



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.5/2000/9
10 July 2000

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта
(Тринадцатая сессия, 18-20 сентября 2000 года,
пункт 7 повестки дня)

ЕВРО-АЗИАТСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СОЕДИНЕНИЯ

Проект стратегического документа: Обзор осуществляющейся деятельности
и предложения о последующих мероприятиях

Записка секретариата

На неофициальном совещании по евро-азиатским транспортным соединениям, состоявшемся в Женеве 16 мая 2000 года, был согласован проект программы работы, который должен быть представлен Рабочей группе (TRANS/WP.5/2000/8). Согласно графику работы секретариату следует также подготовить стратегический документ, включая обзор мероприятий, проводящихся в краткосрочной перспективе, существующие пробелы и дальнейшие потребности в информации и данных (которые, возможно, будут запрошены у правительств). В приложении к настоящему документу воспроизводится также проект совместной программы работы ЭСКАТО/ЕЭК.

Рабочей группе предлагается провести обсуждение на основе настоящего документа, с тем чтобы разработать его окончательный вариант, который впоследствии может быть передан на утверждение Комитету по внутреннему транспорту.

1. ИСТОРИЯ ВОПРОСА

За последние годы вопрос о развитии евро-азиатских транспортных соединений затрагивался на многих международных конференциях. Неудивительно, что на всех этих форумах усовершенствование евро-азиатских соединений рассматривается в качестве одного из ключевых средств реализации стратегий экономического развития. В данной связи уместно отметить, в частности, нижеследующее:

- Делийская декларация о развитии инфраструктуры в Азиатско-Тихоокеанском регионе, принятая на Конференции на уровне министров по вопросам инфраструктуры, состоявшейся в октябре 1996 года. Приняв эту Декларацию, Конференция тем самым положила начало осуществлению Делийского плана действий по развитию инфраструктуры в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Кроме того, она утвердила оперативную серию из 64 проектов для первого этапа (1997-2001 годы) Региональной программы действий по осуществлению Делийского плана действий, включая проект АЛТИД.
- В Ташкентской декларации (от 26 марта 1998 года) Центральноазиатские республики выразили намерение принять Специальную программу Организации Объединенных Наций для стран Центральной Азии (СПЕКА). Одной из четырех областей сотрудничества в рамках этой Программы является деятельность по развитию транспортной инфраструктуры и упрощению процедур, связанных с передвижением через границы товаров, услуг и людей.
- 9 мая 1998 года в Ташкенте было подписано Рамочное соглашение ОЭС о транзитных перевозках. Цели Соглашения включают: облегчение транзитных пассажирских и грузовых перевозок через соответствующие территории договаривающихся сторон, а также обеспечение их безопасности. Соглашение было разработано при содействии ЮНКТАД.
- Международная евро-азиатская конференция по транспорту (12-13 мая 1998 года, Санкт-Петербург) определила основные евро-азиатские маршруты и рекомендовала использовать в качестве основы для дальнейшей работы планы по расширению международных сетей транспортной инфраструктуры ЕЭК ООН на закавказский и

центральноазиатский регионы, а также международные маршруты, определенные в рамках проекта АЛТИД ЭСКАТО ООН. На Конференции была подчеркнута необходимость повышения эксплуатационной эффективности (упрощение порядка пересечения границ, логистика и т.д.). Кроме того, ЕЭК и ЭСКАТО было предложено продолжить свою работу по унификации транспортной статистики и согласованию статистических вопросников.

- Вторая Международная конференция по вопросам транспорта "ТРАНСЪЕВРАЗИЯ-98" (Алма-Ата, 19-20 мая 1998 года) предложила ЭСКАТО ООН, ЕЭК, ЕК ОЭС и ОСЖД совместно рассмотреть вопросы соединения общеевропейских транспортных коридоров с северным, центральным и южным коридорами трансасиатской железной дороги. Конференция также рекомендовала расположенным вдоль этих коридоров государствам внедрить совместимые системы контроля за движением вагонов/грузов, уделяя при этом первоочередное внимание модернизации систем контроля движения по транспортным маршрутам. Международным организациям (ЕЭК, ЭСКАТО, ОСЖД, ОЭС, ЕК) было также предложено разработать общий подход к решению вопроса о кодовом обозначении трансконтинентальных коридоров.
- В Декларации Международной конференции по восстановлению исторического "Шелкового пути" (Баку, 7-8 сентября 1998 года) (Бакинская декларация) отмечается прогресс, достигнутый в области развития магистрали ТРАСЕКА с начала реализации проекта в 1993 году, и приветствуется подписание Базового соглашения.
- Совет министров ЕКМТ на своей сессии в Варшаве в 1999 году одобрил доклад *"Перевозки между Европой и Азией с уделением особого внимания железнодорожному транспорту"* (СЕМТ/СМ(99)10). В этом докладе отмечаются потенциальные возможности развития трансасиатских сухопутных маршрутов и стимулируется многостороннее сотрудничество (как, например, принятие меморандумов о договоренности и создание совместных рабочих групп).
- На второй Международной конференции по вопросам транспорта "ТРАНСЪЕВРАЗИЯ-2000" (Астана, 14-15 июня 2000 года) к международным организациям, включая ЕЭК и ЭСКАТО, был обращен призыв обеспечить соединение общеевропейских транспортных коридоров с трансасиатскими магистральными железнодорожными линиями, рассмотреть вопрос о классификации и разработке общей терминологии для трансконтинентальных коридоров, а также провести подробное обследование сухопутных транспортных коридоров между Центральной Азией и Европой с целью выявить физические и нефизические

препятствия для международной перевозки контейнеров и определить меры по устранению таких препятствий.

- Предполагается, что на второй Международной евро-азиатской конференции по транспорту в Санкт-Петербурге (12-13 сентября 2000 года) будет оказана дальнейшая политическая и техническая поддержка в деле развития транспортных соединений между Азией и Европой.

2. ЕВРО-АЗИАТСКИЕ КОРИДОРЫ

На рассмотрение были вынесены следующие евро-азиатские коридоры:

1. Соединение общеевропейских транспортных коридоров 2, 3 и 9 с Китаем, Корейским полуостровом и Японией через территорию Российской Федерации и Казахстана/Монголии;
2. Соединение общеевропейского транспортного коридора 4 с Южной Азией через территорию Турции и Ирана;
3. Соединение общеевропейского транспортного коридора 4 с Китаем через территорию Ирана и Центральной Азии;
4. Соединение общеевропейских транспортных коридоров 4, 7, 8, 9 с Центральной Азией через маршрут ТРАСЕКА;
5. Соединение общеевропейского транспортного коридора 9 с Персидским заливом через территорию Российской Федерации и Центральную Азию.

3. ЕВРО-АЗИАТСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СОЕДИНЕНИЯ: РАЗЪЯСНЕНИЕ ДАННОЙ КОНЦЕПЦИИ

По всей видимости, понятно, что в этих предложениях изложены как долгосрочные, так и краткосрочные цели, обуславливающие стратегическую важность усовершенствования существующих евро-азиатских соединений. В долгосрочных целях учитывается необходимость более эффективной интеграции восточной части России, Центральной Азии и Закавказья в европейское территориальное пространство (с выделением концепции *коридора*):

- экономическое развитие государств Центральной Азии и Закавказья: евро-азиатские соединения будут служить, таким образом, коридорами развития, способствующими интеграции этих регионов в мировую экономику;
- создание единой европейской транспортной системы, которая должна быть расширена за счет территории восточной части Российской Федерации, а также республик Закавказья и Центральной Азии.

Краткосрочные оперативные цели сосредоточены скорее на текущих проблемах и возможностях (с выделением концепции *соединения*):

- улучшение доступа к центральноазиатским государствам, не имеющим выхода к морю;
- облегчение международных перевозок (в частности, транзитных) в этих регионах (включая как правовые положения, так и аспекты инфраструктуры);
- развитие конкурентоспособных услуг на маршрутах внутренних перевозок по направлению "Дальний Восток – Западная Европа" в качестве альтернативы существующим морским маршрутам с уделением особого внимания развитию контейнерных перевозок по железной дороге.

На самом деле оба подхода являются взаимодополняющими, однако следует подчеркнуть, что, как отметили министры ЕКМТ, *"агрпромышленное развитие, а также развитие городов и инфраструктуры в евразийских коридорах станет одним из основных направлений экономической политики стран Центральной Азии и их соседей в течение ближайших 30 лет"*. Таким образом, евро-азиатские коридоры являются в первую очередь одним из составных элементов радикальной стратегии экономического развития.

Транспортный сектор призван сыграть крайне важную роль в реализации данной стратегии экономического развития посредством предоставления действенных дополнительных транспортных услуг в евро-азиатских коридорах. Для этого необходимо наладить и легализовать - посредством заключения меморандумов о договоренности, учреждения рабочих групп и согласования правовых процедур, технических параметров и графиков осуществления капиталовложений - надлежащую координацию усилий заинтересованных стран и международных организаций.

4. ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ, ОСУЩЕСТВЛЯЮЩАЯСЯ В КРАТКОСРОЧНОЙ ПЕРСПЕКТИВЕ

Краткосрочные меры могут сыграть решающую роль в укреплении сотрудничества между правительствами и международными организациями, способствуя извлечению непосредственной выгоды путем усовершенствования транспортного сообщения и повышения эффективности перевозок в некоторых странах, а также стимулирования транзитной транспортировки. Наиболее наглядным примером этого служат потенциальные возможности железных дорог в плане предоставления конкурентоспособных услуг по перевозкам "Дальний Восток – Европа", которые могли бы стать привлекательной альтернативой некоторым из нынешних морских перевозок. Потенциальные доходы, связанные с предоставлением таких услуг, разумеется, будут стимулировать стремление правительств к реформированию законодательства и реорганизации железных дорог с целью создания более эффективных коммерческих структур.

Совместная программа, разработанная ЕЭК и ЭСКАТО (см. приложение), сосредоточена на принятии этих краткосрочных и среднесрочных мер. В ней предусматривается:

- разработка двухсторонних и многосторонних соглашений об облегчении транзитных перевозок, включая упрощение процедур пересечения границ;
- разработка транспортного законодательства и политики на основе общих принципов и норм;
- обновление действующей институциональной и нормативной основы, включая реорганизацию железнодорожных предприятий;
- разработка коммерческих железнодорожных перевозок от двери до двери (высокую активность в данной области проявляет также МСЖД);
- усовершенствование инфраструктуры, включая реконструкцию ключевых отрезков, разработку программ технического обслуживания и ремонта, создание/ усовершенствование оборудования, используемого в комбинированных перевозках и т.д.;
- ограничение уровня преступности в рамках международных перевозок.

Уже начато сотрудничество между странами, участвующими в эксплуатации трансасиатского северного маршрута (ТАМ-С), обозначенного как ЕА-1 в документе TRANS/WP.5/2000/8. Совещание рабочей группы состоялось в Алма-Ате (Казахстан) 23-25 сентября 1999 года. На нем присутствовали представители министерств транспорта и железнодорожных администраций Беларуси, Германии, Казахстана, Китая, Польши, Российской Федерации¹. Предполагается, что во второй половине нынешнего года Китай станет принимающей стороной второго совещания этой рабочей группы. Данная инициатива сосредоточена на обеспечении эффективных, конкурентоспособных контейнерных перевозок на данном маршруте.

ОСЖД определила железнодорожные коридоры, соединяющие общеевропейскую систему с Азией (с уделением особого внимания комбинированным перевозкам). В настоящее время во всех этих коридорах осуществляется сбор данных и анализ технических параметров, грузовых потоков и коммерческого потенциала. К Комитету ОСЖД может быть обращена просьба об исследовании евро-азиатских железнодорожных коридоров и изложении предложений об их развитии и повышении их конкурентоспособности. Сбор дополнительных данных осуществляется МСЖД с целью реализации его проекта развития коридора и ЭСКАТО в контексте проекта АЛТИД.

С учетом того, что расширение сетей СМЖЛ и СМА идет полным ходом, сейчас имеются возможности для определения коридоров мультимодальных перевозок; это послужит основой для создания полного представления о мультимодальных перевозках в евро-азиатских коридорах.

По этой причине, по-видимому, не существует особой потребности в каких-либо дальнейших усилиях по сбору данных в секторе железнодорожного транспорта. Однако необходимо отметить, что вопрос о доступности этой информации иногда неясен и степень ее совместимости не определена, поскольку ее сбор осуществляется по конкретным проектам без каких-либо ссылок на параметры. В данной связи *было бы удобнее разработать некоторые параметры для базы данных с целью объединения имеющейся информации в общий формат и упрощения усилий по сбору данных в будущем. Эта деятельность могла бы основываться на опыте реализации проекта ТИНА.*

¹ На нем присутствовали также представители ЭСКАТО и Объединенного комитета государств, подписавших соглашение от 29 марта 1996 года (Беларуси, Казахстана, Кыргызстана, Российской Федерации и Таджикистана).

Осуществляется сбор информации о транспортных возможностях коридоров. Эта информация сосредоточена главным образом на перевозках на большие расстояния, так что ее следует дополнить информацией о двусторонних и национальных перевозках. Следует стимулировать усилия организаций, которые в настоящее время принимают участие в реализации железнодорожных проектов, к заполнению этого пробела.

Возможно, необходимо предпринять более активные усилия в области автодорог. Сбор данных осуществлялся Европейской комиссией с целью подготовки ее "*Сравнительного анализа наземных транспортных маршрутов между Европой и Азией*" 1998 года. Усилиям по сбору данных должна способствовать текущая подготовка Европейской экономической комиссией переписи дорожного движения 2000 года в рамках СМА. Кроме того, *существует явная потребность в охвате сектора автомобильного транспорта* общей концепцией при помощи таких неправительственных организаций, как Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ), Международная автодорожная федерация (МАФ) или Постоянная международная ассоциация дорожных конгрессов (ПМАДК).

Секретариату ЕЭК следует подготовить в консультации с вышеупомянутыми организациями структуру базы данных на основе уже имеющейся информации. Существенные пробелы (возможно, касающиеся главным образом автодорог) следует заполнить посредством обращения за соответствующей помощью к правительствам и НПО, по возможности в контексте таких уже предпринимающихся усилий по сбору данных, как перепись дорожного движения.

5. ЗАПОЛНЕНИЕ ПРОБЕЛОВ В КРАТКОСРОЧНОЙ ПЕРСПЕКТИВЕ

Основные информационные пробелы, существующие в настоящее время, касаются текущей транспортной политики в соответствующих странах и осознания потенциального воздействия евро-азиатских транспортных соединений на национальном, региональном и местном уровнях.

В данной связи странам может быть предложено представить информацию:

- об основных стратегиях экономического и регионального развития в рамках коридоров (включая основные экономические центры, экологические проблемы и т.д.);

- о национальных планах и политике, направленных на реформирование нормативной базы, присоединение к международным соглашениям об облегчении перевозок и осуществление проектов капиталовложений с целью развития коридоров;
- о национальной статистике транспорта.

6. ПРЕДСТОЯЩАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

Разработка "коридорного подхода" требует расширения текущих усилий, сосредоточенных на предоставлении услуг по железнодорожным перевозкам, в двойном смысле:

- таким инициативам, сосредоточенным на железнодорожных перевозках, как развитие коридоров МСЖД и ОСЖД или инициативы рабочей группы по ТАМ-С, следует оказать полномасштабную политическую и техническую поддержку, поскольку они служат стимулом для многостороннего сотрудничества и доказательством эффективности евро-азиатских линий и их позитивного воздействия на ситуацию в регионе. На этих вопросах сосредоточена также совместная программа работы ЭСКАТО/ЕЭК;
- следует реализовать мультимодальный потенциал этих коридоров. Это означает, что необходимо последовательно и в полном объеме использовать сектор автомобильного транспорта и обеспечить пересмотр правовой основы. С этой целью следует определить надлежащие координационные пункты на национальном уровне и заключить договоренности о взаимодействии (по аналогии с общеевропейскими транспортными коридорами);
- следует предпринять серьезные шаги с целью перехода от использования "железнодорожных соединений" к использованию "коридоров развития" как на национальном, так и на международном уровне. Во-первых, было бы необходимо в полном масштабе задействовать в этом сектор автомобильных перевозок, а во-вторых, - обеспечить надлежащее взаимодействие с механизмами экономического развития и региональными органами, а также с другими соответствующими представителями как государственного, так и частного сектора. Эту деятельность следует осуществлять в первую очередь на национальном уровне, причем ее должны начать соответствующие министерства транспорта.

Приложение

ПРОЕКТ СОВМЕСТНОЙ ПРОГРАММЫ РАБОТЫ ЭСКАТО/ЕЭК ПО РАЗВИТИЮ АЗИАТСКО-ЕВРОПЕЙСКИХ НАЗЕМНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СОЕДИНЕНИЙ

1. ОПРЕДЕЛЕНИЕ АЗИАТСКО-ЕВРОПЕЙСКИХ НАЗЕМНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ

Одна из важных первоначальных задач заключается, по-видимому, в определении и согласовании секретариатами ЭСКАТО и ЕЭК основных наземных транспортных коридоров, связывающих Азию и Европу.

Предлагается рассмотреть нижеследующие коридоры.

1. Западная Европа - Российская Федерация до Корейского полуострова: напрямик либо через Казахстан и Китай или Монголию и Китай.
2. Европа - Турция - Исламская Республика Иран - Южная Азия - Юго-Восточная Азия/Южный Китай.
3. Европа - Турция - Исламская Республика Иран - Центральная Азия - Китай.
4. Транспортный коридор ТРАСЕКА (Европа - через Черное море - Закавказье - через Каспийское море - Центральная Азия).
5. Северная Европа - Российская Федерация - Центральная Азия - Персидский залив.

2. ИСПОЛЬЗУЕМЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ УЗЛЫ

Поскольку азиатско-европейские наземные транспортные коридоры являются одним из неотъемлемых элементов межрегиональной и глобальной комплексной транспортной системы, эти коридоры в конечном счете должны послужить основой для обеспечения эффективных мультимодальных перевозок (ММП) и глобальной мобилизации ресурсов. Вместе с тем с учетом соответствующих расстояний и имеющихся ограниченных возможностей первоначально предлагается сосредоточить основное внимание в рамках программы на нижеследующих аспектах:

1. Железнодорожные маршруты в упомянутых выше коридорах, соединяющие Европу с основными портами Азии.

Соответствующие задачи: определение и согласование (в частности, заинтересованными странами) железнодорожных маршрутов, включая порты в Азии, а также пункты отправления/назначения в Европе с использованием международной железнодорожной сети в Европе и трансазиатской железнодорожной сети (приложение 1), а также определение и согласование азиатско/европейских разъездных станций на каждом маршруте. Разработать/скорректировать систему нумерации маршрутов. Опубликовать карту.

2. Автотранспортные маршруты/сеть, подлежащие рассмотрению.

Соответствующие задачи: определение и согласование автодорожных соединений (в частности заинтересованными странами) с европейской сетью дорог категории E и азиатской сетью автомагистралей с созданием необходимой основы для этой деятельности; кроме того, необходимо определить и согласовать азиатско/европейские разъездные населенные пункты на каждом маршруте. Разработать/скорректировать систему нумерации маршрутов. Опубликовать карту.

3. СТРУКТУРА ПРОГРАММЫ

Согласно указанному выше подходу соответствующие основные задачи, по-видимому, сводятся к следующему:

1. Азиатско-европейские железнодорожные маршруты - по каждому маршруту:
 - a) постановка основных целей в области развития в смысле таких аспектов, как затраты/тарифы, времени транзита и уровень предоставляемого обслуживания, которые должны быть конкурентоспособны по сравнению с соответствующими аспектами морских маршрутов, с использованием надлежащих данных (текущих, а также целевых) о конкретном морском маршруте в качестве основы для сравнения;
 - b) описание маршрута (включая порт(ы)) и создание базы данных, которая должна также включать необходимые (для оценки конкурентоспособности) данные/информацию о соответствующих морских маршрутах;

- c) прогнозирование перевозок (грузовых перевозок всех видов и пассажирских перевозок) с особой ссылкой на контейнерные перевозки и регулярное обновление этих прогнозов;
- d) подробное исследование коридоров/маршрутов с целью выявления основных физических и нефизических препятствий, а также возможных мер по исправлению ситуации;
- e) показательные испытания контейнерных маршрутных составов на маршруте для демонстрации их конкурентоспособности и выявления узких мест;
- f) анализ полученных результатов и составление программы дальнейших действий, включая введение/развитие комбинированных перевозок.

2. Автотранспортные маршруты:

- a) выявление и согласование маршрутов;
- b) создание сетевых баз данных;
- c) прогнозирование перевозок по основным маршрутам;
- d) подробное исследование коридоров на маршрутах с целью выявления физических и нефизических препятствий, а также мер по исправлению ситуации;
- e) облегчение наземных перевозок в пунктах пересечения границ на основе совместных усилий стран (если это еще не сделано) и выполнение соответствующих международных конвенций;
- f) анализ полученных результатов и составление плана дальнейшей деятельности.

Кроме того, данная программа должна включать следующие аспекты:

3. Учреждение национальных комитетов по облегчению перевозок:

- a) учреждение такого комитета в каждой стране с целью облегчения перевозок в пунктах пересечения границ и портах;

- b) принятие и выполнение планов работы этих комитетов.
- 4. Создание (и обновление) всеми заинтересованными организациями особой базы данных по завершенным, осуществляемым и запланированным проектам в рамках азиатско-европейских маршрутов.
- 5. Рабочие совещания.
- 6. Участие частного сектора и банков/финансовых учреждений.
- 7. Соответствующие международные конференции.
- 8. Координация деятельности со всеми заинтересованными международными организациями (СНГ, ЕК, ЕЭК, ОЭС, ЭСКАТО, МАФ, МСАТ, ОСЖД, МСЖД, ПРООН и т.д.).
- 9. Рекламная деятельность - информирование потребителей.

4. МЕХАНИЗМ РЕАЛИЗАЦИИ

Такой механизм мог бы включать:

- 1. Целевую группу ЭСКАТО-ЕЭК (ЦГ с участием ЕК).
- 2. Координационные пункты (предпочтительнее создать КП на уровне заместителя премьер-министра) в участвующих странах.
- 3. Учреждаемые для каждого маршрута специальные рабочие группы (РГ) для введения в действие азиатско-европейских маршрутов (заинтересованные страны, ЕК, ЕЭК, ЭСКАТО, МСАТ, ОСЖД, МСЖД). Их круг ведения должен включать следующее: разработку совместной политики эксплуатации маршрута; наблюдение за реализацией этой политики, наблюдение за развитием основных конкурентоспособных маршрутов, разработку совместных проектов.

5. МОБИЛИЗАЦИЯ РЕСУРСОВ

Само собой разумеется, что мобилизация ресурсов имеет решающее значение для успешного выполнения данной программы.

Уместно изложить следующие предварительные соображения по данному вопросу:

1. В качестве основы для этой деятельности следует использовать программу работы, рассчитанную на двухгодичный срок.
2. Эту программу следует разработать на первые два года с учетом имеющихся в наличии ресурсов (ЕЭК, ЭСКАТО, ЕС и т.д.).
3. Помимо ТРАСЕКА следует рассмотреть возможность включения коридора 1) и 5) в программу ТАСИС ЕС.
4. Программа ТРАСЕКА ЕК может/должна быть в большей степени ориентирована на конкретные действия, направленные на развитие коридора. С этой целью предлагается осуществлять совместный ЕС/ЭСКАТО/ЕЭК пересмотр этих программ при условии одобрения этого решения ЕС.
5. ЭСКАТО и ЕЭК следует рассмотреть вопрос о том, какие проекты/виды деятельности можно было бы осуществлять в контексте их соответствующих программ работы и приоритетов.
6. Весьма важным элементом программы (обеспечивающим ее реализацию) являются совещания (ЦГ, КП, РГ и т.д.). Для этого необходимо найти источники финансирования.
7. Важное значение имеет также совместное финансирование. Прежде всего важно выяснить, какие обязательства по мобилизации ресурсов могут быть приняты заинтересованными правительствами.

6. ПРОГРАММА РАБОТЫ НА 2000-2001 ГОДЫ

Представляется, что реализация программы работы может быть начата с мероприятий, для осуществления которых не требуется никаких внешних ресурсов, а именно:

1. Указание координационных пунктов в заинтересованных странах.
 2. Определение и согласование (заинтересованными странами, ЕК, ЕЭК, ЭСКАТО, ОСЖД, МСЖД) железнодорожных азиатско-европейских маршрутов, включая азиатские/европейские разъездные станции и соответствующие порты. В качестве основы должны использоваться маршруты, указанные в приложении I.
 3. Это же касается и автодорожных соединений с маршрутами, указанными в приложении II, которые должны использоваться в качестве основы.
 4. Составление международными организациями/банками, участвующими в данной деятельности, перечня соответствующих проектов (завершенных, осуществляющихся, запланированных).
 5. Подготовка соответствующих карт железнодорожных и автомобильных маршрутов.
 6. Учреждение специальных рабочих групп (по каждому азиатско-европейскому железнодорожному маршруту) для введения в действие маршрута.
 7. Представление маршрутов и т.д. (конференции, средства массовой информации).
 8. Совещания с целью рассмотрения достигнутых результатов и проекта программы работы на 2001-2002 годы.
-

**ПРОЕКТ
ЕВРО-АЗИАТСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ СОЕДИНЕНИЙ,
указанный Рабочей группой ЕЭК ООН по тенденциям и экономике
транспорта (маршруты основаны на существующих железнодорожных
линиях и имеют чисто ориентировочный характер)**

Общеввропейские транспортные коридоры

- Евро-азиатское соединение 1
- Евро-азиатское соединение 2
- Евро-азиатское соединение 3
- Евро-азиатское соединение 4 (ТРАСЕКА)
- Евро-азиатское соединение 5

Общеввропейские транспортные коридоры

- Евро-азиатское соединение 1
- Евро-азиатское соединение 2
- Евро-азиатское соединение 3
- Евро-азиатское соединение 4 (ТРАСЕКА)
- Евро-азиатское соединение 5

