

**Экономический и Социальный
Совет**

Distr.: General
22 September 2016
Russian
Original: English

Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана

Конференция министров по транспорту

Третья сессия

Москва, 5–9 декабря 2016 года

Пункт 3d предварительной повестки дня*

Основные вопросы в области транспорта**Укрепление транспортной связуемости между Азией и
Европой****Записка секретариата***Резюме*

На протяжении столетий транспортные пути между Европой и Азией обеспечивали перемещение людей, товаров, инвестиций и идей по этим двум регионам и между ними, стимулируя экономическое развитие, упрощая процедуры международной торговли и поощряя культурный и научный обмен. Аналогичным образом, будущий социально-экономический прогресс будет зависеть от развития межрегиональных транспортных связей, которому в настоящее время препятствуют существующие пробелы в инфраструктуре, несогласованность стандартов транспортной документации и несовместимость технических и операционных стандартов.

Признавая преимущества, которые могут быть получены за счет укрепления связей между Азией и Европой, страны на обоих континентах приступили к реализации ряда инициатив, направленных на достижение этой задачи. Недавно принятая резолюция 71/8 Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) от 29 мая 2015 года по укреплению межрегиональной и внутрирегиональной соединяемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, определяет сферу полномочий в этой области; в рамках этой резолюции Комиссия просит секретариат консультироваться с членами и ассоциированными членами, а также другими соответствующими организациями с целью создания организационного механизма для поддержки межрегиональной транспортной соединяемости между Азией и Европой с целью включения надлежащих рекомендаций в проект Региональной программы действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2017–2021 годы).

С учетом установленных резолюцией полномочий в настоящем документе представлен обзор новых инициатив, направленных на совершенствование транспортной связуемости между Азией и Европой, а также способов дальнейшего укрепления связей между этими двумя регионами. В нем также содержится предложение о создании межрегионального координационного комитета по транспорту между Азией и Европой, который будет выполнять функции организационной платформы для обеспечения согласованности существующих инициатив, будет способствовать устранению нефизических барьеров и достижению необходимого уровня координации в области планирования и реализации проектов, касающихся развития инфраструктуры и содействия.

* E/ESCAP/MCT(3)/L.1.



Участникам Конференции министров по транспорту будет предложено рассмотреть преимущества создания такого комитета и предоставить руководящие указания секретариату относительно его учреждения, роли и методов управления. Участникам Конференции министров также будет предложено предоставить секретариату руководящие указания, касающиеся конкретных мероприятий, выполнение которых запланировано на этап I (2017–2021 годы) осуществления проекта Региональной программы действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе в интересах укрепления связей между Азией и Европой.

I. Введение

1. На протяжении столетий торговля между Азией и Европой оставалась одной из основ развития этих двух континентов. Наличие транспортных маршрутов обеспечивало возможность перемещения людей, товаров, инвестиций и идей в рамках границ этих двух регионов, что способствовало развитию культурного и научного обмена, стимулировало экономический рост и создавало благоприятные условия для международной торговли. Аналогичным образом, будущий социально-экономический прогресс будет зависеть от совершенствования транспортной инфраструктуры и услуг и развития связей между этими регионами.
2. Совершенствование транспортных связей между Азией и Европой может способствовать развитию экономической интеграции, обеспечивая более оптимальное распределение ресурсов и появление новых торговых перспектив для регионов, площадь которых составляет 40 процентов от общей площади поверхности Земли, в которых проживает 70 процентов мирового населения, и на долю которых приходится 60 процентов мирового валового внутреннего продукта¹.
3. В 2014 году объем торговли товарами между Азией и Европой составил 2,3 трлн. долл. США, то есть эти два континента стали основными внешними торговыми партнерами друг для друга. Для сравнения, объем торговли товарами между Азией и Северной Америкой составил только 61 процент от объема торговли между Азией и Европой².
4. Дальнейшие шаги по интеграции транспортных сетей этих двух регионов позволят большему количеству стран и людей участвовать в глобальных производственных сетях и производственно-сбытовых цепочках. Это важно для всех стран, но приобретает особое значение для не имеющих выхода к морю развивающихся стран, которые в основном зависят от наземных транспортных маршрутов в том, что касается обеспечения их участия в межрегиональной экономической деятельности. Повышение уровня интеграции также будет способствовать наращиванию объемов трансграничных инвестиций, что, в свою очередь, позволит регионам более активно обмениваться технологиями и инновациями.
5. Эффективные транспортные системы способны стимулировать развитие международных услуг, таких как туризм, которые вносят существенный вклад в социально-экономическое развитие. В 2013 году на территорию Азии и Европы

¹ Расчет основан на данных издания Statistical Yearbook 2013 (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № B.15.XVII.1.H).

² Расчет основан на данных о торговле товарами за 2014 год, представленных в онлайн-базе статистической базе данных ЭСКАТО. См. www.unescap.org/stat/data/ (по состоянию на 11 мая 2016 года).

прибыло более 800 миллионов международных туристов, в результате чего поступления составили 800 млрд. долл. США³.

6. Однако, несмотря на очевидные преимущества, развитию связей между двумя континентами до сих пор препятствуют существующие пробелы в области развития инфраструктуры, отсутствие согласованности между техническими стандартами и нормами, а также чрезмерно сложные процедуры трансграничной торговли, которые на сегодняшний день позволяют говорить об обеспечении полной эксплуатационной совместимости транспортных систем только лишь как об отдаленной перспективе.

7. В целях рассмотрения возможных способов преодоления существующих трудностей в настоящем документе представлен краткий обзор различных вариантов транспортировки товаров между двумя континентами, а также обзор существующих инициатив в области укрепления связей между Азией и Европой и проблем, препятствующих их реализации. В конце документа представлено предложение о создании нового учреждения, которое бы комплексно рассматривало вопросы преодоления существующих препятствий.

II. Варианты грузовых перевозок

8. Морской транспорт всегда был основным видом транспорта, используемым для торговли между Азией и Европой. С появлением крупнотоннажных судов, некоторые из которых способны перевозить до 20 000 двадцатифутовых эквивалентов (ДФЭ), морские перевозки стали значительно более экономичными, а значит – повысилась их ценовая конкурентоспособность. Кроме того, использование морского транспорта позволяет избежать многих трудностей, связанных с пересечением границ, таких как непредсказуемость, задержки и взяточничество. При этом единственной необходимой инфраструктурой является морской порт. По имеющимся оценкам, в 2014 году по торговым путям между Азией и Европой было доставлено приблизительно 23 млн. ДФЭ (а именно, 15,4 млн. ДФЭ – в западном направлении и 7 млн. ДФЭ – в восточном). Это составляет пятикратное увеличение по сравнению с 1995 годом⁴.

9. Однако этот вид транспорта не является оптимальным решением для всех видов грузов ввиду его относительно низкой скорости и невозможности самостоятельного обслуживания потребностей людей и промышленных предприятий, располагающихся вдали от прибрежных районов. Для использования потенциала морского транспорта в полном объеме его необходимо дополнять оптимальными вариантами сообщения с портами и эффективными наземными транспортными системами.

10. Кроме того, не все страны – члены Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) имеют одинаковый уровень доступа к глобальной системе морских перевозок. В соответствии с индексом связуемости линейного судоходства Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД) в регионе ЭСКАТО находятся некоторые из наиболее развитых в области транспортных связей стран мира, однако этот же индекс показывает, что торговые возможности ряда стран по-прежнему ограничены ввиду недостаточного количества судов, заходящих в их

³ World Tourism Organization, *UNWTO Tourism Highlights*, 2014 ed. (Madrid, 2014).

⁴ *Review of Maritime Transport 2015* (United Nations publication, Sales No. E.15.II.D.6).

основных порты и выходящих из них. Так дело обстоит, к примеру, в Бангладеш, Камбодже и Мьянме⁵.

11. В последнее время железнодорожный транспорт все чаще рассматривается в качестве конкурентоспособной альтернативы морским видам транспорта в некоторых сегментах азиатско-европейского рынка, и в настоящее время представляет собой надежный вариант для транспортировки грузов, который завоевывает все большую популярность среди основных международных грузоперевозчиков, в частности для перевозки грузов между Китаем и Европой. Запущенный в 2010 году компанией BMW контейнерный поезд между Лейпцигом, Германия, и Шэньян, Китай, продемонстрировал эффективность железнодорожного транспорта по сравнению с морскими видами транспорта для перевозки ценных, требующих быстрой доставки грузов, в особенности, если пункты происхождения и назначения товаров находятся вдали от основных международных морских портов. Этот железнодорожный маршрут позволяет перевозить грузы в два раза быстрее, чем с помощью морских видов транспорта, и в два раза дешевле, чем с использованием услуг авиаперевозок⁶. Вслед за этим успешным проектом были открыты аналогичные не менее эффективные железнодорожные маршруты, такие как между Иу (Китай) и Мадридом; запуск железнодорожного состава, способного преодолевать 13 000 км за три недели, по сравнению с шестью неделями с использованием морских видов транспорта, между этими городами состоялся в ноябре 2014 года⁷. В качестве недавнего примера можно привести открытие железнодорожного сообщения между провинцией Чжэцзян в Китае и Тегераном. Скорость перевозки грузов по этому маршруту, протяженностью в 10 400 км, составляет 14 дней⁸.

12. Результаты исследований, проведенных в рамках проекта евро-азиатских транспортных связей Европейской экономической комиссии и ЭСКАТО, также говорят о том, что железнодорожный транспорт является эффективным способом перевозки грузов не только с точки зрения временных, но и с точки зрения финансовых затрат в зависимости от пунктов происхождения и назначения грузов, в частности в тех случаях, когда конечный пункт назначения расположен вдали от морских портов. С использованием модели ЭСКАТО по исчислению времени/издержек в зависимости от расстояния в ходе анализа были сопоставлены варианты использования наземных и морских видов транспорта между различными парами городов, в результате чего был сделан вывод, что железнодорожный транспорт оказался дешевле в пяти из девяти проанализированных случаев, с разницей до 68 процентов в пользу железнодорожного сообщения⁹.

13. С учетом этих сравнительных преимуществ объем железнодорожных грузовых перевозок между Азией и Европой мог бы быть значительно увеличен при условии дальнейшего развития скоростных и надежных вариантов железнодорожного сообщения в рамках конкретных коридоров, в частности для перевозки ценных и требующих быстрой доставки грузов, таких как

⁵ По данным за 2016 год четыре страны-лидера – это Китай, Сингапур, Республика Корея и Малайзия. См. <http://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=92>.

⁶ Dirk Ruppik, “Growing business on the steel silk road”, *Railway Gazette International*, vol.171, No. 3, pp 44-47 (March 2015).

⁷ Stephen Burgen, “The silk railway: freight train from China pulls up in Madrid”, *The Guardian*, 10 December 2014. См. www.theguardian.com/business/2014/dec/10/silk-railway-freight-train-from-china-pulls-into-madrid.

⁸ Railway Gazette, “China – Iran container train”, *Railway Gazette*, 5 February 2016. См. www.railwaygazette.com/news/freight/single-view/view/china-iran-container-train.html.

⁹ United Nations, Economic Commission for Europe, *Euro-Asian Transport Linkages, Phase II, Expert Group Report* (New York and Geneva, 2012). См. www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/eatl/docs/EATL_Report_Phase_II.pdf.

электронные товары и детали автомобилей. В 2009 году Международный союз железных дорог провел исследование, по итогам которого было установлено, что к 2030 году объем контейнерных железнодорожных перевозок между Азией и Европой составит приблизительно 1 млн. ДФЭ, а рыночная доля железнодорожных грузовых перевозок увеличится с 1,3 процента до приблизительно 5 процентов¹⁰. Однако этот потенциал роста может быть задействован только при условии налаживания эффективных связей между железнодорожными и другими видами транспорта, упорядочивания трансграничных процедур и налаживания сотрудничества между странами в области получения и отправления полностью загруженных составов.

14. Автомобильный транспорт также играет важную роль в обеспечении эффективной торговли между Азией и Европой. Несмотря на то, что он не является конкурентоспособным при необходимости перевозки грузов на большие расстояния, этот вид транспорта имеет особое значение на первом и последнем этапе транспортировки, в рамках концепции доставки грузов «от двери до двери». Кроме того, отсутствие национальных железнодорожных сетей в некоторых странах региона ЭСКАТО не оставляет им другого выбора. Соответственно, стратегия, направленная на укрепление транспортных связей между Азией и Европой, должна включать в себя меры по совершенствованию международных автомобильных транспортных сетей.

15. Воздушный транспорт, являясь самым быстрым из всех видов транспорта, также предпочтителен для перевозки ценных и требующих быстрой доставки грузов, таких как компьютеры и скоропортящиеся товары. Этими преимуществами объясняется ежегодный рост объемов авиаперевозок между Азией и Европой на 5,5 процента, начиная с 1998 года. В 2013 году он составил 4,2 млн. тонн¹¹. Часть грузов, как правило небольших по размеру, перевозится на пассажирских самолетах, однако подавляющее большинство грузов, а именно 72 процента, перевозится на специальных грузовых самолетах¹¹, которые обеспечивают более надежную транспортировку и предусматривают специальное пространство для размещения негабаритных грузов и опасных материалов. Однако, несмотря на эффективность авиаперевозок с точки зрения временных затрат, что является их основным конкурентным преимуществом, спрос на такой вид перевозок остается ограниченным ввиду их высокой стоимости, которая, как правило, в четыре-пять раз превышает стоимость услуг автомобильного транспорта и в 12-16 раз – морских перевозок¹².

16. При выборе вида транспорта грузоперевозчики руководствуются требованиями к перевозке грузов и типом груза, а также учитывают такие факторы, как относительная эффективность каждого вида транспорта, которая, в свою очередь, зависит от политических решений, существующих инфраструктурных связей, уровня транспортных ограничений и возможностей грузоперевозчиков. Например, наращивание наземных транспортных связей позволяет перевозчикам в полной мере использовать существующие интермодальные варианты перевозок, которые дополняют традиционные виды

¹⁰ Presentation by Oliver Sellnick, Director Freight of the International Union of Railways, "Overview rail freight" at the ESCAP seminar on promoting the use of the Trans-Asian Railway, Busan, Republic of Korea, 14 June 2011.

¹¹ Boeing, *World Air Cargo Forecast 2014-2015*. См. www.boeing.com/resources/boeingdotcom/commercial/about-our-market/cargo-market-detail-wacf/download-report/assets/pdfs/wacf.pdf.

¹² World Bank, "Air Freight: a market study with implications for landlocked countries", Transport Papers, No. TP-26 (Washington, D.C., World Bank, 2009). См. http://siteresources.worldbank.org/EXTAIRTRANSPORT/Resources/515180-1262792532589/6683177-1268747346047/air_cargo_study.pdf.

транспортировки грузов. Расширение диапазона имеющихся вариантов транспортных перевозок также позволяет грузоперевозчикам оптимизировать их систему поставок, руководствуясь исключительно собственными бизнес-потребностями и конкурентными преимуществами каждого вида транспорта.

III. Задачи

17. Развитие транспортных связей между Европой и Азией требует решения ряда задач. Во-первых, для преодоления существующих пробелов в области развития инфраструктуры и транспортных объектов необходимы большие объемы инвестиций. Во-вторых, странам необходимо устранить нефизические барьеры, такие как несогласованность норм, приводящая к задержкам в доставке товаров, и увеличению общей стоимости перевозки между двумя континентами. В-третьих, для упрощения транспортных процедур между двумя регионами необходимо обеспечить совместимость технических стандартов.

A. Проблемы, связанные с недостаточным уровнем развития инфраструктуры

18. Чтобы эффективно отвечать потребностям представителей бизнес-сообщества, необходимо обеспечить создание новых или модернизацию имеющихся региональных автомобильных и железнодорожных сетей¹³. Кроме того, необходимо вкладывать средства в развитие портов с тем, чтобы они могли принимать крупнотоннажные суда, и в строительство новых аэровокзалов для обслуживания растущих пассажиропотоков. Только в регионе ЭСКАТО пассажиропоток увеличивается приблизительно на 90 млн. пассажиров в год¹⁴. В рамках проекта евро-азиатских транспортных связей 311 проектов были обозначены в качестве имеющих приоритетное значение для совершенствования сообщения между Азией и Европой, общий объем инвестиций по ним составляет 215 млрд. долл. США, из них приблизительно 188 проектов общей стоимостью 78 млрд. долл. США получили статус высокоприоритетных.

19. Несовместимость транспортных систем различных стран также снижает эффективность физических связей в рамках наземных транспортных коридоров. Физические препятствия на пунктах пересечения границ включают некачественно спроектированные объекты, такие как узкие подъездные дороги или отсутствие специально отведенных транзитных полос. Отсутствие современного оборудования, такого как рентгеновские установки для неинтрузивного досмотра грузов, также могут приводить к задержкам в доставке грузов и вынуждать перевозчиков отказываться от активного использования наземных видов транспорта.

20. Необходимо обеспечить создание интегрированных интермодальных транспортных сетей, включающих в себя авиа-, автомобильные, железнодорожные и морские виды транспорта. Важность наличия сопряженности между различными видами транспорта видна на примере проблем, с которыми сталкиваются железнодорожные перевозчики в портах. Практически ни один порт региона не спроектирован таким образом, чтобы обеспечить эффективную доставку грузов контейнерными поездами. Как

¹³ Например, модернизация сетей может подразумевать повышение максимально допустимой осевой нагрузки железнодорожных путей с тем, чтобы железнодорожные составы могли перевозить большие объемы грузов. Модернизация в автомобильном секторе может подразумевать повышение расчетной скорости движения или увеличение количества полос.

¹⁴ Количество пассажиров в регионе ЭСКАТО увеличивалось в среднем на 88 млн. пассажиров в год в период с 2010 по 2014 год, расчет основан на данных из онлайн статистической базы данных ЭСКАТО. См. www.unescap.org/stat/data/ (по состоянию на 11 мая 2016 года).

правило, железнодорожные погрузочные/разгрузочные пути не обладают достаточной длиной для размещения на них полного состава и расположены слишком далеко от контейнерных площадок со стороны причала, что не позволяет производить одноэтапную погрузку и разгрузку с использованием погрузочно-разгрузочного оборудования портов, таких как козловые краны или контейнерные погрузчики. Соответственно, большинство портов вместо того, чтобы способствовать переходу от автомобильного к железнодорожному транспорту, фактически поощряют преобладающее использование автомобильного транспорта для доставки и отправки контейнеров, даже если расстояние, на которое будет осуществляться перевозка, говорит в пользу железнодорожного транспорта.

21. Отсутствие должного сопряжения между различными видами транспорта приводит к недостаточному использованию наземной транспортной инфраструктурной сети для международной торговли, вынуждает промышленные предприятия отказываться от размещения объектов вдали от прибрежных районов и затрудняет развитие внутренних районов. Ряд стран начали осознавать важность этой проблемы и обращать внимание на развитие «сухих портов» для совершенствования интермодальных перевозок, о чем говорит вступление в силу в апреле 2016 года Межправительственного соглашения о «сухих портах».

22. Укрепление связей между Европой и Азией также требует значительных инвестиций в объекты транспортной инфраструктуры. Эффективность отрасли морских перевозок часто падает из-за ее избыточных производственных мощностей; железнодорожный сектор, напротив, нередко сталкивается с недостаточными объемами инвестиций в подвижные составы.

23. Для заполнения пробелов в области развития инфраструктуры и транспортных объектов, препятствующих развитию транспортных связей между двумя континентами, странам необходимо координировать усилия по планированию и реализации их инфраструктурных проектов. Им также необходим организационный механизм для обсуждения проблем, определения вариантов финансирования и обмена передовыми методами.

В. Правила и нормы

24. Нефизические барьеры, связанные, например, с ограничительными и несогласованными правилами и нормами, продолжают существенным образом снижать эффективность транспортного сообщения между Азией и Европой. Так, во многих случаях, иностранные грузовые автомобили не могут быть использованы на национальных дорогах других стран, в результате чего груз приходится перегружать на местные грузовые автомобили при пересечении границ, что, в свою очередь, приводит к повышению стоимости, длительным задержкам и проблемам в области сохранности перевозимых грузов. В других случаях только некоторые национальные дороги открыты для иностранных автотранспортных средств. В этих случаях, даже если страны позволяют водителям иностранных грузовых автомобилей передвигаться по национальным дорогам, нередко водителям приходится сталкиваться с необходимостью прохождения длительных и сложных визовых процедур и, ввиду отсутствия страховых полисов единого образца, тратить время на приобретение дополнительного полиса автострахования перед тем, как получить разрешение на продолжение движения по маршруту. Кроме того, нередко груз и грузовые автомобили многократно досматривают в течение одного рейса в пределах одной страны или при пересечении границы. Все эти проблемы приводят к повышению стоимости транспортировки, что препятствует активному

использованию наземных видов транспорта для оказания услуг межрегиональных транспортных перевозок.

25. Отсутствие единых стандартов в области транспортных документов также препятствуют развитию транспортного сообщения между Азией и Европой. Утверждение стандартных форм документов могло бы значительно упростить процесс обмена данными и предоставления предшествующих въезду таможенных деклараций, что позволило бы органам управления планировать работу по досмотру до прибытия груза на границу в порядке, который стал уже общепринятой практикой в отношении авиа- и морских перевозок. Для того чтобы предотвратить появление новых барьеров, такие стандарты должны быть совместимы для различных видов транспорта, чтобы обеспечить возможность интермодальных перевозок. Более широкое использование электронных документов таможенными органами также позволило бы повысить эффективность транспортных систем и предоставило бы грузоперевозчикам возможность в полной мере воспользоваться преимуществами современных информационно-коммуникационных технологий.

26. Признавая необходимость упрощения международных транспортных процедур, страны добиваются устойчивого прогресса в области устранения нефизических барьеров. Например, Межправительственное соглашение по упрощению международных автомобильных перевозок между государствами-членами Шанхайской организации сотрудничества, подготовленное при технической и финансовой поддержке секретариата Комиссии, открывает новые пути для развития операций и услуг по транспортировке грузов из портов Китая в Санкт-Петербург, Российская Федерация, через Центральную Азию. Аналогичным образом, Китай, Монголия и Российская Федерация при поддержке секретариата обсуждают межправительственное соглашение по международным автомобильным перевозкам по Азиатским автомобильным дорогам, которое позволит осуществлять международные автомобильные перевозки по ряду важнейших транспортных маршрутов между Азией и Европой. В Южной Азии в 2015 году Бангладеш, Бутан, Индия и Непал подписали соглашение о движении автотранспорта, направленное на развитие транспортного сообщения между ними. Организация экономического сотрудничества также работает над развитием автомобильных и железнодорожных сетей и соглашением об упрощении процедур транзита. Все эти инициативы, безусловно, задают верное направление, однако необходимо обеспечить совместимость результатов их реализации, и, в конечном итоге, распространение их действия на все основные торговые коридоры между Азией и Европой.

С. Технические стандарты и операционные процедуры

27. Третья категория проблем, препятствующих развитию транспортного сообщения между Азией и Европой, связана с использованием различных технических стандартов и несовместимыми или неоптимальными операционными процедурами, которые препятствуют созданию поистине общей транспортной системы, обладающей эффективным операционным потенциалом.

28. В области технических стандартов для автомобильного сектора не существует единых региональных норм, касающихся веса и размеров автотранспортных средств, а существующие свидетельства о регистрации и акты осмотра не всегда являются общепризнанными. Это нередко приводит к использованию таких неэффективных процедур, как многократное взвешивание автотранспортных средств в течение одного рейса в целях борьбы с перегрузкой.

29. Однако вид транспорта, демонстрирующий наибольший уровень несоответствия технических стандартов, – это железнодорожный транспорт. Даже если между двумя соседними странами сохраняется одинаковая ширина колеи, различия в системах торможения и сигнализации, различные параметры осевых нагрузок и электропитания нередко становятся причиной невозможности их совместной эксплуатации. Кроме того, во многих случаях железнодорожные организации руководствуются различными операционными правилами, что препятствует более широкому использованию железнодорожного транспорта для международных перевозок.

30. Транспортное сообщение между Азией и Европой также во многом зависит от наличия эффективных, предсказуемых и согласованных процедур пограничного контроля. Время транзита может быть сокращено, если, помимо прочих мер, будут организованы совместные единовременные досмотры на пунктах пограничного контроля, а также будут использованы Система управленческой информации о пересечении границ и Модель по безопасному трансграничному транспорту Комиссии. Введение единого режима работы для пунктов пограничного контроля позволит органам власти снизить общее время остановки составов, в то время как большая координация усилий между различными учреждениями, работающими на границах, сократит время ожидания грузоперевозчиков.

31. Согласование стандартов, взаимное признание свидетельств и использование передовых методов работы позволит достичь значительного прогресса в повышении эффективности транспортного сообщения между двумя регионами. Создание специального форума, в рамках которого политики обоих континентов смогут обсуждать соответствующие задачи и согласовывать возможные решения, стало бы важным шагом на пути выполнения этой цели.

IV. Существующие рамочные программы в области совершенствования транспортного сообщения между Азией и Европой

32. Масштаб проблем в области транспортного сообщения говорит в пользу необходимости коллективных усилий государств-членов, международных организаций и международных финансовых учреждений. Признавая преимущества, которых можно будет достичь благодаря совершенствованию транспортного сообщения между Азией и Европой, страны поддерживают различные рамочные программы, которые могут внести вклад в решение этой задачи.

A. Национальные и субрегиональные инициативы

33. В целях совершенствования транспортного сообщения между Азией и Европой реализуется большое количество различных национальных инициатив. Например, на выполнение этой задачи направлены инициативы «Экономического пояса Великого шелкового пути» и «Морского Великого шелкового пути XXI столетия», совместно именуемые «Один Пояс, одна Дорога». Аналогичным образом, Евразийская инициатива правительства Республики Корея призвана объединить два континента в один. Российская Федерация реализует проект Транссибирской железнодорожной магистрали для грузовых перевозок между Азией и Европой, а Координационный совет по транссибирским перевозкам, учрежденный в 1997 году, несет ответственность за координацию деятельности участвующих в проекте компаний. Казахстан предложил инициативу по реализации проекта транспортного коридора между

Западной Европой и Западным Китаем, направленного на модернизацию систем транспортного сообщения в Центральной Азии в целях стимулирования перевозок между двумя континентами. Другие, более узкие в географическом плане инициативы также вносят вклад в общее дело совершенствования транспортного сообщения между Азией и Европой. В число таких инициатив входит проект транспортного коридора между Центральной Азией и Южной Азией, реализуемый при участии Афганистана, Кыргызстана, Пакистана, Таджикистана и Туркменистана.

34. Кроме того, создаются специальные платформы для решения существующих транспортных проблем в ряде субрегионов, которые частично затрагивают вопросы транспортного сообщения между Европой и Азией. Например, Специальная программа для экономик Центральной Азии Организации Объединенных Наций включает с момента своего создания Проектную рабочую группу по транспорту и пересечению границ, которая в будущем будет выполнять свои функции в рамках Тематической рабочей группы по устойчивому транспорту, транзиту и соединяемости. Вопросы транспорта также являются приоритетными для программы «Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества», включающей шесть автомобильных и железнодорожных коридоров. Организация сотрудничества железных дорог также предложила 13 железнодорожных транспортных коридоров для своих стран-членов, большинство из которых связывают Северо-Восточную и Центральную Азию с Восточной Европой.

35. Подталкиваемые движущей силой этих инициатив, страны могут достичь существенного прогресса в области совершенствования транспортного сообщения между Азией и Европой. Однако эффект от реализации этих инициатив будет устойчивым и долгосрочным только при условии координации усилий и обеспечения их согласованности.

В. Региональные механизмы финансирования

36. Осознавая проблемы, с которыми сталкиваются регионы в области инвестиций, страны поддержали идею создания новых учреждений, которые обеспечат доступ к большему количеству вариантов финансирования инфраструктурных проектов регионального значения. Наиболее известное учреждение – это Азиатский банк инвестиций в инфраструктуру, который был создан в 2015 году в целях увеличения объемов финансовых средств, выделяемых развивающимся азиатским странам. Кроме того, для поддержки вышеупомянутой инициативы «Одного Пояса, одной Дороги», Китай учредил фонд «Великого шелкового пути», который способствует наращиванию инвестиций в инфраструктурные проекты. Аналогичным образом, ожидается, что Новый банк развития будет поддерживать страны, удовлетворяя их потребности в инвестициях в инфраструктурные проекты, тогда как Партнерство для качественной инфраструктуры, созданное правительством Японии, направлено на мобилизацию финансовых ресурсов и знаний частного сектора. Эти инициативы дополняют усилия существующих многосторонних банков развития в области развития инфраструктуры.

37. На субрегиональном уровне ряд международных групп также разработали свои собственные специальные механизмы финансирования, такие как Инфраструктурный фонд Ассоциации стран Юго-Восточной Азии, Евразийский банк развития и Фонд Ассоциации регионального сотрудничества стран Южной Азии. Кроме того, Шанхайская организация сотрудничества в настоящее время обсуждает возможность создания собственного банка развития.

38. Все эти механизмы предоставляют финансовые возможности, которые должны быть использованы странами региона для совершенствования транспортного сообщения между Азией и Европой. Оптимальное использование этих ресурсов, однако, требует координации усилий в области развития и планирования инфраструктурных сетей, так как успех в создании международных транспортных коридоров будет во многом зависеть от общей приверженности делу всех участвующих в проектах стран, через границы которых проходят такие коридоры.

С. Региональные комиссии Организации Объединенных Наций

39. Придавая большое значение наращиванию региональных связей, ЭСКАТО и ЕЭК играют немаловажную роль в разработке межправительственных соглашений по созданию наземных транспортных инфраструктурных сетей в своих соответствующих регионах. Для ЭСКАТО такие соглашения включают: Межправительственное соглашение по сети Азиатских автомобильных дорог, Межправительственное соглашение по сети Трансазиатских железных дорог и Межправительственное соглашение о «сухих портах», для ЕЭК – Европейское соглашение об основных международных транспортных магистралях, Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях и Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектов. Эти соглашения вносят вклад в скоординированные усилия по созданию региональных инфраструктурных сетей и способствуют принятию единых технических стандартов.

40. Создание этих сетей через межправительственные соглашения обеспечивает координацию усилий стран при планировании ими их транспортных сетей и способствует разработке национальных планов в области развития инфраструктуры в контексте международных усилий. В дополнение к этой работе в 2002 году был запущен проект евро-азиатских транспортных связей, направленный на установление ключевых приоритетных направлений развития автомобильных и железнодорожных маршрутов.

41. Региональные комиссии Организации Объединенных Наций также работают над созданием инструментов содействия транспорту и соглашений, направленных на устранение проблем в области трансграничных и транзитных перевозок. Региональные стратегические рамки для упрощения процедур международных автомобильных перевозок и Региональные рамки сотрудничества для упрощения процедур международных железнодорожных перевозок Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана предоставляют важнейшие руководящие указания, касающиеся планирования и реализации основной деятельности по содействию транспорту. Секретариат оказывает содействие государствам-членам в разработке и исполнении субрегиональных и других многосторонних соглашений по содействию транспорту. Секретариат также разработал ряд юридических, технических и организационных инструментов для упрощения процедур трансграничных и транзитных перевозок. И, наконец, ЕЭК также разработала ряд конвенций и соглашений, касающихся содействия.

42. Несмотря на то, что эти усилия задают верное направление, необходимо выполнять дальнейшую работу по координации и созданию инструментов содействия на межрегиональном уровне, а также создать платформу, которая объединит вышеупомянутые усилия. Соглашения, рамочные программы и инструменты являются региональными по определению и находятся в введении

регионов. Их работа может быть более эффективно скоординирована для создания слаженной и эффективной азиатской транспортной системы.

D. Встреча «Азия-Европа»

43. В рамках встречи «Азия-Европа», проходившей в октябре 2014 года в Милане, Италия, главы государств и правительств подчеркнули особое значение налаживания связей между двумя регионами в интересах экономического процветания и устойчивого развития, а также стимулирования свободного и бесперебойного перемещения людей, товаров, инвестиций, энергии, информации, знаний и идей, и повышения эффективности организационных связей. Они обратились с призывом создать интегрированную, устойчивую, безопасную, эффективную и удобную систему авиа-, морского и наземного транспорта, подразумевающую возможность интермодальных перевозок в рамках азиатского и европейского региона и между ними¹⁵.

44. В рамках встречи «Азия-Европа» каждые два года проводится совещание министров транспорта. Последнее такое совещание, третье в своем роде, проводилось в Риге и было посвящено теме «Развитие евроазиатских мультимодальных транспортных связей – текущее положение и планы на будущее». Совещание еще раз подтвердило и придало новый импульс формату совещания министров транспорта стран Азии и Европы и провело обзор хода осуществления итогов двух предыдущих совещаний министров транспорта, проходивших в Вильнюсе в 2009 году и в Чэнду, Китай, в 2011 году. Задачей третьего совещания министров транспорта стало повышение осведомленности о недавнем прогрессе, достигнутом в области совершенствования транспортных связей между Азией и Европой, определение существующих проблем, укрепление сотрудничества между всеми основными заинтересованными сторонами в целях обеспечения согласованности усилий по стратегическому планированию.

45. Помимо вышеупомянутых совещаний министров в сентябре 2015 года в Сеуле проходил симпозиум по Евразийской транспортно-логистической сети с участием партнеров по встрече «Азия-Европа» (страны – члены встречи «Азия-Европа», Европейский союз и секретариат Ассоциации государств Юго-Восточной Азии) и других заинтересованных сторон. Участники симпозиума предложили, помимо прочего, создать евразийскую экспертную группу для того, чтобы продолжить обсуждения и предложить меры по сотрудничеству в целях совершенствования транспортного сообщения между Азией и Европой¹⁶. Первое совещание группы было проведено в Сеуле в июле 2016 года и в последующем должно проводиться ежегодно. Ожидается, что евразийская экспертная группа будет работать в сотрудничестве с такими учреждениями, как региональные комиссии Организации Объединенных Наций в целях определения проблем и выработки решений, касающихся наращивания связей между странами Евразии.

46. Эти совещания министров играют важную роль в процессе определения приоритетных направлений деятельности для двух регионов и являются источником огромного потенциала для совершенствования транспортного сообщения между ними. Встреча «Азия-Европа» в нынешнем ее формате играет важную роль, однако ее эффективность может быть повышена за счет увеличения организационной поддержки и укрепления связей с существующими международными организациями. В частности, хороших результатов можно было бы добиться за счет расширения взаимодействия с региональными

¹⁵ См. www.aseminfoboard.org/sites/default/files/documents/2014_-_ASEM10_-_Chair_Statement.pdf.

¹⁶ См. www.chnl.no/publish_files/Seoul_Declaration.pdf.

комиссиями Организации Объединенных Наций по вопросам юридических рамок и технических/операционных стандартов в области международных перевозок.

V. Межрегиональный координационный комитет по транспорту между Азией и Европой

47. В своей резолюции 71/8 Комиссия отметила, что вопрос межрегиональной связуемости по-прежнему остается на повестке дня, и просила секретариат провести консультации с членами и ассоциированными членами, а также с другими заинтересованными организациями, по вопросу создания институционального механизма содействия развитию межрегиональных транспортных связей между Азией и Европой.

48. В целях исполнения резолюции 71/8 секретариат оценил три наиболее вероятных варианта создания такого механизма.

A. Возможные варианты создания институционального механизма

1. Укрепление сотрудничества между Экономической и социальной комиссией для Азии и Тихого океана и Европейской экономической комиссией

49. ЭСКАТО и ЕЭК сотрудничают в области развития транспортных связей между Азией и Европой. Это сотрудничество может реализовываться на уровне программ и проектов. Однако существующие организационные ограничения обеих региональных комиссий препятствуют выполнению ими функций за пределами соответствующих подмандатных территорий в целях разработки и использования общих инструментов или согласованных стандартов и операционных процедур, которые необходимы для обеспечения безопасных, надежных и эффективных транспортных связей между Азией и Европой.

2. Создание совместного механизма Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана и Европейской экономической комиссии

50. ЕЭК приводит выполняемые ею функции в области транспорта в соответствие с международными требованиями и преобразует свой Комитет по внутреннему транспорту в глобальный форум. Ее роль в качестве региональной комиссии будет ограничена. Совместный механизм потребует более активной поддержки со стороны ЭСКАТО, однако деятельность этого механизма станет менее эффективной и действенной.

3. Создание механизма Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана в сотрудничестве с Европейской экономической комиссией

51. Механизм, предусматривающий сокращение роли ЕЭК до функций региональной комиссии, увеличение объема полномочий по вопросам транспортных связей между Европой и Азией и ряду важных инфраструктурных и организационных вопросов, касающихся стран – членов ЭСКАТО в Азии, должен быть создан под руководством ЭСКАТО в сотрудничестве с ЕЭК. Такой механизм сможет оказывать своевременное эффективное содействие по укреплению межрегиональных связей, при этом обеспечивая надлежащий уровень координации с европейскими транспортными сетями.

В. Концепция

52. По итогам проведенной оценки секретариат предлагает создать межрегиональный координационный комитет по транспорту между Азией и Европой в целях максимального использования потенциала и инициатив, перечисленных выше, путем объединения существующих мандатов, стимулирования деятельности и оценки прогресса на уровне, который не мог бы быть достигнут с использованием менее значимых механизмов, таких как совещания экспертов.

53. Такой комитет позволит странам в полной мере воспользоваться преимуществами сокращения финансовых и временных затрат, обеспечиваемыми за счет создания функционирующей и эффективной транспортной системы между Азией и Европой. Однако для этого необходимо укреплять сотрудничество на межрегиональном уровне и создавать организационные связи между двумя регионами, которые будут дополнять работу совещаний министров транспорта встречи «Азия-Европа» и воплощать коллективные усилия по определению, повышению осведомленности и решению конкретных задач. Налаживание таких связей будет способствовать разработке межрегиональных межправительственных соглашений и реализации усилий, направленных на подготовку технических стандартов, рекомендаций и документов применительно к обоим регионам.

54. В целях выполнения этой задачи комитету потребуются объединить все виды транспорта, включая авиа-, морской, железнодорожный и автомобильный транспорт, в интересах развития комплексной, стратегической транспортной инфраструктуры и оказания транспортных услуг. Комитет также будет укреплять и поддерживать существующие и будущие инициативы путем увеличения уровня координации между ними и выполнять функции платформы для скоординированного и эффективного решения вопросов в сфере транспорта между Азией и Европой.

55. Чтобы эффективно выполнять свои функции, комитет должен быть организован как межправительственный орган, в функции которого будет входить определение повестки дня в области совершенствования транспортного сообщения между двумя регионами и стимулирования свободного перемещения людей и товаров. Межправительственный характер комитета будет гарантировать необходимый уровень руководящих указаний и использование влияния исполнительных органов власти в интересах осуществления решений, принятых на его сессиях.

56. Организация комитета на межправительственном уровне позволит обеспечить коллективную ответственность за выполнение его решений, и таким образом государства-члены будут чувствовать более высокий уровень своей ответственности. Это также укрепит и поддержит дух сотрудничества, который был отмечен в процессе переговоров по Межправительственному соглашению по сети Азиатских автомобильных дорог, Межправительственному соглашению по сети Трансзиатских железных дорог и Межправительственному соглашению о «сухих портах».

57. Эти рамки и в особенности принцип смены председателя (раздел V.D. ниже) предоставит возможности для руководства. Это особенно важно для стран с недостаточно развитой экономикой, которые не смогли бы добиться такого влияния и не получили бы возможности действовать на столь широкой международной арене за пределами этих рамок.

58. Объединяя в своих рамках технические и организационные аспекты, комитет будет собирать информацию и координировать и реализовывать комплексные работы. Он будет помогать определять и устанавливать приоритетность проектов, необходимых для решения существующих проблем в рамках азиатско-европейских транспортных коридоров, и обеспечивать использование ресурсов и научно-исследовательского потенциала для выработки инновационных решений задач в области межконтинентальных транспортных связей.

59. Создание такого стратегического механизма создаст условия, необходимые для реализации эффективной системы функционирующих интегрированных интермодальных транспортных коридоров между Азией и Европой. В настоящее время в этой области наблюдается активная политическая поддержка и растущее общее понимание необходимости достижения прогресса в вопросах развития транспортного сообщения между Азией и Европой.

С. Круг ведения

60. Круг ведения комитета может включать следующие области:

а) Задачи комитета:

i) обеспечивать непрерывное и последовательное развитие транспортных связей между Азией и Европой с целью достижения устойчивого сообщения между двумя регионами;

ii) определять и решать особые задачи, касающиеся функционирования транспортных систем;

iii) выступать в качестве катализатора в переговорах между правительствами в области установления приоритетности проектов и их своевременного выполнения, а также поиска путей преодоления организационных барьеров;

б) Функции комитета.

61. В целях выполнения функций комитета, включенных в круг его ведения, комитет должен:

а) координировать работу в рамках национальных, субрегиональных и региональных инициатив, которые направлены на совершенствование транспортного сообщения между Азией и Европой, выявлять области, в которых эти инициативы дополняют друг друга, и предоставлять указания по интеграции одномодальных инициатив в целях максимального использования каждого вида транспорта;

б) наращивать транспортные связи, которые предоставят бизнесу возможность эффективно использовать интермодальные транспортные системы, обеспечивающие возможность оказания быстрых и надежных услуг по конкурентным ценам;

в) проводить необходимые исследования и реализовывать мероприятия по согласованию правил и норм с тем, чтобы обеспечить как техническую, так и организационную совместимость транспортных систем двух регионов;

d) поощрять объединение и обмен научно-исследовательским потенциалом в целях создания современных систем управления движением и более эффективного использования существующей и будущей инфраструктуры;

e) проводить исследования, направленные на развитие эффективных интермодальных транспортных систем в целях оптимального удовлетворения потребностей поставщиков в двух регионах, включая развитие информационно-коммуникационных технологий;

f) выступать в качестве катализатора, стимулируя государства-члены к тому, чтобы они уделяли приоритетное внимание вопросам, связанным с межрегиональными связями, при разработке собственных планов развития и предоставлять финансовую помощь в рамках исследований и реализации проектов, соответствующих общим интересам.

D. Возможный вариант организации управления комитетом

62. В том, что касается управления комитетом, предлагается следующее:

a) **Председательство.** Роль председателя комитета будут выполнять государства-члены, поочередно сменяющие друг друга по окончании каждой сессии. Председатель возглавляет сессию комитета и играет лидирующую роль в организации деятельности комитета во время его/ее председательства;

b) **Секретариат.** Секретариат оказывает содействие председателю. Предлагается доверить роль секретариата Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (а именно Отделу транспорта), которая будет выполнять свои функции в соответствии с существующими правилами процедуры. Секретариат будет ответственен за i) подготовку документов, представляемых на рассмотрение комитету; ii) выполнение обзора хода осуществления решений комитета; iii) предложение и контроль за исполнением проектов; iv) сбор информации, касающейся существующих инициатив, и координацию работы по этим инициативам; v) предоставление консультационных услуг членам комитета; и vi) подготовку проектов и распространение текста доклада комитета о работе его сессий;

c) **Сессии.** Сессии представляют собой межправительственные совещания, на которых комитет будет выносить рекомендации и принимать решения, касающиеся будущей направленности стратегий в области транспорта. В этих целях комитет будет собираться, как правило, раз в два года с возможностью организации внеочередных сессий, если и когда это необходимо членам комитета. В целях сокращения организационных расходов сессии комитета предлагается проводить совместно с сессиями Комитета по транспорту или любыми другими межправительственными совещаниями высокого уровня, которые могут быть организованы вместо сессий Комитета по транспорту;

d) **Члены.** Все государства – члены ЭСКАТО и ЕЭК будут членами комитета и в качестве таковых приглашаются на все сессии комитета. Они будут принимать участие в сессиях комитета, направляя своих представителей высокого уровня из министерств транспорта или аналогичных правительственных структур, ответственных за проведение политики в области транспорта. Соответствующие международные организации и финансовые учреждения также приглашаются к участию в работе сессий комитета. Кроме того, к участию в сессиях комитета с правом совещательного голоса приглашаются другие заинтересованные стороны, такие как транспортные ассоциации, грузоперевозчики, транспортные компании, поставщики логистических услуг, грузоотправители и предприниматели;

е) **Отчетность.** Доклад комитета о работе его сессий будет подготавливаться ЭСКАТО, выполняющей функции секретариата для комитета. Доклад будет направляться всем членам комитета и передаваться на рассмотрение и утверждение первой ежегодной сессии Комиссии, следующей за сессией комитета.

Е. Координация деятельности Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана и Европейской экономической комиссии

63. ЭСКАТО и ЕЭК имеют долгую историю сотрудничества. За последний год это сотрудничество стало более активным в том, что касается совместного управления деятельностью по осуществлению Специальной программы Организации Объединенных Наций для экономик Центральной Азии, включающей общие области работы в сфере транспорта и пограничного контроля. Эти две комиссии также объединили свои знания в рамках проекта евро-азиатских транспортных связей. Однако эти программы и проекты главным образом охватывают страны регионов, в которых реализуются.

64. Кроме того, несмотря на то что результаты работы по проекту евро-азиатских транспортных связей полезны с точки зрения того, что они задают направления будущего долгосрочного развития, большое количество приоритетных транспортных инфраструктурных проектов, выявленных в ходе вышеупомянутого исследования (а именно 311) и большие объемы инвестиций, необходимые для их реализации (215 млрд. долл. США) могут заставить усомниться в возможности быстрого повышения эффективности системы транспортного сообщения между Азией и Европой. Даже если ограничиться рассмотрением только высокоприоритетных проектов, их количество (188) и сопряженные с ними расходы (78 млрд. долл. США) остаются непомерно высокими, чтобы можно было говорить о возможности их одновременной реализации и финансирования. ЕЭК также понимает это и отмечает, что эти проекты и необходимые инвестиции рассматривались в целях оказания содействия правительствам в рамках реализации ими национальных транспортных инвестиционных стратегий.

65. И наконец, так как деятельность по реализации проекта евро-азиатских транспортных связей является лишь одним элементом среди прочих, включенным в соответствующую программу работы каждой комиссии, их приоритетные задачи, несмотря на высокую степень их важности, выполняются в соответствии с различными графиками работы. Кроме того, на данном этапе развития, для наименее развитых стран региона ЭСКАТО трудно представить себе организацию доступа к рынкам Европы. В результате более актуальный вопрос развития превосходит по важности вопрос совершенствования транспортного сообщения между Азией и Европой.

66. С учетом вышеизложенного создание специального межрегионального координационного комитета по транспортной координации между Азией и Европой и интеграция его работы с двумя существующими региональными комиссиями обеспечит равный уровень осведомленности и заинтересованности в осуществлении соответствующих проектов, в частности в области согласования стандартов и правил. И что более важно, обе комиссии получат возможность выполнять единую повестку дня в соответствии с единым графиком и одинаковыми приоритетами.

67. В целях обеспечения координации деятельности, а также для обеспечения необходимого потока информации секретариат ЭСКАТО будет подготавливать

сессии комитета и выполнять последующую деятельность в сотрудничестве с секретариатом ЕЭК.

VI. Вопросы для рассмотрения

68. Азия и Европа по-прежнему остаются ключевыми торговыми партнерами, однако объемы торговли между этими двумя регионами могли бы быть увеличены за счет совершенствования транспортного сообщения. Признавая этот факт, в последнее время был предложен ряд инициатив, которые направлены на решение существующих проблем, в том числе в таких областях, как развитие инфраструктуры и обеспечение согласованности технических стандартов. Потенциал этих инициатив может быть увеличен за счет создания органа, который будет обеспечивать взаимодействие между существующими мандатами, стимулировать деятельность и производить оценку достигнутого прогресса.

69. Конференции министров по транспорту предлагается предоставить дальнейшие руководящие указания по следующим элементам для их включения в проект Региональной программы действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2017–2021 годы).

Ближайшая цель. Работать над созданием межрегионального координационного комитета по транспорту между Азией и Европой, который будет выполнять функции межправительственного органа, ответственного за обеспечение устойчивого транспортного сообщения между Азией и Европой в целях свободного перемещения людей и товаров.

Мероприятия

1. Исследование инициатив, планирование развития транспортной инфраструктуры и организационных мероприятий, связанных с развитием транспортных коридоров между Азией и Европой;
2. Проведение исследований в области согласования правил и норм для устранения нефизических барьеров, снижающих эффективность транспортных связей между двумя регионами;
3. Исследование технических стандартов, применяемых в рамках транспортных коридоров между Азией и Европой;
4. Создание межрегионального координационного комитета по транспорту между Азией и Европой для укрепления транспортных связей между Азией и Европой;
5. Оказание услуг по организации практикумов/семинаров/совещаний/оказание консультационных услуг в сфере совершенствования транспортного сообщения между Азией и Европой;
6. Подготовка доклада о ходе осуществления деятельности по совершенствованию транспортного сообщения между Азией и Европой.

Показатели достижения целей

1. Создание государствами-членами межрегионального координационного комитета по транспорту между Азией и Европой.
 2. Меры, предпринимаемые государствами-членами в области разработки и эксплуатации транспортных коридоров между Азией и Европой.
 3. Меры, предпринимаемые государствами-членами в области использования рекомендаций, предложенных по итогам исследования, для укрепления транспортных связей между Азией и Европой.
 4. Доклад о ходе осуществления деятельности по совершенствованию транспортного сообщения между Азией и Европой.
-