



**Европейская экономическая комиссия
Комитет по внутреннему транспорту
Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта**

**Двадцать третья сессия
Женева, 7–8 сентября 2010 года
Пункт 4 а) предварительной повестки дня
Доклад Группы экспертов по евро-азиатским
транспортным связям**

**Доклад Группы экспертов по евро-азиатским
транспортным связям**

1. На своей семидесятой сессии, состоявшейся 19–21 февраля 2008 года, Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) принял решение создать группу экспертов по евро-азиатским транспортным связям, утвердил ее круг ведения и предусмотрел, что результаты работы Группы будут доведены до сведения Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) и КВТ (ECE/TRANS/200, пункт 30; приложение III, пункт 8). Приводимый ниже доклад является частью отчетности, запрашиваемой КВТ.

I. Евро-азиатские транспортные связи

2. В 2000 и 2002 годах ЕЭК ООН расширила соглашения по сетям инфраструктуры (автомобильной и железнодорожной) в рамках Европейского соглашения о международных автомагистралях (СМА) и Европейского соглашения о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ), включив в них транспортную инфраструктуру Кавказа и Центральной Азии. Эти международные соглашения не предусматривают приоритетов и не устанавливают сроков в отношении достижения стандартов СМА/СМЖЛ. Кроме того, правительства стран региона, как правило, не располагают достаточными средствами для модернизации и/или обслуживания транспортной инфраструктуры. В результате воздействия этих двух факторов евро-азиатские внутренние транспортные связи по-прежнему относительно не развиты и не эксплуатируются в полной мере.



3. В то же время в целях содействия развитию евро-азиатских транспортных связей ЕЭК ООН и Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) разработали и приняли Общую стратегическую позицию ЕЭК/ЭСКАТО по евро-азиатским транспортным соединениям. В этом документе были учтены выводы второй Международной евро-азиатской конференции по транспорту (Санкт-Петербург, 2001 год), и он стал важным этапом в работе двух региональных комиссий по развитию евро-азиатских транспортных связей.

II. Проект евро-азиатских транспортных связей – этап I

4. В 2003 году с привлечением средств Счета развития Организации Объединенных Наций секретариаты ЕЭК ООН и ЭСКАТО совместно с назначенными национальными координаторами из 18 стран Евро-Азиатского региона начали пропагандировать основы Проекта евро-азиатских транспортных связей (ЕАТС). В нем приняли участие следующие страны: Азербайджан, Армения, Афганистан, Беларусь, Болгария, Грузия, Иран, Казахстан, Китай, Кыргызстан, Российская Федерация, Республика Молдова, Румыния, Таджикистан, Туркменистан, Турция, Узбекистан и Украина.

5. На четырех совещаниях групп экспертов, которые были проведены в Алматы (март 2004 года), Одессе (ноябрь 2004 года), Стамбуле (июнь 2005 года) и Салониках (ноябрь 2006 года), представители правительств вышеуказанных стран наметили основные евро-азиатские железнодорожные, автомобильные и внутренние водные маршруты, подлежащие рассмотрению для целей приоритетного развития, и основные перевалочные пункты на этих маршрутах (приложения I и II). Эксперты стран представили данные для создания базы данных ГИС и соответствующие карты. Сюда входят данные о технических характеристиках и пропускной способности основных объектов железнодорожной, автомобильной и внутренней водной инфраструктуры, пунктов пересечения границ, паромных соединений, интермодальных терминалов и портов на евро-азиатских маршрутах. Эти материалы были предоставлены в распоряжение участвующих стран и образуют основу дальнейших усилий, нацеленных на развитие эффективных, надежных и безопасных евро-азиатских транспортных связей.

6. Представители этих правительств согласовали также общую методологию оценки и определения степени приоритетности проектов на отобранных маршрутах, которая аналогична методологии, используемой в Генеральном плане проектов Трансевропейской автомагистрали (ТЕА) и Трансевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ). На основе этой методологии и национальных предложений, представленных 15 странами, оценке и определению степени приоритетности были подвергнуты 230 транспортных инвестиционных проектов общей сметной стоимостью свыше 43 млрд. долл. США. Около половины этих проектов уже обеспечены финансированием и будут реализованы, скорее всего в среднесрочной перспективе (приложение III).

7. Были также рассмотрены препятствия нефизического характера, которые составляют серьезную проблему для евро-азиатских перевозок. В рамках проекта ЕАТС были организованы национальные рабочие совещания с целью наращивания потенциала в области упрощения процедур международных перевозок и торговли в следующих шести участвующих странах: Азербайджане (май 2006 года), Беларуси (май 2007 года), Грузии (май 2006 года), Кыргызстане (декабрь 2006 года), Республике Молдова (ноябрь 2007 года) и Украине (декабрь 2007 года). В этих рабочих совещаниях участвовали сотрудники правительственных учреждений и представители делового сектора из стран-бенефициаров.

8. В разработанном и опубликованном ЕЭК ООН и ЭСКАТО исследовании содержится описание намеченных маршрутов и проектов и рассматриваются текущее состояние и проблемы международных перевозок по евро-азиатскому сухопутному коридору. Это исследование показывает, что успешное развитие сети ЕАТС зависит от межправительственного сотрудничества, которое является необходимым для решения технических и оперативных вопросов, а также для устранения нефизических препятствий на пути обеспечения эффективности транзитных перевозок и пересечения границ. В исследовании представлены также конкретные рекомендации по вопросам развития инфраструктуры, упрощения процедур и политики¹.

9. Представители правительств наметили приоритетные направления дальнейшей работы, включая наблюдение за осуществлением намеченных приоритетных проектов; устранение нефизических препятствий для транзитных перевозок; повышение пропускной способности в пунктах пересечения границ; стимулирование деятельности по согласованию транспортного законодательства; и распространение передового опыта и обмен практическими знаниями.

10. На семидесятой сессии КВТ министры транспорта и высокопоставленные должностные лица из стран Евро-Азиатского региона подписали Совместное заявление о будущем развитии проекта ЕАТС. В этом заявлении они подтвердили необходимость продолжать сотрудничество, одобрили выделенные евро-азиатские маршруты и цели их приоритетного развития и поддержали создание адекватного механизма для дальнейшей реализации проекта ЕАТС. Кроме того, высокопоставленные должностные лица предложили правительствам, международным организациям и потенциальным донорам рассмотреть возможность предоставления необходимой финансовой помощи для обеспечения осуществления этапа II проекта ЕАТС (2008-2011 годы)².

III. Проект евро-азиатских транспортных связей - этап II

11. В 2006 году КВТ просил секретариат в сотрудничестве с ЭСКАТО представить совместное предложение по дальнейшей реализации данного проекта на новом этапе II. В начале 2008 года ЕЭК ООН приступила к созданию институциональной структуры, которая позволила бы продолжить работу по ЕАТС. На своей семидесятой сессии КВТ решил создать группу экспертов по евро-азиатским транспортным связям и утвердил ее круг ведения. Основной задачей Группы стало обеспечение мониторинга и координации деятельности, направленной на развитие эффективных, надежных и безопасных евро-азиатских наземных транспортных связей. Группа была создана на два года с возможностью дальнейшего продления ее мандата. В ходе своей семьдесят второй сессии, состоявшейся 23-25 февраля 2010 года, КВТ одобрил продление мандата Группы экспертов по ЕАТС на два года – до февраля 2012 года. Это решение было одобрено на заседании Исполнительного комитета 31 марта 2010 года. ЕЭК ООН предложила правительствам назначить национальных координаторов, которые будут активно участвовать в работе Группы экспертов по ЕАТС и в реализации этапа II ЕАТС. Принять активное участие в этой работе было предложено также соответствующим международным организациям и международ-

¹ Тексты исследования на английском и русском языках могут быть получены бесплатно на вебсайте ЕЭК ООН по адресу: http://www.unece.org/trans/main/eatl/in_house_study.pdf.

² См. <http://www.unece.org/trans/MinisterialITC70/index.html>.

ным финансовым учреждениям. В ответ на это правительства 26 стран (Азербайджан, Армения, Афганистан, Беларусь, Болгария, бывшая югославская Республика Македония, Германия, Греция, Грузия, Иран (Исламская Республика), Казахстан, Китай, Кыргызстан, Латвия, Литва, Люксембург, Монголия, Республика Молдова, Россия, Румыния, Таджикистан, Туркменистан, Турция, Узбекистан, Украина и Финляндия) назначили национальных координаторов по ЕАТС.

12. В рамках этапа II ЕАТС было проведено три совещания Группы экспертов. ЕЭК ООН приняла два из них в Женеве – в сентябре 2008 года и в сентябре 2009 года. Третье совещание Группы состоялось в Стамбуле в ноябре 2009 года параллельно с Межрегиональным рабочим совещанием по развитию евроазиатских транспортных связей, проведенным Министерством транспорта и коммуникаций Турции и Организацией Черноморского экономического сотрудничества (ОЧЭС). В мае 2009 года в Тегеране совместно с Организацией экономического сотрудничества (ОЭС) было также проведено Субрегиональное рабочее совещание по проекту ЕАТС.

13. В ходе этих совещаний национальные координаторы из 26 участвующих стран заложили основу для разработки этапа II ЕАТС. Правительственные эксперты определили конкретные задачи и ожидаемые результаты проекта; сильные и слабые стороны, возможности и угрозы (ССВУ) с точки зрения евроазиатских транспортных связей; потребности в дальнейшем сборе и обработке базовых данных; основные методологические аспекты работы. Они также договорились об исследованиях, которые будут подготовлены при содействии со стороны внешних консультантов и на основе материалов стран по таким темам, как транспортные потоки и статистика, сравнение вариантов внутреннего транспорта с существующими вариантами морских перевозок и анализ нефизических препятствий для международных перевозок по маршрутам ЕАТС. Для некоторых из указанных исследований были разработаны вопросники, часть которых уже разослана.

14. Кроме того, в ходе мероприятий в Тегеране и Стамбуле эксперты правительств участвующих стран и международных организаций обсудили самые последние события в области транспортной инфраструктуры и упрощения процедур в регионах ОЭС и ОЧЭС и в деле осуществления конкретных проектов. Они также проанализировали соответствующий национальный опыт применительно к евроазиатским связям и рассмотрели другие вопросы, касающиеся выполнения различных задач в рамках проектов. Проведение этих мероприятий в сотрудничестве с ОЭС и ОЧЭС позволило изучить возможности дальнейшего взаимодействия и обеспечения синергизма.

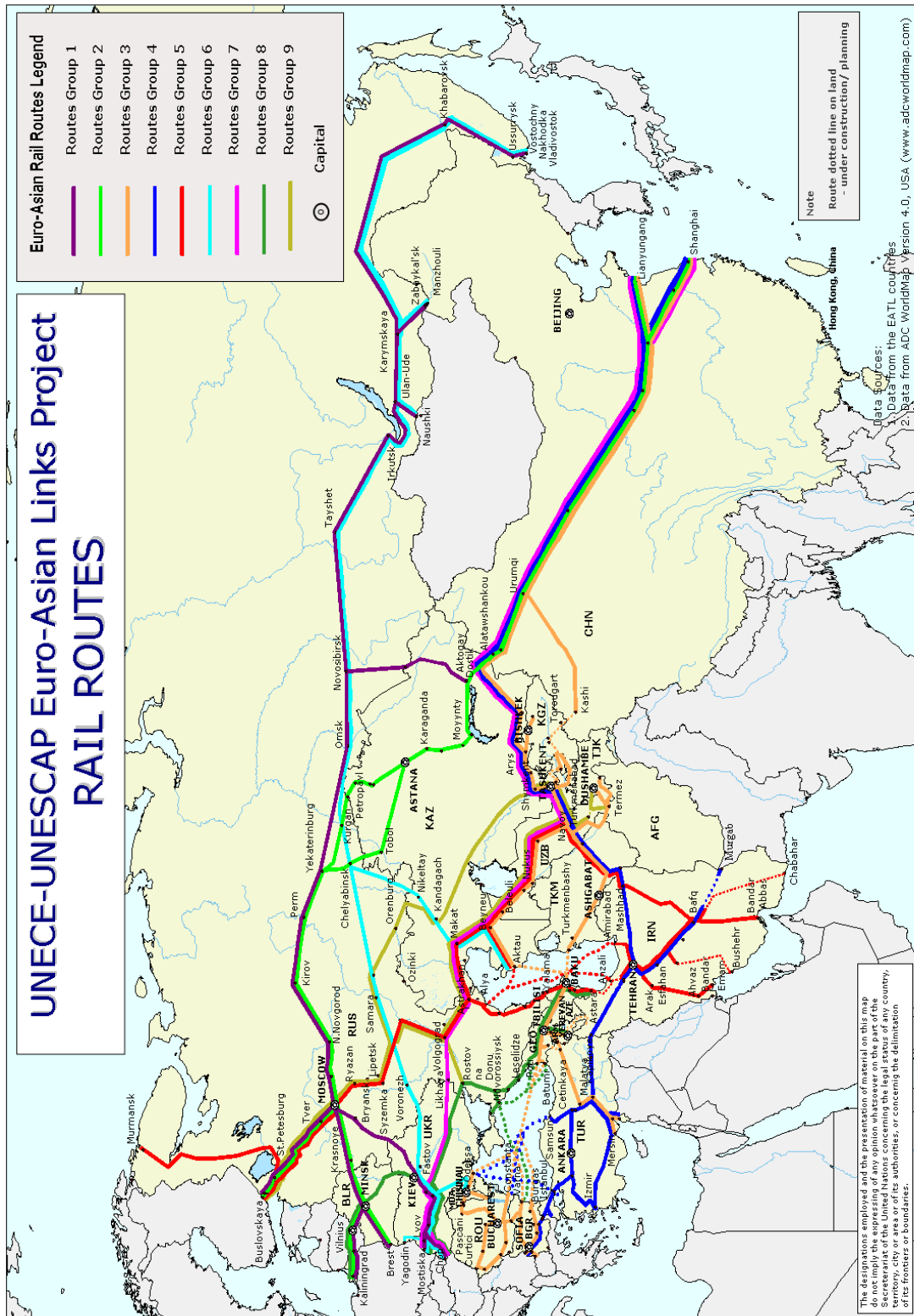
IV. Выводы

15. Глобализация привела к значительному росту торговли и перевозок между Азией и Европой. Хотя большая часть перевозок осуществляется по все более загруженным морским маршрутам, дальнейшее развитие эффективных и комплексных наземных транспортных маршрутов создаст надежные и конкурентоспособные дополнительные варианты транспортировки. После создания этих маршрутов они могут стать эффективным инструментом экономического развития и интеграции в Евро-Азиатском регионе, в том числе будут способствовать более широкому участию в процессе глобализации стран Центральной Азии, не имеющих выхода к морю.

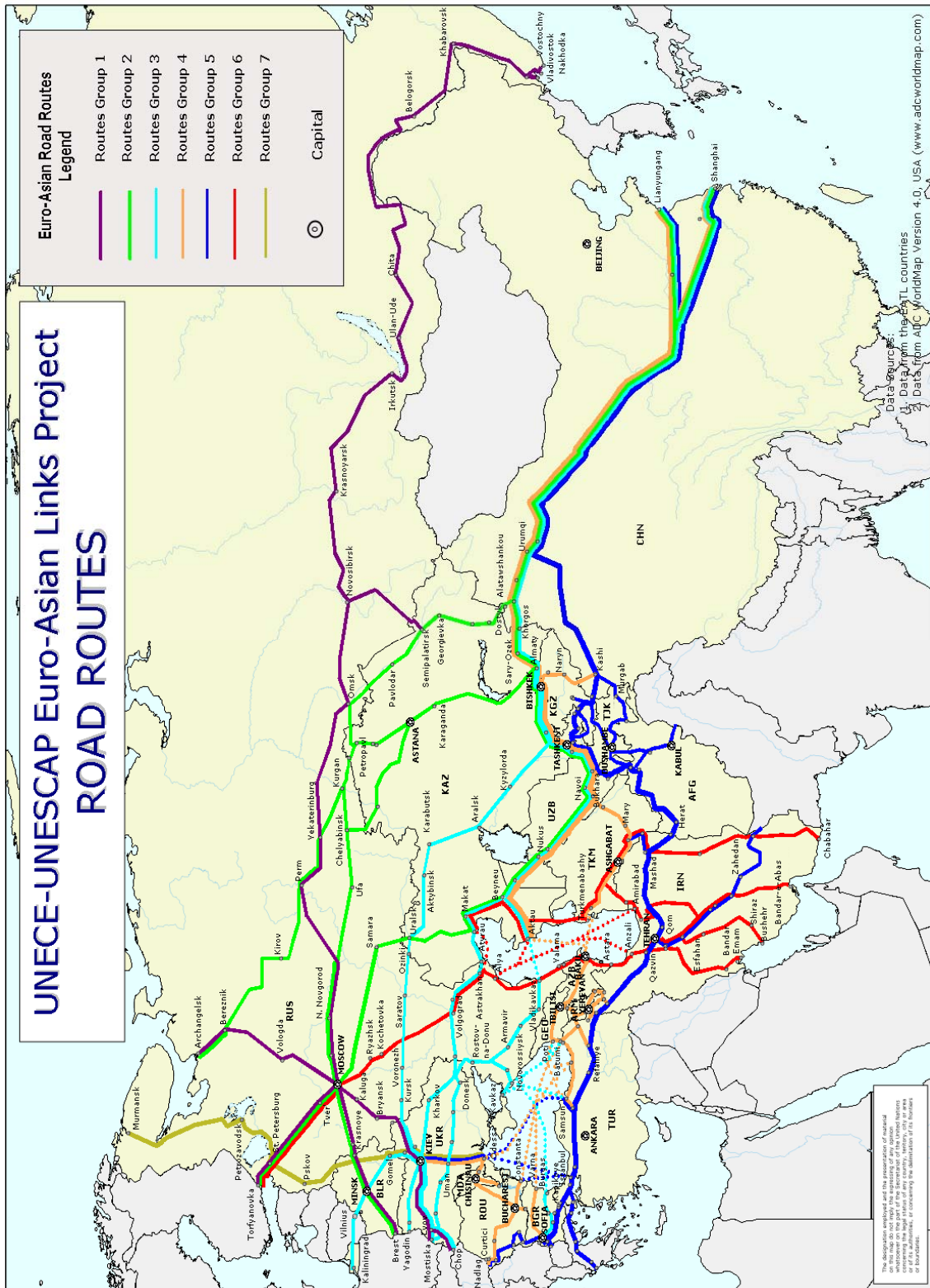
16. Международное сотрудничество в рамках Проекта по ЕАТС, осуществлению которого способствуют ЕЭК ООН и ЭСКАТО, дало ощутимые результаты. Эти результаты рассматриваются в качестве прочной основы для дальнейшего сотрудничества в деле развития евро-азиатских транспортных связей. Работа над ЕАТС продолжается в рамках деятельности специальной Группы экспертов по ЕАТС, созданной ЕЭК ООН. Данная группа реализует целенаправленный план работы, включающий подготовку исследований и проведение анализа, содействует осуществлению инициатив и принятию решений в области развития транспортной инфраструктуры и упрощения процедур, проводит совещания и мероприятия по наращиванию потенциала.

17. Несмотря на ценность полученных результатов, еще предстоит решить много задач. Результаты проделанной до настоящего времени работы свидетельствуют о том, что реальный потенциал развития внутренних транспортных соединений ЕАТС определяется возможностью их превращения в участки основных цепочек поставок ЕАТС, обеспечивающие функциональную взаимодополняемость различных видов транспорта, с уделением особого внимания эффективности и надежности, а также скорейшему принятию мер и проведению реформ на транспорте в целях упрощения процедур и снижения затрат времени, которые необходимы участвующим в проекте ЕАТС странам с переходной экономикой. Важно подчеркнуть, что участвующие в проекте ЕАТС страны, в особенности не имеющие выхода к морю развивающиеся страны, зависят друг от друга. В случае слабого или недостающего звена в одной стране весь маршрут ЕАТС может оказаться экономически нецелесообразным для международных перевозок. В силу этого очевидно, что развитие евро-азиатских наземных транспортных связей будет представлять собой длительный процесс, требующий больших усилий и настойчивости, а также повышения уровня координации и сотрудничества между всеми странами, расположенными на маршрутах ЕАТС.

Приложение I



Приложение II



Приложение III

Проекты ЕАТС

(в млн. долл. США)*

Код ИСО для на- званий стран	Все виды проектов		По видам инфраструктуры									
			Автомобильный транспорт		Железнодорожный транспорт		Морской транспорт		Внутренний водный транспорт		Прочие	
	Количество проектов	Стоимость проектов	Количество проектов	Стоимость проектов	Количество проектов	Стоимость проектов	Количество проектов	Стоимость проектов	Количество проектов	Стоимость проектов	Количество проектов	Стоимость проектов
ARM	8	121,7	3	56,4	5	65,3	–	–	–	–	–	–
AZE	10	1 681,5	7	1 079,1	1	600,0	2	2,4	–	–	–	–
BLR	4	28,1	3	27,4	1	0,7	–	–	–	–	–	–
BGR	24	5 488,9	15	1 532,8	7	3 816,8	1	115,6	1	23,7	–	–
CHN	3	4 603,0	1	413,0	–	–	2	4 190,0	–	–	–	–
GEO	49	3 312,0	4	108,2	21	2 140,5	24	1 063,3	–	–	–	–
IRN	44	8 428,3	34	3 700,3	10	4 728,0	–	–	–	–	–	–
KAZ	14	1 902,4	14	1 902,4	–	–	–	–	–	–	–	–
KGZ	8	1 555,1	5	218,7	3	1 336,4	–	–	–	–	–	–
MDA	9	888,9	5	225,5	3	413,4	–	–	1	250,0	–	–
ROU	12	721,8	–	–	–	–	7	333,3	5	388,5	–	–
TJK	7	240,2	4	237,0	1	–	–	–	–	–	1	3,1
TUR	19	11 450,0	12	3 124,0	7	8 326,0	–	–	–	–	–	–
UKR	7	1 226,2	–	–	2	292,6	1	1,5	4	932,2	–	–
UZB	12	1 774,5	5	100,8	7	1 673,7	–	–	–	–	–	–
Всего	230	43 422,6	112	12 725,7	68	23 393,4	37	5 706,0	11	1 594,3	1	3,1

* Примечание: в таблице указаны только страны, предоставившие данные.