходства Международной морской организации² должны быть приняты в соседних странах с целью замены всех существующих документов не позднее, чем к 2006 году.

Рассмотрев вопрос **спутниковых радионавигационных систем**, Группа приветствовала продолжающееся двухстороннее и региональное сотрудничество и пригласила европейскую Комиссию и соответствующих членов Группы начать такие переговоры как можно скорее.

Группа предложила ввести, применить и контролировать **меры безопасности, которые должны выполняться в соответствии с международными соглашениями и стандартами, а также выполнить проверки системы безопасности совместно с соседними странами, когда это уместно.**

Для **морского транспорта и морских магистралей** Группа сформировала следующие рекомендации:

- Международные правила и конвенции (ИМО) должны быть ратифицированы в полной мере и безотлагательно, включая, например, Международную конвенцию по предотвращению загрязнений вод с судов (МАРПОЛ)³, распространяющуюся на однокорпусные танкеры и конвенцию по системам защиты против обрастания (AFS).
- Методы и процедуры парижского, средиземноморского и черноморского меморандумов договоренности должны быть гармонизированы на самом высшем

² Конвенция по облегчению международного морского судоходства Международной морской организации (ИМО)

³ Международная конвенция по предотвращению загрязнений вод с судов, 1973

исполнительском уровне. Группа приветствовала намерение Европейской Комиссии подойти к трем меморандумам договоренности с намерением начать диалог для дальнейшего сотрудничества.

- Для того, чтобы 3 меморандума договоренности предусматривали взаимное признание судов, зарегистрированы в черных списках другими меморандумами договоренности.
- Для реализации концепции морских магистралей грузопотоки должны быть сконцентрированы для создания достаточной критической массы, качество портовой инфраструктуры и служб должны быть повышены, а частота перевозок по морским магистралям должна быть не менее одного раза в неделю.

Что касается **железнодорожного транспорта и взаимодействия транспортных систем**, в этой области необходимы срочные действия, и приветствуются постоянные усилия двух законодательных систем (COTIF⁴ и OSJD⁵) по разработке унифицированного транспортного коносамента. Как можно скорее необходимо принять меры по согласованию и унификации транспортного законодательства. Группа также рекомендует начать постепенное внедрение систем управления транспортными потоками, обеспечив возможность взаимодействия с ERTMS⁶, а также стандартных интегрированных средств обработки и передачи информации для грузовых перевозок по основным транспортным коридорам, если это целесообразно.

В отношении **внутренних водных путей** Группа подчеркнула важность предоставления взаимного свободного доступа для международных перевозок. Параллельно необходимо осуществлять внедрение транспортных информационных систем и обеспечить их совместимость, включая информационные услуги речного транспорта (RIS) ЕС. Должна быть выполнена гармонизация правил и стандартов безопасности.

Группа подчеркнула необходимость принятия мер для повышения **безопасности на автомобильных дорогах** с рассмотрением вопросов поведения водителя, безопасности транспортного средства, дорожной инфраструктуры (проверки эксплуатационной безопасности) и систем управления дорожным движением. Приоритет должен быть отдан главным транспортным коридорам, определенным Группой. Группа признала полезность ежегодной конференции по безопасности дорожного движения в Вероне, которая начала проводиться во время председательства Италии в ЕС в 2003 г.

В отношении **воздушных перевозок** Группа признала целесообразность постепенного расширения принципов инициативы Единого европейского воздушного пространства на соседние регионы в связи с дальнейшим расширением ЕС или на добровольной основе.

⁴ Конвенция по международным железнодорожным перевозкам, используется в ЕС и некоторых других странах.

⁵ Закон об организации по сотрудничеству в области железных дорог, применимый, в числе прочих стран, в странах бывшего Советского Союза

⁶ Европейская система управления железнодорожными перевозками

Реализация и координация

Группа призвала **пересмотреть и обновить основные транспортные коридоры/проекты и параллельные мероприятия в 2010 г.** и в дальнейшем делать это регулярно. Для подготовки этого обновления **в 2008 г. предлагается выполнить среднесрочный анализ** на основе информации, предоставленной странами, заинтересованными в развитии транспортных коридоров, хода реализации предложенных мероприятий и по узким местам, в том числе экологическим проблемам, которые могут возникнуть в будущем.

Для обеспечения эффективной и своевременной реализации предложенных мер по транспортным коридорам Группа указала на необходимость **рамки сильной и эффективной координации**. Эти рамки должны вводиться постепенно, начиная с **Меморандума договоренности** между Европейской Комиссией и странами, заинтересованными в транспортных коридорах/регионах, где таких механизмов сотрудничества сегодня не существует. Для транспортных коридоров/регионов, которые в настоящее время работают, используя Меморандумы договоренности, оптимальным вариантом признан Договор, имеющий обязывающую силу.

Кроме того, Группа рекомендовала Европейской Комиссии, странам-членам ЕС, а также Банкам **сосредоточить сотрудничество и финансирование** на приоритетных транспортных коридорах и на параллельных мероприятиях, определенных Группой. Рекомендации группы должны также быть соответствующим образом отражены в **соглашениях о сотрудничестве и планах действий** в рамках Политики европейского соседства. В данном контексте группа признала, что **двухстороннее взаимодействие** страны-члена ЕС с соседней страной – очень полезный и эффективный инструмент для реализации параллельных мероприятий, в частности, в сферах морских перевозок и безопасности дорожного движения, а также для упрощения процедур пересечения границы.

*Данный отчет представляет собой инновационный, но практичный и рациональный план по расширению основных трансъевропейских транспортных коридоров на соседние страны и регионы. Рекомендации группы должны также быть соответствующим образом отражены в **соглашениях о сотрудничестве и планах действий** в рамках Политики европейского соседства. В отчете описываются предстоящие проблемы, а также указаны возможности для ЕС и соседних стран совместно использовать множество преимуществ более широкого сотрудничества в сфере транспорта. Группа установила согласованность транспортных сетей в ЕС и соседних странах и скоординировала и синхронизировала управление в транспортных сетях. Основные приоритеты Группы и график работы представлены в рабочих выводах ниже.*

Рабочие выводы

Поддержка постоянного процесса

- **Пересмотр и обновление основных транспортных коридоров/проектов и параллельные мероприятия в 2010 г. и в дальнейшем регулярно;**
- **Среднесрочный анализ в 2008 г. для подготовки обновления на основе информации, предоставленной заинтересованными странами.**

Целенаправленная и скоординированная реализация транспортных коридоров

- **Концентрация сотрудничества и финансирования** на пяти основных транспортных коридорах и на параллельных мероприятиях, определенных Группой.
- Обмен передовым опытом по **вариантам финансирования**, включая государственные предприятия с участием частного капитала, уполномочивающее законодательство, сбор с пассажиров транспорта и т.д. в ходе региональных семинаров
- Установление **рамоч сильной и эффективной координации**, включая надежную долгосрочную финансовую поддержку для реализации предложенных действий:
 - Начиная с **Меморандума договоренности (MoU)** по транспортным коридорам/регионам, где такого механизма сотрудничества в настоящее время не существует;
 - Преобразование существующих меморандумов договоренности в **Договор**, имеющий обязывающую силу.
- Начало **мероприятий двустороннего взаимодействия** страны-члена ЕС с соседней страной не позднее, чем к 2008 г. С целью реализации соответствующих параллельных мероприятий.

Реализация параллельных мероприятий

- **Упрощение и оптимизация процедур пересечения границы, в том числе:**
 - Полная и безотлагательная реализация соответствующих **международных конвенций** и соглашений, в частности:
 - Международной Конвенции по гармонизации мер пограничного контроля товаров, и, в частности, часы работы пограничных постов, совместный контроль товаров и документов посредством установки оборудования для совместного использования, проведения медико-санитарных и ветеринарных инспекций;
 - Киотская конвенция по упрощению и согласованию таможенных процедур с целью максимального использования автоматизированных систем посредством использования предварительно посылаемой информации, методов оценки рисков (включая оценку риска и избирательность мер контроля) и легкий доступ к информации по таможенным требованиям, законам, правилам и нормативам;

- Конвенция международных перевозок товаров (ТИР-карнет) для транспортных средств.
- Принятие всеми заинтересованными странами не позднее, чем к 2008 г. Пяти документов Конвенции по облегчению международного морского судоходства Международной морской организации, уже действующих в ЕС.
- Упрощение **языкового режима**:
 - Взаимное признание всех торговых и транспортных документов на языке соответствующей страны и на английском языке, или на другом языке по совместной договоренности.
 - В более долгосрочной перспективе гармонизация этих документов.
- Реализация “**одноразового прохождения двух таможен**” и разработка систем электронного обмена данными (EDI), особенно для портов.
- Внедрение взаимодействующих **спутниковых радионавигационных систем** (Galileo и GLONASS) .
- Внедрение, применение и контроль за **мерами безопасности**, предпринимаемыми в соответствии с международными соглашениями и стандартами, а также выполнение проверок системы безопасности.
- Для **морского транспорта и морских магистралей**:
 - Гармонизация методов и процедур парижского, средиземноморского и черноморского меморандумов договоренности на самом высшем исполнительском уровне. Европейской Комиссии предложено подойти к трем меморандумам договоренности с намерением начать диалог для дальнейшего сотрудничества.
 - Полная и безотлагательная ратификация и реализация международных правил и конвенций (ИМО), включая, например, Международную конвенцию по предотвращению загрязнений вод с судов (МАРПОЛ) распространяющуюся на однокорпусные танкеры и конвенцию AFS по системам защиты против обрастания.
 - Техническая поддержка мероприятий по улучшению качества портовой инфраструктуры и услуг и внедрение регулярных перевозок (по меньшей мере, раз в неделю) по морским магистральям.
- В отношении **железнодорожного транспорта и способности транспортных систем к взаимодействию**
 - Контроль продолжающейся работы двух законодательных систем (COTIF и OSJD) с целью разработки унифицированного транспортного коносамента.
 - Выполнение мероприятий по согласованию и унификации транспортного законодательства.

- Постепенная реализация ERTMS или эквивалентной совместимой системы (например, TEDIM) по главным транспортным коридорам, если это уместно.
- Стандартные средства обработки и передачи информации для грузовых перевозок.
- Для **внутренних водных путей**:
 - Совместно открыть доступ для международных перевозок.
 - Выполнить гармонизацию правил и стандартов безопасности,
 - Реализация транспортных информационных систем, способных к взаимодействию.
- В отношении **автомобильного транспорта**:
 - Разработать и реализовать меры для повышения **безопасности на автомобильных дорогах** с рассмотрением вопросов поведения водителя, безопасности транспортного средства, дорожной инфраструктуры (проверки эксплуатационной безопасности) и систем управления дорожным движением.
 - Постепенно модернизировать дорожную сеть по главным транспортным коридорам для транспортных средств с нагрузкой на ось 11,5 тонны и высотой 4 метра.
- В отношении **воздушных перевозок** постепенно расширить принципы инициативы Единого европейского воздушного пространства на соседние регионы в связи с дальнейшим расширением ЕС или на добровольной основе.

1. Цели и полномочия группы

Хорошее транспортное сообщение между Европейским Союзом (ЕС) и его соседями необходимо для торгового и экономического развития. Эффективные, безопасные и надежные транспортные системы укрепляют устойчивый экономический рост и конкурентоспособность и обеспечивают эффективную перевозку пассажиров, движение товаров и услуг.

После заседания министров, состоявшегося в Сантьяго де Компостела, Испания, в июне 2004 г. Комиссия приняла решение сформировать 29 сентября 2004 г. ⁷Группу высокого уровня (Группу) по *“расширению основных трансъевропейских транспортных коридоров на соседние страны и регионы”* для решения задачи оптимального транспортного сообщения Европейского Союза с его соседями. Бывший вице-премьер Комиссии, г-жа **Лойола де Паладио**, была назначена Председателем Группы, в которую вошли по одному представителю от каждой из 26 стран-соседей ЕС⁸, и один наблюдатель от Европейского инвестиционного банка, Европейского банка реконструкции и развития и Всемирного банка (Банки). В комиссию вошли также представители стран-членов ЕС (а также Румыния и Болгария). Группа провела 10 заседаний с октября 2004 г. по ноябрь 2005 г.⁹

Группа подтвердила важность и своевременность анализа транспортного сообщения Европейского Союза и его соседей. В апреле 2004 г. Европейский Союз принял комплексный план по созданию к 2020 г. Трансъевропейской транспортной сети (TEN) на его территории¹⁰. Этот новый план определяет в качестве инвестиционных приоритетов 30 главных трансъевропейских транспортных коридоров, основная функция которых - перевозки на дальние расстояния и международные перевозки. Он распространяется на территорию расширившегося ЕС а также Болгарию и Румынию и имеет целью интеграцию новых стран-членов в Союз. Расширение ЕС означает, что внешние границы Союза переместились на восток и на юг, и у ЕС появилось несколько новых стран-соседей. После расширения панъевропейские коридоры, разработанные в ходе двух министерских конференций на Крите в 1994 г. и в Хельсинки в 1997 г., теперь оказались в основном внутри территории ЕС и, таким образом, являются частью трансъевропейской транспортной сети, поэтому появился стимул к пересмотру и, в некоторых случаях, перепланировке этих коридоров.

Одной из главных задач Группы являлся выбор ограниченного числа главных транснациональных транспортных коридоров, обеспечивающих лучшее транспортное сообщение ЕС с его соседями для концентрации усилий и обеспечения возможности участия стран в международном сотрудничестве. Хотя эти транспортные коридоры должны быть специально предназначены для международных перевозок между ЕС и его соседями, **Группа подчеркнула основополагающую стимулирующую роль, которую могут играть транспортные коридоры в региональном сотрудничестве и интеграции.** Таким образом, она подчеркнула, что открытые и безопасные границы между ЕС и

⁷ Решение С(2004) 3618 от 29 сентября 2004

⁸ См. полный список членов в Приложении 9.1

⁹ См. полный список заседаний в Приложении 9.2.

¹⁰ ЕС(2004) 884 Официальный журнал, 7 июня 2004 г.

соседними странами и между самими соседними странами, особенно вдоль главных транспортных коридоров, - необходимое условие для стимулирования торговли и укрепления сотрудничества.

Кроме значения перевозок между ЕС и его соседями Группа также подчеркнула важность других регионов и транспортных потоков, возникающих в связи с торговлей с Китаем, Японией и азиатскими странами, африканскими странами к югу от Сахары или Северной и Южной Америки, проходящих по территории стран-участниц Группы.

На втором этапе Группе было поручено определить приоритетные проекты по указанным главным транспортным коридорам. Группа также решила более подробно проанализировать три взаимосвязанных приоритета: 1) вопросы финансирования, включая государственные предприятия с участием частного капитала, 2) экологическая устойчивость и 3) как организовать сотрудничество по транспортным коридорам, чтобы обеспечить их эффективную реализацию.

С целью эффективного использования транспортной системы и реализации правил общего рынка Группе также было поручено определить и предложить так называемые “параллельные приоритеты”. Они включают в себя, среди прочего, возможность технического и административного взаимодействия, реализацию новых технологий, таких, как системы управления транспортными потоками, а также меры для повышения безопасности и надежности. Группа пришла к мнению, что в отсутствие таких мер возможно появление “узких мест”, особенно при пересечении границы, даже в условиях завершения инфраструктурных работ по транспортным коридорам.

2. ПРЕДВАРИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

2.1. Необходимость оптимизации транспортного сообщения Европейского Союза с его соседями

Расширение ЕС и вступление в Союз 10 новых государств-членов 1 мая 2004 года означает, что внешние границы Союза переместились на восток и на юг, и у ЕС появилось несколько новых стран-соседей. Хотя в ходе недавнего анализа Трансевропейской транспортной сети¹¹ (TEN) для существующей территории Союза было определено несколько главных транспортных коридоров с целью оптимальной интеграции новых государств-членов ЕС в Союз, существующие транспортные магистрали между расширившимся ЕС и его соседями едва ли отражают новую геополитическую ситуацию после расширения.

Без надлежащего транспортного сообщения с соседними странами, а также другими экономическими центрами мира не будет обеспечиваться рост торговли и экономики, а также устойчивое экологическое и сбалансированное социальное развитие, что будет отрицательно влиять и на ЕС, и на его соседей. Улучшение транспортного сообщения поэтому стало своевременным вопросом первостепенной важности, обеспечивающим стабильное экономическое развитие.

¹¹ ЕС(2004) 884 Официальный журнал, 7 июня 2004 г.

Во-первых, улучшение транспортных связей важно для обеспечения эффективного транспортного сообщения между ЕС и соседними странами. Транспортные коридоры должны быть эффективными, безопасными и надежными, а так же сфокусированными на использовании наиболее подходящих видов транспорта, в том числе «морской магистрали». Следует сосредоточить усилия на ограниченном количестве главных транспортных коридоров, связывающих ЕС с его основными торговыми партнерами для обеспечения глобальной конкурентоспособности.

Во-вторых, в дополнение к усовершенствованным физическим транспортным сетям для перевозок между Союзом и соседними странами необходимы эффективные транспортные системы с использованием различных видов транспорта и способностью к взаимодействию. Эффективные системы управления транспортом, гарантирующие безопасность и надежность и обладающие способностью к взаимодействию имеют особое значение. В рамках Политики европейского соседства Союз уже разрабатывает с рядом стран-партнеров конкретные планы действий для увеличения эффективности транспорта и повышения уровня безопасности и надежности транспортных операций. В-третьих, продолжая достижения ЕС в транспортном секторе и для обеспечения эффективности перевозок представляется целесообразным распространять подобные логистические нормативные требования. Эти мероприятия будут включать в себя расширение обмена передовым опытом и правила общего рынка для оптимизации управления современными сложными транспортными потоками и сопутствующими рисками нарушения безопасности с целью защиты и обеспечения интересов ЕС и его партнеров. Такие мероприятия могут включать в себя, например, системы управления дорожным движением, включая безопасность и надежность, погрузочно-разгрузочное оборудование в портах и аэропортах и на других грузовых терминалах.

Группа подчеркивает, что улучшение транспортного сообщения между ЕС, соседними странами и третьими странами и глобальное распространение эффективных, безопасных и надежных транспортных систем – важные элементы обеспечения торгового и экономического развития ЕС и соседних стран.

2.2. Критическая оценка выполненных и текущих задач

Транспортное сообщение между Европейским Союзом и соседними странами было предметом обсуждений и разработок в рамках нескольких инициатив за последние десятилетия. Эти инициативы и мероприятия, которые кратко изложены ниже, стали отправной точкой для работы Группы.

2.2.1. Пересмотр трансъевропейской транспортной сети

В апреле 2004 г. Европейский Союз принял комплексный план по созданию к 2020 г. Трансъевропейской транспортной сети на его территории¹² Для обеспечения этого пересмотра Вице-президент г-жа де Палацио учредила Группу высокого уровня под председательством бывшего Вице-президента Европейской комиссии, г-на Ван Миерта, в состав которой вошли эксперты, назначенные министрами транспорта 25 государств-членов Европейского Союза, Болгарии, Румынии и Европейского инвестиционного банка.

¹² ЕС(2004) 884 Официальный журнал, 7 июня 2004 г.

Новый план предусматривает ревизию и модернизацию планов разработанных в 1990-х годах, путем концентрации инвестиционных приоритетов на нескольких крупных трансъевропейских транспортных коридорах, которые, прежде всего, обслуживают международный грузопоток и поток грузов, перевозимых на большие расстояния в пределах Сообщества. Такая транспортная система покрывает территорию расширенного Европейского Союза, Болгарию и Румынию и включает перечень 30 приоритетных направлений и ряд приоритетных инвестиционных проектов для реализации на приоритетных направлениях. Группа Ван Миерта” также признала важность хорошего транспортного сообщения с третьими странами как средства стимулирования торговли и экономического развития¹³

Для выбора проектов, важных с европейской точки зрения, были определены ясная методология и критерии. Необходимость такой методологии объяснялась ограничениями, связанными с государственным финансированием, которое неизбежно потребовало высокой избирательности в определении проектов для финансирования Сообщества. Эта методология включала в себя два этапа:

- На первом этапе был выполнен предварительный выбор проектов, признанных подходящими для дальнейшего изучения, были исключены проекты, которые не были связаны с главным трансъевропейским транспортным коридором, магистрали которых не проходили по Европе и не имеющие достаточных доказательств потенциальной экономической целесообразности;
- На втором этапе, были выбраны приоритетные проекты соответственно их добавочной стоимости для Европы, укрепления интеграции и вклада в развитие транспорта, обеспечивающее учет будущих потребностей с решением проблем безопасности и защиты окружающей среды и обеспечением взаимодействия транспортных систем.

Группа взяла на заметку методологию, использованную “Группой Ван Миерта”, которая внесла вклад в пересмотр стратегии трансъевропейской транспортной сети для территории расширенного ЕС и **приняла решение адаптировать и расширить методологию в соответствии с целями, поставленными перед Группой.** При этом Группа уделила особое внимание завершенным и продолжающимся мероприятиям, направленным на определение региональных и национальных основных транспортных сетей и генеральных планов и определение приоритетов инвестиций в транспортной инфраструктуре.

2.2.2. Недавние международные конференции и региональные мероприятия

Необходимость анализа соединительных магистралей между трансъевропейской транспортной сетью и сетями соседних стран после расширения Европейского Союза была указана к занимавшей тогда должность Вице-президента Комиссии де Палацио уже на *3-й Международной Евроазиатской транспортной конференции* в сентябре 2003 г. Она также обсуждалась на семинаре¹⁴ *Развитие транспортной инфраструктуры для расширившейся Европы* в Париже в ноябре 2003 г. И рассматривалась в ходе совещания министров в Любляне в мае 2004 г., организованного Европейской Конференцией министров транспорта (ЕСМТ). 7-8

¹³ Глава 6.5 окончательного отчета, см. http://europa.eu.int/comm/ten/transport/revision/index_en.htm.

¹⁴ Семинар был организован совместными усилиями ЕСМТ, Европейского инвестиционного банка, Европейской комиссии и Европейской экономической комиссией ООН (UNECE)

июня 2004 г. г-жа де Палацио и г-н Коста, Председатель Комитета по региональной политике, транспорту и туризму Европейского парламента организовали семинар министров *Расширенная Европа для транспорта* в Сантьяго де Компостела, Испания. Участники семинара приветствовали намерение Группы высокого уровня рассматривать транспортное сообщение между расширенным Европейским Союзом и соседними странами.

Европейская Комиссия организовала *Совещание на уровне министров по транспорту и энергетике в Баку* 13-14 ноября 2004 г. С участниками государств бассейна Черного и каспийского морей и граничащих с ними стран. Участники конференции признали взаимную заинтересованность в постепенной интеграции соответствующих транспортных сетей и рынков в соответствии с законодательной и нормативной базой ЕС и международного сообщества.

Одной из основных тем Совещания на уровне министров Европейской Конференции министров транспорта (ЕСМТ) в Москве в мае 2005 г. было транспортное сообщение между Европой и Азией.

В нескольких соседних с ЕС регионах за последние десятилетия отмечен значительный рост инфраструктуры. Некоторые из этих регионов определили основные транспортные сети или делают первые шаги в системе мер по определению приоритетных транспортных коридоров и проектов. Краткая информация о наиболее релевантных осуществляемых мероприятиях представлена ниже.

– Панъевропейские коридоры и зоны были разработаны в ходе двух Совещаний на уровне министров на Крите (1994) и в Хельсинки (1997). В отношении всех коридоров и двух зон был подписан Меморандум договоренности. Коридоры теперь проходят в основном внутри ЕС и являются поэтому частью Трансъевропейской транспортной сети. Остальные участки коридоров проходят по Балканам, России, Беларуси, Молдове, Украине и Турции.

На Балканах был достигнут значительный прогресс в определении основной региональной транспортной сети и приоритетных проектов. В июне 2004 г. страны подписали Меморандум договоренности для развития основной транспортной сети. Для России, а также для Беларуси, Молдовы и Украины Панъевропейские коридоры и зоны образуют ориентировочную сеть, а определение приоритетных проектов еще предстоит завершить. Турция находится в процессе подготовки, так как необходима оценка транспортной инфраструктуры.

Россия и ЕС недавно подписали Меморандум договоренности по началу диалога по вопросам транспорта ЕС-Россия. Одной из обсуждавшихся тем является развитие транспортной инфраструктуры и финансирование, в частности, государственные предприятия с участием частного капитала.

– В рамках программы MEDA в 2003 г. была начата реализация Проекта Европейско-Средиземноморского регионального транспорта. Его цель состоит в создании базы для плана действий в области транспорта в средиземноморском регионе и его взаимодействия с Трансъевропейскими транспортными сетями. Этот проект - основной этап в развитии Европейско-Средиземноморских

транспортных сетей¹⁵

В рамках 10^й годовщины Барселонского Процесса министры транспорта ЕС и региона готовят Совещание на уровне министров в Марракеше в декабре 2005 г. С целью принятия “Проекта” по развитию региональных транспортных систем.

- Транспортный коридор ТРАСЕКА, соединяющий Европу через Кавказ с Центральной Азией разрабатывается с 1991 г. и играет важную роль в постоянном развитии этих регионов.
- Европейская Экономическая Комиссия ООН (UN-ECE) уделила много времени и сил разработке транспортной инфраструктуры и сопутствующим стандартам внутри Европы, а также связующим транспортным магистралям между Европой и Азией. Европейское соглашение по основным международным транспортным артериям (**AGR**) и Европейское соглашение по основным международным железнодорожным магистралям (**AGC**) 1975 г. и 1985 г. соответственно определили автодорожную и железнодорожную сеть и соответствующие стандарты. Европейская экономическая комиссия ООН также обеспечила подписание аналогичного соглашения по внутренним водным путям (Европейское соглашение по основным внутренним водным путям международного значения (**AGN**) 1996).

Европейская экономическая комиссия ООН также разработала генеральные планы для магистральной автодорожной и железнодорожной сети (так называемые ТЕМ и ТЕР), включающие в себя 21 страну Центральной, Восточной и Юго-Восточной Европы, принимая во внимание инвестиционную стратегию на краткосрочную, среднесрочную и долгосрочную перспективу.

- Европейская экономическая комиссия ООН совместно с Азиатско-Тихоокеанской социально-экономической комиссией ООН (UN-ESCAP) активно разрабатывают транспортные соединительные коридоры между Европой и Азией. В проекте транспортного сообщения между Европой и Азией, в котором участвуют страны Востока, не входящие в Группу, цель состоит в увеличении возможности заинтересованных стран развивать межрегиональные транспортные связи и, таким образом, охват инфраструктурной сети очень широк.

Группа отметила эти различные международные конференции, а также текущие и продолжающиеся региональные и другие мероприятия по определению приоритетов и основных транспортных сетей и приняла решение в качестве базы для анализа использовать опыт, полученный в результате этих мероприятий. **Они, в частности, использовались для начала работы Группы высокого уровня с целью определения подмножества сетей, которые лучше связывают ЕС с соседними странами и укрепляют региональную интеграцию а долгосрочной перспективе.** Для достижения этой цели и учета будущих изменений в схемах и местонахождении производства в разных странах была признана необходимость анализа и в некоторых случаях изменения или расширения существующих основных сетей и коридоров.

¹⁵ Более подробная информация содержится в Послании от Комиссии Совету и Европейскому парламенту по развитию Европейско-Средиземноморской транспортной сети, COM (2003) 376 окончательная редакция.

3. МЕТОДОЛОГИЯ ДЛЯ ОПРЕДЕЛЕНИЯ ПРИОРИТЕТНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ И ПРОЕКТОВ

3.1. Введение

Задача определения главных транснациональных транспортных коридоров и основных проектов соединения главных трансъевропейских транспортных коридоров (TEN) с соседними странами или с другими регионами ставит ряд сложных вопросов, которые необходимо быстро решить для обеспечения объективного и правильного выбора.

Группа достигла широкого соглашения по принципам методологии, которая должна использоваться для определения и выбора потенциальных транспортных коридоров и приоритетных проектов по ним на своем втором заседании 29 ноября 2004 г. Эта методология, которая явилась основой для работы Группы, описана ниже. Ее идейной основой в значительной мере послужил успешный подход, который использован в прошлом в различных регионах и, в частности, Группой по трансъевропейским транспортным коридорам, которая подготовила базу для определения ключевых проектов в расширенном ЕС. Методология также учитывает ограничения, связанные с доступным финансированием, которые с неизбежностью требуют очень тщательного отбора для определения основных транспортных коридоров и проектов для финансирования.

Методология предусматривает двухэтапный подход:

- 1) Определение основных транспортных коридоров, связывающих ЕС с соседними странами и более отдаленными регионами. На этом этапе должно быть выбрано 5-7 главных транспортных коридоров которые наиболее интенсивно и соответствующим образом используются для международных пассажирских и грузовых перевозок и для укрепления долгосрочной интеграции и связи группы стран¹⁶
- 2) Определение приоритетных проектов по этим главным транспортным коридорам, которые могут быть реализованы и наиболее рентабельны в отношении экономического, социального и экологического влияния. Для обеспечения оптимального использования ограниченных ресурсов также важен подход с тщательным выбором приоритетов.

3.2. Этап 1: Критерии для определения главных транспортных коридоров

Концепция главных транснациональных транспортных коридоров была признана важной для сосредоточения усилий и обеспечения сотрудничества стран в международном масштабе. Первый этап в реализации методологии, таким образом, имел целью определение ограниченного количества приоритетных транспортных магистралей, которые связывают ЕС с соседними странами или регионами и которые особенно подходят для международных перевозок. Важно подчеркнуть, что данный подход не был ограничен обменом и перевозками между Союзом и соседними

¹⁶ Региональные связи и интеграция периферийных регионов с центром в рамках одной страны не входит в задачи Группы.

странами, он должен также признавать важность других регионов и транспортных потоков, возникающих в связи с торговлей с Дальним Востоком, африканскими странами к югу от Сахары или Америкой, проходящих по территории стран-участниц Группы.

Транспортные коридоры во многих случаях включают в себя разные виды транспорта, а также Панъевропейский участок, используемый транспортным потоком между Европейским Союзом и соседними странами или регионами. Особое внимание было уделено узловым точкам, таким, как порты, в связи с их потенциальной стратегической ролью в качестве промышленных логистических платформ и в качестве элемента концепции Морских магистралей. Сети, которые были предметом международных соглашений и других совместных решений и действий, должны рассматриваться в качестве отправной точки для этого мероприятия, как описано выше (Гл.2).

Группа определила следующие два аспекта, отражающие “панъевропейский интерес” для определения приоритетных транспортных коридоров, связывающих ЕС с соседними странами или более отдаленными регионами, включающими в себя несколько стран:

Институциональное измерение – приоритетный транспортный коридор должен стимулировать развитие транспортных потоков между Европейским Союзом и соседними странами путем продления главных трансъевропейских коридоров на соседние страны или более отдаленные регионы, принимая во внимание существующие приоритетные ориентировочные транспортные сети и коридоры в различных регионах. Институциональное измерение оценивалось по следующим двум критериям:

- предлагаемый транспортный коридор должен связывать один из 30 главных трансъевропейских транспортных коридоров и проектов¹⁷ с соседними странами или регионами и/или
- предлагаемый транспортный коридор должен учитывать международные соглашения и другие совместные решения и действия¹⁸, которые, при необходимости должны быть пересмотрены или изменены или расширены для более точного соответствия будущим схемам торговых маршрутов и транспортных потоков.

Функциональное измерение – в дополнение к выполнению значительных объемов межрегиональных перевозок на дальние расстояния приоритетный транспортный коридор должен быть важным маршрутом для международных транспортных потоков между ЕС и соседними странами или регионами, в особенности на долгую перспективу. Кроме того, приоритетный транспортный коридор может быть маршрутом, позволяющим исключить крупную экологическую проблему или барьер. Это измерение оценивалось по следующим трем критериям:

- количество межрегиональных перевозок на дальние расстояния в текущей ситуации и прогноз на 2020 (с особым акцентом на международные

¹⁷ См. Приложение III Правил для трансъевропейских транспортных сетей, ЕС/884/2004 Официальный журнал L201 от 7/6/2004

¹⁸ Информация об этих мерах содержится в Гл. 2.2.2 выше.

транспортные потоки, исходным или конечным пунктом которых является ЕС и соседняя страна или регион). Этот критерий должен быть измерен либо в тонно-, либо в пассажиро-километрах, либо как число транспортных средств, пересекающих границу, или

- объем транзитных перевозок (в текущей ситуации и оценке на 2020 г.), исходным или конечным пунктом которых является Союз, и использующих инфраструктуру соседней страны или региона, или
- транспортный коридор обеспечивает альтернативный маршрут, который будет в потенциале значительно короче (дешевле для пользователей), благоприятнее для окружающей среды или безопаснее, чем альтернативный, существующий маршрут.

Особое внимание следует уделить оценкам прогнозируемых транспортных потоков в других регионах. Прогнозы должны основываться на согласованных и, по мере возможности, общих оценках, касающихся. Например, экономического развития или тарифов, влияющих на выбор маршрутов и видов транспорта для обеспечения сравнимости и исключения двойной проверки.

3.3. Этап 2: Критерии для выбора приоритетных проектов

На втором этапе были определены приоритетные проекты по выбранным главным транспортным коридорам с обращением особого внимания самым проблемным "узким местам" в международных перевозках. Так как выделение инвестиций для транспорта неизбежно связано с трудностями, решающее значение имеет полная оценка перед выдвижением проектов. Для выбора проектов была предложена процедура, состоящая из двух этапов.

Первый этап – предварительный выбор

Цель первого этапа – предварительный выбор ограниченного числа проектов, которые заслуживают более детального изучения Группой. Методология должна быть простой, но всеобъемлющей и обеспечивать быстрый анализ предлагаемых проектов. Она должна обеспечивать исключение проектов, не соответствующих следующим трем критериям:

- Проект должен образовывать часть одного из приоритетных транснациональных транспортных коридоров, определенных группой на этапе 1 с надлежащим учетом проектов, которые пересекают или обходят естественные преграды, устраняют перегруженность транспортного потока или иные "узкие места" или обеспечивают более безопасные или экологически благоприятные альтернативы главным коридорам, используемым в настоящее время.
- Для исключения проектов, которые будут слишком мелкими или носить слишком региональный характер, чтобы быть принятыми к рассмотрению, проект должен иметь достаточный масштаб и значимость. Вместе с тем необходимо учесть конкретную ситуацию в заинтересованных странах. Предлагаемый проект должен отвечать следующим критериям:
 - Для исключения множества мелких проектов, не имеющих большого значения, стоимость каждого инфраструктурного проекта должна быть выше

ориентировочного предела 0,15% ВВП¹⁹ страны реализации или стран, заинтересованных в международных проектах.

- Ориентировочный порог может быть снижен в случае реконструкции существующей инфраструктуры, проектов морских магистралей, включающих внутренние транспортные магистрали, управление транспортными потоками и системы безопасности, или для проектов, обеспечивающих использование для перевозок внутренние водные пути или решающих экологические проблемы или проблемы безопасности.
- Технические характеристики предложенного проекта должны быть экономичнее в достижении указанных целей, чем альтернативные технические решения, в том числе, например, тип действия (строительство/реконструкция; автодорога/автомагистраль с двухсторонним/односторонним движением) или инвестиции в маршруты других видов транспорта (морская магистраль/наземное решение).
- Соответствующей страной или регионом должны быть принято твердое решение реализовать проект и определено рассмотрение проекта в ходе национальной отборочной процедуры и соответствующих конвенций:
 - Проект должен быть включен в национальные транспортные планы-графики с началом работ до 2010 г. и завершением не позднее 2020 г. и
 - Проект должен демонстрировать значительные потенциальные выгоды, в частности, темп роста спроса таков, что в случае непринятия мер к 2020 г. возникнут серьезные транспортные пробки и
 - Финансовый план должен быть реалистичным и указывать различные источники финансирования, включая, в частности, объем национального и международного финансирования и, при наличии, частное финансирование.

Второй этап - оценка

Целью второго этапа было определение тех проектов, которые внесли бы наибольший вклад в сбалансированное и обеспечивающее учет будущих потребностей развитие с учетом экономического, экологического и социального значения с использованием следующих трех критериев:

- *Повышение экономической эффективности – значительная экономия средств, включая экономию времени международных пользователей транспортной системы – и пассажиров, и грузов – и операторов, предоставляющих транспортные услуги. Должна быть выполнена оценка возможности взимания платы за пользование инфраструктурой, а также влияние на экономический рост и занятость.*
- *Увеличение экологической устойчивости транспортной системы – Уменьшение загрязнения воздуха, шума, газов, вызывающих парниковый эффект и других фактов экологического воздействия, включая вопрос биоразнообразия, например, путем перехода на использование другого вида транспорта, изменение маршрутов*

¹⁹ Источником цифр ВВП должен быть Всемирный Банк.

с использованием более экологически благоприятных видов транспорта или инфраструктур или путем уменьшения загруженности.

- *Повышение уровня безопасности и надежности транспорта* – Уменьшение количества и тяжести несчастных случаев на транспорте, вызванных международными перевозками и нарушений безопасности международными операторами, например, путем перехода на использование других видов транспорта или изменения маршрутов для использования более безопасных видов транспорта или инфраструктуры.

Все эти критерии должны быть оценены для ситуации с предлагаемым проектом и сопоставлены с ситуацией без проекта на год прогноза 2020 г. Факторы влияния, рассчитанные по возможности в денежном выражении необходимо сопоставить с инвестициями, расходами на техническое обслуживание и эксплуатационными расходами по проекту. Чистая выгода должна иметь значительный положительный итог в степени, возможной для каждого отдельного критерия. Рассматриваются только проекты с достаточно высоким коэффициентом окупаемости капиталовложений, около 6%.

Важно также отметить, что предложенные проекты должны учитывать соответствующее законодательство ЕС и международные конвенции, и что экологическая экспертиза, государственные закупки и т.д. должны быть выполнены в соответствии с правилами финансирования финансирующих организаций и высшими международными стандартами и передовым опытом.

4. ОСНОВНЫЕ ТРАНСНАЦИОНАЛЬНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ МАГИСТРАЛИ. ОПРЕДЕЛЕННЫЕ ГРУППОЙ

4.1. Объемы перевозок сегодня и прогноз на 2020 г.

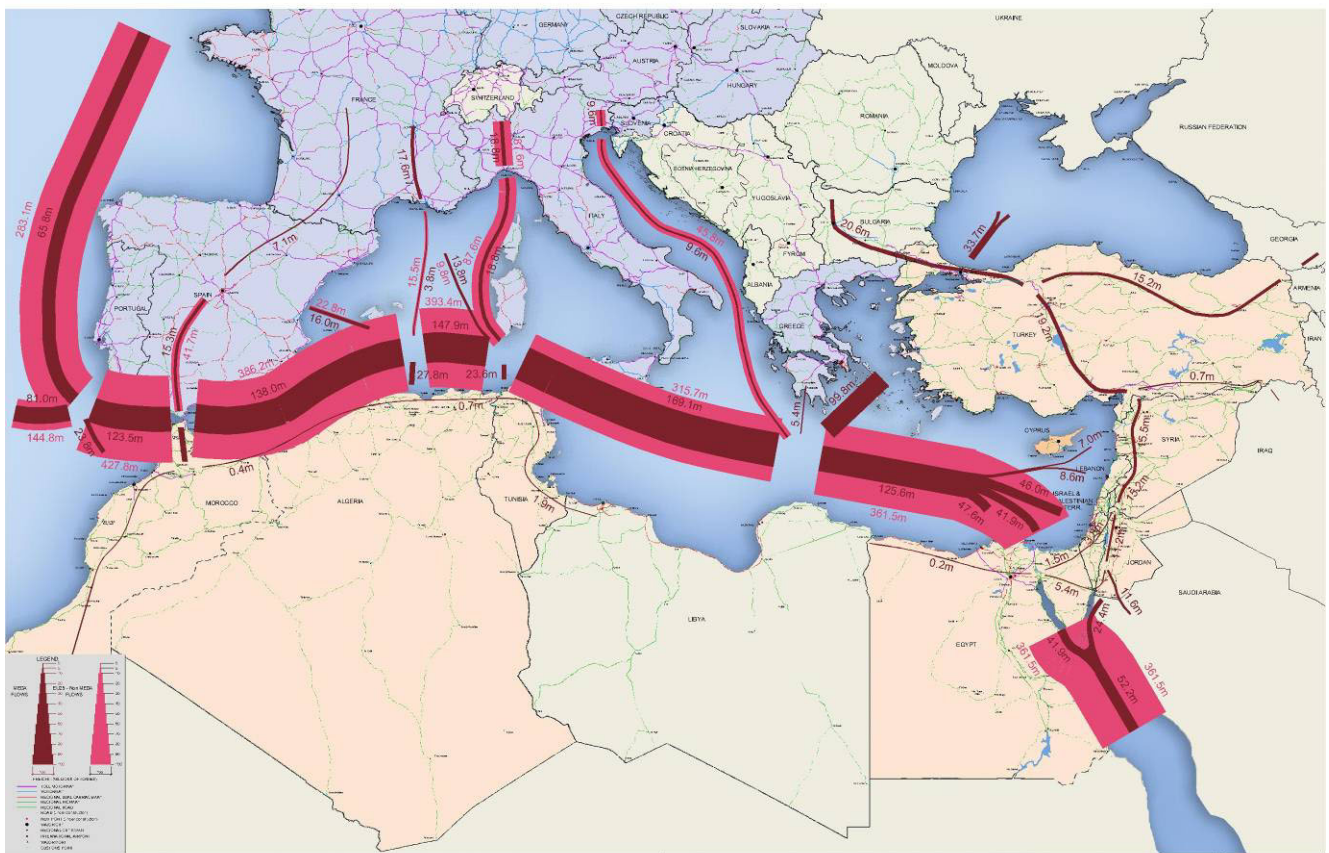
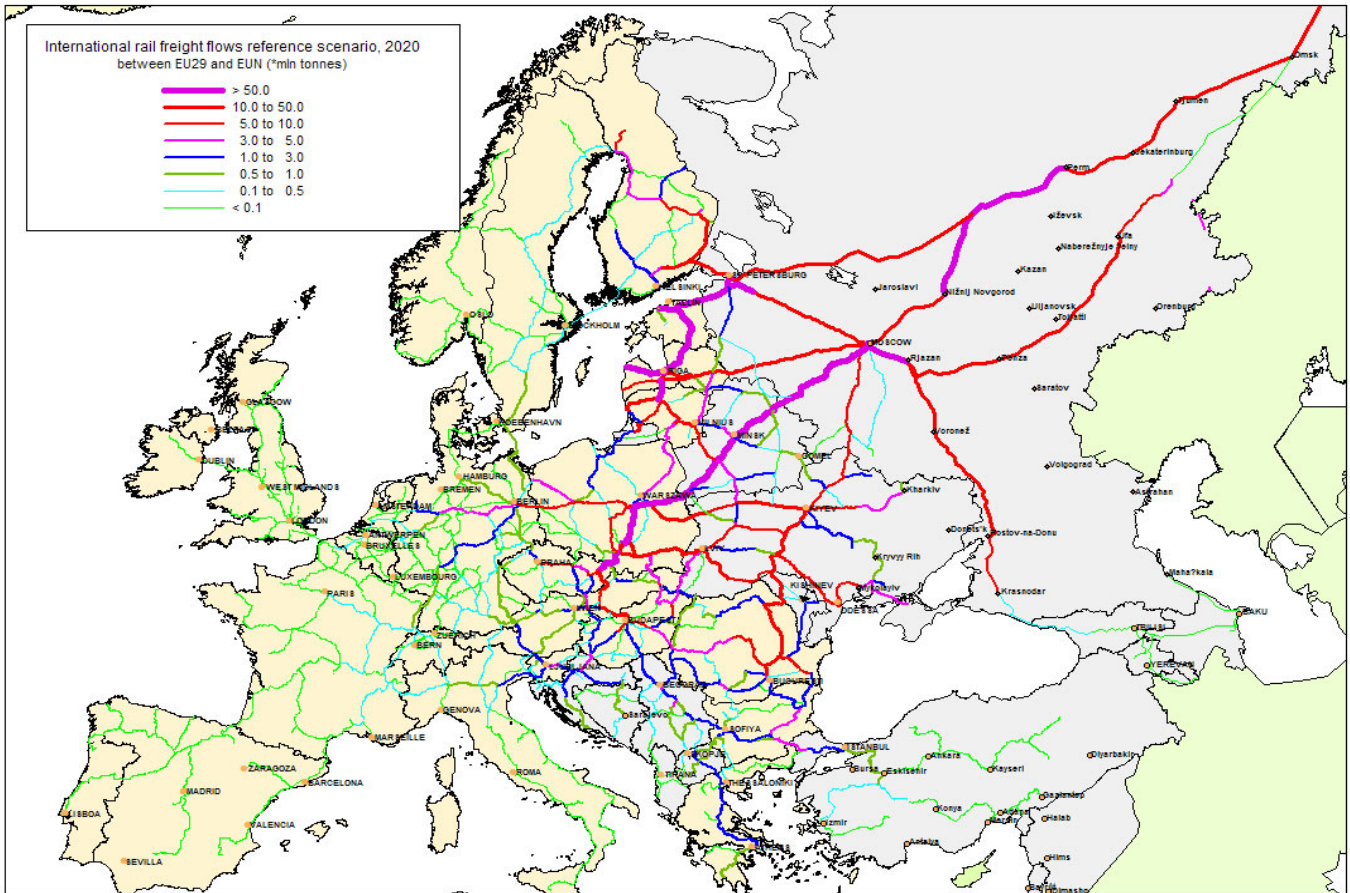
В дополнение к институциональному измерению (см. Выше Гл.3.2) текущие и будущие объемы международных перевозок явились другими основными критериями для Группы при определении главных транснациональных транспортных коридоров. Недавние исследования прогнозируют продолжение быстрого роста торговых грузопотоков. Одна из самых последних оценок²⁰ показывает, что прогнозируется высокий рост в торговле между “старыми” и недавно присоединившимися государствами-членами ЕС (почти 2% в год) и еще более высокий между другими европейскими странами, такими, как Турция или Россия (до 2,6% в год). В целом ожидается рост объемов перевозок между ЕС и соседними странами на 100% между 2000 г. и 2020 г.

Хотя автомобильный транспорт обычно является основным видом для внутреннего транспорта, международные железнодорожные перевозки имеют особенно важное значение для торговли между ЕС и его северо-восточными соседями, Россией, Украиной и Беларусью. На рисунке 1 ниже представлена оценка объемов железнодорожных перевозок к 2020 г. Для перевозок между ЕС и северными и юго-

²⁰ В исследовании EUN-STAT проанализированы объемы перевозок между ЕС и его северными и юго-восточными соседями; а в исследовании MEDA анализируются транспортные потоки между ЕС и соседними странами Средиземноморья.

западными соседними странам, а также со странами Южного Кавказа. Учтены также транспортные потоки в связи с торговлей с Китаем, Японией и другими азиатскими странами, проходящими через соседние регионы.

Большая доля грузовых перевозок между ЕС и, в частности, его средиземноморскими соседями, осуществляется морским транспортом, так как прямых наземных дорог между ними немного. На рисунке 2 ниже представлены объемы перевозок по основным морским маршрутам в Средиземном море, а также объемы перевозок наземным транспортом.



4.2. Применение методологии Группы

Члены Группы предложили рассматривать в качестве транснациональных магистралей около 60000 км транспортных сетей. В соответствии с мандатом Группы, она приняла пять транспортных коридоров с использованием разных видов транспорта на шестом пленарном заседании 19-20 сентября 2005 г.

Все пять транспортных коридоров включают в себя не менее одной магистрали, отражающей объемы международных перевозок сегодня и прогноз на 2020 г. И обеспечивающей связь с соседними регионами и трансъевропейскими сетями ЕС. Группа подчеркнула, что открытые и безопасные границы между ЕС и соседними странами и между самими соседними странами – необходимое условие для торговли и сотрудничества. Группа также определила ряд дорог, связывающих страны, не входящие в Группу.

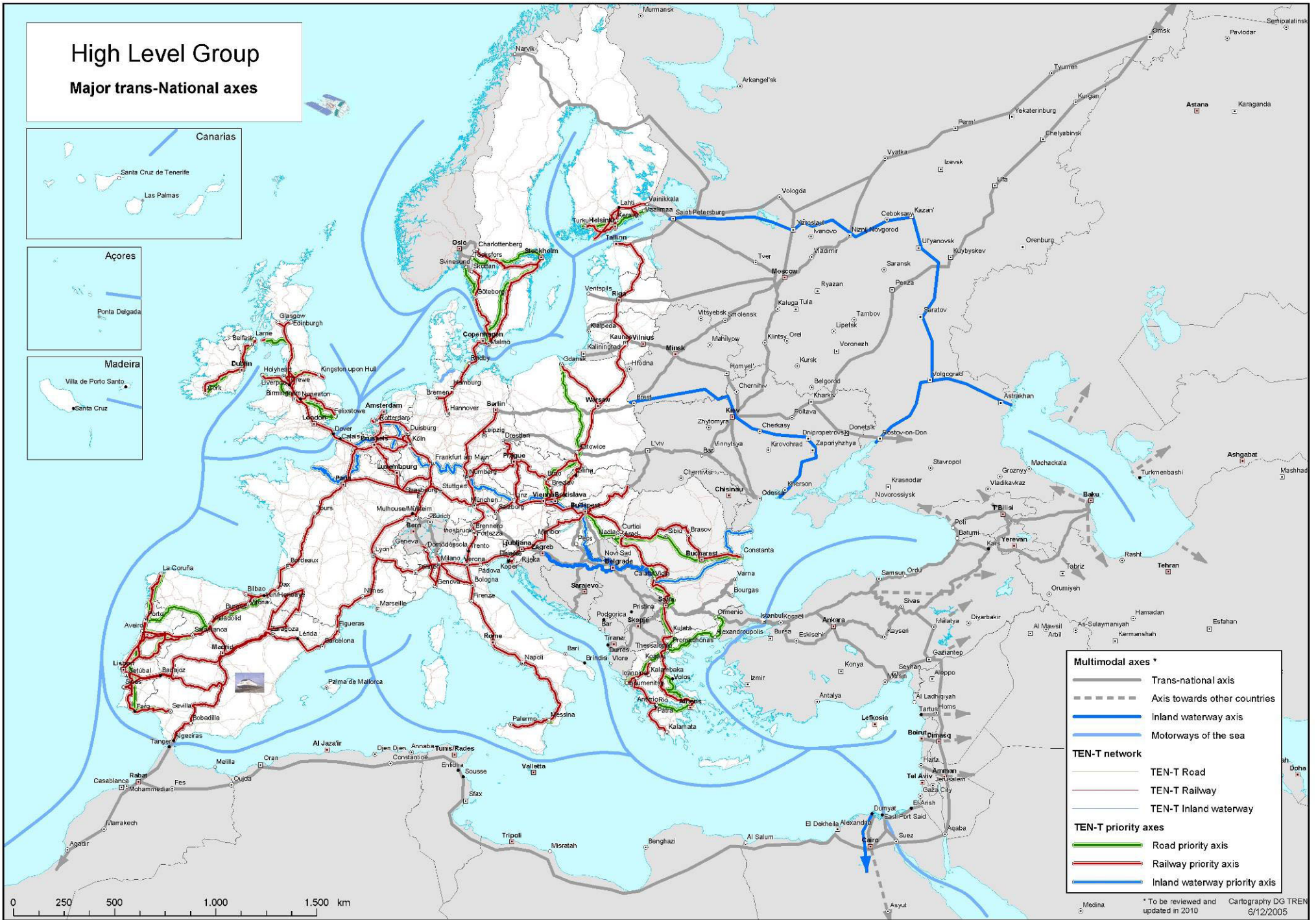
Пять главных транснациональных транспортных коридоров, определенных Группой, представлены на следующей карте (рисунок 3). (Они кратко описаны ниже гл. 4.3), и более подробно описаны в Приложении 9.4).

Главные транснациональные магистрали, выбранные Группой, - это магистрали, которые вносят наибольший вклад в обеспечение международного обмена и транспортных потоков, а также обеспечивающие региональное сотрудничество и интеграцию. Определение этих транспортных коридоров способствует упорядочению приоритетов и согласованию национальных планов. **Группа обращает внимание на важность разработки национальных и региональных транспортных генеральных планов, дополняющей работу Группы высокого уровня.** (Например, такое мероприятие было проведено западнобалканскими странами и находится в стадии выполнения для Турции, а также для средиземноморского региона).

Группа признает, что прогнозирование будущего развития экономики, торговли и обеспечение объемов перевозок – сложная задача, связанная со многими неопределенностями. Соответственно, **Группа рекомендует пересмотреть и обновить планы по главным транспортным коридорам в 2010 г. и регулярно выполнять такую ревизию в дальнейшем.** Такой пересмотр и обновление должны основываться на подробном анализе текущих объемов перевозок и прогнозов по всем видам транспорта по всем странам Группы, а также другим торговым партнерам. Для подготовки этого обновления **в 2008 г. предлагается выполнить среднесрочный анализ** на основе информации, предоставленной странами, заинтересованными в развитии транспортных коридоров, хода реализации предложенных мероприятий (проекты и параллельные приоритеты) и по новым узким местам, которые могут возникнуть в будущем.

High Level Group

Major trans-National axes



Multimodal axes *

- Trans-national axis
- - - Axis towards other countries
- Inland waterway axis
- Motorways of the sea

TEN-T network

- TEN-T Road
- TEN-T Railway
- TEN-T Inland waterway

TEN-T priority axes

- Road priority axis
- Railway priority axis
- Inland waterway priority axis

* To be reviewed and updated in 2010
Cartography DG TREN 6/12/2005

4.3. Пять главных транспортных коридоров для сообщения ЕС с соседними странами

4.3.1. Морские магистрали

Морские магистрали связывают приморские регионы Группы – Атлантический океан, Балтийское, Баренцево, Средиземное, Черное и Каспийское моря – а также прибрежные государства в этих регионах. Предусмотрено также продолжение коридора от Средиземного моря через Суэцкий канал к Красному морю. В частности Группа договорилась о следующих расширениях приоритетного проекта №21 трансъевропейских транспортных сетей:

- Удлинение магистрали Балтийского моря по направлению к России, включая Калининград
- Удлинение морской магистрали Западной Европы по направлению к Норвегии на севере и по направлению к Марокко на юге
- Удлинение магистралей Средиземного моря по направлению к северной Африке и Ближнему Востоку, включая Красное море и дальше
- Удлинение магистралей Средиземного моря к Черному морю

Группа определила также ряд портов морских магистралей в соседних странах. Они представлены на карте в гл. 6.2 и указаны в Приложении 9.3.

4.3.2. Северный транспортный коридор

Северный транспортный коридор связывает северную часть ЕС с Норвегией с одной стороны и с Беларусью и Россией и расположенным за ними регионом с другой стороны также предусмотрен транспортный коридор с регионом Баренцева моря, соединяющий Норвегию через Швецию и Финляндию с Россией. Направление этих магистралей следующее (более подробное описание транспортного коридора и проектов, выдвинутых Группой, представлено в приложении 9.4.2):

- Смешанная магистраль Берлин – Варшава – Минск – Москва – транссибирская магистраль
- Смешанная магистраль Финская граница – Санкт-Петербург - Москва
- Железнодорожная грузовая магистраль Санкт-Петербург - Вологда - Москва/Транссибирская магистраль
- Смешанные магистрали от балтийских портов к Минску/Москве:
 - Таллинн – Санкт-Петербург – Москва
 - Вентспилс – Рига – Москва
 - Клайпеда/Калининград – Вильнюс – Минск – Москва
- Смешанная магистраль в Норвегии приоритетного транспортного коридора №12 трансъевропейской транспортной сети (Скандинавский треугольник)
- Смешанная магистраль Санкт-Петербург – Вартус – Торнио – Хапаранда – Нарвик

4.3.3. Центральный транспортный коридор

Центральный транспортный коридор связывает ЕС с Украиной и Черным морем и проходит в направлении Центральной Азии и Кавказа. Предусмотрено также прямое соединение с транссибирской железной дорогой, а также внутренним водным путем, связывающим Каспийское и Балтийское моря. Направление этих магистралей следующее (более подробная иллюстрация транспортного коридора и проектов, выдвинутых Группой, представлена в приложении 9.4.2):

- Смешанная магистраль Дрезден – Катовице – Львов – Киев
- Смешанная магистраль Будапешт - Львов
- Смешанная магистраль Москва – Киев - Одесса
- Внутренние водные пути Беларусь - Киев – Одесса (Днепр)
- Внутренние водные пути Дон/Волга, связывающие Каспийское море – Черное море и магистраль от Волги к Балтийскому морю
- Смешанная магистраль Минск - Киев
- Смешанная магистраль Киев - Харьков – Транссибирская магистраль/Кавказ

В дополнение к вышеуказанным магистралям и ответвлениям Польша и Украина указали на важность соединения своих столиц со смешанными транспортными коридорами. Словакия, Австрия и Чешская Республика подчеркнули необходимость включения ответвления от украинской границы к главному промышленному региону Зилина.

4.3.4. Юго-восточный транспортный коридор

Юго-восточный транспортный коридор связывает ЕС через Балканы и Турцию с Кавказом и Каспийским морем, а также с Египтом и Красным морем. Предусмотрены также магистрали доступа к странам Балканского полуострова, дороги в Россию, Иран, Ирак и к Персидскому заливу, а также от Египта на юг в другие африканские страны. Направление этих магистралей следующее (более подробное описание транспортного коридора и проектов, выдвинутых Группой, представлено в приложении 9.3.3):

- Соединительная магистраль для разных видов транспорта Зальцбург – Любляна – Загреб/Будапешт – Белград – Нис, включая следующие соединительные дороги
 - София – Стамбул – Анкара – Грузия/Армения – Азербайджан (ТРАСЕКА)
 - Скопье – Фессалоники
- Смешанная магистраль Будапешт – Сараево - Плоце
- Смешанные магистрали Бари/Бриндизи – Дуррес/Влора – Тирана – Скопье – София – Бургас/Варна
- Внутренние водные пути Дунай²¹ и Сава
- Смешанная магистраль Анкера – Мерсин – Сирия – Иордания – Суэцкий канал – Александрия/Восточный Порт-Саид, включающая следующие магистрали:
 - Сивас - Малатья – Мерсин
 - От Турции к Ирану и Ираку
 - Тартус – Хомс по направлению к Ираку
 - Бейрут – Дамаск по направлению к Ираку и Саудовской Аравии
 - Найфа – израильская граница

²¹ Точное направление магистрали “Думай” к Черному морю требует дальнейшего анализа.

- иорданская граница – Амма по направлению к Ираку и Саудовской Аравии
- Смешанные магистрали Дамьетта – Каир и далее, включая реку Нил
- Смешанные магистрали от Армении Азербайджана и Грузии на север и юг

В дополнение к вышеуказанным магистралям и ответвлениям Австрия, которую поддержали Хорватия и Босния и Герцеговина, предложила так называемый пирнский коридор, связывающий Берлин с Загребом и с приоритетным проектом №22 Трансъевропейской транспортной сети и панъевропейским коридором X. Миссии ООН по делам временной администрации в Косово/Косово, Сербией и Черногорией, а Албания подчеркнула важность балканской региональной транспортной сети в обеспечении доступа к главным транспортным коридорам. Азербайджан заявил, что никакое сотрудничество или другие мероприятия по транспортному коридору, связывающему Армению с Азербайджаном, невозможны до устранения основных последствий конфликта между Арменией и Азербайджаном. Армения заявила, что с целью улучшения регионального сотрудничества она готова установить и развивать сотрудничество с Азербайджаном без каких-либо предварительных условий.

4.3.5. Юго-западный транспортный коридор

Юго-западный транспортный коридор связывает юго-запад ЕС со Швейцарией и Марокко и далее, включая также магистраль Восток – Запад между Марокко, Алжиром и Тунисом до Египта. Направление этих магистралей следующее (более подробная иллюстрация транспортного коридора и проектов, выдвинутых Группой, представлена в приложении 9.4.4):

- Магистраль с использованием разных видов транспорта Альхесирас – Рабат – к Агадиру и далее
- Магистраль с использованием разных видов транспорта Рабат – Фес – Оуджа – Константина – Аль Джазир – Тунис – Ливанская граница (“трансмагрибская магистраль”), включающая также соединительную дорогу Тунис - Египет
- Продление приоритетного транспортного коридора TEN-T № 24 через Швейцарию

В дополнение к вышеуказанным магистралям и ответвлениям Испания подчеркивает важность так называемого магрибского коридора в Испанию для грузопотоков между юго-западом средиземноморского региона и центром ЕС.

5. ПРОЕКТЫ, ВЫДВИНУТЫЕ ГРУППОЙ

5.1. Классификация проектов

Члены Группы представили почти 100 предложенных проектов для рассмотрения для приоритетных инвестиций по главным транснациональным транспортным коридорам. Общая стоимость проектов, выдвинутых группой, оценивается в 45 миллиардов евро. Предложения были разделены на две категории в зависимости от степени готовности и потенциальной роли, которую они могут играть в устранении перегрузки транспортных потоков, которая может повлиять на международные перевозки и перевозки на дальние расстояния, т.е.

- Проекты, готовые к запуску до 2010 г. (завершение к 2020 г.) – Проекты в этой категории имеют целью решение проблемы наиболее сложных транспортных проблем, связанных с перегрузкой, низким качеством инфраструктуры или учетом экологического фактора, которые затрудняют международный обмен в настоящее время. Ожидается, что эти проекты обеспечат экономию времени и снизят затраты пользователей и операторов по сравнению с сегодняшней ситуацией. Ориентировочная стоимость для этой категории составляет около 35 миллиардов евро
- Проекты на более долгосрочную перспективу (работы должны начаться к 2020 г.) – С прогнозируемым ростом перевозок с сегодняшнего дня до 2020 г. и далее в среднесрочной и долгосрочной перспективе могут начаться проблемы, связанные с перегрузкой и экологические проблемы. Проекты этой категории предназначены для решения этих проблем до того, как они приобретут остроту и будут дорого обходиться пользователям и операторам. Эта категория включает в себя обычно второй этап проекта, который постепенно увеличивает пропускную способность инфраструктуры, а первый этап относится к проектам, которые готовы к запуску до 2010 г. Стоимость этих проектов оценивается приблизительно в 10 миллиардов евро

В дополнение к этому члены группы предложили ряд других крупных проектов, которые были признаны проектами, имеющими в большей степени региональное или национальное значение. Эти проекты связаны с транснациональным транспортным коридором, но они представляются сегодня более важными для регионального транспортного потока между двумя странами или имеют целью совершенствование функционирования городской транспортной системы.

В техническом приложении 9.4. представлены различные списки проектов для каждого из пяти транспортных коридоров, принятых Группой. Группа также подчеркивает важность совершенствования транспортного сообщения со странами, не входящими в Группу для обеспечения постоянного развития обмена с другими важными торговыми партнерами.

Группа понимает, что списки проектов – это только начальный и не обязательно исчерпывающий перечень, и что необходимо дальнейшее изучение и анализ перед принятием решения о начале реализации этих проектов. Они должны рассматривать, в частности, вопросы финансирования и финансового пространства, экономической жизнеспособности проекта, технических характеристик, а также степень воздействия на окружающую среду (см. гл. 5.2 и 5.3 ниже).

Важно также отметить, что предложенные проекты должны учитывать соответствующее законодательство ЕС, где это уместно или если предусматривается финансирование ЕС, и международные конвенции, и что экологическая экспертиза, государственные закупки и т.д. должны быть выполнены в соответствии с правилами финансирования финансирующих организаций и высшими международными стандартами и передовым опытом. **Группа предлагает Банкам и Европейской Комиссии дополнительно оценить интерес к предложенным проектам при определении программ сотрудничества с соответствующими странами.**

5.2. Социально-экономическое значение проектов

Транспортные инфраструктурные проекты имеют целью повышение качества транспортной системы путем устранения пробок в транспортных потоках, сокращения времени перевозок и повышения безопасности и надежности, а также путем обеспечения доступа из периферийных регионов к услугам и к рынку. Кроме того, должны быть полностью оценены технические характеристики и оптимальный временной график выполнения проекта. Они должны быть сопоставлены с капитальными затратами и ожидаемой выгодой для пользователей и других сторон от альтернативных сценариев.

Группа признает, что эффективность расходования средств и более широкое, социально-экономическое значение можно проанализировать, адаптировав методологию группы к местным условиям и ситуации с транспортными потоками (см. гл. 3.3). Группа также обращает внимание, что методологии, использованные Банками²² для оценки возможности реализации проектов, а также проекта HEATCO²³ который развивает гармонизированный подход к оценке проекта для трансъевропейской транспортной сети ЕС. Эти методологии могут также использоваться в качестве ориентира для дальнейшего анализа проектов, предложенных Группой.

5.3 Экологическое измерение

Воздействие транспортной инфраструктуры на окружающую среду в глобальном и местном масштабе и связанные с этим эффекты могут представлять существенную угрозу здоровью людей и способствовать изменению климата, уменьшению биологического разнообразия, ограниченным природным ресурсам и т.д. Международные договоренности²⁴, стандарты и рекомендации уже существуют по различным вопросам воздействия транспорта на окружающую среду. Вместе с производителями транспортных средств органы власти, ответственные за планирование, строительство, эксплуатацию и государственные закупки для транспортной системы должны играть важную роль в контроле воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду. Важно точно оценить воздействие на окружающую среду транспортных операций уже на начальном этапе планирования, чтобы избежать ненужного вреда окружающей среде, который может состоять, например, в ухудшении качества воздуха, шуме, выделении газов, способствующих парниковому эффекту, разрушению среды обитания и потере биологического разнообразия и водных ресурсов. При раннем определении воздействия в процессе разработки можно легче разработать механизмы контроля окружающей среды. В этих условиях важным стратегическим фактором, требующим рассмотрения является развитие видов транспорта альтернативных автодорожному.

²² Руководство по оценке железнодорожных проектов ("RailPag"), которые были подготовлены Европейским инвестиционным банком и Европейской Комиссией, на сайте www.railpag.com; или справочник Всемирного Банка по оценке транспортных проектов.

²³ HEATCO финансируется в соответствии с рамочной исследовательской программой Сообщества, более подробная информация о предлагаемой методологии содержится на сайте <http://heatco.ier.uni-stuttgart.de/>

²⁴ Например, Европейская экономическая комиссия ООН (UNECE), Всемирная организация здравоохранения (WHO), Международная организация гражданской авиации (ICAO), Международная морская организация (IMO), Организация экономического сотрудничества и развития (OECD), ЕС (EU) и т.д.

Группа подчеркивает необходимость особого внимания экологической устойчивости на этапе определения и анализа проекта, а также при реализации параллельных приоритетов. Проект BEACON²⁵ разработал методологию для стратегической оценки эффектов/воздействий планов и программ по развитию транспорта на окружающую среду. Эта методология может быть расширена и адаптирована для использования в качестве базы для анализа экологического воздействия проектов, выдвинутых Группой.

6. ПАРАЛЛЕЛЬНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ – ВОПРОСЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ ГРУППЫ

6.1. Процесс

Во многих случаях препятствия и заторы транспортных потоков возникают, особенно на границах, из-за отсутствия политики взаимодействия и гармонизации политики и административного взаимодействия. Правила общего рынка, отражающие передовой международный опыт важны для развития международной торговли и обмена и эффективной реализации приоритетных транспортных коридоров и проектов. Огромное разнообразие систем сигнализации, информационных и телекоммуникационных систем, используемых в различных странах, является крупным препятствием интеграции различных национальных транспортных систем. Способность к техническому взаимодействию – главный элемент, обеспечивающий международные перевозки и основной фактор снижения затрат на оборудование. С другой стороны, транспортная инфраструктура должна также быть подкреплена эффективными интегрированными системами управления перевозками.

Усиление конкретного сотрудничества в сферах безопасности автодорожного и железнодорожного транспорта и перевозки опасных грузов, в том числе углеводородов, и укрепление двусторонних отношений в области авиа- и морских перевозок, в частности, для повышения уровня безопасности, - также важные вопросы для развития транспорта.

Поэтому Группа уделила особое внимание гармонизации политики а также технической и административной интеграции, когда это было необходимо для эффективной работы по выбранным приоритетным транспортным коридорам и проектам. На своем втором заседании 29 ноября 2004 г. Группа пришла к соглашению по количеству так называемых параллельных приоритетов, которые необходимо было проанализировать более подробно с целью выработки предложений по укреплению сотрудничества где это необходимо. Они включают в себя, например, смешанные перевозки, стандартизацию, возможность технического и административного взаимодействия, системы управления транспортом, процедуры пересечения границы и рабочие процедуры, требования качества и экологической устойчивости. Следует упомянуть, что в рамках Политики европейского соседства и партнерства Союз уже разрабатывает с рядом стран-партнеров конкретные планы действий для решения таких параллельных вопросов.

²⁵ BEACON финансируется в соответствии с рамочной исследовательской программой Сообщества, более подробная информация о предлагаемой методологии содержится на сайте <http://www.transport-sea.net/results.phtml>

Группа назначила докладчика и содокладчика по каждой теме из числа своих членов. Им было дано задание подготовить документ для обсуждения, представляемый вниманию Группы. Для участия в этом процессе и создания презентаций по различным темам были также приглашены эксперты из служб Комиссии²⁶. На своем пленарном заседании 1-20 сентября 2005 г. Группа приняла серию рекомендаций, которые представлены в следующих главах, 6.2 – 6.10.

Для реализации рекомендаций Группы по этим параллельным мероприятиям Группа считает полезным и эффективным средством двустороннее взаимодействие государства-члена ЕС и соседней страны (подробная информация об этих рекомендациях содержится в гл. 6.2-6.10 ниже). Для поддержки создания и реализации предлагаемых мер необходимо провести также вспомогательные исследования и рассмотреть финансирование с соответствующими средствами. Кроме того, Группа указала, что продолжающиеся и запланированные проекты должны учитывать рекомендации, данные Группой.

6.2. Морские магистрали и использование разных видов транспорта

Виды транспорта значительно отличаются в отношении пропускной способности инфраструктуры и загруженности, уровней безопасности, гибкости, энергопотребления и воздействия на окружающую среду. Поддержка смешанного транспорта - основной элемент "белой книги" Комиссии²⁷: *Европейская транспортная политика на 2010 г.: "Время решать"*. Цель – обеспечить эффективное движение товаров "от двери до двери", используя два или более видов транспорта, интегрированную транспортную цепочку, в которой каждый вид транспорта играет свою роль и которая обеспечит более эффективную и рентабельную и надежную транспортную систему. Смешанные перевозки также требуют хорошо функционирующих перевалочных пунктов и терминалов. Это физические линии между транспортными системами, обеспечивающие прямой доступ к транспортной сети. Без эффективных связей затрудняется сочетание преимуществ различных видов транспорта. Морской транспорт играет важнейшую роль в грузовых перевозках между ЕС и соседними странами, в частности, в Средиземноморском бассейне, где прямые наземные дороги через море немногочисленны. Поэтому Группа уделила особое внимание действиям, связанным с улучшением организации смешанных грузовых перевозок, в частности, в условиях реализации концепции морских магистралей.

Группа определила продолжение морских магистралей ЕС ко всем морским регионам (Атлантический океан, Балтийское, Баренцево, Средиземное, Черное и Каспийское моря) в качестве приоритета для обеспечения перевозок между ЕС и соседними странами. Важным предварительным условием для успешной реализации концепции морских магистралей является концентрация грузопотоков для создания достаточной критической массы. Поэтому **Группа признала необходимость сосредоточения инвестиционных усилий и сосредоточения перевозок на ограниченном числе морских магистралей.** Это в общем означает, что на каждую страну на морской регион должен приходиться один порт или портовая система. Для реализации концепции морских магистралей Группа считает чрезвычайно важными

²⁶ Сюда входят эксперты из следующих главных управлений: транспорт и энергетика, защита окружающей среды, союз по вопросам налогообложения и таможи, свобода, юстиция и безопасность, международные отношения и расширение связей.

²⁷ См. http://europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/index_en.html

меры по улучшению качества инфраструктуры и услуг в портах, по обеспечению надлежащих смешанных магистралей из портов к районам, находящимся далеко от прибрежной полосы, а также стимулированию более частых (по меньшей мере раз в неделю) и надежных грузоперевозок.

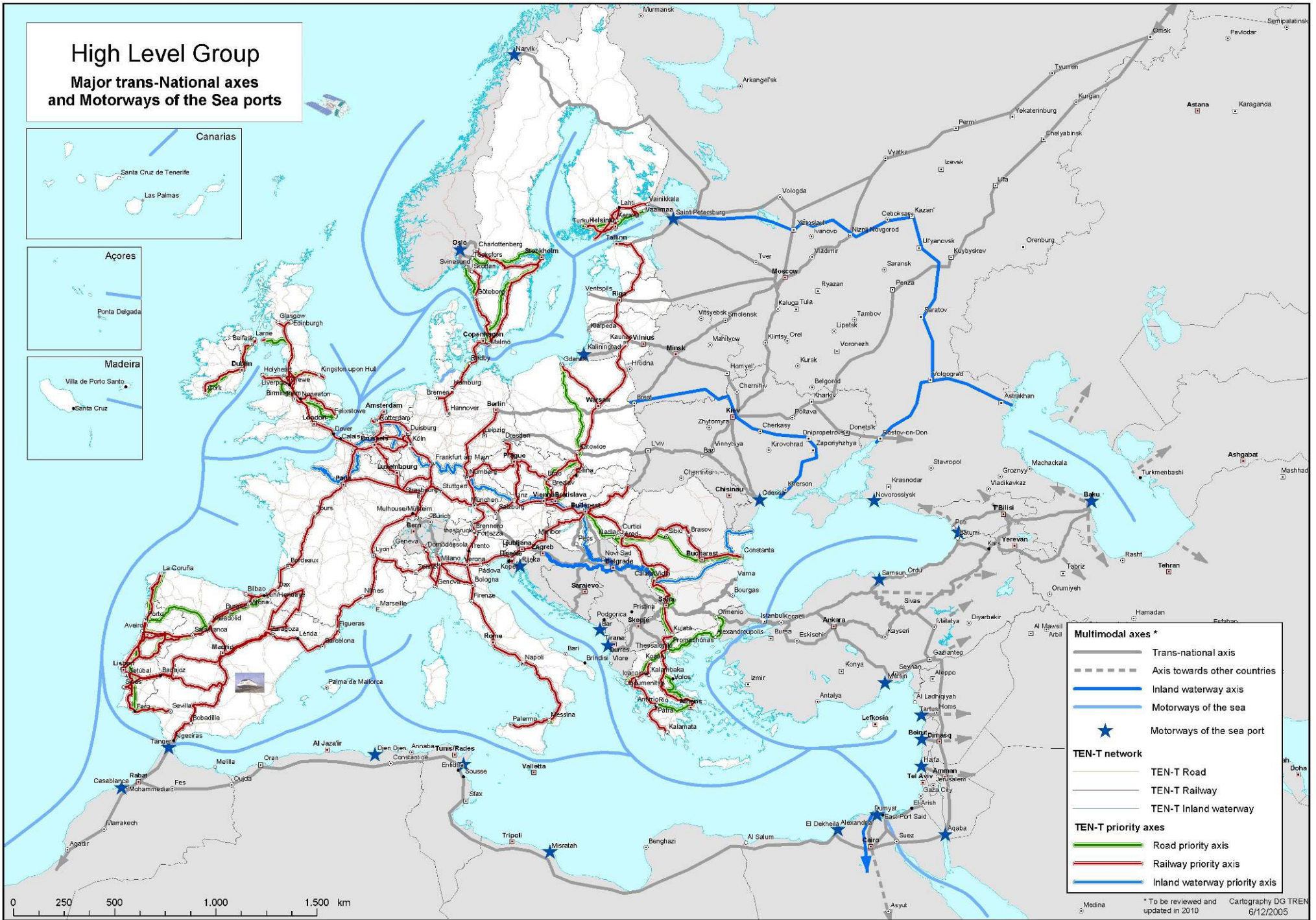
На своем заседании 25 октября 2005 г. Группа утвердила список морских магистралей и морских портов, расположенных в соседних странах. Эти порты представлены на карте ниже; список содержится в Приложении 9.3.

Группа признает, что на порты, выбранные в рамках концепции морских магистралей должны в полной мере распространяться международные (Международная морская организация, Международная организация труда) правила по безопасности и надежности морских перевозок. Они также должны отвечать определенным критериям качества в отношении портовой инфраструктуры и портовых служб, административных процедур и координации инспекций, морских и смешанных перевозок. Суда, используемые для морских магистралей, должны соответствовать нормативам Международной морской организации для судов и, по мере возможности, более строгим стандартам в соответствии с конкретными договоренностями между организациями, отвечающими за морские магистрали.

Группа обращает внимание на планы по назначению европейского координатора морских магистралей ЕС. Координатор будет обеспечивать координацию между инициативами, в которых задействованы порты, органы власти и операторы из стран ЕС (подробную информацию см в гл. 8.1). Необходимо уточнить, будет ли он/она также сотрудничать с соседними странами.

High Level Group

Major trans-National axes and Motorways of the Sea ports



Multimodal axes *

- Trans-national axis
- - - Axis towards other countries
- Inland waterway axis
- Motorways of the sea
- ★ Motorways of the sea port

TEN-T network

- TEN-T Road
- TEN-T Railway
- TEN-T Inland waterway

TEN-T priority axes

- Road priority axis
- Railway priority axis
- Inland waterway priority axis

* To be reviewed and updated in 2010
Cartography DG TREN 6/12/2005

6.3. Безопасность морских перевозок

6.3.1. Введение

Для переноса грузопотока с магистралей на море и для обеспечения сквозных услуг “от двери к двери” открывается и разрабатывается ряд морских маршрутов. Безопасность и надежность морских перевозок - основные сферы, в которых необходим повышенный уровень сотрудничества и координации. Для обеспечения безопасности морских перевозок Группа рассмотрела следующие взаимосвязанные области:

- Безопасность судна, его команды, пассажиров и/или груза и соответствующий контроль судов государством порта
- Безопасность и защита окружающей среды, в частности, предотвращение загрязнения с судов и надлежащая защита прибрежных районов
- Расследование происшествий.

6.3.2. Контроль судов государством порта и безопасность морских перевозок

В отношении безопасности судна, его команды, пассажиров и/или груза правила определены на международном уровне. Однако эти правила до сих пор недостаточно борются с грузоперевозками, не соответствующими стандартам. Органы контроля государства порта (PSC), которые определяются на региональном уровне посредством меморандума договоренности (MoU), могут более эффективно использоваться для контроля судов из государств флага, которые не проверяют свои суда в соответствии с международными правилами (Международной морской организации).

Морские регионы стран группы подпадают под три меморандума договоренности: в парижском²⁸ Меморандуме договоренности, средиземноморском²⁹ Меморандуме договоренности и черноморском³⁰ Меморандуме договоренности. Эффективность парижского меморандума договоренности признана во всем мире и его следует использовать в качестве примера. **Средиземноморскому Меморандуму договоренности и черноморскому меморандуму договоренности предлагается привести свой опыт и процедуры в соответствии с опытом и процедурами парижского Меморандума договоренности с целью гармонизации на высшем исполнительском уровне.** Кроме того, Группа предлагает средиземноморскому и черноморскому меморандумам договоренности объединить свои усилия с парижским Меморандумом договоренности для определения предварительной программы помощи. В частности, Группа рекомендовала следующие конкретные формы сотрудничества:

²⁸ Участниками парижского Меморандума договоренности являются: 21 прибрежное государство-член ЕС, Исландия, Норвегия, Хорватия, Россия и Канада

²⁹ Участниками средиземноморского Меморандума договоренности являются: Алжир, Кипр, Египет, Израиль, Ливан, Мальта, Марокко, Тунис, Турция, Палестинская автономия, Иордания

³⁰ Болгария, Грузия, Румыния, Россия, Турция и Украина являются участниками черноморского Меморандума договоренности

- Европейская Комиссия уже приняла к исполнению, в соответствии с программой MEDA, анализ трудностей, с которым столкнулся средиземноморский Меморандум договоренности с целью повысить эффективность и определить действия, которые могут потребоваться для приведения его в соответствие со стандартами парижского Меморандума договоренности. **Группа рекомендует Европейской Комиссии в сотрудничестве с черноморским Меморандумом сотрудничества и его партнерами расширить продолжающееся изучение MEDA на черноморский Меморандум сотрудничества с целью определения всех возможных действий, способствующих приведению в соответствие средиземноморского и черноморского Меморандумов с парижским Меморандумом с высочайшими стандартами в качестве цели, и определения соответствующих каналов обеспечения финансовой помощи налаживающемуся сотрудничеству по контролю со стороны государства порта и в более широком европейском масштабе.**
- **Группа рекомендует парижскому Меморандуму договоренности без предубеждения к результатам вышеуказанного исследования разработать совместно со странами ЕС и членами секретариатов черноморского и средиземноморского Меморандумов договоренности возможную предварительную программу помощи.** Она будет сосредоточена на обучении и на количественной оценке ресурсов, необходимых для реализации такой программы.
- **Группа предлагает Европейской Комиссии подойти к трем меморандумам договоренности с намерением начать диалог для дальнейшего сотрудничества.**

Для более эффективного противодействия перевозкам по низким стандартам Группа предлагает 3 меморандумам договоренности обеспечить взаимное признание судов, зарегистрированных в черных списках другими меморандумами договоренности. Она также рекомендует средиземноморскому и черноморскому меморандумам договоренности сосредоточить проверки на тех судах, которые не заходят в порты ЕС и которые не проходили недавней инспекции парижского Меморандума договоренности. Кроме того, Группа обратилась с просьбой к участникам Меморандумов договоренности разработать гармонизированные процедуры, нацеленные на взаимное признание.

6.3.3. Безопасность морских перевозок и охрана окружающей среды

Все заинтересованные страны договорились и обязались применять правила безопасности морских перевозок и предотвращения загрязнения с судов, изложенные в Конвенциях Международной морской организации (SOLAS, MARPOL, STCW). При реализации правил Международной морской организации (ИМО) государства-члены ЕС, а также присоединившиеся страны подчиняются широкому кругу нормативов и директив, обеспечивающих нормативную базу для обеспечения гармонизированной и согласованной реализации правил на уровне ЕС, в то время, как страны, не входящие в ЕС реализуют правила Международной морской организации по своему усмотрению. Соответственно, принятие законодательства ЕС может расширить различия между странами, входящими и не входящими в ЕС средиземноморского и черноморского регионов.

В условиях преобладающего использования морских перевозок в сфере торговли Группа подчеркивает важность повышения уровня безопасности и надежности морской среды во всех морских регионах. **Группа признает исключительную важность международных правил и конвенций Международной морской организации (ИМО) в достижении более безопасного и экологически благоприятного сектора морских перевозок и предлагает своим членам ратифицировать и реализовать их в полной мере и безотлагательно.**

Хотя признание того факта, что более 90% загрязнения окружающей морской среды, в частности, в замкнутых морях, таких, как Черное море, связано с прибрежными источниками загрязнения и сельскохозяйственной деятельностью, Группа определила два основных аспекта, которые представляют угрозу окружающей среде в результате морских грузоперевозок и морской транспортной деятельности.

1. Однокорпусные танкеры

Отсутствует одинаковая реализация положений Международной конвенции по предотвращению загрязнений с судов (конвенция MARPOL) применительно к однокорпусным танкерам. Согласованная реализация Приложения MARPOL I 13 правил G и H regulations, которые вступили в силу 5 апреля 2005 г. Чрезвычайно важна для адекватной защиты морских регионов. Такая согласованная реализация уже обеспечена на уровне ЕС.

Группа предлагает странам районов Черного, Средиземного и Балтийского морей рассмотреть, по мере возможности:

a) Воздержаться от использования положений параграфа 7 исправленного норматива 13 G Приложения I MARPOL и параграфов 5, 6 и 7 нового норматива 13H по нефтеналивным танкерам, которым дано право плавать под их флагами

b) Использовать положения:

- параграфа 8(b) Норматива 13G для отказа в заходе в порты или морские терминалы под их юрисдикцией нефтяным танкерам, работающим в соответствии с положениями параграфа 5 Норматива 13G после годовщины от даты поставки судна в 2015 г. Или параграфа (7) Норматива 13G*
- параграф 8(b) Норматива 13H для отказа в заходе в порты и морские терминалы, находящиеся под их юрисдикцией, или отказа в перевалке с судна на судно тяжелых фракций нефти в местах под их юрисдикцией, за исключением случаев, когда это необходимо для спасения судна или жизни людей в море, нефтеналивных танкеров, работающих в соответствии с положениями параграфа 5 или 6 Норматива 13H".*

2. Использование тетрабутилтитаната в качестве средства против обрастания на судах

ИМО приняла международную конвенцию (конвенция ASF), Запрещающую применение тетрабутилтитаната в качестве средства против обрастания судов, а в 2008 г. Ввести на этот полный запрет. На уровне ЕС норматив гарантирует, что к январю 2008 г. ни одно судно, на корпусе которого будет ядовитая краска на основе тетрабутилэтаната, не будет допущено к заходу в порт ЕС. **Странам, прилегающим к Черному, Балтийскому и Средиземному морям, предлагается рассмотреть вопрос о скорейшей ратификации конвенции**

AFS и тесном сотрудничестве с государствами-членами ЕС и Европейской комиссией в этой сфере.

Для поиска единых подходов будет реализован 3-летний проект SAFEMED в рамках программы MEDA для средиземноморского региона. Общие цели проекта – обеспечить устойчивое повышение уровня защиты вод Средиземного моря от риска экологических происшествий в море и загрязнения морской среды. Он также имеет целью дальнейшее сокращение несоответствия между применением международной законодательной базы, установленной и разработанной в Международной морской организации и законодательной базой ЕС для обеспечения согласующегося, эффективного и единообразного внедрения международных правил в Средиземноморском регионе и Европейском Союзе. Проект, который будет реализовывать REMPEC³¹ будет охватывать следующие сферы:

- Эффективная реализация и контроль со стороны государства флага над классификационными обществами.
- Безопасность навигации путем разработки систем контроля за транспортными потоками.
- Защита морской среды
- Человеческий фактор, постоянный объект внимания для морской безопасности

Разработка систем контроля за транспортными потоками (VTMIS) также входит в задачи проекта SAFEMED. Далее будут определены стимулы к внедрению согласованной информационной системы, уменьшающей нагрузку от перевозок. Группа признает полезность совместимых систем управления перевозками для контроля операций судов, находящихся в плавании во всех морских регионах Группы. Для исключения дублирования инициатив и предоставления всем странам равной базы **Группа предлагает Европейской Комиссии и соседним странам, которые не являются бенефициарами проекта SAFEMED, рассмотреть возможность инициирования проекта, ставящего аналогичные цели на период 2006-2008.**

6.3.4. Расследование происшествий

Сегодня не существует последовательных процедур и опыта по расследованию происшествий в соседних странах. В частности, очень немногие страны проводят систематические технические исследования, направленные исключительно на предотвращение новых несчастных случаев. Гармонизированный подход всецело основанный на правилах Международной морской организации, скоро будет предложен Комиссией. **Группа предлагает ЕС и соседним странам рассмотреть соблюдение процедур и передового опыта для развития сотрудничества в области расследования происшествий на общей основе.** В этом контексте Европейской Комиссии и заинтересованным странам предлагается выяснить, как можно оптимально обеспечить обучение специалистов по расследованию несчастных случаев, использование общего методологического подхода к

³¹ Региональный центр по экстренным действиям в случае загрязнения Средиземного моря.

расследованию несчастных случаев и участие в сотрудничестве расследующих органов.

6.4. Спутниковые навигационные системы

Спутниковые радионавигационные системы играют важнейшую роль в улучшении жизнеспособности, регулировании и управлении транспортной инфраструктурой, а также повышении уровня безопасности и надежности транспорта. Благодаря программе GALILEO³² включающей в себя группировку из 30 спутников, связанных с наземными приемниками, ЕС планирует развернуть инфраструктуру для спутниковой радионавигации и глобального позиционирования специально для гражданских целей. После ввода в эксплуатацию система GALILEO позволит улучшить управление транспортными потоками, безопасностью и надежностью всех видов транспорта, обеспечив надежную техническую базу для определения местонахождения и идентификации транспортных средств, поездов, морских и воздушных судов независимо от того, в какой точке мира они находятся. Главное преимущество этой спутниковой технологии – ее пользователям не требуется инвестировать в дорогостоящие наземные инфраструктуры. **Группа считает проект GALILEO и его совместимость с системой GLONASS представляющими особенно высокое, стратегическое значение для ЕС и для соседних стран.**

Несколько стран заинтересованы в сотрудничестве с ЕС по программе ГАЛИЛЕЙ. Соглашения с Китаем, США и Израилем были решающим элементом в распространении этой системы по всему миру. **Группа приветствует множество продолжающихся переговоров между ЕС и соседними странами, а именно:**

- Российской Федерацией для обеспечения возможности взаимодействия между соответствующими спутниковыми навигационными системами ГАЛИЛЕЙ и ГЛОНАСС;
- Норвегией, Украиной и Марокко по сотрудничеству а рамках системы ГАЛИЛЕЙ;
- Исследованием MEDA, распространяющим доступ к услугам ГАЛИЛЕЙ и Европейской геостационарной дополнительной навигационной системе (EGNOS)³³;
- Запуск проекта по спутниковой навигации Евро-Мед и открытие офиса ГАЛИЛЕЙ в Каире.

Группа рекомендует Европейской Комиссии и соответствующим членам Группы инициировать такие переговоры как можно скорее. Группа также выходит с предложением использовать предлагаемый приоритетный транспортный коридор на Кавказе (ТРАСЕКА) в качестве пилотного проекта для оценки выгод системы ГАЛИЛЕЙ за пределами ЕС.

³² Подробная информация размещена по адресу http://europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/galileo/index_en.htm.

³³ Европейская геостационарная дополнительная навигационная система

6.5. Обеспечение взаимодействия систем железнодорожного транспорта

Эффективные и выгодные перевозки железнодорожным транспортом между ЕС и соседними странами, а также между самими соседними странами имеют большое значение для устойчивого экономического развития и интеграции. Для железных дорог границы остаются препятствием из-за организационных различий и технических несовместимостей, которые уходят корнями еще в 19 век. Потери времени по причине недостаточной способности к взаимодействию между национальными системами стали еще более очевидны с уменьшением количества таможенных постов и постов контроля пассажиров и на либерализованном рынке перевозок. Постепенное устранение ненужных задержек на границах с одновременным нацеливанием на эффективные средства контроля и уровни безопасности будут играть важнейшую роль в будущей конкурентоспособности и жизнеспособности железных дорог как вида транспорта.

Помимо политических проблем, которые в некоторых случаях препятствуют железнодорожному движению между соседними странами, Группа выделила два типа проблем – технические и организационные – которые препятствуют достижению способности к полному взаимодействию железнодорожного транспорта между ЕС и соседними странами. Эти препятствия вызывают некоторые задержки при пересечении границы, при этом организационные препятствия обычно отнимают больше времени. Например. Смена локомотивов на границе в идеальных условиях не будет занимать больше 10-15 минут, в то время, как в настоящее время задержки на границе измеряются в часах, а иногда даже днях.

Группа подчеркивает, что в долгосрочной перспективе должна быть установлена континентальная железнодорожная зона, при этом службы, осуществляющие контроль за пересечением границы, должны находиться в совместном ведении для обеспечения качества услуг конечному пользователю. Эту цель можно достичь только поэтапно, целесообразно начав с наиболее эффективных мер в отношении затрат и эффективности и по выбранным главным трансграничным транспортным коридорам.

6.5.1. Преодоление технических препятствий на пути к взаимодействующим железнодорожным системам

Группа определила несколько препятствий в отношении технической способности к взаимодействию, начиная от разных размеров колеи и конструкции (ширина туннелей, просвет подвижного состава, высота платформ и т.д.) до систем торможения и сигнализации. Так как невозможно устранить все технические препятствия при разумных затратах и в приемлемые временные рамки, Группа считает, что путем концентрации на ограниченном числе мер, которые можно быстро осуществить, можно достичь заметно сократить время пересечения границы. **Группа признает, что существует три основных подхода к решению проблемы разных размеров и других технических стандартов на границах, и что каждый из них должен сыграть свою роль в зависимости от существующих инфраструктур, объемов перевозок и типа транспортного потока, пересекающего границы, а именно:**

1. В частности, в отношении грузов есть вариант продлить дорогу до ближайшего смешанного логистического центра в соседней стране. Такая практика уже существует, например, между Польшей и Украиной.
2. Если большую долю транспортного потока, пересекающего границу, составляют контейнерные перевозки, важным вопросом становится перегрузка таких контейнеров. Также во многих случаях пересадка на другой поезд представляется подходящим вариантом для пассажиропотока.
3. Для транспортных коридоров, по которым движутся самые интенсивные и частые потоки неконтейнерных перевозок в пунктах пересечения границы можно специальные устройства вдоль главных транснациональных транспортных коридоров. Однако потребуются затраты на специальные локомотивы и/или подвижной состав.

Европейская система управления железнодорожным движением (ERTMS) разработана для преодоления проблемы, вызванной разнообразием национальных систем, и состоит из гармонизированной контрольно-командной и сигнальной системы и из радиосистемы для передачи речи и данных. При условии оснащения локомотивами эта система может использоваться одновременно с существующими системами сигнализации. **Группа высоко оценивает технологические возможности ERTMS и рекомендует поэтапное внедрение ERTMS или эквивалентного совместимого решения³⁴, по возможности, начиная с главных транснациональных железнодорожных магистралей, определенных Группой.**

Группа также рекомендует стимулировать дальнейшие технологические изыскания, например, в рамках 7-й Рамочной программы Сообщества, в которой участвуют страны-соседи ЕС благодаря использованию соответствующих инструментов. Это исследование должно быть направлено на общую конструкцию железной дороги и конструкционные характеристики для обеспечения надежной и экономически реализуемой работы. Способность к взаимодействию должна гарантировать по меньшей мере существующий национальный уровень безопасности. Целью исследования должно быть определение оптимальных технических решений обеспечения способности к взаимодействию железных дорог между ЕС и соседними странами.

6.5.2. Преодоление организационных препятствий

В отношении организационных и институциональных препятствий способности железных дорог к взаимодействию Группа определила несколько проблемных областей, включая, например, национально ориентированную железнодорожную администрацию, языковые барьеры и нехватку электронных систем управления.

С целью ускорения процедур пересечения границы **Группа предлагает ввести общие правила в отношении приемки подвижного состава на основе взаимного признания и стандартизации инспекции и технического обслуживания подвижного состава.** Такая поддержка может включать в себя перемещение

³⁴ См., например, проект TEDIM между Финляндией и Россией по телематике, образованию, развитию и управлению информацией.

технических и административных процедур с границ между странами на близлежащие маневровы парки или станции.

Организация совместных пограничных станций на основе соглашений по пересекающему границу железнодорожному транспорт, открытых всем железнодорожным новшествам может в некоторых ситуациях представлять собой приемлемый подход к более эффективному управлению процедурами пересечения границы. **Группа приветствует недавнее соглашение между Болгарией и Сербией и Черногорией о пограничном контроле и процедурах для железнодорожных перевозок.** Этот соглашение устанавливает общую пограничную станцию между государствами и определяет процедуры, применимые к грузовым и пассажирским поездам, а также юридический статус администрации и железнодорожного персонала. **Группа рекомендует заключить аналогичные соглашения между другими государствами не позднее, чем к 2010 г.**

6.5.3. Взаимодействие законодательных систем зоны EC/COTIF и зоны OSJD

Сегодня в ЕС и соседних странах сосуществуют две различные юридические системы³⁵, COTIF и OSDJ. Признавая необходимость объединения этих двух систем в долгосрочной перспективе, **Группа рекомендует подать заявку на членство в COTIF Египту, Израилю, Иорданию и Палестинской администрации,** которые еще не являются членами ни одной из юридических систем, так как эта система используется в соседних с ними странах.

Группа приветствует продолжающуюся работу по созданию системами COTIF и OSJD единого транспортного коносамента CIM/SMGS³⁶. Результат совместной работы, как ожидается, будет опубликован к концу 2005 г., а ввод в действие единого коносамента запланирован на сентябрь 2006 г. Цель этого состоит в использовании коносамента CIM/SMGS в качестве транзитного документа на примерно 200 миллионов тонн грузовых перевозок через границу Восточного сообщества каждый год, и, таким образом, сокращение задержек таможенных формальностей на границе COTIF/OSJD. (Информация об упрощении языкового режима содержится в предложении, гл. 6.9.1.)

Группа рекомендует попытаться согласовать транспортное законодательство зоны EU/COTIF и зоны OSJD в долгосрочной перспективе. Это можно сделать, например, на договорной основе для некоторых транспортных коридоров, определенных группой и имеющих самую высокую транспортную нагрузку, для обеспечения международных перевозок между двумя зонами. Решения для главных транснациональных магистралей должны быть найдены к 2010 г.

³⁵ Конвенция COTIF, касающаяся международных железнодорожных перевозок, действует в ЕС, Норвегии и Швейцарии, а также в Турции, на Балканах, в Алжире, Марокко, Тунисе, Ливане и Сирии. Ирак также является членом COTIF. Закон OSJD применяется в странах бывшего Советского Союза, Центральной Азии и Китае. Новые государства-члены ЕС, Болгария, Румыния и Украина, а также Иран являются членами обеих систем.

³⁶ Международная конвенция CIM по перевозке грузов железнодорожным транспортом в области COTIF, SMGS и OSJD

6.5.4. Телекоммуникационные системы и системы обмена данными, обладающие способностью к взаимодействию

Европейская комиссия пригласила железнодорожные компании в регионах Северной и Юго-Восточной Европы совместно с CER³⁷ определить условия и предложить решения для ускорения перевозок через границы, в частности, в отношении то телекоммуникаций и электронного обмена данными (EDI). Остаются некоторые препятствия, начиная от недостаточно заблаговременного уведомления или нерегулярного прибытия поездов, например. Из Беларуси и Украины на пограничные станции в Венгрии, Польше, Румынии и Словакии до нестандартных систем электронного обмена данными (EDI) и общим недостаточным уровнем компьютеризации среди трейдеров и агентов в некоторых средиземноморских странах.

Группа признала, что есть достаточно широкие возможности для ускорения введения телекоммуникаций и электронного обмена данными (EDI), в частности, в отношении перевозок между ЕС и странами, а северо-восточной Европы. Т.е. Россией, Беларусью и Украиной. Для оптимизации телекоммуникационного интерфейса между этими странами и ЕС была предложена идея пилотного проекта по унификации информационных потоков между транссибирской магистралью и соответствующими системами ЕС, включая в будущем азиатские страны.

Группа рекомендует применять стандартные телематические приложения для грузовых перевозок. Техническая спецификация для способности к взаимодействию – телематические приложения для грузовых перевозок (TSI-TAF), которые были разработаны в ответ на проблему различных национальных телематических приложений на территории ЕС, могли бы послужить основой для этого или даже быть приняты на добровольной основе. Кроме того, Группа предложила концепцию единой информационной среды между ЕС и его северо-восточными соседями и рекомендует запустить пилотный проект по Транссибирской магистрали и северным государствам-членам ЕС, включая, возможно также страны юго-восточной Азии.

6.6. Внутренние водные пути

6.6.1. Преимущества перевозок по внутренним водным путям

Перевозки по внутренним водным путям играют важную роль в транспортировке товаров и в странах Европейского Союза, и в некоторых соседних странах в северной и юго-восточной Европе, а также вдоль Нила в Египте.

Хотя внутренние водные пути обладают значительной избыточной пропускной способностью, и поэтому способны справиться с большой долей роста грузоперевозок, российская сеть сильно перегружена. Устранение пробок в транспортных потоках на сети внутренних водных путей, поэтому имеет важное значение. В дополнение к этому перевозки по внутренним водным путям могут укрепить конкурентные позиции при совершенствовании логистических процессов. Системы, образованные с использованием управления коммуникациями,

³⁷ CER Сообщество Европейских железнодорожных и инфраструктурных компаний

информационных технологий и управления трафиком могут также сыграть роль в оптимизации использования внутренних водных путей. Они будут способствовать продвижению эффективности по цепочке и обеспечению более надежной обработки транспортного потока и товаров с использованием внутренних водных путей.

Перевозки по внутренним водным путям особенно эффективны в отношении энергосбережения; их энергопотребление на тонно-километр перевезенных грузов соответствует одной шестой потребления энергии на автодороге и половине энергопотребления при перевозке железнодорожным транспортом. Их шумовое воздействие и выбросы газа, а также внешние эффекты (например, несчастные случаи, заторы и другое воздействие на окружающую среду) невелики. Перевозки по внутренним водным путям обеспечивают более высокий уровень безопасности, в частности, когда осуществляется транспортировка опасных грузов. И, наконец, внутренний водный транспорт разгружает перегруженную автодорожную сеть.

6.6.2. Информационные транспортные системы и системы управления транспортом, обладающие способностью к взаимодействию

Для повышения уровня безопасности, надежности и эффективности дорожных и транспортных операций вдоль основных европейских водных путей в настоящее время разрабатываются речные информационные системы (RIS). На уровне ЕС обязательное утверждение базы для гармонизированного и способного к взаимодействию развития и развития RIS должно обеспечить способность к взаимодействию с другими службами управления движением других видов транспорта, включая управление движением судов и информационные услуги. Реализация этой директивы будет важным шагом для системы внутренних водных путей в Европе. Директива предназначена для установки базы Сообщества для использования информационных служб речного транспорта на внутренних водных путях в ЕС.

Группа считает, что особое внимание необходимо уделить инфраструктуре управления дорожной информацией и **рекомендует внедрять** транспортные информационные системы и обеспечить их совместимость, включая совместимость с RIS ЕС. Это будет важно не только для безопасности и надежности транспорта, но также для обеспечения перехода на другие виды транспорта.

6.6.3. Общие правила и открытый доступ

Группа считает, что еще одним приоритетом должны быть гармонизация правил перевозок по внутренним водным путям. Стандарты безопасности необходимо гармонизировать для гарантии высокого уровня безопасности для перевозок по внутренним водным путям. **Группа приветствует образование общей институциональной базы, в которой могли бы участвовать соседние страны, и считает ее полезным инструментом.** В обязанности такой институциональной базы могла бы входить подготовка гармонизированных правил во всей водной сети ЕС, включая Рейн и Дунай. Образование такой базы будет включать в себя дискуссии с существующими международными комиссиями по Рейну и Дунаю.

Группа предлагает государствам-членам, присоединившимся странам и соседним странам совместно открыть доступ для международных перевозок по

внутренним водным путям, особенно по главным транспортным коридорам, принятым Группой. Это должно быть сделано в сочетании с устранением перегрузок транспортных потоков. Это можно реализовать, например, через многостороннее соглашение. В этой связи особое внимание следует удалить постоянному пересмотру Белградской конвенции 1948 г., касающейся навигации по Дунаю. В ходе этого пересмотра, который уже выходит на решающий этап, должно быть рассмотрено возможное вступление Европейского Союза в измененную конференцию.

6.7. Автомобильные перевозки

6.7.1. Системы организации дорожного движения

Несмотря на то, что приоритет политики ЕС, состоящий в изменении соотношения видов транспорта, и требующий времени для осуществления автодорожный транспорт будет продолжать играть доминирующую роль. Улучшение управления автотранспортом может внести вклад в максимальное увеличение эффективности путем снижения перегрузок и нагрузки на окружающую среду, а также повышения уровня безопасности.

В этом отношении существенный прогресс уже достигнут на европейском уровне в разработке эффективных систем управления автотранспортом. **Группа рекомендует продолжить работы в этом направлении и распространить их на соседние страны.** Дальнейшее сотрудничество может также включать в себя скоординированные действия в отношении систем управления транспортными потоками и интеллектуальные транспортные системы (ITS), которые существенно улучшат пассажирские и грузовые перевозки. Эти приложения представляют собой реальную возможность повысить уровень безопасности на дорогах и снизить загрязнение окружающей среды и перегрузку.

6.7.2. Безопасность дорожного движения

Обеспечение эффективного и надежного транспортного сообщения между ЕС и соседними странами требует рассмотрения мер по повышению уровня безопасности дорожного движения, габаритов транспортных средств и стандартов, а также вопросов виз для профессиональных водителей с целью сокращения ненужных задержек на границах. Самые важные вопросы безопасности дорожного движения, связанные с задачей Группы, это:

- Что касается поведения водителя, для стран будет очень важно учесть это при обучении вождению, вопрос длительности вождения частых проверок соответствующими органами; важными элементами являются эффективное образование и повышение квалификации.
- В отношении безопасности транспортного средства необходимо использовать эффективную систему контроля транспортных средств, и путем прохождения периодических техосмотров, и путем технических проверок в пути.
- В отношении дорожной инфраструктуры на всех этапах должна систематически учитываться безопасность. Для новых инвестиций должна

быть выполнена оценка воздействия на этапе предварительного проектирования и аудит на этапе проектирования. Для существующей инфраструктуры инспекция имеет важное значение для определения самых опасных участков дороги (“черных пятен”), которые должны устраняться в приоритетном порядке.

Группа рекомендует уделить особое внимание в программах сотрудничества ЕС реализации вопросов безопасности дорожного движения в национальных транспортных планах соседних стран, например, посредством технической помощи и двустороннего сотрудничества. В этом контексте группа отмечает, среди прочих инициативу итальянского президентства в ЕС организовать с 2003 г. Ежегодные совещания по безопасности дорожного движения в Вероне с участием государств-членов ЕС, стран-кандидатов в члены ЕС, России и США.

6.7.3. Размеры транспортных средств

Совместимое и стабильное законодательство по максимальным допустимым массам и размерам для определенных транспортных средств важно, так как различия между государствами могут отрицательно повлиять на конкуренцию и явиться препятствием для транспортных потоков между странами. Однако необходим баланс между рациональным и экономичным использованием промышленных транспортных средств и требованиями по инфраструктуре, безопасности дорожного движения и окружающей среде. Для обеспечения эффективных транснациональных перевозок **Группа считает важным постепенно модернизировать главную международную автодорожную сеть, начиная с главных транспортных коридоров, чтобы принять максимально допустимую нагрузку на ось 11,5 тонн и максимальную высоту 4 метра.** На первом этапе постепенно выполняемой программы реализации приоритет должен быть отдан главным транспортным коридорам, определенным Группой

6.8. Управление воздушными перевозками

Авиационный сектор часто оказывается преимущественным видом транспорта для пассажирских перевозок между Европой и соседними странами; он быстро развивается. Поэтому следует прилагать усилия для разработки будущих систем управления воздушными перевозками, которые обеспечили бы высокие уровни безопасности и эффективности. **Группа признает, что развитие воздушного транспорта в странах, граничащих с ЕС, представляет явный стратегический интерес как для ЕС, так и для соседних стран, особенно в контексте быстрого роста перевозок.** Это зависит от экономических и политических отношений и, для сектора воздушных перевозок, качеств услуг, включая безопасность, авиалиний и авиаперевозчиков.

ЕС принял законодательный пакет *Единое европейское воздушное пространство* (SES) и поддерживает исследования и разработки в новом поколении взаимодействующих систем управления транспортными потоками посредством проекта SESAR (бывший SESAME), цель которого – заменить разные национальные системы гармонизированной “Европейкой системой”. Цель состоит в консолидации организации и использования воздушного пространства, введения общих операционных решений и новых технологий, разработке требований способности к

взаимодействию для существующих систем, стандартизации и постепенном внедрении “целевой” архитектуры для будущей европейской системы управления воздушными перевозками. Для улучшения пропускной способности и эффективности аэропортов, разрабатываются местные варианты реализации новых технологий и операционных решений. Для максимального извлечения выгод от эффективности системы на европейском уровне необходимо гарантировать способность к взаимодействию между этими местными решениями.

Группа осознает проблемы, возникающие в связи с ростом транспортных потоков, раздробленностью и ограничениям по воздушному пространству фрагментацией и потенциальные выгоды инициативы SES. Она предлагает разработку эффективной системы управления воздушными перевозками, обеспечивающими способность к взаимодействию с системой, внедренной в ЕС. Эта разработка должна быть выполнена в условиях, способствующих появлению новых областей сотрудничества. В некоторых случаях решение, вероятно, проходит через разработку функциональных блоков воздушного пространства, в других случаях решения могут быть “более традиционными”, например, обучение контролеров, установка новых радаров и/или новых систем управления воздушным перевозками, увеличении пропускной способности существующих инфраструктур или адаптация сети авиационных маршрутов.

Группа считает очень важным взаимодействие соседних стран в разработке Единого европейского воздушного пространства для обеспечения гармоничного развития воздушного транспорта на территории всего континента и за его пределами. Поэтому Группа хочет держать соседние страны в курсе прогресса, достигнутого в установлении единого европейского воздушного пространства, проекта SESAR и систем спутниковой навигации, которые могут вместе со своими приложениями способствовать в реализации Единого европейского воздушного пространства. **Группа рекомендует расширить, там, где это уместно и обосновано спросом на перевозки, инициативу Единого европейского воздушного пространства на соседние регионы в связи с дальнейшим расширением ЕС или на добровольной основе.** Такое расширение над международными водами должно быть включено в региональные соглашения об аэронавигации в соответствии с правилами и нормативами ИКАО³⁸.

Группа приветствует учреждение рабочей группы для исследования и возможной реализации концепции функциональных блоков воздушного пространства на юго-востоке Европы (инициатива SES-SEE³⁹). **Она рекомендует заинтересованным странам юго-восточной Европы активно участвовать в концепции функциональных блоков воздушного пространства для поддержки вышеуказанных исследований и на основе положительных результатов пытаться установить функциональный блок воздушного пространства в данном регионе в качестве конкретного движущего стимула для расширения на юго-восточную Европу.** Кроме того, Группа предлагает ЕС учесть в соответствующих документах необходимую поддержку реализации инициативы.

³⁸ Международная организация гражданской авиации

³⁹ Группа включит в свой состав двух представителей Генерального Директората гражданской авиации государств-участников и Миссию организации Объединенных Наций по делам администрации в Косово, Пакт о стабильности, Европейскую организацию по безопасности аэронавигации, ИКАО и НАТО, и открыта для других государств и международных организаций. Италия и Греция выразили желание участвовать.

Группа приветствует прогресс, достигнутый в переговорах по Европейско-средиземноморскому соглашению по воздушным перевозкам между ЕС и Марокко и желает скорейшего достижения окончательного соглашения. Подписав этот документ, Марокко перенесет *закупки* в сферу авиации и, в частности, законодательство Единого европейского воздушного пространства.

6.9. Развитие перевозок путем снятия нефизических барьеров

6.9.1. Цель: беспрепятственный транспортный поток через границы

Помимо физических барьеров существуют различные нефизические барьеры, которые создают перегрузки в транспортной цепочке между ЕС и соседними странами. Некоторые из этих барьеров связаны с административными процедурами и процедурами пограничного контроля, таким, как медленный таможенный досмотр, языковые барьеры, действия, противоречащие международным соглашениям, например, нарушения конвенции ТИР, недостаточная безопасность и надежность, а также правовая незащищенность. Они приводят к потере времени и прибыли, которые, в свою очередь, приводят к повышению цен ввозимых товаров, ограничениям перемещений (туризм, деловые поездки) и использованию альтернативных, часто более длинных маршрутов. И, наконец, страдает экономика стран, устанавливающих подобные барьеры. **Группа поэтому подчеркивает, что цель должна состоять в разработке однородных транспортных коридоров между ЕС и соседними странами для развития транспорта.**

6.9.2. Таможенное регулирование и процедуры

Таможенный контроль, который теперь всегда предусматривает борьбу с международной преступностью и терроризмом в дополнение к традиционным функциям и взиманию импортных и других пошлин, а также ветеринарному и фитосанитарному контролю, иногда вызывает задержки на пограничных переходных пунктах. Таможенным властям приходится выдерживать баланс между необходимостью защиты безопасности граждан и обеспечению потока товаров. Для решения этой сложной проблемы разработка международных стандартов, охватывающих все виды транспорта в рамках международных комитетов должны использоваться не только между ЕС и соседними странами, но и между самими соседними странами.

Гармонизация международных стандартов в области передовых электронных форм таможенных процедур, стандартизация данных, необходимых для таможенных деклараций и способность таможенных систем к взаимодействию – это факторы, в совокупности устанавливающие равные правила игры и способствующие сокращению задержек движения грузовых и пассажирских перевозок.

На первом этапе для развития международной торговли и транспортных потоков **Группа договорилась, что вся транспортная и торговая документация должна быть совместно признана на языке соответствующей страны и на английском языке, или на другом языке по совместной договоренности.** В более долгосрочной перспективе эти документы должны быть также гармонизированы по форме.

Параллельно с этим **Группа рекомендовала реализовать потенциальные преимущества, которые обеспечивает Международная конвенция по гармонизации пограничного контроля товаров для улучшения национальной и международной координации процедур контроля или для сокращения задержек и заторов на границах.** В частности, предлагается гармонизировать таможенный контроль и другие формы контроля, попытаться организовать совместный контроль товаров и документов путем установки совместно используемого оборудования и попытаться обеспечить совпадающие часы работы пограничных постов, соответствие действующих там контрольных служб и ответственные категории товаров, виды транспорта и международные процедуры таможенного транзита, принятые или используемые там.

Для ускорения прохождения таможенных процедур операторами грузоперевозок и сокращения времени всей поездки **Группа подчеркивает, что необходимо продолжить процесс модернизации таможни.** Это необходимо достичь, используя для справок, по возможности, правила и рекомендации измененной Конвенции по упрощению и гармонизации таможенных процедур (Киотская конвенция), в частности, в отношении применения таможенного контроля на основе оценки рисков, включая безопасность и надежность импортируемых, экспортируемых или транзитных и контроль *апостериори*. Это можно достичь путем снабжения администрации таможни достаточной внутренней или внешней лабораторной документацией, а также достаточными средствами работы в области информационных технологий. Кроме того, потребуются дополнительное обучение таможенников и глубокая компьютеризация таможенных управлений.

Особое внимание необходимо уделить мероприятиям по сокращению ненужных административных норм и помех, препятствующих транспортному потоку. В частности, **Группа призывает органы управления таможней получить максимальную выгоду от преимуществ, которые обеспечивает Международная конвенция по перевозке товаров, процедура ТИР,** и правильно применить эту процедуру для разгрузки границ, пересмотрев действующие рабочие инструкции и методы таможенного режима, если необходимо.

В отношении ветеринарного контроля **Группа предложила расширить использование “Систему отслеживания продаваемых и импортируемых животных и продуктов животного происхождения” (TRACES⁴⁰) в соседние страны для сертификации экспортированных животных и продуктов животного происхождения в ЕС для ускорения административных процедур после санитарного контроля на пограничных контрольных пунктах на въезде в ЕС.** Также для облегчения административных процедур для экспорта из ЕС в соседние страны рекомендуется установить TRACES на пограничном контрольном пункте соседних стран для получения информации от государств-членов об их экспортируемых товарах.

6.9.3. Учреждение “универсального офиса”

Практические меры, такие, как улучшение инфраструктуры пограничных пунктов и совместное использование зданий соседними таможенными органами

⁴⁰ TRACES – обязательно с 1 января 2005 г. Для 25 государств-членов ЕС, а также Норвегии, Швейцарии, Исландии, Андорры и Сан- Марино

(«универсальный магазин»), устройство скоростных полос для движения транспорта, перевозящего товары в соответствии с международными транзитными соглашениями (т.е. TIR) – это меры, которые также призваны улучшить ситуацию на границах.

В особенности в том, что касается портов, **Группа рекомендует, чтобы таможенные власти уделяли больше внимания внедрению электронной концепции «универсального офиса»**, в сотрудничестве с портовыми властями (или соответствующей организацией) и другими государственными службами приграничного контроля. Одним из предпринимаемых действий могли бы быть региональные проекты, направленные на продвижение систем электронного обмена данными (EDI) в различных примыкающих друг к другу регионах.

Группа также требует разработки подхода «единого окна» для обработки и контроля всей международной торговой документации, начиная с улучшения сотрудничества между таможенными службами и другими агентствами, действующими на границе. Такой подход будет далее облегчен упрощением языковых режимов, по согласованию с Группой (см. п. 6.9.2).

6.9.4. Содействие в морских перевозках

Группа обращает внимание на документационные процедуры, используемые в морских перевозках, которые препятствуют полноценному развитию такого рода перевозок в различных морских зонах и излишне замедляют торговлю между ЕС и его соседями, а также и между соседними с ЕС странами.

Конвенция ИМО по Облегчению Международного Морского Судостроения (Конвенция ИМО ОММС) предоставила набор моделей для стандартизованных форм по упрощению формальностей для судов с целью выполнения некоторых отчетных формальностей при их прибытии в порт или отбытии из порта. В то время как большинство стран используют эти упрощенные формы, они, тем не менее, единообразно не применяются. Недавно странам ЕС удалось уменьшить количество необходимых документов, от более сотни до пяти⁴¹ для судов, прибывающих в порт и/или отбывающих из порта.

Группа признает, что единообразие необходимых форм облегчит документарные процедуры при входе в порт и окажет содействие развитию морских перевозок. Для этой цели **Группа рекомендует принятие пяти форм (бланков) ИМО ОММС, которые используются в данный момент в ЕС с целью замены всех существующих документов не позднее, чем к 2008 году**. Информационные категории, содержащиеся в данных документах, должны признаваться как достаточное доказательство того, что судно выполнило все отчетные формальности, для которых и предназначаются данные формы. Как уже указывалось ранее (6.9.2), Группа соглашается с тем, что данные формы должны также взаимно признаваться на языке соответствующей страны, так же как и на английском языке, либо на взаимосогласованном языке.

⁴¹ Директива 2002/6/ЕС Европейского Парламента и Совета Европы от 18 февраля 2002 года относительно отчетных формальностей для судов, прибывающих в порты и/или отбывающих из портов стран-членов Союза.

6.9.5. Визовые вопросы

В вопросах, касающихся передвижения людей, это определяется Шенгенским соглашением, принятым в ЕС в 1990⁴². Для управления оперативным сотрудничеством на внешних границах ЕС с целью контроля над передвижением людей было создано Европейское Агентство. Сейчас в процессе обсуждения находится новое положение, которое должно будет установить свод требований Сообщества относительно правил, касающихся пересечения границ людьми. Передвижение людей, проживающих вблизи внешних границ ЕС и часто пересекающих границы ЕС, должно быть упрощено без того, чтобы нарушать эффективность пограничного контроля. Такая ситуация обычно рассматривается на двустороннем уровне⁴³. Новое положение будет также определять основы и рамки, в которых будут одобрены и приняты такие двусторонние соглашения.

В аналогичном духе, среди анализируемых Группой проблем имелась возможность для профессионалов железнодорожного и дорожного секторов в получении льгот при пересечении границ, аналогичных существующим для пилотов и торговых моряков. **Группа предложила идею относительно создания международных водительских прав, которые могли бы предоставлять те же преимущества, как и для экипажей морских судов, к примеру.** Такие права позволят уменьшить задержки при пересечении границ, которые на данный момент тормозят торговлю, и одновременно будут гарантировать применение общих стандартов, например в том, что касается включения безопасности в программу обучения водителей.

6.10. Безопасность

События, происходящие в мире, несомненно, доказали уязвимость транспортной системы перед лицом терроризма, таким образом предусматривая срочную необходимость создания подхода к безопасности в соответствии с секторами. Расширение трансъевропейских сетей за пределы границ ЕС может иметь два различных последствия в том, что касается безопасности. Во-первых, расширенные связи как таковые могут послужить целью для атаки. Во-вторых, безопасность внутри Сообщества может пострадать из-за укрепления связей. Этот второй аспект простирается дальше, чем просто транспортная безопасность, и одна из главнейших инструментов политики в данной области является эффективный приграничный контроль.

Эффективные меры безопасности не только защитят людей и товары, транспортные средства и инфраструктуру, но могут также упростить транспортные операции и уменьшить ненужные транспортные задержки. Эффективный контроль службы безопасности и приграничный контроль являются также средствами борьбы против

⁴² Норвегия и Исландия, входящие в Европейскую Ассоциацию Свободной Торговли, также участвуют в Шенгенском Соглашении.

⁴³ Группа приветствует окончательное решение по текстам Соглашений между Российской Федерацией и Европейским Сообществом по упрощению визовых процедур и повторному доступу, и выражает надежду, что эти документы будут подписаны и вступят в силу в ближайшем будущем. Принимая во внимание успешную деятельность системы Упрощенных железнодорожных проездных документов (FRTD), Группа обращает внимание на необходимость обеспечения упрощенного перемещения людей между Калининградом и материковой Россией, и выражает надежду, что условия не будут ухудшаться после вступления в силу вышеуказанных Соглашений между Российской Федерацией и Европейским Сообществом, а также после присоединения Литвы к Шенгенскому Соглашению.

всякого рода контрабанды, нелегальных мигрантов, торговли людьми, оружием и наркотиками.

Международное сотрудничество - ключевой аспект транспортной безопасности. Необходимо способствовать его развитию для того, чтобы создать и поддерживать постоянное и равномерное присутствие безопасности на высоком уровне, вдоль главных принятых Группой коридоров, и с использованием подходящих технических систем слежения, в частности, включая системы спутниковой навигации (ГАЛИЛЕО).

Тем не менее, поскольку конечные потребители, заводы или складские помещения в основном не расположены на главных коридорах, меры безопасности не могут ограничиваться только главными коридорами: это зависит от внедрения общих мер безопасности на всей территории ЕС и соседних стран. Эти вопросы решаются в рамках Организации по Безопасности и Сотрудничеству в Европе (ОБСЕ).

Группа предлагает предпринять необходимые шаги для внедрения, применения и контроля мер безопасности (к примеру, мер по обеспечению сохранности груза в транспортной цепочке) **и для обеспечения достаточного уровня согласования между исполнительными органами, таможней и перевозчиками.** Группа также берет на себя обязательство по выявлению подозрительных грузов для организации их проверок, и по принятию мер для определения лиц, ответственных за безопасность вдоль транспортной цепи, обусловленных соответствующими международными соглашениями и стандартами (стандарты ISO). Страны согласны участвовать в Форумах, где принимаются эти международные соглашения, а также отдавать приоритет разработке многосторонне согласованным решениям безопасности.

Группа рекомендует выполнение общих мероприятий по безопасности и объединению между исполнительными властями и менеджерами в инфраструктуре стран-членов ЕС и соседних стран с целью повышения доверия и безопасности и привлечения необходимых профессиональных связей. Также необходимо провести совместные опросы, при согласовании с международными организациями, в пунктах пересечения границ по транснациональным коридорам, с целью улучшения выявления контрабандной торговли из стран-соседей в ЕС и наоборот.

Группа соглашается со значимостью проведения оценки безопасности на стадии проекта для всех новых транспортных инфраструктур на транснациональных коридорах, с внедрением аудиторских проверок безопасности и планов действий при чрезвычайных обстоятельствах для существующей инфраструктуры, фокусируясь в первую очередь на крупнейших транснациональных коридорах, при создании необходимых профессиональных связей с соседями. ЕС и соседние страны быстро создадут постоянную профессиональную связь между своими компетентными службами и компаниями, на основании новейших протоколов и процедур. Группа принимает во внимание тот факт, что ЕС будет лишь финансировать проекты, которые будут извлекать пользу из аудиторских проверок безопасности; если аудиты покажут проблемы в безопасности, планы по безопасности будут разрабатываться, утверждаться и финансироваться странами-бенефициарами до первого перечисления средств.

7. ВАРИАНТЫ ФИНАНСИРОВАНИЯ

Финансирование транспортных инвестиций является во всем мире сложным вопросом, а бюджетные ограничения будут продолжать оказывать влияние на способность публичного сектора к финансированию необходимых транспортных инвестиций. Эти проблемы стоят наиболее остро в странах-членах Группы, которые сталкиваются с проблемой финансирования: транспортные сети должны быть адекватными, чтобы не тормозить экономическое развитие, однако сложные финансовые условия в сочетании с государственным дефицитом осложняют процесс улучшения транспортных сетей. Как следствие, страны не могут получать полноценную выгоду от международной торговли, а экономическое развитие замедляется. Поэтому Группа решила исследовать потенциал различных источников финансирования в предоставлении необходимых средств для приоритетных инвестиций, выдвинутых Группой.

7.1. Поддержка со стороны государственных бюджетов и международных финансовых учреждений

7.1.1. Поддержка Еврокомиссии

В настоящее время, поддержка и сотрудничество со стороны Сообщества предоставляются посредством более 30 различных правовых инструментов⁴⁴ и посредством соглашений, созданных для Европейского Фонда Развития⁴⁵ в Соглашении Котону. Общий вклад этих инструментов в транспортный сектор стран Группы составляет около 300 миллионов евро в год. Тем не менее, возможности Сообщества по финансированию инвестиций в инфраструктуру соседних стран посредством существующих финансовых инструментов ограничены, а оказанная помощь проявилась в основном в форме обучения, исследований и помощи в создании административных функций.

В настоящий момент Сообщество подготавливает приоритеты для периода 2007-2013 годов; также было предложено постепенное увеличение для внешнего сотрудничества, вплоть до 40%, с 2006 по 2013 год⁴⁶. В этом предложении Комиссия также предлагает замещение многочисленных региональных и тематических инструментов всего лишь шестью инструментами⁴⁷. Предполагается, что эти новые инструменты будут действовать в рамках существующих соглашений о

⁴⁴ В дополнение к определенному числу тематических инструментов, самыми важными региональными инструментами для стран Группы Высокого Уровня являются: CARDS (Содействие Сообщества для Реконструкции, Развития и Стабилизации), распространяющаяся на 5 западно-балканских государств; программа TACIS (Техническое Содействие Содружеству Независимых Государств) предлагает техническую поддержку, обеспечиваемую грантами, 12 странам Восточной Европы и Центральной Азии; а также MEDA, являющийся главным финансовым инструментом Евросоюза во внедрении Европейско-Средиземноморского Партнерства (процесс в Барселоне) в Средиземноморском регионе.

⁴⁵ ЕФР распространяется на страны Африки, Карибского и Тихоокеанского регионов (АКТ).

⁴⁶ Сообщение относительно *Европейской Политики Соседства, стратегический документ*

⁴⁷ Этими являются следующие: (i) инструмент по Процессу Перехода и Вступлению будет распространяться на страны-кандидаты (Турция и Хорватия), а также на потенциальные страны-кандидаты (Западно-Балканский Регион); (ii) инструмент по Европейскому Соседству и Партнерству распространяется на следующие страны: Алжир, Армения, Азербайджан, Беларусь, Египет, Грузия, Израиль, Израиль, Иордан, Ливан, Ливия, Молдова, Марокко, Палестинская автономия, Российская Федерация, Сирия, Тунис, Украина; (iii) инструмент по Развитию Сотрудничества и Экономическому Сотрудничеству, (iv) Инструмент для Стабильности, (iv) Положение о Гуманитарной Помощи; и (vi) Механизм макроэкономической помощи.

двустороннем сотрудничестве между Сообществом и соседними странами. Как и сегодня, содействие Сообщества будет в целом ограничиваться технической помощью и поддержкой в создании учреждений, однако в некоторых случаях содействие Сообщества может выйти за эти пределы и включать в себя ограниченные инвестиции в важнейшие инфраструктуры, особенно межграницные, либо в ключевые горизонтально-направленные меры.

Группа приветствует усилия Еврокомиссии по упрощению и рационализации своих правовых инструментов для внешнего сотрудничества. **Группа подчеркивает необходимость обеспечения хорошей формулировки и синхронизации новых инструментов** на этапах планирования и внедрения, с целью обеспечения непрерывного и гармоничного развития стратегии и расширения сетей, в особенности вдоль транснациональных коридоров, обозначенных Группой.

Специфической и инновационной особенностью инструментов является элемент международного сотрудничества, целью которого является финансирование совместных программ, объединяющих регионы стран-членов ЕС и стран-партнеров, имеющих общие границы. **Группа обращает внимание на то, что данные действия могут быть особенно релевантными для внедрения горизонтально-направленных мер, предлагаемых Группой.**

Группа также подчеркивает важность адекватных бюджетных ассигнований для транспортного сектора, в частности, для обеспечения адекватного поддержания существующей базовой сети, включая также инвестиции в наиважнейшую, в частности, международную инфраструктуру. **Группа напоминает своим членам о том, что необходимо обеспечить адекватное отражение определяемых Группой приоритетов в стратегических документах страны** и других документах по планированию политики, при подготовке общей стратегии сотрудничества стран.

7.1.2. Важная роль банков

В соседних с ЕС странах, роль Европейского Инвестиционного Банка (ЕИБ), Европейского Банка Реконструкции и Развития (ЕБРР), и Мирового Банка является наиважнейшей в финансировании инвестиций в транспортные инфраструктуры. В то время как Мировой Банк и ЕИБ активно проводят свою деятельность почти во всех странах Группы, у ЕБРР более ограниченный географический охват.

Европейский Инвестиционный Банк⁴⁸

Займы ЕИБ в инвестициях транспортного сектора в странах Группы составляют около 3,220 миллионов евро на период 1995-2005 годов. Присущий виду баланс инвестиций в инфраструктуру составлял около 72-78% для дорожного сектора, 13-20% для железнодорожного сектора, 2-6% для портов, и 6-7% для аэропортов и управления воздушным движением.

Фокусирование внимания по займам ЕИБ в данном секторе лежит в обеспечении новой и реабилитации существующей материальной инфраструктуры и

⁴⁸ ЕИБ проводит свою деятельность в Турции и всех западно-балканских странах. После проведения Европейского Совета в Барселоне в 2002 году, в рамках ЕИБ был установлен усиленный инвестиционный механизм (FEMIP). Недавно было принято распространение полномочий ЕИБ по займам на Россию, а также Беларусь, Украину и Молдову.

сопутствующих активов. ЕИБ будет в основном оказывать консультации агентам, властям и другим участникам относительно того, как улучшить эффективность своих инвестиций посредством сопутствующих организационных, управленческих, и других мер. В некоторых случаях, это было достигнуто посредством поддержки со стороны фондов технической поддержки ЕИБ, в особенности в соответствии с FEMIP в Средиземноморском регионе. В других случаях, ЕИБ сотрудничал с программами ЕС, такими как PHARE или Европейским Агентством по Реконструкции.

Все проекты, финансируемые ЕИБ, подлежат полному техническому, экономическому, природоохранному и финансовому предварительному обследованию на основании исследований, проводимых агентами. Такое предварительное обследование также включает, среди прочих, аспекты, относящиеся к соответствующим вопросам в сфере материально-технического снабжения, соблюдения законов об охране окружающей среды, регламентирующие и правовые вопросы.

Европейский Банк Реконструкции и Развития⁴⁹

В данный момент, у ЕБРР имеется почти 70 текущих проектов в причастных странах, с общим бюджетом в 2,284 миллиона евро; 57% инвестиций идут в дорожный сектор, 21% в железнодорожный сектор, и 13% в водный транспорт.

ЕБРР финансировал проекты, направленные на уменьшение периодов заторов и/или периода пересечения границы (например, автотрасса Брест-Минск в Беларуси), однако также поддерживал совершенствование подготовки «мягких мер» посредством обеспечения финансирования через фонды технического сотрудничества. ЕБРР был или является активно вовлеченным в финансирование специфических проектов по основным транснациональным коридорам в Беларуси, Украине и Хорватии, Сербии и Черногории, бывшей Югославской Республики Македонии, а также в Боснии и Герцеговине, Хорватии и Албании.

ЕБРР настаивает на высококачественных проектах, и отбирает осуществимые проекты в соответствии с их воздействием на процесс перехода и способности придать им дополнительную ценность. Банк должен постоянно убеждаться в том, что у проектов есть «эффект множителя», такой как проявление дополнительной выгоды для местной экономики, мобилизация совместного финансирования или устранение заторов в инфраструктуре.

Мировой Банк⁵⁰

В настоящее время существуют около 50 проектов, текущих или на подходе, финансируемые в соответствии с инструментами Мирового Банка в области содействия развитию торговли и транспорта в странах-бенефициарах, с примерной заемной суммой до 2,150 миллионов долларов. Данные проекты обычно нацелены на снижение транспортных расходов и улучшение доступа, в основном к дорогам, и на

⁴⁹ ЕБРР проводит свою деятельность в Албании, Армении, Азербайджане, Беларуси, Боснии и Герцеговине, Болгарии, Хорватии, бывшей Югославской Республики Македонии, Грузии, Молдове, Румынии, Российской Федерации, Сербии и Черногории и в Украине.

⁵⁰ Всемирный Банк проводит свою деятельность, в большей или меньшей степени, во всех странах Группы, за исключением Израиля.

реструктуризацию транспортного сектора с целью содействия торговле и экономическому развитию.

Главным средством Мирового Банка в осуществлении стратегического выбора относительно программ и выделения ресурсов для отдельных стран является Стратегия Содействия Странам, которая основывается на подробном и обширном анализе экономической и социальной ситуации страны-бенефициара, принимая во внимание сокращение бедности. Лимит займа определяется, например, кредитоспособностью страны в отношении ее финансового пространства/положения с задолженностями, а индивидуальные проекты подлежат обширной и тщательной оценке их микроэкономической целесообразности и макроэкономического соответствия, поскольку государственные финансы в этих странах часто ограничены.

Мировой Банк также проводит активную деятельность в финансировании горизонтально-направленных мер в международном аспекте. Хорошим примером в этом отношении может послужить программа Содействия Торговле и Транспорту в Юго-Восточной Европе⁵¹, которая является совместным проектом национальных правительств, Мирового Банка и США в сотрудничестве с ЕС. Программа была создана для содействия торговле путем продвижения более эффективных и менее дорогостоящих товаропотоков между странами региона, а также внедрение совместимых с Евросоюзом таможенных стандартов.

7.1.3. Предлагаемая комплиментарная роль поддержки Сообщества, участия государств ЕС и Банков

Группа признает, что у ЕС, Банков и соседних стран одинаковые цели – стабильная торговля и экономическое развитие через улучшенные транспортные системы – и они могут работать сообща для более эффективного их достижения. Также признается, что способность стран обеспечивать необходимое финансирование, как на национальном, так и на международном уровне, будет являться ключевым фактором успешного выполнения основных составляющих. **Группа рекомендует, чтобы Европейская Комиссия, государства ЕС и Банки направили свое сотрудничество и финансовые действия на приоритетные направления, адекватные и реализуемые проекты, а также на горизонтальные меры, выдвинутые Группой.**

Для достижения этого, **Группа рекомендует ЕС и Банкам продолжить построение их стратегий и программ в соответствии со строгой комплиментарностью между их соответствующими силами.** Сюда входят, к примеру, способность финансирования против реализуемости проекта, политические или институциональные знания против технических знаний. Группа также признает, что между Банками и другими международными финансовыми институтами существуют зоны общей компетенции и приглашает Банки обдумать возможность создания новой схемы сотрудничества для ускорения достижения общих целей. Пример Западных Балкан, где Банки сотрудничают в рамках Инфраструктурной Организационной Группы с Европейской Комиссией и другими партнерами, может служить источником вдохновения для подобного сотрудничества.

⁵¹ Программа включает Албанию, Боснию и Герцеговину, Болгарию, Хорватию, бывшую Югославскую Республику Македония, Молдову, Румынию, а также Государственный Союз Сербии и Черногории.

7.2. Роль Партнерств между государственным и частным секторами

Инвестиции в транспортный сектор связаны с особыми трудностями. Они характеризуются долгосрочными фазами планирования и реализации, тогда как поток прибылей растягивается на многие десятилетия. Поэтому только отдельные типы проектов в области транспортной инфраструктуры могут финансироваться за счет частного капитала. В то время как некоторые главные дороги, аэропорты и порты в плотно населенных регионах могут предложить себя для частичного частного финансирования и оказания услуг, инвестиции в регионах с низкими транспортными объемами, а также в железные дороги и внутренние водные пути всегда требуют более объемного государственного финансирования для обеспечения их финансовой жизнеспособности. **Поэтому Группа признает, что участие государственного сектора в финансировании транспортной инфраструктуры остается критически важным.**

Группа подчеркивает, что надлежащий экономический анализ является основой успеха Партнерства между государственным и частным секторами, что стойкий спрос и изучение тарифов являются крайне важными, и что мощности и технические характеристики не должны быть чрезмерно завышенными. Обращение к схеме Партнерства между государственным и частным секторами не может превратить слабый проект в сильный. Дополнение государственных средств частным капиталом в форме Партнерства между государственным и частным секторами может, тем не менее, иметь большой плюс. Проекты Партнерства между государственным и частным секторами требуют большей прозрачности процесса закупок и связанных с этим затрат и могут побудить государственные органы к использованию более строгих и эффективных практик управления, ведущих к сокращению общих затрат по проекту.

Партнерство между государственным и частным сектором все еще сталкивается с крупными экономическими, правовыми и, в некоторых случаях, политическими препятствиями, что часто делает трудным или даже невозможным использование схемы Партнерства. Схемы Партнерства между государственным и частным секторами лучше всего работают там, где существует ясно выраженное политическое обязательство национального правительства по привлечению частного сектора к участию в проектах, которые традиционно проводились государственным сектором. Изучая потенциальную роль Партнерств между государственным и частным секторами в реализации приоритетных проектов, Группа выявила ряд ключевых моментов, требующих более детального анализа.

7.2.1. Четкая и прозрачная законодательная структура

Государственные закупки

Предпосылками участия частного сектора в инвестициях в транспортную инфраструктуру являются четкая правовая среда и ее строгая исполнимость. Наиболее важными квалификационными характеристиками законодательства, регламентирующего государственные закупки, являются открытость, прозрачность и равенство для всех участвующих сторон. Открытая конкуренция с возможностью структурированного международного процесса проведения конкурсов является предварительным условием для получения более качественных предложений и

рационального использования государственных средств. Простым, но эффективным способом повышения открытости и прозрачности процесса подачи и отбора заявок является включение правил подачи и отбора заявок в заявочную документацию.

В ряде стран-участниц ЕС инвесторы из частного сектора уже обеспечены законодательной основой, пропорциональной задачам Партнерства между государственным и частным секторами на национальном уровне. Так поступили, например, в Великобритании, Испании, Франции и Португалии посредством разработки руководства по Партнерству между государственным и частным секторами, специальных законов по Партнерствам или пересмотров существующие концессии и закупочное законодательство. Также ЕС недавно приняла новый законодательный пакет⁵² в области государственных закупок, чтобы и в дальнейшем позволит пользоваться навыками и опытом частного сектора.

Группа подчеркивает ключевую роль прозрачного и четкого законодательства в области государственных закупок в деле привлечения финансов частного сектора – национального и международного уровня – для инвестирования в транспортный сектор. **Она призывает все заинтересованные страны разработать подобную законодательную структуру или пересмотреть существующее национальное законодательство в свете передовой международной практики, особенно практики ЕС и Банков.**

Трансграничные проекты

Несмотря на то, что трансграничные проекты Партнерства между государственным и частным секторами еще довольно редки в транспортном секторе, в будущем их доля должна расти. Однако сегодня не существует законодательной базы для международных трансграничных проектов и реализация международного проекта с вовлечением нескольких государств обычно представляет собой трудный и долгий процесс, требующий подписания международного соглашения. **Для того чтобы идти в ногу с возрастающей ролью трансграничных инвестиционных проектов, Группа считает крайне необходимым устранить пробелы в законодательной структуре и создать единую рамочную основу.** Это может быть сделано, например, в виде законодательства Сообщества для территории ЕС. Для проектов, пересекающих границы ЕС и соседней страны, в существующие двусторонние и многосторонние соглашения о сотрудничестве, заключенные между данными странами и ЕС, могут быть включены соответствующие положения (см. также гл. 8.3 «О способах координации»).

⁵² Пакет включает в себя: Директиву 2004/17/ЕС Европейского Парламента и Совета от 31 марта 2004, координирующую порядок осуществления закупок организаций, функционирующих в области использования водных ресурсов, энергетики и транспорта и оказания почтовых услуг; директиву 2004/18/ЕС Европейского Парламента и Совета от 31 марта 2004 по координации процедур заключения контрактов общественных работ, контрактов на поставку и контрактов на оказание коммунальных услуг. Кроме того, 30 апреля 2004 Комиссия приняла закон о частно-государственном партнёрстве и закон Европейского экономического сообщества о договорах на выполнение государственного заказа и концессионных договорах (СОМ(2004) 327, 30.4.2004)

7.2.2. Крепкий финансовый пакет

Управление государственными расходами

Надлежащее управление государственными расходами нацелено на достижение рационального использования средств и обеспечении налогового пространства. Оно также является предпосылкой для стабильного экономического роста и помогает избежать крупных потрясений для национальной и глобальной экономики и финансовых рынков. Надлежащая налоговая политика также является требованием к государственной политике, выдвигаемым многосторонними наблюдательными организациями, включая международные финансовые институты. **Группа признает, что адекватные государственные расходы вместе с более коммерческим управлением транспортного сектора являются ключом к успеху инициатив в области Партнерства между государственным и частным секторами.**

Эффективное применение схем Партнерства между государственным и частным секторами в процессе внесения необходимых инвестиций в транспорт может помочь ослабить давление, оказываемое на государственные финансы, уменьшить дефицит и содействовать более стабильному экономическому росту и появлению жизнеспособных частных предприятий. **Группа считает, что риски по схемам Партнерства между государственным и частным секторами должны быть распределены соответствующим образом между государственным и частным секторами и рекомендует адаптировать национальные системы бухгалтерского учета с тем, чтобы они отражали это в соответствии с передовыми практиками ЕС и финансовых институтов, в частности Международного Валютного Фонда (МВФ).**

Тарификация в рамках инфраструктуры

Развитие транспортной системы является составляющей частью надлежащего управления государственными расходами. Традиционный способ финансирования транспортного сектора через ежегодные государственные бюджетные ассигнования не подходит для схем Партнерств между государственным и частным секторами, которые обычно ведут к возникновению многолетних обязательств. Существует несколько способов обеспечения достаточного финансирования транспортной инфраструктуры и услуг. **Группа признает необходимость в приведении финансового пакета проекта Партнерства между государственным и частным секторами в соответствие с местным контекстом и особенностями проекта, особенно с учетом потребности в транспорте, инвестиционных расходов и планов по альтернативным способам и конкурентным коридорам. Группа подчеркивает главенствующую роль государственного бюджета и необходимость в обеспечении прозрачной и недискриминационной тарификации.**

Зависимость от налогообложения не является наилучшим инструментом для оптимального решения растущих проблем перегруженности уличного движения и загрязнения окружающей среды. Система тарификации, по которой тарифы варьируются в соответствии с затратами, вызванными использованием транспортной системой, позволила бы объединить финансирование инфраструктуры с управлением транспортным потоком и его негативными влияниями. Европейская Комиссия выступала за реформу ценообразования на транспорте в течение целого десятилетия. В ЕС такая политика тарификации уже внедрена на железной дороге и идет процесс

ее пересмотра для автодорожного сектора, в ходе которого предлагается внедрить для тяжелых грузовиков⁵³, схему тарификации по пройденному расстоянию, и это еще предстоит сделать в воздушном и морском секторе. **Группа предлагает изучить реализуемость системы тарификации по пройденному расстоянию, доходы от которой будут направляться в инвестиционный фонд, охватывающий основные направления, определенные Группой.**

Группа признает, что в некоторых случаях, в ценовых/тарифных системах возникают несоответствия, ведущие к целому ряду маршрутов, которые не обязательно являются кратчайшими или самыми экономически выгодными. В частности, в отношении трафика между ЕС и Китаем необходимо разработать стабильные транспортные системы, ценообразование которых предоставляет возможность самим пользователям выбирать кратчайшие пути, вне зависимости от национальных интересов транзитных стран. **Группа подчеркивает важность стабильных транзитных условий и прозрачных, зависящих от действительных затрат, эффективных и предсказуемых принципов ценообразования на всей территории стран-участниц ЕС и соседних с ним стран.**

Гарантии

Распределение рисков лежит в основе эффективной конструкции Партнерства между государственным и частным секторами. Хорошо известен принцип, что риск⁵⁴ должна нести сторона, которая лучше всех способна эффективно управлять своими расходами. Однако проекты отличаются друг от друга и необходимо тщательно изучать каждый отдельный случай распределения рисков. Гарантии оказывают неоценимую услугу для кредитной деятельности, поскольку они охватывают связанные с этим риски. Следовательно, суверенные гарантии могут обеспечивать гибкость, необходимую для лавирования между текущими бюджетными ограничениями и для обеспечения успеха схемам Партнерства между государственным и частным секторами. **Группа предлагает всем заинтересованным странам изучить возможность реализации различных схем гарантирования в качестве комплиментарной составляющей финансового пакета проектов Партнерства между государственным и частным секторами.** Международные финансовые институты обладают крайне полезным и большим опытом в этой области и должны быть привлечены к подготовке проекта Партнерства в качестве неотъемлемого участника.

Группа считает, что некоммерческие риски могут быть особенно высокими во многих регионах, соседствующих с ЕС. Особенно в тех случаях, когда проекты имеют трансграничную природу или когда задержка капиталовложений в одной стране создает затруднения и оказывает влияние на жизнеспособность капиталовложений в другой стране. **Поэтому Группа предлагает, чтобы Банки вместе с ЕС проанализировали реализуемость и полезность региональных Гарантийных трастовых фондов в целях управления подобными рисками.**

⁵³ Так называемое предложение Eurovignette. В автодорожном секторе, Австрия и Германия уже сделали первые шаги и используют схему тарификации по километражу для тяжелых грузовиков, которая варьируется в зависимости от экологических характеристик автомашины.

⁵⁴ Риски обычно включают в себя коммерческие (строительство, спрос) и политические риски.

7.2.3. Обмен передовым опытом

Группа подчеркивает, что частное финансирование не является панацеей. Однако, использование смешанного финансирования проектов с участием государственного и частного секторов, доказало свою пользу в определенных случаях, например, при проектировании и строительстве магистралей, портов и аэропортов в определенных регионах, а также в крупномасштабных технологических проектах. Группа полагает, что опыт, приобретенный в ЕС Банками, а также в странах, граничащих с ЕС, может быть взаимовыгодным.

Поэтому Группа рекомендует регулярный обмен передовым опытом по проектам со смешанным финансированием с акцентом на предоставлении эффективных решений по ключевым вопросам, обозначенным Группой. В качестве первого шага, **Группа предлагает, чтобы международные организации, такие как Банки и Европейская Комиссия организовали серию региональных семинаров для более подробного обсуждения финансирования проектов,** для презентации успешных и инновационных схем смешанного финансирования проектов, а также для внесения рекомендаций по оптимизации и сближению правовых сред. Такой семинар был совместно организован Европейской Комиссией и Россией в Москве, 28 октября 2005 г. для обсуждения финансирования транспортной индустрии и смешанного частного и государственного финансирования, международного опыта и юридических вопросов. В конечном итоге, результаты таких семинаров можно обобщить в пособие по смешанному финансированию для транспортных инвестиционных проектов.

8. МЕХАНИЗМЫ КООРДИНАЦИИ

8.1. Цель и существующие механизмы

Координация действий и инвестиций вдоль транспортного коридора является важной составляющей процесса оптимизации функционирования коридора. Координация упрощает синхронизацию инвестиций, планирование международных проектов, согласование по мерам устранения нематериальных препятствий и т.п. Целью координации является обеспечение согласованного и своевременного выполнения, в первую очередь, транспортного коридора и проектов, а также рекомендаций по горизонтальным приоритетам, согласованным Группой.

Существуют различные типы координационных механизмов, как в ЕС, так и за его пределами.

Трансьевропейские транспортные сети

В пределах ЕС, пересмотренные директивы по развитию трансьевропейской транспортной сети (ТЕС) потребовало назначение Европейских координаторов, которые бы отвечали за содействие внедрению приоритетных проектов ТЕС вдоль основного транспортного коридора. Задачами Координаторов являются:

- продвижение совместных методов оценки проектов,

- консультирование промоутеров проектов по финансовым пакетам конкретных проектов,
- составление ежегодного отчета для Европейского Парламента, Комиссии и Стран-Членов по проделанной работе по внедрению проекта (-ов),
- консультирование региональных и местных органов власти, операторов, пользователей транспортных услуг, представителей гражданского общества с целью достижения более полных знаний по спросу на транспортные услуги, возможностей предоставления инвестиций и типов услуг, которые должны предоставляться для упрощения доступа к такому финансированию.

Комиссия имеет высокие ожидания от Европейских координаторов по содействию и ускорению внедрения основных коридоров/проектов ТЕТС. **Группа считает модель Европейских координаторов интересной и предлагает проведение Комиссией дальнейшего исследования, следует ли им сотрудничать со странами-соседями по основной оси.**

Панъевропейские коридоры

В качестве одного из способов координации, для каждого из Панъевропейских коридоров был подписан Меморандум о взаимопонимании (MoU) странами-участниками и Комиссией. Это, в свою очередь, привело к учреждению Координационного комитета, состоящего из представителей национальных министерств транспорта и Европейской Комиссии. Из числа членов Координационного комитета избирался Председатель и, нередко, председательствующая страна также предоставляла Секретариат для Коридора. Эти инструменты были основным методом координации, согласования и преемственности разработки и внедрения каждого Коридора.

Вслед за расширением ЕС в 2004 г., Панъевропейские коридоры, главным образом, стали ограничиваться территорией ЕС и, таким образом, являлись частью трансъевропейской транспортной сети. Например, большая часть Коридора I сейчас является приоритетным проектом ТЕС (№ 27) и для содействия его реализации был назначен Европейский координатор.

В Юго-Восточной Европе страны продолжили разработку Панъевропейских коридоров и наметили ключевые региональные транспортные сети и сейчас активно работают по реализации этих проектов в рамках MoU. Этот MoU был составлен по модели MoU по Коридорам, но, в отличие от последнего, к нему был добавлен орган Транспортного наблюдения, который действует, как Секретариат для Координационного комитета и предоставляет арсенал экспертных технических знаний, а также функцию мониторинга. В Юго-Западной Европе международные финансирующие организации, такие как Всемирный банк и Европейская комиссия, а также другие финансирующие организации, работающие в транспортном секторе, учредили Инфраструктурную Координационную Группу по координации деятельности финансирующих организаций на региональном уровне.

Группа отмечает, что Панъевропейские коридоры / области имели различную степень успеха; многое зависит от личных качеств людей, принимающих участие в проектах. **Таким образом, Группа отмечает возможность возникновения**

необходимости дальнейшего развития рамочного сотрудничества и координации за пределами структур МоУ.

Коридор Север-Юг

Касательно транспортного коридора Север-Юг было подписано межправительственное Соглашение в 2002 г., подписанное семью странами. Армения, Азербайджан и Сирия находятся на завершающей стадии присоединения к этому Соглашению. Болгария, Турция и Украина подали заявки на присоединение к Соглашению. **Группа отмечает рамочное сотрудничество по реализации Коридора Север-Юг.**

Коридор ТРАСЕКА

Для развития Коридора Трасека⁵⁵ странами-участниками было подписано международное соглашение в 1998 г., создающее четкий механизм сотрудничества, включая межправительственную Комиссию с Постоянным Секретариатом. Однако, роль национальных правительств по-прежнему продолжает доминировать в принятии решений, касающихся разработки транспортных Коридоров. Коридор Трасека также очень сильно зависел от финансовой поддержки Европейской комиссии. Однако, это начинает изменяться и правительства стран-участниц все больше и больше принимают на себя ответственность за финансирование организационных структур. **Группа считает процесс Трасека, основанный на юридически связывающем соглашении, важной моделью в разработке международных транспортных коридоров.**

8.2. Более сильные координационные механизмы для транспорта

В механизме Группы очевидна необходимость координации между различными инструментами, а также рассмотрение возможностей по оптимизации работы этих инструментов для обеспечения эффективного и своевременного внедрения транспортных коридоров и реализации приоритетных проектов. Координационные структуры, основывающиеся на МоУ, оказались довольно успешными, но иногда они имеют ограничения по масштабу и действенности. Трудно принимать на себя жесткие обязательства и выполнять их эффективно. Группа отмечает необходимость оптимизации и, в случае необходимости, укрепления механизмов координации для обеспечения отлаженной работы различных механизмов, а также повышения их эффективности. Обязательства стран-участниц реализовывать согласованные коридоры/проекты и горизонтальные приоритеты также необходимо увеличить.

Группа рекомендует внедрение целевых механизмов сотрудничества, с учетом существующих механизмов сотрудничества, политической ситуации и международных транспортных потоков, для реализации и улучшения функционирования основных транспортных коридоров. Более конкретно, Группа рекомендует следующий подход к различным регионам:

- Необходимо проанализировать эффективность структур МоУ в Юго-Восточной Европе и, в случае необходимости, Европейская энергетическая хартия должна быть расширена для охвата транспортного сектора тех.

⁵⁵ Транспортный коридор Трасека: Европа – Кавказ - Азия

- В Средиземноморском регионе МоU должен быть разработан и подписан странами-участницами и ЕС.
- Для остальных регионов следует совместить существующие МоU по Панъевропейским коридорам для обеспечения эффективного внедрения новых коридоров и, в случае необходимости, необходимо разработать конкретное соглашение в форме международного Договора между географически определенной группой стран-участниц по каждому коридору / региону и ЕС.
- В Южном Кавказе, для отрезков транспортного коридора, являющихся частью коридора Трасека, эффективная реализация должна быть гарантирована как часть этого проекта.

Таким образом, будет возможно установить более четкие цели и график действий (включая финансовый инжиниринг), и все это можно будет утверждать и выполнять более эффективно на крупнейших транснациональных транспортных коридорах, выделенных Группой.

При установке этих новых координационных механизмов, **Группа считает важным учреждение отдельного Секретариата для каждого транспортного коридора / региона и сосредоточение усилий на интеграции существующих структур Руководящих комитетов Панъевропейских коридоров** в новые механизмы, где это возможно. Стабильное, достаточное и долгосрочное финансирование Секретариата должно быть обеспечено совместными гарантиями Европейского Союза и стран-участниц коридора / региона.

* * *

9. ПРИЛОЖЕНИЯ

9.1. Список членов

Албания	Г-н Эдуард ПРОДАНИ Генеральный секретарь Министерство транспорта и телекоммуникаций
Алжир	Г-н Мессуд НЕМЧИ Советник министра транспорта Министерства транспорта
Армения	Г-н Гагик ГРИГОРЯН Глава департамента по внешним связям Министерство транспорта и связи
Азербайджан	Г-н Михаил Джафаров Кабинет министров Глава департамента транспорта и коммуникации Министерство транспорта
	<i>Заместитель</i> Г-н Рамиз ШАПИРОВ Заместитель руководителя департамента по международным отношениям Министерство транспорта
Беларусь	Г-н Александр Николаевич ЧЕРНЫШЕВИЧ Заместитель руководителя отдела по развитию дорожной сети Министерство транспорта и связи
Босния и Герцеговина	Г-н Изет БАЙРАМБАШИЧ Помощник министра по транспортной инфраструктуре Министерство транспорта и связи
Хорватия	Г-н Мате ЮРИСИЧ Помощник министра Министерство моря, туризма, транспорта и развития
Египет	Г-н Атеф М. ЛАБИБ М. ГАРИБ Заместитель министра Министерство транспорта
	<i>Заместитель</i> Др. Абдалла Хасан ВАХДАН Директор Национального института транспорта Министерство транспорта

Бывшая Югославская Республика Македония	Г-жа Светлана ГЛИГОРОВСКА Помощник министра Министерство транспорта и связи
Грузия	Г-н Давид ЦИКЛАУРИ Заместитель министра Министерство экономического развития
Израиль	Г-н Абрахам ЕРУШАЛМИ Директор департамента политики Министерство транспорта
Иордания	Г-жа Арва АЛХЬЯРИ Советник министра транспорта / транспортных взаимоотношений с ЕС Министерство транспорта
Ливан	Г-н Абдель Хафиз ЭЛЬ - КАЙССИ Генеральный директор сухопутного и морского транспорта Министерство общественных работ и транспорта
Ливия	Г-н Сулейман А. БЕНСАСИ Министерство транспорта
Молдова	Г-н Николай ЧИОБАНУ Директор генерального директората по экономике путей сообщения Министерство транспорта и связи
Марокко	Г-н Юнес ТАЗИ И.О. Директора исследовательских программ Министерство оборудования и транспорта <i>Заместитель</i> Г-н Мохаммед АБДЕЖАЛИЛЬ Директор исследовательских программ Министерство оборудования и транспорта
Норвегия	Г-н Кьелль РОЗАНОФФ Заместитель генерального директора Министерство транспорта и связи <i>Заместитель</i> Г-жа Джейн БЕККЕН Старший советник Министерство транспорта и связи

Палестинская автономия	Г-н Али ШААТ Генеральный секретарь / заместитель министра транспорта Министерство транспорта
Российская Федерация	Г-н Сергей О. СОКОЛОВ Директор департамента международного сотрудничества Министерство транспорта
Сербия и Черногория	Г-н Миодраг ЙОСИЧ Государственный секретарь Министерство капитальных инвестиций
Сербия и Черногория	Г-н Андрия ЛОМШАР Министр морских дел и транспорта Министерство морских дел и транспорта
	<i>Заместитель</i> Г-н Срдьян ВУКЧЕЧИЧ Заместитель министра Министерство морских дел и транспорта
Косово / Миссия ООН по делам временной администрации в Косово	Г-н Йозеф ЗУАЛЛАЕРТ Старший советник по инфраструктуре путей сообщения и транспортной политике Министерство транспорта и связи
	<i>Заместитель</i> Г-н Флорим ГРАВЧЕВЧИ Советник министра транспорта и связи Министерство транспорта и связи
Швейцария	Г-н Макс ФРИДЛИ Директор федерального бюро транспорта Федеральный департамент транспорта и окружающей среды, энергии и связи
	<i>Заместитель</i> Г-н Питер ТЕСТОНИ Вице-директор Федеральный департамент транспорта и окружающей среды, энергии и связи

Сирия	<p>Г-жа Соуха НАССАР Глава отдела арабских и международных отношений Министерство транспорта</p> <p><i>Заместитель</i> Г-н Яроб ВАДР Член консультативного совета Министерство транспорта</p>
Тунис	<p>Г-н Мохтар РАЧДИ Начальник главного управления морской торговли Министерство транспорта</p>
Турция	<p>Г-н Муаммар ТЮРКЕР Помощник министра Министерство транспорта и связи</p>
Украина	<p>Г-н Григорий Легенький Начальник Отдела развития и координирования систем транспорта и связи Министерство транспорта и связи</p>
ЕИБ	<p>Г-н Иван ПИЛИП Вице-президент Европейский инвестиционный банк</p> <p><i>Заместитель</i> Г-н Дж. Л. АЛЬФАРО Глава Отдела железнодорожного и автомобильного сообщения Европейский инвестиционный банк</p>
Европейский банк реконструкции и развития	<p>Г-н Риккардо ПУЛИТИ Директор, отдел транспорта Европейский банк реконструкции и развития</p> <p><i>Заместитель</i> Г-жа Агнежка ЛУКАСИК Старший банкир по транспорту Европейский банк реконструкции и развития</p>
Всемирный банк	<p>Г-н Марк Х. ДЖУХЕЛЬ Советник по вопросам транспорта и логистики Всемирный банк</p> <p><i>Заместитель</i> Г-н Пол ГИТИНК Старший специалист по вопросам транспорта Всемирный банк</p>

Франция	Г-жа Александра СУБРЕМОН Responsable de la Mission Europe au Conseil Général des Ponts et Chaussées Ministère de L'équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer
Германия	Г-н Ральф КЕЛЛЕРМАНН Заместитель Head of Division Федеральное Министерство транспорта, строительства и городского развития
Греция	Г-н Димитриос А. ЦАМБУЛАС Адъюнкт-профессор Афинский Национальный технический университет Министерство транспорта и связи <i>Заместитель</i> Г-н Иоаннис ПРОТОПАПАС Директор Генеральный секретариат по вопросам портов и портовой политики Министерство торгового судоходства
Венгрия	Г-н Тамаш ЗОЛНАЙ Директор по вопросам ЕС Министерство экономики и транспорта
Италия	Г-н Эрколе ИНКАЛЦА Советник Министра инфраструктуры и транспорта Италии Министерство инфраструктуры и транспорта <i>Заместитель</i> Г-жа Маура САБАТО Советник Министра при Кабинете министров Министерство Инфраструктуры и Транспорта
Латвия	Г-н Виго ЛЕГЖДИНС Государственный секретарь Министерство транспорта <i>Заместитель</i> Г-н Андулис ЗИДКОВС Директор департамента инвестиций Министерство транспорта
Литва	Г-н Алминас МАЦИУЛИС Государственный секретарь Министерство транспорта и связи

Заместитель

Г-н Арениус ЯКУС

Директор стратегического планирования и финансового департамента
Министерство транспорта и связи

Люксембург

Г-н Вильям ХЕЛЬМИНГЕР

Атташе по горизонтальным вопросам, сухопутному транспорту
Министерство транспорта

Мальта

Г-н Чарльз Кармеро АБЕЛА

Заместитель исполнительного директора (порты) –
Морские власти Мальты
Министерство конкуренции и коммуникации

Нидерланды

Г-н Рюель ГАНС

Директор по международным и европейским делам
Министерство транспорта, общественных работ и
управлением водными ресурсами

Польша

Г-н Войцех ЗАРНОХ

Заместитель директора департамента по европейским
делам
Министерство инфраструктуры

Португалия

Г-жа Хелюиса СИД

Вице-заместитель – кабинет по европейским делам и
внешним связям
Министерство транспорта

Республика Словакия

Г-н Петер БАРЕК

Генеральный директор
Министерство транспорта, почты и телекоммуникаций

Словения

Г-н Петер ВЕРЛИЧ

Заместитель министра и государственный секретарь
Министерство транспорта

Испания

Г-н Пабло ВАСКЕЗ

Директор перспективных исследований транспорта
Министерство развития

Заместитель

Г-жа М. Пилар КАСТРО

Руководитель службы
Министерство развития

Швеция	Г-н Петер ФАЛЬДТ Директор, специальный советник Министерство промышленности, труда и связи
Великобритания	Г-н Айэн МАККЭЙ Руководитель отделения, политика и программа ТЕС Европейское и международное отделение Департамент транспорта
	<i>Заместитель</i> Г-н Ник МИЛФОРД Политика и программа ТЕС Европейское и международное отделение Департамент транспорта
Болгария	Г-н Димитар САВОВ Руководитель департамента инвестиционной политики Министерство транспорта и связи
Румыния	Г-жа Дана КОНСТАНТИНЕСКУ Генеральный директор Департамент европейской и международной координации Министерство транспорта, строительства и туризма

9.2. Список встреч

Группа встречалась в Брюсселе 10 раз в период между октябрём 2004 г. и ноябрём 2005 г. Большая часть встреч проводилась в формате пленарных заседаний, но для подробного обсуждения технических вопросов, некоторые встречи проводились по региональным группам. Региональные группы частично перекрывались и делились по следующему принципу: Северо-Восточная Европа, Юго-Восточная Европа, Черноморский регион, Восточный и Западный Средиземноморские регионы. Встречи состоялись в такие даты:

18-19 октября 2004 (пленарное заседание)

29 ноября 2004 (пленарное заседание)

11-12 января 2005 (региональная встреча)

14-15 февраля 2005 (региональная встреча)

7 марта 2005 (пленарное заседание)

30-31 мая 2005 (пленарное заседание)

11-12 июля 2005 (региональная встреча и пленарное заседание)

19-20 сентября 2005 (региональная встреча и пленарное заседание)

25 октября 2005 (пленарное заседание)

30 ноября (пленарное заседание)

9.3. Список магистралей морских портов

Албания	Порт Дуррес
Алжир	Порт Дженджен
Азербайджан	Порт Баку
Хорватия	Порт Риека
Египет	Порт Дамьетта и Восточный порт Саид (портовая система) Порт Александрия (Эль Декела)
Грузия	Порт Поти и порт Батуми (портовая система)
Израиль	Порт Хайфа
Иордания	Порт Акаба
Ливия	Порт Мисурата
Марокко	Порт Касабланка и Мохамедия (портовая система) Порт Тангер
Норвегия	Порт Нарвик Порт Осло
Россия	Порт Санкт-Петербург (портовая система) Порт Калининград Порт Новороссийск
Сербия и Черногория	Порт Бар
Сирия	Порт Тартус
Тунис	Порт Радес и Энфида (портовая система)
Турция	Порт Мерсин Порт Самсун
Украина	Порт Одесса и Ильичевск (портовая система)

9.4. Приоритетные коридоры / проекты, выделенные Группой

9.4.1. Морские магистрали

Ориентация коридора

- Продолжение магистрали Балтийского моря к России, включая Калининград
- Продолжение морской магистрали западной Европы к Норвегии на севере и к Марокко на юге
- Продолжение магистралей Средиземного моря к Северной Африке и Ближнему Востоку, включая Красное море и дальше
- Продолжение магистрали Средиземного моря к Черному морю

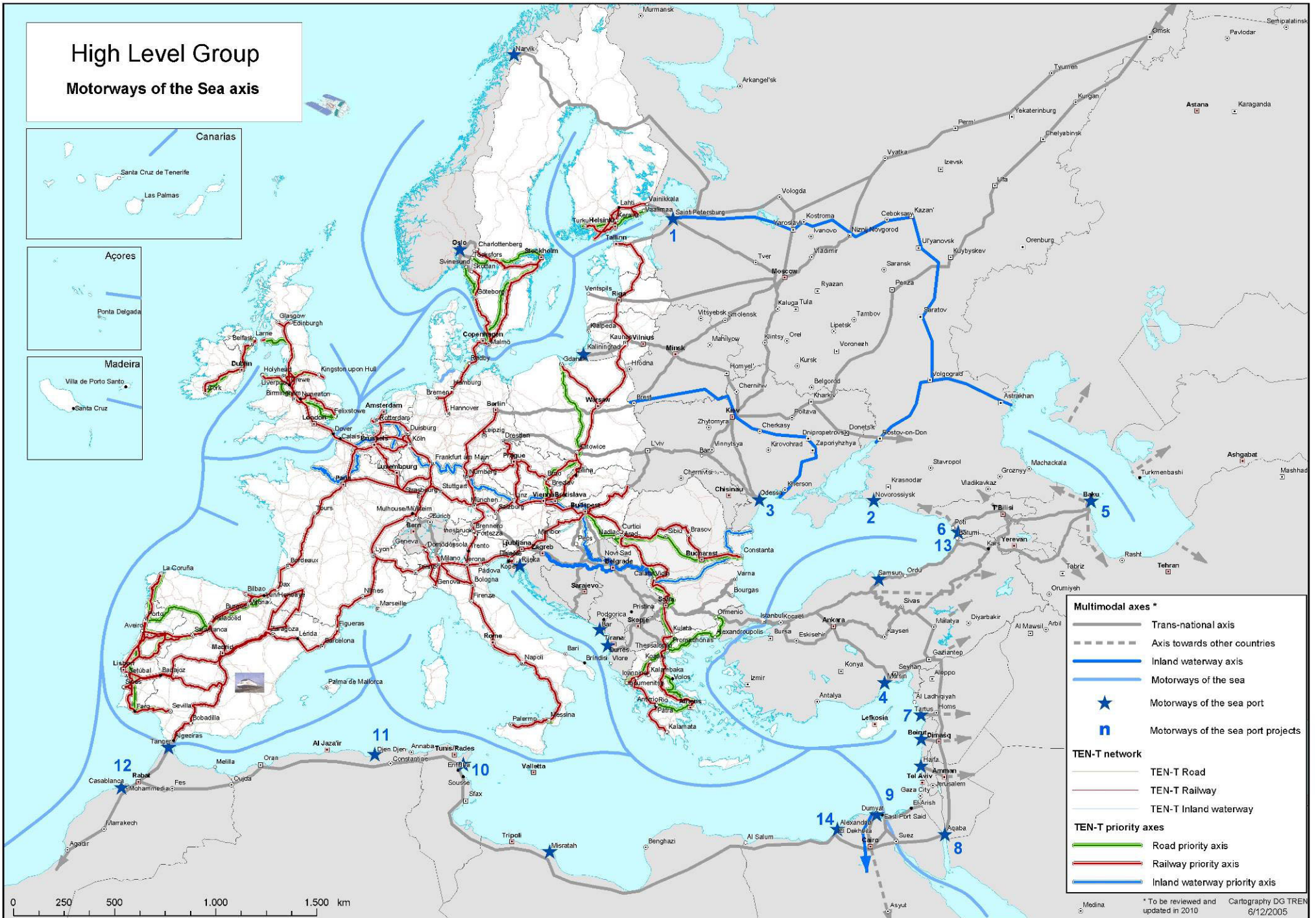
Список 1. Краткосрочные и среднесрочные проекты

Россия	1	Порт Санкт-Петербург (Усть-Луга + железнодорожный терминал)
	2	Порт Новороссийск (модернизация + логистический центр)
Украина	3	Порт Ильичевск (контейнерный терминал)
Турция	4а	Порт Мерсин (увеличение мощности, фаза 1)
Азербайджан	5	Порт Баку (управление железнодорожным транспортом и т.п.)
Грузия	6	Порт Поти
Сирия	7	Порт Тартус
Иордания	8а	Порт Акаба (мастер-план, увеличение мощности, фаза 1)
Египет	9	Многофункциональная платформа, восточный порт Саид
Тунис	10	Глубоководный порт в Энфиде
Алжир	11	Порт Дженджен
Марокко	12	Контейнерный терминал порта Мохамедия

Список 2. Долгосрочные проекты

Турция	4b	Порт Мерсин (увеличение мощности, фаза 2)
Иордания	8b	Порт Акаба (увеличение мощности, фаза 2)
Грузия	13	Порт Батуми

High Level Group Motorways of the Sea axis



Multimodal axes *

- Trans-national axis
- - - Axis towards other countries
- Inland waterway axis
- Motorways of the sea
- ★ Motorways of the sea port
- n Motorways of the sea port projects

TEN-T network

- TEN-T Road
- TEN-T Railway
- TEN-T Inland waterway

TEN-T priority axes

- Road priority axis
- Railway priority axis
- Inland waterway priority axis

0 250 500 1.000 1.500 km

* To be reviewed and updated in 2010
Cartography DG TREN 6/12/2005

9.4.2. Северный и Центральный транспортный коридор

Ориентация коридоров

Северный коридор

- Сообщение смешанными видами транспорта Берлин – Варшава – Минск – Москва – Транссибирская магистраль
- Сообщение смешанными видами транспорта Финская граница – Санкт-Петербург – Москва
- Железная дорога, грузовое сообщение Санкт-Петербург – Вологда – Москва/Транссибирская магистраль
- Сообщение смешанными видами транспорта от портов Балтийского моря до Минска / Москвы:
 - Таллинн – Санкт-Петербург – Москва
 - Вентспилс – Рига – Москва
 - Клайпеда / Калининград – Вильнюс – Минск – Москва
- Сообщение смешанными видами транспорта в Норвегии ТЕС приоритетной оси № 12 (Северный треугольник)
- Сообщение смешанными видами транспорта Санкт-Петербург – Вартиус – Торнио – Хапаранда – Нарвик

Центральный коридор

- Сообщение смешанными видами транспорта Дрезден – Катовице – Львов – Киев
- Сообщение смешанными видами транспорта Будапешт – Львов
- Сообщение смешанными видами транспорта Москва – Киев – Одесса
- Внутренние водные пути Беларусь – Киев – Одесса (Днепр)
- Внутренние водные пути, канал Волга-Дон, соединяющий Каспийское и Черное моря, а также путь из Волги в Балтийское море
- Сообщение смешанными видами транспорта Минск – Киев
- Сообщение смешанными видами транспорта Киев – Харьков – Транссибирская магистраль/Кавказ

Список 1. Краткосрочные и среднесрочные проекты

Внутренний водный путь

Россия 1 Внутренний водный путь Волга-Дон

Железная дорога

Беларусь	2	Ветка железной дороги Брест-Осиновка
	3	Ветка железной дороги литовская граница – Минск - Гомель – украинская граница
Россия	4	Скоростная ветка пассажирской железной дороги Москва-Санкт-Петербург-Бусловская
	5	Реконструкция участков железной дороги и мостов для увеличения мощности Транссибирской магистрали, включая транспортную логистику
	6	Реконструкция участка железной дороги Санкт-Петербург-Вологда-Котельнич

Украина	7	Строительство железнодорожного туннеля на участке Бескид-Скотарское
	8	Создание и развитие центров логистики, а также инфраструктуры в Чопе
Норвегия	9	Модернизация железной дороги в Северном треугольнике

Автомобильная дорога

Беларусь	10	Автодорожное сообщение Брест-Минск-российская граница
	11	Автодорожное сообщение литовская граница – Минск – Гомель - украинская граница
Россия	12	Строительство автомагистрали Санкт-Петербург-Москва
Украина	13	Модернизация участков Киев-Жашков и Краснознаменка-Одесса дороги Киев-Одесса
	14	Модернизация дороги Львов-Краковец (польская граница)
Норвегия	15	Модернизация дороги в Северном треугольнике

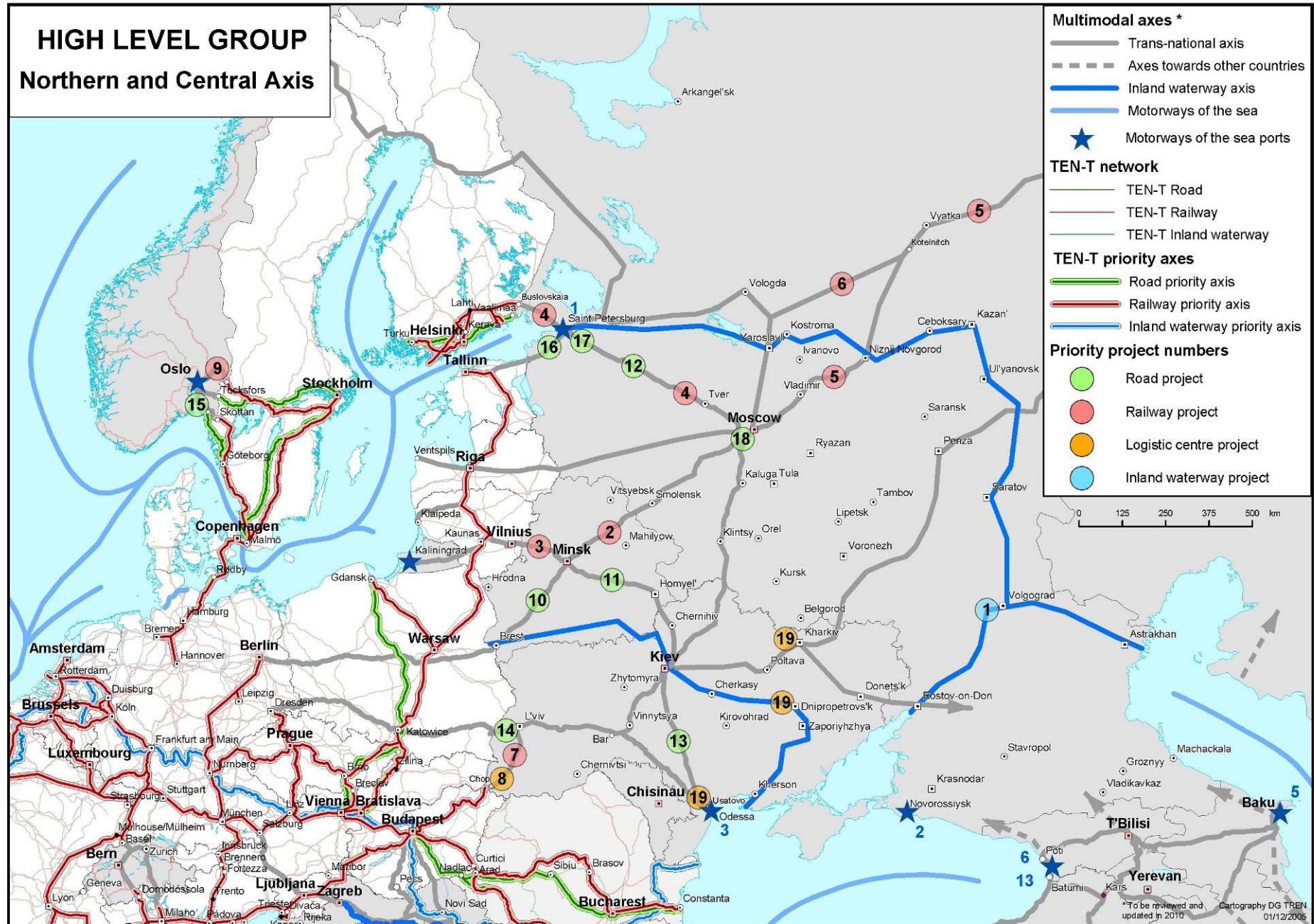
Список 2. Долгосрочные проекты

н/д

Список 3. Прочие крупнейшие проекты по смешанным коридорам, проектам регионального и национального значения

Россия	16	Строительство западной скоростной окружной дороги в Санкт-Петербурге
	17	Строительство кольцевой дороги Санкт-Петербурга
	18	Строительство кольцевой дороги Московской области
Украина	19	Создание и развитие центров логистики и соответствующей инфраструктуры в Усатово (Одесская область), Днепропетровске и Харькове

HIGH LEVEL GROUP Northern and Central Axis



9.4.3. Юго-Восточный транспортный коридор

Ориентация коридора

- Сообщение смешанными видами транспорта Зальцбург – Любляна – Загреб/Будапешт – Белград – Нис, включая следующие пути сообщения:
 - София – Истамбул – Анкара – Грузия/Армения – Азербайджан (Трасека)
 - Скопье – Фессалоники
- Сообщение смешанными видами транспорта Будапешт – Сараево – Плоце
- Сообщение смешанными видами транспорта Бари/Бриндиси – Дуррес/Влора – Тирана – Скопье – София – Бургас/Варна
- Внутренние водные пути Дунай⁵⁶ и Сава
- Сообщение смешанными видами транспорта Анкара – Мерсин – Сирия – Иордания – Суэц – Александрия/Восточный порт Саид, включая следующие пути сообщения:
 - Сивас – Малатья – Мерсин
 - От Турции к Ирану и Ираку
 - Тартус – Хомс – на Ирак
 - Бейрут – Дамаск – на Ирак и Саудовскую Аравию
 - Хайфа – израильская граница
 - Иорданская граница – Амман – на Ирак и Саудовскую Аравию
- Сообщение смешанными видами транспорта Дамьетта – Кир и дальше, включая реку Нил
- Сообщение смешанными видами транспорта от Армении, Азербайджана и Грузии – на север и на юг

Список 1. Краткосрочные и среднесрочные проекты

Внутренний водный путь

Региональное значение	1а	Реконструкция реки Савва по стандарту 1990 (фаза 1)
Босния и Герцеговина	2	Реконструкция и модернизация речного порта Брско
Сербия и Черногория	3	Развитие судоходности Дуная (регулирование речного русла, шлюзы и подъем затонувших судов)

Железная дорога

Хорватия	4	Модернизация железнодорожной ветки словенская граница – Загреб – граница с Сербией и Черногорией
Босния и Герцеговина	5	Однколейный туннель «Иван»
Сербия и Черногория	6	Реконструкция и модернизация железнодорожной ветки венгерская граница – Белград – Нис – болгарская/македонская границы, включая мост через Дунай в Новом Саде
	7	Реконструкция и модернизация железных дорог Белградского железнодорожного узла
БРЮ Македония	8а	Восстановление ветки железной дороги Табановчи-Гевгелия (фаза I)

⁵⁶ Точная ориентация направления Дунай – Черное море требует дальнейшего анализа.

	9	Ветка железной дороги Куманово-Беляковце-болгарская граница
	10	Ветка железной дороги Кицево-Стуга-албанская граница
Албания	11	Ветка железной дороги Лин-Кафе Тане-македонская граница
Турция	12	Ветка железной дороги Истамбул-Черкезкой-болгарская граница
	13	Ветка железной дороги Анкара-Сивас
Армения	14	Ветка железной дороги Гюмри-Айрум
Азербайджан	15	Ветка железной дороги Баку-грузинская граница
	16	Прокладка оптического кабеля на ветке железной дороги Баку-Ялама
Грузия	17	Ветка железной дороги Поти/Батуми-азербайджанская граница
Израиль	18	Железная дорога Хаемек (от Хайфы до границы с Иорданией)

Автомобильная дорога

Хорватия	19	Модернизация дороги словенская граница-Загреб-Липовач-граница с Сербией и Черногорией
Босния и Герцеговина	20	Модернизация дороги хорватская граница-Сараево-Мостар-хорватская граница
Сербия и Черногория	21	Модернизация дороги от венгерской границы -Белград-Нис-македонская граница
	22	Окружной сегмент белградской городской дороги Батайница-Бубань Поток
БРЮ Македония	23	Модернизация дороги Куманово-Табановце
	24	Модернизация дороги Демир Капия -Удово-Смоквица
	25	Модернизация дороги албанская граница-Скопье-болгарская граница
Турция	26	Модернизация дороги Гереде-Мерзифон
Сирия	27	Модернизация дороги граница с Турцией – граница с Иорданией, включая ветку Тартус-Хомс
Иордания	28	Кольцевая дорога Ирдиб
Египет	29	Модернизация дороги Александрия-Каир-Суэц-Таба (израильская граница)
	30	Модернизация дороги Измайлия-Восточный порт Саид

Список 2. Долгосрочные проекты

Внутренний водный путь

Региональное значение	1b	Реконструкция реки Сава до более высокого класса судоходности (фаза 2)
Босния и Герцеговина	31	Реконструкция и модернизация речного порта Самач
Египет	32	Улучшение транспортного сообщения по реке Нил (до Каира)

Железная дорога

БРЮ Македония	8b	Восстановление ветки железной дороги Табановцы-Гевгелия (фаза II)
Иордания	33	Строительство ветки железной дороги сирийская граница – Амман – Акаба
Египет	34	Система оповещения и вокзальная инфраструктура Бени-Суэф – Эль Минья – Асют

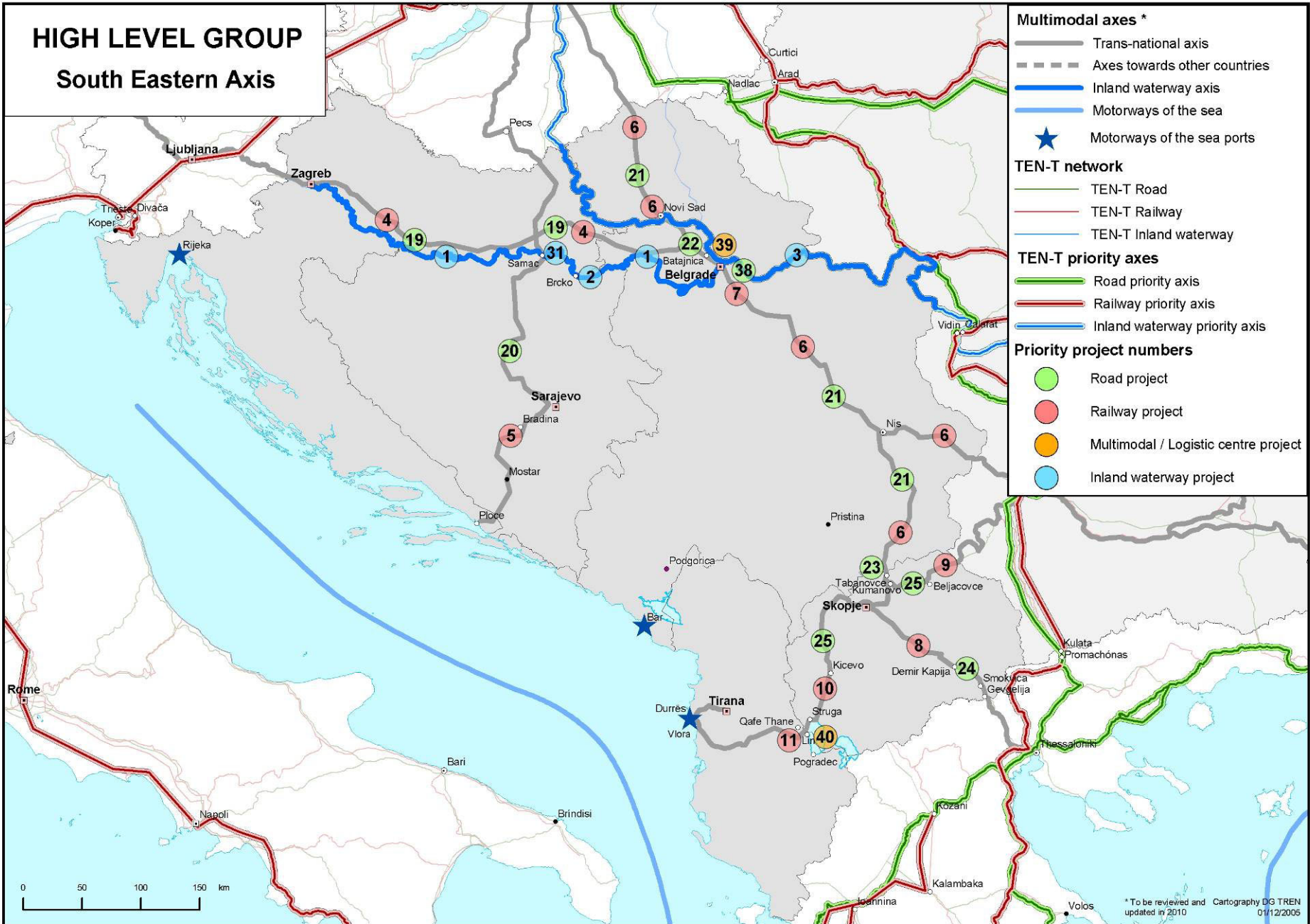
Автомобильная дорога

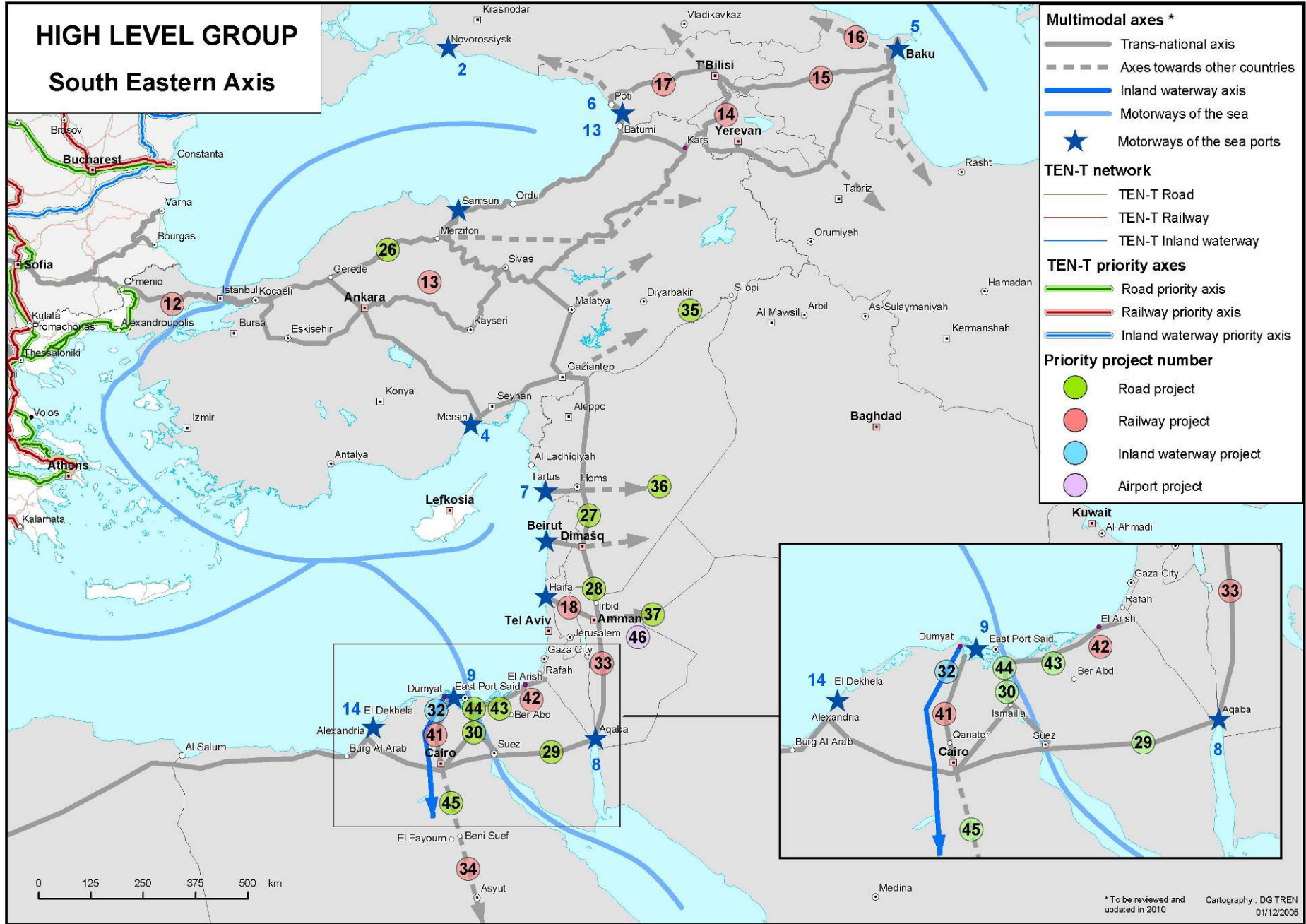
Турция	35	Дорожное сообщение Санхурфа-Силопи
Сирия	36	Дорожное сообщение Хомс - Танф - иракская граница
Иордания	37	Строительство дороги Амман – иракская граница

Список 3. Прочие крупнейшие проекты по смешанным коридорам, проектам регионального и национального значения

Сербия и Черногория	38	Мост Газела
	39	Логистическая платформа для смешанных видов транспорта в Белграде
БРЮ Македония	40	Строительство терминала для смешанных видов транспорта в Струге
Египет	41	Электрификация железнодорожной ветки Шебин Эль Канатер – Дамиетта
	42	Ветка железной дороги Бир Эль Абд - Рафа
	43	Модернизация прибрежной дороги Рафа-Дамиетта-Александрия-Эль Салум
	44	Автодорожный туннель под Суэцким каналом
	45	Западная пустынная дорога Бург Аль Араб – Асван
Иордания	46a	Аэропорт – поддержка грузов, перевозимых авиатранспортом
	46b	Аэропорт – расширения, восстановление и модернизация

HIGH LEVEL GROUP South Eastern Axis





9.4.4. Юго-Западный транспортный коридор

Ориентация коридора

- Сообщение смешанными видами транспорта Альгесирас – Рабат – к Агадиру и дальше
- Сообщение смешанными видами транспорта Рабат – Фес – Уджда – Константин – Аль Джазир – Тунис – ливийская граница («транс-Магрибин»), включая также сообщение Тунис – Египет
- Расширение приоритетного коридора ТЕТС № 24 через Швейцарию

Список 1. Краткосрочные и среднесрочные проекты

Железная дорога

Швейцария	1	Сообщение смешанным железнодорожным транспортом Лугано-Чиассо
	2	Увеличение мощности железнодорожного сообщения Ольтен-Базель
Марокко	3	Скоростная железнодорожная ветка Касабланка - Марракеш (фаза 1, Касабланка - Марракеш - Агадир)

Автомобильная дорога

Марокко	4	Модернизация автодороги Касабланка-Рабат
	5	Модернизация автодороги Фес-Уджда

Список 2. Долгосрочные проекты

Железная дорога

Марокко	6	Фиксированное соединение через Гибралтар
	7	Скоростная железнодорожная ветка Марракеш-Агадир (фаза 2, Касабланка - Марракеш - Агадир)
	8	Прокладка второй колеи и электрификация железнодорожной ветки Фес-Уджда

Список 3. Прочие крупнейшие проекты по смешанным коридорам, проектам регионального и национального значения

Тунис	9	Развитие логистических зон (вдоль транс-Магрибина)
-------	---	--

HIGH LEVEL GROUP South Western Axis

