

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Семьдесят девятая сессия**

Женева, 21–24 февраля 2017 года

Пункт 5 а) ii) предварительной повестки дня

**Стратегические вопросы, связанные с разными видами транспорта и тематическими направлениями: деятельность, связанная с проектами – проект по евро-азиатским транспортным связям (ЕАТС)****Евро-азиатские транспортные связи****Записка секретариата***Резюме*

Второе Совещание министров стран – участниц ЕАТС, прошедшее 26 февраля 2013 года, ознаменовало начало этапа III ЕАТС (2013–2015 годы). Основная цель этапа III заключается в практическом осуществлении отобранных проектов создания девяти автодорожных и девяти железнодорожных маршрутов ЕАТС.

Комитету предлагается рассмотреть вопрос о том, чтобы **оказать поддержку** проекту ЕАТС и **просить** представить окончательный доклад об этапе III на своей следующей сессии в 2018 году.

1. Значимость евро-азиатской торговли товарами растет, как растет и ее объем. Необходимость укрепления транспортных связей, а также оживления старых и развития новых маршрутов внутреннего транспорта и торговых путей между Европой и Азией основана на том, что в результате предполагается получить прямые выгоды для огромной экономики, которая охватывает 4,4 миллиарда потребителей в 65 странах двух континентов. В регионе "Шелкового пути" проживает 61% мирового населения, растет его уже и так значительная доля в мировом сельском хозяйстве (51,2%), обрабатывающей промышленности



(31,7%), импорте (31,8%), экспорте (38%), чистом притоке инвестиций (40,8%) и ВВП (28,6%)<sup>1</sup>.

2. Этап I (2002–2007 годы) проекта по евро-азиатским транспортным связям (ЕАТС) осуществлен ЕЭК ООН в сотрудничестве с Экономической и социальной комиссией Организации Объединенных Наций для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО). Благодаря проекту ЕАТС под эгидой Организации Объединенных Наций было положено начало процессу создания платформы для сотрудничества по вопросам, связанным с транспортом, между Европой и Азией, в который было вовлечено 18 стран из этих двух регионов. В качестве основных результатов этапа I могут быть названы: определение основных евро-азиатских автомобильных, железнодорожных и внутренних водных транспортных маршрутов, перевалочных пунктов и портов; приоритизация проектов на основе согласованной, общей методологии; анализ физических и нефизических препятствий; создание базы данных и карт в рамках географической информационной системы (ГИС); организация шести совещаний Группы экспертов (СГЭ), а также ряда национальных, региональных и межрегиональных практикумов по укреплению потенциала<sup>2</sup>.

3. Этапа II ЕАТС (2008–2012 годы) осуществлялся в развитие результатов, достигнутых на этапе I. В частности, основными результатами этапа II стали следующие: расширение географического охвата стран (27 на этапе II); акцент на упрощение процедур перевозок и торговли; повышение степени унификации законодательства и процедур; укрепление потенциала должностных лиц в интересах упрощения и повышения эффективности административных процедур; выявление девяти автодорожных и девяти железнодорожных транспортных маршрутов для приоритетных инвестиций, развития и сотрудничества (311 проектов стоимостью 215 млрд. долл. США); сравнение различных вариантов маршрутов сухопутного и морского транспорта и получение доказательств коммерческой жизнеспособности сухопутных перевозок как альтернативы морским маршрутам<sup>3</sup>.

4. Второе Совещание министров стран – участниц ЕАТС, прошедшее 26 февраля 2013 года, ознаменовало начало этапа III ЕАТС (2013–2015 годы)<sup>4</sup>. В совместном заявлении участвовавшие в Совещании министры поддержали дальнейшее осуществление этого проекта на следующем этапе. Правительства 32 стран подписали Совместное заявление о будущем развитии евро-азиатских транспортных связей, подтвердив, в частности, свою готовность совместно осуществлять мероприятия, которые направлены на:

а) расширение и стимулирование благоприятных финансовых условий для обеспечения устойчивого и долгосрочного финансирования приоритетных проектов в области транспортной инфраструктуры для их интеграции в среднесрочные и долгосрочные программы инвестиций, принятые на национальном уровне;

б) поощрение и поддержку координации сотрудничества с другими участвующими государствами-членами, международными организациями и международными финансовыми учреждениями, а также с другими участниками

<sup>1</sup> WANG Yiwei, *OBOR and the Revival of Civilizations*, Institute of International Affairs, Renmin University of China, 2016.

<sup>2</sup> [www.unece.org/trans/ministerialite70/min\\_study.html](http://www.unece.org/trans/ministerialite70/min_study.html).

<sup>3</sup> [www.unece.org/trans/main/wp5/eatl\\_phase\\_2\\_final\\_report.html](http://www.unece.org/trans/main/wp5/eatl_phase_2_final_report.html).

<sup>4</sup> Мандат Группы экспертов по ЕАТС в 2016 году был продлен на один год. Группа завершит свою работу над докладом по этапу III в 2017 году.

из государственного и частного секторов для обеспечения выделения дополнительных финансовых ресурсов с целью завершения определенных приоритетных проектов;

с) планомерное и систематическое устранение оставшихся препятствий нефизического характера вдоль евро-азиатских транспортных маршрутов, проходящих через их страны;

d) содействие созданию адекватного механизма для обеспечения непрерывного мониторинга и последующей деятельности, а также задействованию наиболее приемлемых средств для использования существующих структур и имеющихся ресурсов ЕЭК ООН;

e) содействие дальнейшему осуществлению и продолжению проекта ЕАТС на новом этапе III (2013–2017 годы) с четко определенными целями и поддающимися измерению задачами, а также обеспечение необходимых ресурсов для их своевременной реализации.

5. Число стран – участниц проекта по ЕАТС увеличилось с 27 (этап II) до 38 (этап III). Такое увеличение свидетельствует как о росте интереса к работе, которая была проделана до сих пор в рамках первых двух этапов, так и о повышении ее актуальности.

6. Основная цель этапа III заключается в практическом осуществлении отобранных проектов создания девяти автодорожных и девяти железнодорожных маршрутов ЕАТС. Группа экспертов и секретариат начали процесс, призванный обеспечить практическую реализацию в ходе этапа III результатов этапа II, насколько это позволят имеющиеся ресурсы. С этой целью Группа экспертов по ЕАТС провела две официальные сессии в Женеве (3 и 4 февраля 2015 года) и в Душанбе (9 и 10 июня 2015 года). Поскольку в сентябре 2015 года мандат Группы экспертов истек, Группа провела две неофициальные сессии в Стамбуле (Турция, 20 и 21 октября 2015 года) и в Вене (2 и 3 февраля 2016 года, организована ОБСЕ). В то же время Группа экспертов инициировала процедуру продления своего мандата еще на один год. Данная просьба о продлении мандата еще на один год была удовлетворена в мае 2016 года, и Группа экспертов по ЕАТС провела свою официальную четырнадцатую сессию в Ереване (26 и 27 октября 2016 года), где принимающей стороной и одним из организаторов выступила ОБСЕ.

7. Основные цели этих совещаний заключались в следующем: определить конкретную структуру грузов, которые могут перевозиться по суше между двумя континентами; содействовать координации комплексных графиков движения и тарифов на евро-азиатских транспортных маршрутах; определить потребности и требования производителей, грузоотправителей, торговых компаний и экспедиционных агентств в области перевозок и торговли на маршрутах ЕАТС; рассмотреть вопрос о дальнейшем применении географической информационной системы (ГИС) на маршрутах ЕАТС.

8. Группа экспертов по ЕАТС также определила те грузы, которые возможно перевозить между Азией и Европой сухопутным (железнодорожным) транспортом. К их числу была отнесена группа товаров малого веса с высокой стоимостью, в частности автомобили, автомобильные детали, компьютеры, электронное оборудование и запчасти (телевизоры, оборудование для записи и воспроизведения изображения и звука), оптическая и медицинская техника, одежда, обувь, спортивные товары, а также продукты питания.

9. Правительство Российской Федерации предоставило финансовые ресурсы, в первую очередь предназначенные для поддержания участия национальных координаторов по ЕАТС из стран СНГ в работе сессий ЕАТС. Такое участие считается одним из определяющих факторов прогресса в работе Группы экспертов. Относительно низкий уровень участия в предыдущих сессиях Группы экспертов по ЕАТС замедлил ее ход. Однако после ускорения работы Группы экспертов были получены ощутимые результаты в виде документов, которые будут использованы как частичный вклад в подготовку итогового доклада по этапу III. Тем не менее нехватка финансовых ресурсов препятствует разработке приложения ГИС для ЕАТС. Группа экспертов по ЕАТС приветствовала участие Научно-исследовательского института автомобильного транспорта (НИИАТ, г. Москва) в работе над докладом по этапу III. Первый проект доклада был представлен на заседании, прошедшем в Ереване. Группа экспертов по ЕАТС высказала замечания и дала НИИАТ указания касательно пересмотра доклада по этапу III. Пересмотренный вариант этого документа должен быть подготовлен к концу 2016 года.

10. Организация по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ) продолжила оказывать проекту ЕАТС поддержку в форме предоставления документов и совместной организации совещаний (в Душанбе, Вене и Ереване). Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД) выступит в качестве принимающей стороны пятнадцатой сессии Группы экспертов по ЕАТС, которая пройдет 31 января и 1 февраля 2017 года в Варшаве, что подтверждает неизменную заинтересованность и международную поддержку проекта ЕАТС со стороны соответствующих межправительственных учреждений.

11. В первой половине 2015 года председательство в Европейском союзе перешло к Латвии. В течение своего председательства правительство Латвии уделяло особое внимание вопросам транспорта, особенно ЕАТС, и 29 и 30 апреля 2015 года провело в Риге совещание высокого уровня с участием министров транспорта.

12. В рамках проекта ЕАТС стоит долгосрочная задача на перспективу, которая отвечает интересам как государственных органов планирования, так и транспортных и торговых операторов, и в этом своем качестве проект будет и впредь служить прочной платформой для координации планов в области инфраструктуры. Кроме того, он принесет пользу частным и государственным финансовым учреждениям (национальным, иностранным и международным), участвующим в финансировании проектов. Это особенно важно в связи с появлением новых инвестиционных учреждений, таких как Азиатский банк инфраструктурных инвестиций, Новый банк развития и Евразийский банк развития. По некоторым сведениям, свой банк инфраструктурных инвестиций может создать Шанхайская организация сотрудничества. Таким образом, для проекта ЕАТС имеются прочные основания.

13. Среди различных евро-азиатских инициатив, связанных с транспортом, проект ЕАТС – самый комплексный. Он может продолжать содействовать: разработке, координации и интеграции региональных стратегий и проектов в области развития инфраструктуры; ликвидации узких мест и созданию недостающих звеньев; работе по упрощению процедур перевозок и торговли путем упрощения порядка и процедур пересечения границ (унификация, электронное оформление); урегулированию визовых вопросов; повышению осведомленности, распространению информации и поощрению финансовых учреждений к еще большей активности в регионе; развитию государственно-частных партнерств; вовлечению частного сектора в процессы формирования политики; примене-

нию системы раннего предупреждения об угрозах и о возможностях. Кроме того, он может продолжать служить платформой для: обмена информацией об административных режимах и их нынешних и ожидаемых изменениях; содействия введению стандартизированных документов и процедур, а также переходу к их электронным форматам; отмены излишних документов и административных процедур, существование которых может побуждать к незаконным действиям; поощрения развития мультимодальных перевозок и логистических центров; стимулирования прямых иностранных инвестиций; стимулирования экономики за счет эффекта масштаба на транспорте; активизации работы производственно-сбытовых цепочек; расширения и углубления ГИС и других ИТ-систем с целью обеспечения прозрачности и оперативного распространения информации и данных; проведения исследований и учебных практикумов.

14. В неофициальном документе по данному пункту повестки дня содержится проект доклада по этапу III ЕАТС. Он представляется КВТ для информирования о ходе работы Группы экспертов по ЕАТС. Группа будет приветствовать замечания и указания КВТ, которые будут весьма полезны в ходе доработки доклада по этапу III.

15. КВТ **предлагается** рассмотреть проект доклада по этапу III ЕАТС и просить представить его окончательный текст для принятия на его следующей сессии в 2018 году.

---