



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

ECE/TRANS/WP.5/2008/1  
26 July 2008

RUSSIAN  
Original: ENGLISH and FRENCH

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта

Двадцать первая сессия

Женева, 9 и 10 сентября 2008 года

Пункт 2 а) предварительной повестки дня

**ОТСЛЕЖИВАНИЕ ИЗМЕНЕНИЙ, ИМЕЮЩИХ ЗНАЧЕНИЕ ДЛЯ  
ПАНЪЕВРОПЕЙСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ И ЗОН**

Краткое сообщение Европейской комиссии о ходе создания  
панъевропейских транспортных коридоров

Записка Европейской комиссии

**МАНДАТ**

На своей двадцатой сессии (13 и 14 сентября 2007 года) Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта выразила заинтересованность в том, чтобы ее продолжали информировать о деятельности Европейской комиссии (ЕК), связанной с панъевропейскими транспортными коридорами, и решила просить ЕК представить обновленную информацию о своей деятельности на следующей сессии Рабочей группы (ECE/TRANS/WP.5/42, пункт 6).

СООБЩЕНИЕ КОМИССИИ ДЛЯ ЕВРОПЕЙСКОГО ПАРЛАМЕНТА, ЕВРОПЕЙСКОГО  
СОВЕТА, ЕВРОПЕЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО И СОЦИАЛЬНОГО КОМИТЕТА  
И КОМИТЕТА РЕГИОНОВ О ХОДЕ ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫХ ПЕРЕГОВОРОВ,  
КАСАЮЩИХСЯ СОТРУДНИЧЕСТВА С СОСЕДНИМИ СТРАНАМИ  
В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА

**СОДЕРЖАНИЕ**

|                                                                                      | <i>Стр.</i> |
|--------------------------------------------------------------------------------------|-------------|
| 1. ВВЕДЕНИЕ .....                                                                    | 3           |
| 2. ОРГАНИЗАЦИЯ ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫХ ПЕРЕГОВОРОВ .....                                     | 5           |
| 3. ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЕ ВЫВОДЫ ПО ИТОГАМ ПЕРВОГО РАУНДА<br>ПЕРЕГОВОРОВ.....               | 6           |
| 3.1 Решительная поддержка подхода Комиссии .....                                     | 6           |
| 3.2 Корректировка подхода .....                                                      | 7           |
| 4. СОСТОЯНИЕ ДЕЛ, ДОСТИЖЕНИЯ И ПОСЛЕДУЮЩИЕ ШАГИ .....                                | 9           |
| 4.1 Панъевропейские коридоры/зоны .....                                              | 9           |
| 4.2 Морские магистрали .....                                                         | 9           |
| 4.3 Северная ось .....                                                               | 9           |
| 4.4 Центральная ось .....                                                            | 11          |
| 4.5 Юго-восточная ось .....                                                          | 11          |
| 4.5.1 Базовая региональная транспортная сеть на Западных<br>Балканах .....           | 11          |
| 4.5.2 Ответвления в сторону Ближнего Востока, Кавказа и<br>Центральной Азии .....    | 12          |
| 4.6 Коридор ТРАСЕКА .....                                                            | 13          |
| 4.7 Средиземноморские оси и региональный план действий в области<br>транспорта ..... | 14          |
| 5. ВЫВОД .....                                                                       | 15          |

## 1. ВВЕДЕНИЕ

В Сообщении Комиссии "*Укрепление европейской политики добрососедства* (ЕПД)"<sup>1</sup> освещались ключевые тематические направления/секторальные аспекты ЕПД и подчеркивалась необходимость расширения многостороннего диалога со странами-партнерами по таким проблемам, как энергетика, транспорт, охрана окружающей среды и пограничный контроль. В нем также высказывалась идея заключения многосторонних соглашений в области энергетики и транспорта, равно как указывалась необходимость упорядочения и рационализации различных текущих инициатив. В частности, было подчеркнуто важное значение более тесного сопряжения политического диалога с реальной деятельностью по развитию транспортных коридоров. Данное послание получило дальнейшее развитие в недавнем Сообщении<sup>2</sup> "*Надежная европейская политика добрососедства*", в котором Комиссия обратилась к государствам-членам и партнерам по ЕПД с настоятельным призывом крепить сотрудничество в целях завершения процесса расширения основных трансъевропейских транспортных осей на соседние страны.

Как подчеркивалось в Сообщении Комиссии "*Западные Балканы*"<sup>3</sup>, общеевропейское видение является двигателем реформы в рамках всего региона и, следовательно, важным фактором, стимулирующим продвижение по пути стабильности и прогресса. Ныне, после завершения процесса самого последнего расширения Евросоюза, Западные Балканы территориально полностью примкнули к государствам-членам ЕС, что делает скоординированное развитие транспортного сектора одной из ключевых задач.

Кроме того, в контексте стратегического партнерства ЕС-Россия, закрепленного в Соглашении о партнерстве и сотрудничестве и в "дорожных картах" по четырем общим пространствам сотрудничества, утвержденных на Московском саммите в мае 2005 года, предусматривается содействие взаимодополняемости транспортных секторов и постепенной интеграции транспортных сетей, устранение технических и административных препятствий и обеспечение возможности взаимодействия транспортных инфраструктур путем сближения соответствующего законодательства.

---

<sup>1</sup> COM(2006) 726, 4.12.2006.

<sup>2</sup> COM(2007) 774, 5.12.2007.

<sup>3</sup> Принято 5 марта 2008 года.

В Сообщении Комиссии "*Основные направления деятельности по транспорту в Европе и соседних регионах*"<sup>4</sup> были намечены первые шаги по реализации комплексной стратегии более тесной интеграции транспортной системы ЕС с соседними странами, в рамках которой особый акцент делается на пяти главных транспортных осях, используемых для целей международной торговли, и на соответствующих стандартах и законодательных нормах (именуемых "горизонтальными мерами"), сказывающихся на использовании этих маршрутов всеми видами транспорта<sup>5</sup>. Со временем данный подход может привести к сближению правил и предписаний для транспортного сектора в целом и тем самым вылиться в создание эффективного рынка перевозок с участием как ЕС, так и его соседей. По всей вероятности, результаты воздействия окажутся особенно заметными в тех странах, где - по причинам политического характера - сотрудничество в секторе транспорта находилось на довольно низком уровне.

В своем Сообщении Комиссия провозгласила двухэтапный подход к реализации стратегии. На первом этапе намечалось проведение предварительных переговоров с соседними странами с целью оценки степени их заинтересованности и приверженности укреплению существующих координационных рамочных механизмов. Переговоры призваны обеспечить условия к тому, чтобы формат и наполнение структуры сотрудничества позволяли максимально эффективно и полно учитывать потребности и ожидания заинтересованных сторон. На втором этапе и по итогам предварительных переговоров Комиссия бы вынесла конкретные рекомендации и/или сделала конкретное предложение относительно реализации стратегии и рамочного(ых) механизма(ов) координации.

В июне 2007 года Совет министров транспорта ЕС приветствовал как дальнейшее расширение "осевого" подхода, так и придание особого значения горизонтальным мерам; кроме того, он просил Комиссию выдвинуть предложения относительно практической реализации данного подхода, а также укрепления организационной структуры и рамочного механизма координации деятельности по осям.

Весной 2007 года были начаты предварительные переговоры, причем первый раунд обсуждений проходил с участием всех соседних стран и регионов. Переговоры уверенно продвигаются вперед, и в настоящем Сообщении содержится отчет об их ходе и

---

<sup>4</sup> COM(2007) 32, 31.1.2007.

<sup>5</sup> Основа для данной стратегии была заложена Группой высокого уровня под председательством бывшего заместителя Председателя Комиссии г-жи Лойола де Паласио. См. доклад "*Networks for peace and development*" на сайте [http://ec.europa.eu/ten/transport/external\\_dimension/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/ten/transport/external_dimension/index_en.htm).

излагаются предварительные выводы. В регионе Западных Балкан эти переговоры уже успешно завершены. Поэтому в контексте настоящего Сообщения Комиссия предлагает Совету руководящие принципы проведения переговоров по договору о создании в юго-восточной Европе транспортного сообщества.

## 2. ОРГАНИЗАЦИЯ ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫХ ПЕРЕГОВОРОВ

Предварительные переговоры были начаты весной 2007 года, причем первый раунд совещаний проходил с участием всех соседних стран, Панъевропейских коридоров/зон, а также ряда заинтересованных сторон. Помимо нескольких рабочих совещаний были проведены следующие совещания, имеющие ключевое значение:

а) в течение года состоялся ряд совещаний на уровне Панъевропейских коридоров/зон, включая два совещания председателей и секретарей коридоров, первое из которых проходило в январе, а второе - в октябре 2007 года;

б) в октябре 2007 года в Москве и январе 2008 года в Брюсселе в рамках транспортного диалога ЕС-Россия дважды встречалась Рабочая группа по транспортной стратегии, инфраструктуре и государственно-частному партнерству. Специальная рабочая группа по проблемам логистики, созданная для изучения положения дел на границе ЕС-Россия и выработки рекомендаций относительно путей увеличения пропускной способности, в июне 2007 года - в период председательства в ЕС Германии - завершила свою работу и препроводила свой доклад Комиссии и министерству транспорта России. В настоящее время указанные рекомендации подлежат осуществлению силами действующих в рамках диалога постоянных рабочих групп. В этом отношении рекомендованные модернизации инфраструктуры и процедурные меры станут подспорьем в деле развития Северной оси и решения "горизонтальных" вопросов;

с) за период с марта 2007 года в Брюсселе и Киеве были организованы несколько успешных раундов переговоров по новому расширенному соглашению с Украиной, которому предстоит прийти на смену Соглашению о партнерстве и сотрудничестве;

д) на проходившем в мае 2007 года Евро-средиземноморском транспортном форуме был принят Региональный план действий по транспорту на период 2007-2013 годов. В качестве дальнейшего шага в ноябре 2007 года состоялось совещание рабочей группы по инфраструктуре для выверки осей и обновления перечня инфраструктурных проектов. Указанные совещания подготовили почву для проведения 3 декабря 2007 года в Лиссабоне конференции высокого уровня по средиземноморской транспортной системе, организованной Комиссией при поддержке председательствовавшей в ЕС Португалии. На этой конференции заместитель

Председателя ЕК г-н Барро и министры государств-членов ЕС и средиземноморских стран признали ключевую роль Плана действий в деле охвата региона за счет увеличения протяженности основных осей трансъевропейских транспортных сетей, а также расширения сферы влияния Сообщества в регионе;

е) в рамках механизма регионального сотрудничества, созданного по линии многостороннего соглашения ТРАСЕКА, были организованы несколько совещаний: от совещаний рабочих групп, до проведенного 13-14 декабря 2007 года в Астане совещания Межправительственной комиссии, на котором были официально открыты предварительные переговоры с мандатом на подготовку для саммита 2008 года предложений относительно возможности/путей формирования на базе структур ТРАСЕКА будущего правового и институционального рамочного механизма применительно к оси, что позволяет очертить новые контуры нашего долгосрочного сотрудничества.

### 3. ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЕ ВЫВОДЫ ПО ИТОГАМ ПЕРВОГО РАУНДА ПЕРЕГОВОРОВ

#### 3.1 Решительная поддержка подхода Комиссии

Несмотря на необходимость проведения дальнейших обсуждений со всеми соседними странами, прежде чем Комиссия будет в состоянии сформулировать конкретные предложения о путях укрепления координационных рамочных механизмов, ряд предварительных выводов уже имеется. В целом переговоры подтвердили поддержку подхода Комиссии в том виде, как он был представлен государствам-членам Сообщества; в частности, достигнуто широкое согласие относительно:

а) целесообразности "осевого" подхода как основы для сотрудничества между ЕС и соседними странами;

б) необходимости выхода за рамки чисто инфраструктурных мер и обеспечения более тесной увязки вопросов развития транспортных коридоров с обсуждением общеполитических аспектов;

с) важности надежной и связывающей основы для координации действий в виде, например, более обязывающего меморандума о договоренности (Мод) или договора;

д) необходимости формирования руководящих механизмов для конкретных осевых направлений в соответствии с предложением Комиссии (см. вставку) и на базе существующих региональных структур и технических секретариатов.

Совещания министров на уровне стран оси/региона для принятия стратегических решений относительно модификации оси, учета изменений в составе участвующих стран и образований, а также финансирования координационной структуры.

Региональная руководящая группа в составе высокопоставленных представителей каждой из заинтересованных стран для наблюдения за ходом деятельности в рамках оси и решения задачи, связанной с разработкой генеральных планов применительно к оси, включая выявление узких мест, формулирование предложений и определение очередности осуществления мер.

Все региональные руководящие группы должны регулярно проводить совместные совещания для обеспечения последовательного осуществления согласованных мер, а также согласования, в частности, единых методов оценки и мониторинга на стратегическом и проектном уровнях.

Помимо подготовки совещаний министров каждая Региональная руководящая группа, действуя в рамках европейской политики добрососедства и партнерства, должна представлять доклад соответствующему подкомитету на предмет отражения в двусторонних и региональных планах действий конкретных предложений.

Региональная руководящая группа может принимать решение о создании рабочих либо целевых групп с участием всех или некоторых членов для более обстоятельной проработки различных технических вопросов. По ее линии также организовывались бы конференции доноров с привлечением партнерских общественных организаций и других заинтересованных сторон.

Постоянный секретариат для оказания административной и технической поддержки. Такой секретариат занимался бы отслеживанием исследований, представляющих значимость для конкретной оси, подготовкой совещаний Руководящей группы и совещаний министров, а также обслуживанием этих совещаний.

Руководящая группа и секретариат должны сотрудничать с европейскими координаторами, в частности с назначенными координаторами по внутренним водным путям, морским магистралям или трансъевропейским транспортным сетям (ТЕС).

### 3.2 Корректировка подхода

Предварительные переговоры выявили необходимость внесения в подход, изначально предложенный Комиссией, лишь ряда незначительных корректировок, которые касаются главным образом географического, а также секторального охвата общей деятельности:

a) следует продолжать сотрудничество со **Швейцарией** в рамках существующих структур, которые уже хорошо зарекомендовали себя в секторе транспорта. Основу такого сотрудничества составляют двусторонние контакты и соглашения между ЕС и Швейцарией; к тому же проходящие через Швейцарию транспортные коридоры, связывающие Италию с Германией, Францией и Австрией, уже являются составной частью трансъвропейской транспортной сети;

b) в свете выводов, к которым пришел Совет по транспорту в июне 2007 года, Комиссия соглашается с целесообразностью охвата "осевым" подходом **государств Центральной Азии** за счет их участия в ТРАСЕКА, поскольку в условиях расширяющейся глобализации к торговым связям и, следовательно, транспортным соединениям необходимо подходить в контексте видения общемировых перспектив;

c) быстрыми темпами происходит охват соседних регионов **инициативой "Единое европейское небо"**, и Комиссия запрашивает у Совета директивы на проведение переговоров с целью создания к 2010 году более широкого общего авиационного пространства посредством заключения с соседними странами дальнейших всеобъемлющих соглашений об авиационном движении. Поэтому предлагается вывести авиационный сектор за рамки подхода. Вместе с тем, капиталовложения в инфраструктуру аэропортов можно было бы рассматривать как один из элементов усилий по устранению потенциальных узких мест на транспортных осях;

d) аналогичный прогресс отмечается в деле развития **навигационной спутниковой системы ЕС "Галилео"**. Поэтому Комиссия предлагает продолжать сотрудничество в рамках проекта "Галилео" без включения системы в координационные структуры, намеченные применительно к осям.

В отношении просьбы Совета обеспечить увязку деятельности по расширению основных трансъвропейских транспортных осей на соседние страны с развитием **африканских сетей** Комиссия подчеркивает, что она уже выступает в поддержку процесса развития комплексных трансъафриканских транспортных сетей и услуг, который получил новый импульс в 2007 году с началом реализации инициативы "Партнерство ЕС-Африка в области инфраструктуры".



## 4. СОСТОЯНИЕ ДЕЛ, ДОСТИЖЕНИЯ И ПОСЛЕДУЮЩИЕ ШАГИ

### 4.1 Панъевропейские коридоры/зоны

В ходе совещаний на уровне Панъевропейских коридоров/зон прорабатываются вопросы, связанные с различиями между коридорами на территории ЕС и за его пределами, оптимальным географическим охватом транспортной оси, необходимыми функциями эффективной руководящей группы и ролью горизонтальных мер. Накопленный президиумами и секретариатами коридоров практический опыт, в том что касается сильных и слабых сторон функционирования таких коридоров, позволяет глубже и четче уяснить реальное положение дел.

Хотя концепция панъевропейского коридора имеет неоспоримые достоинства, совершенно ясно также, что она нуждается в дальнейшей проработке. В частности, Комиссия считает существенно важным проведение четкого различия между коридорами, которые - после их расширения - будут относиться к числу приоритетных<sup>6</sup> в рамках трансъевропейской транспортной сети, и коридорами, соединяющими ЕС с соседними странами. В то же самое время важно обеспечить надлежащую интеграцию функций и накопленного ценного опыта использования коридоров в привязке к существующим региональным структурам либо структурам, которые будут созданы.

### 4.2 Морские магистрали

Группа высокого уровня определила морские магистрали (ММ) в качестве одной из осей, наравне с четырьмя наземными коридорами. Хотя всем ММ присущи общие черты, между ними имеются отчетливые различия, говорящие в пользу дифференцированного подхода. К последним относятся типы узких мест, периодичность использования и качество обслуживания, применимые нормы международного права, а также порядок обеспечения их соблюдения. Поэтому Комиссия предлагает охватить ММ в рамках конкретных региональных структур, которые будут отвечать за соответствующие наземные оси. В любом случае надлежит обеспечить тесное сотрудничество с европейским координатором по морским магистралям.

### 4.3 Северная ось

Северная ось в значительной мере подпадает под реализуемую ЕС политику "Северного измерения" (СИ), объединяющую северные государства-члены ЕС, Россию, а также Норвегию и Исландию. Политика СИ направлена на решение стоящих перед

---

<sup>6</sup> В настоящее время панъевропейские коридоры I, IV, V, VI и VII проходят главным образом по территории ЕС.

странами Северной Европы особых задач в области регионального развития, включая, среди прочего, преодоление проблемы нехватки транспортных средств и объектов инфраструктуры в пунктах пересечения границ. Основными региональными организациями, активно действующими в данной зоне, являются Совет государств Балтийского моря (СГБМ), Совет Баренцева/Евро-Арктического региона (СБЕАР), Арктический совет (АС) и Совет министров Северных стран.

В Политической декларации, принятой на состоявшемся в ноябре 2006 года Саммите по "Северному измерению", было предложено рассмотреть целесообразность создания партнерства СИ в области транспорта и логистики с привлечением к нему всех стран, затрагиваемых Северной осью. Предполагается, что такому партнерству отводилась бы роль механизма координации финансовых ресурсов, предоставляемых международными финансовыми институтами, правительствами и частным сектором, и их выделения под крупные проекты в области транспортной инфраструктуры регионального, а не местного значения. После состоявшейся 21 ноября 2007 года в Санкт-Петербурге встречи старших должностных лиц СИ была учреждена рабочая группа для изучения возможности организации нового партнерства и обсуждения рамок и роли такого партнерства, в том числе с учетом задачи обеспечения эффективного контроля и создания в регионе Северной оси и морских магистралей. Группа представит свой доклад в июне 2008 года для его рассмотрения на совещании министров СИ осенью 2008 года.

Участники предварительных переговоров приветствовали учреждение рабочей группы, однако подчеркнули при этом важное значение полной интеграции партнерства в координационные структуры, подлежащие созданию для региона Северной оси, а также обеспечения идеально сбалансированного подхода, исключающего дублирование. На втором этапе переговоров надлежит более обстоятельно проработать, в частности, следующие аспекты:

а) географический охват партнерства, согласующийся с целями политики "Северного измерения" и ориентацией Северной оси. В порядке обеспечения бесперебойности сообщения по всем ответвлениям транспортной оси было предложено пригласить Беларусь участвовать в деятельности рабочей группы в качестве наблюдателя;

б) мандат партнерства применительно к типу подлежащих рассмотрению проектов с должным учетом наработок и результатов других форумов, которые занимаются соответствующими стандартами и законодательными нормами, в том числе в области таможенной деятельности ("горизонтальные меры"), сказывающимися на логистическом обслуживании транспортных осей;

с) в состоянии ли партнерство выполнять функции региональной руководящей группы и/или секретариата для региона Северной оси, и возможности обеспечения наилучшей интеграции партнерства в координационные и контрольные структуры, подлежащие созданию для региона Северной оси (см. вставку в пункте 3.1).

#### 4.4 Центральная ось

В настоящее время ведутся переговоры с Украиной о заключении более полного соглашения, направленного на углубление политического сотрудничества в сфере демократии, прав человека и правопорядка, на создание действенной и комплексной зоны свободной торговли, повышение энергоэффективности и энергетической безопасности, охрану окружающей среды, а также на укрепление сотрудничества в таких ключевых областях, как, например, транспорт. Вопрос о создании зоны свободной торговли как составного элемента соглашения станет предметом обсуждения после завершения Украиной процесса присоединения ее к ВТО.

Если говорить о транспорте, то основной акцент в ходе переговоров делается на выполнении рекомендаций Группы высокого уровня, одобренных в Сообщении Комиссии и касающихся Центральной оси, коридора ТРАСЕКА и более полного согласования с законодательством ЕС. Комиссия с удовлетворением отмечает, что переговоры успешно продвигаются вперед и что в 2008 году следует ожидать получения конкретных результатов. На втором этапе переговоров надлежит подробно обсудить вопрос организационной структуры, в частности что касается многосторонней руководящей группы и секретариата. Кроме того, в ходе переговоров следует заострить внимание на существующих соединениях, обеспечивающих стыковку Центральной оси с Северной осью и Юго-восточной осью, а также изучить возможности наилучшей интеграции в рамках данного подхода Республики Молдовы.

#### 4.5 Юго-восточная ось

##### 4.5.1 Базовая региональная транспортная сеть на Западных Балканах

На Западных Балканах странами-кандидатами<sup>7</sup> на присоединение к ЕС являются Хорватия и бывшая югославская Республика Македония, а к числу потенциальных стран-кандидатов относятся Албания, Босния и Герцеговина, Черногория и Сербия, а также

---

<sup>7</sup> С Хорватией переговоры о присоединении были начаты в 2005 году. В декабре 2005 года Европейский Совет предоставил бывшей югославской Республике Македонии статус страны-кандидата; переговоры о присоединении пока не начаты.

Косово<sup>8</sup>. Поэтому сотрудничество в области транспорта и расширение сферы влияния Сообщества являются здесь более заметными по сравнению с другими регионами.

В 2004 году страны Западных Балкан и Европейская комиссия подписали меморандум о договоренности (МоД) относительно развития базовой региональной транспортной сети, которая - после их присоединения к ЕС - стала бы составной частью трансъевропейских сетей. На третьем ежегодном совещании министров, состоявшемся 4 декабря 2007 года, было подписано добавление к МоД о доступе к рынку железнодорожных перевозок и открытости этого рынка, которое знаменует собой дополнительный шаг по пути к распространению на железнодорожный сектор всех выгод, вытекающих из принадлежности к Сообществу, включая социальное измерение.

Поэтому, по мнению Комиссии, для получения максимально полной отдачи от присоединения к ЕС основной акцент в рамках сотрудничества на Западных Балканах должен делаться на развитии базовой региональной транспортной сети, и она призывает страны ускорить процесс приведения их национального законодательства в соответствие с нормами Сообщества в сфере транспорта и других смежных областях. Ввиду успешного завершения предварительных переговоров Комиссия предлагает в контексте настоящего Сообщения руководящие принципы проведения переговоров по договору о создании в юго-восточной Европе транспортного сообщества. Целью данного договора является формирование единого рынка транспортной инфраструктуры, а также наземного, внутреннего водного и морского транспорта<sup>9</sup> в условиях согласования соответствующего законодательства стран Западных Балкан с нормативными положениями Сообщества.

#### 4.5.2 Ответвления в сторону Ближнего Востока, Кавказа и Центральной Азии

Турция также является одной из стран-кандидатов, и в 2005 году были начаты переговоры о присоединении ее к ЕС. В стадии завершения находится оценка нужд транспортной инфраструктуры (ТІНА), которая станет первым этапом в деле определения будущей трансъевропейской транспортной сети применительно к Турции. Эти переговоры, безусловно, должны следовать графику, установленному для переговоров о присоединении. Однако, учитывая геостратегическое месторасположение Турции на перепутье между странами ЕС, Кавказа и Центральной Азии, с одной стороны, и странами

---

<sup>8</sup> На основании резолюции 1244 Совета Безопасности Организации Объединенных Наций от 10 июня 1999 года.

<sup>9</sup> Сектор авиасообщения уже охватывается в рамках Соглашения о создании единого европейского авиационного пространства.

Ближнего Востока, с другой, Комиссия намечает отвести Турции роль одного из ключевых участников в рамках "осевого" подхода. Поэтому предлагается - без внесения изменений в определение понятия "ось" - разделить Юго-восточную ось на два ответвления, которые оба были бы завязаны на Турцию: соединение между Турцией и странами Кавказа охватывалось бы по линии ТРАСЕКА, а ответвление до Египта - по линии евро-средиземноморских структур и соединялось с Юго-западной осью через средиземноморские оси (см., соответственно, пункты 4.6 и 4.7 ниже).

#### 4.6 Коридор ТРАСЕКА

Из пяти транспортных осей ТРАСЕКА является единственным коридором, сотрудничество в рамках которого оформлено многосторонним соглашением, подписанным заинтересованными странами<sup>10</sup>. К числу органов, созданных по этому соглашению, относятся Межправительственная комиссия в составе высших правительственных должностных лиц или их уполномоченных представителей (как правило, заместители премьер-министров по вопросам транспорта, министры транспорта и/или иностранных дел) и постоянный секретариат. Действуют несколько рабочих групп. В 2006 году Межправительственная комиссия утвердила долгосрочную стратегию на период до 2015 года, а в 2007 году приняла краткосрочный план действий, подлежащий выполнению к 2010 году.

Формат ТРАСЕКА, по всей видимости, обеспечивает подходящую рабочую базу, принимая во внимание ее надежную правовую основу, организационную структуру и стратегическую ориентацию на налаживание функционирования коридора. Однако, по мнению Европейской комиссии, необходимо усилить и модернизировать институциональные и политические аспекты ТРАСЕКА, в частности обеспечить эффективным образом как деятельность по развитию коридора, так и проведение общеполитической дискуссии, ныне охватываемые в рамках бакинского процесса.

На втором этапе предварительных переговоров конкретная задача, одобренная Межправительственной комиссией в декабре 2007 года, состояла бы в изучении возможности/путей формирования на основе структур ТРАСЕКА будущего правового и институционального рамочного механизма, что позволяет очертить новые контуры нашего долгосрочного сотрудничества. Необходимо также изыскать оптимальные подходы к решению вопросов, вытекающих из бакинского процесса, поскольку

---

<sup>10</sup> Подписавшими сторонами являются: Азербайджан, Армения, Афганистан, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Республика Молдова, Таджикистан, Турция, Узбекистан, Украина, а также два государства-члена ЕС - Румыния и Болгария. Пакистан и Иран подали заявки на участие в Соглашении.

обновленная документарная и структурная база должна обеспечивать эффективное обслуживание как мер, имеющих отношение к коридору (инфраструктурные), так и мер по согласованию на региональном уровне (горизонтальные).

#### 4.7 Средиземноморские оси и региональный план действий в области транспорта

С момента начала в 1995 году барселонского процесса Комиссия активно выступает в поддержку создания в средиземноморском регионе комплексной транспортной системы. Поэтому данный регион, по всей вероятности, находится на самом продвинутом этапе подготовки к расширению трансъевропейских транспортных сетей.

Уже имеется в наличии соответствующая организационная структура, включающая конференции на уровне министров для принятия стратегических решений, Евро-средиземноморский транспортный форум для координации общих подходов и разработки комплексной региональной транспортной системы, а также несколько рабочих групп, занимающихся вопросами инфраструктуры и "горизонтальными" мерами. Принятый Форумом в мае 2007 года Региональный план действий по транспорту знаменует собой важный этап в деле формирования основных осей в регионе на базе нормативно-правового регулирования и всего комплекса "горизонтальных" мер. Помимо технического секретариата был создан Центр СЕТМО, обслуживающий страны Западного Средиземноморья; однако для региона Восточного Средиземноморья аналогичной структуры не имеется.

На состоявшейся 3 декабря 2007 года Лиссабонской конференции заместитель Председателя ЕК г-н Барро поблагодарил министров за их активное участие в разработке и формировании средиземноморских осей. Форуму и рабочим группам было предложено продолжать свою плодотворную деятельность и на втором этапе предварительных переговоров заняться рассмотрением ряда остающихся неурегулированными аспектов, к числу которых относятся эффективный контроль за формированием осей в регионе, создание технического секретариата для региона Восточного Средиземноморья и усиление координации на основе Мод или международного соглашения.

## 5. ВЫВОД

Первый раунд предварительных переговоров наглядно продемонстрировал глубокую заинтересованность соседних стран и других причастных сторон в более тесной взаимной увязке "осевого" подхода с расширенным политическим диалогом. Результатом переговоров стало внесение в рекомендации, сформулированные в Сообщении "*Основные направления деятельности по транспорту в Европе и соседних регионах*",

незначительных коррективов, призванных более полно учесть достигнутый в последнее время прогресс, в частности что касается инициатив "Единое европейское небо" и "Галилео", а также развития будущих трансъевропейских транспортных сетей в регионе Западных Балкан и Турции.

Предложенная Комиссией институциональная структура также встретила поддержку соседних стран и других заинтересованных сторон, которые все подчеркнули важное значение регионального сотрудничества по осевым направлениям и укрепления существующих рамочных механизмов.

На втором этапе предварительных переговоров помимо связанных с "осевым" подходом конкретных аспектов, затронутых в предшествующих пунктах, надлежит рассмотреть следующие вопросы:

- a) изыскание возможности заручиться твердой и решительной поддержкой со стороны соседних стран укреплению сотрудничества, облеченному в конкретную форму;
- b) достижение соглашения с существующими региональными структурами в отношении новых задач, диктуемых необходимостью обеспечить эффективный контроль за деятельностью по осевым направлениям;
- c) согласование вопроса о создании или завершении формирования связанных с транспортными осями региональных структур, если таковые еще не существуют.

Комиссия уже запланировала проведение весной 2008 года ряда совещаний. Второй доклад о ходе предварительных переговоров будет представлен в сентябре 2008 года. При удачном стечении обстоятельств он будет содержать рекомендацию Совета относительно открытия официальных переговоров, а также оценку финансовых потребностей без ущерба для многолетней программы финансирования соответствующих стратегических направлений.

-----