



---

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

**Рабочая группа по тенденциям  
и экономике транспорта**

Тридцатая сессия

Женева, 4–6 сентября 2017 года

Пункт 7 а) предварительной повестки дня

**Евро-азиатские транспортные связи: ход работы  
по евро-азиатским транспортным связям****Доклад о ходе работы на этапе III проекта  
евро-азиатских транспортных связей\***

Представлено Группой экспертов

**I. Введение и мандат**

1. Настоящий документ был подготовлен в соответствии с результатами/видами деятельности кластера 2: «Тенденции и экономика транспорта (включая евро-азиатские транспортные связи)» программы работы подпрограммы по транспорту на 2016–2017 годы (ECE/TRANS/2016/28) и кругом ведения Группы экспертов по евро-азиатским транспортным связям Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) (ECE/TRANS/2013/5), принятым Комитетом по внутреннему транспорту 28 февраля 2013 года (ECE/TRANS/236, пункт 20) и утвержденным Исполнительным комитетом ЕЭК 11 июля 2013 года (EXCOM/CONCLU/62 и ECE/EX/2013/L.7).

2. В настоящем документе, подготовленном Группой экспертов по евро-азиатским транспортным связям (ЕАТС), представлены главы IV и V, т.е. главы с описанием перспектив проекта, полного доклада Группы по итогам завершения этапа III проекта евро-азиатских транспортных связей.

3. Рабочей группе по тенденциям и экономике транспорта предлагается утвердить полный доклад Группы экспертов, в частности главы с описанием перспектив проекта, и предложить пути для продвижения вперед.

---

\* С полным текстом доклада, учитывая его объем, можно ознакомиться в Интернете по адресу [www.unece.org/trans/main/wp5/inf30.html](http://www.unece.org/trans/main/wp5/inf30.html).



## II. Часть IV. ЕАТС: взгляд в будущее

4. Как отмечается в Совместном заявлении о будущем развитии евро-азиатских транспортных связей (ЕАТС), подписанном в Женеве 26 февраля 2013 года министрами транспорта государств региона ЕАТС, существует большой потенциал для диверсификации маршрутов перевозок грузов между Европой и Азией и более широкого использования имеющихся и запланированных мощностей наземного транспорта.

5. Развитие эффективных, экономически обоснованных, безопасных и более надежных наземных транспортных маршрутов региона ЕАТС может обеспечить альтернативные или дополнительные транспортные соединения с морским транспортом, содействовать существующим и будущим торговым и грузовым потокам между Европой и Азией и облегчить интеграцию национальных экономик в мировую экономику<sup>1</sup>.

6. Развитие ЕАТС может внести значительный вклад в достижение целей устойчивого развития (ЦУР). Наземные транспортные маршруты ЕАТС могут облегчить доступ к рынкам, экономическим возможностям и социальным услугам для ряда стран, расположенных вдоль этих маршрутов, включая развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита, таким образом, что это могло бы значительно способствовать экономическому развитию, снижению бедности и повышению стабильности экономических перспектив в этих государствах.

7. Первоначальный анализ сильных и слабых сторон, возможностей и угроз (ССВУ), который был разработан в ходе этапа II проекта ЕАТС, позволил дать общую картину проекта ЕАТС. Результаты анализа ССВУ помогают получить выгоды от преимуществ, наметить пути для устранения узких мест, свести к минимуму угрозы и получать максимально возможную отдачу от реализации возможностей.

8. Текущий раздел доклада содержит обновленный вариант анализа ССВУ по проекту ЕАТС, отражающий изменения и тенденции, выявленные в ходе реализации этапа III этого проекта.

9. Ниже определены следующие сильные стороны наземных маршрутов ЕАТС:

а) более быстрая доставка грузов по наземным транспортным маршрутам ЕАТС между Европой и Азиатско-Тихоокеанским регионом по сравнению с морскими маршрутами;

б) важное транспортное значение для развивающихся стран региона, не имеющих выхода к морю (РСНВМ), которые расположены вдоль наземных транспортных маршрутов ЕАТС;

в) неиспользованные резервы пропускной способности транспортной инфраструктуры вдоль ряда участков автомобильных и железнодорожных маршрутов ЕАТС по направлениям Восток–Запад и Север–Юг;

г) предпочтительный вариант для некоторых стран – участниц ЕАТС при реализации их транспортно-экономических связей со своими основными партнерами (страны Центральной Азии, Афганистан и Монголия);

д) неотъемлемая часть и инструмент физического расширения общеевропейских коридоров, сетей СМА, СМЖЛ, СЛКП, трансъвропейской транспортной сети (ТЕС-Т), Сети азиатских автомобильных дорог (АН), Трансазиатской железной дороги (ТАЖД), Трансъвропейской автомагистрали (ТЕА), Трансъвропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ), коридора ТРАСЕКА,

<sup>1</sup> ЕЭК ООН. Совместное заявление о будущем развитии евро-азиатских транспортных связей, 26 февраля 2013 года. См. [www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2013/itc/Joint\\_Declaration\\_on\\_EATL.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2013/itc/Joint_Declaration_on_EATL.pdf).

международного транспортного коридора Север–Юг и международных железнодорожных коридоров ОСЖД, международного транспортного коридора «Виа Карпатия», международного автомобильного коридора Европа – Западный Китай и других соответствующих коридоров и сетей, имеющих большое значение для перевозок между Европой и Азией;

f) политическая воля для развития наземных транспортных маршрутов ЕАТС, выраженная многими заинтересованными правительствами и различными международными и субрегиональными межправительственными и неправительственными организациями, реализующими соответствующие инициативы и проекты в области транспорта;

g) наличие государственно-частных партнерств (ГЧП) для реализации проектов и инициатив, направленных на развитие наземных маршрутов ЕАТС (в дополнение к ГЧП, новые институциональные формы глобальных партнерств, в частности Глобальное партнерство по устойчивому транспорту (ГПУТ), как ожидается, будут также вносить вклад в активизацию сотрудничества между транспортными предприятиями и ООН, ее специализированными и региональными структурами по вопросам упрощения перевозок, гармонизации транспортного законодательства и другим важным вопросам, имеющим первостепенное значение для перевозок по маршрутам ЕАТС);

h) наилучшие имеющиеся технологические и экологические стандарты и виды наилучшей практики для целей планирования и строительства недостающих транспортных звеньев.

10. Ниже рассматриваются общие слабые стороны наземных транспортных маршрутов ЕАТС (которые необязательно имеют место во всех странах ЕАТС):

a) стоимость перевозок грузов по наземным маршрутам ЕАТС слишком высока по сравнению с морскими маршрутами через Индийский океан и Суэцкий канал ввиду следующих причин:

i) ограниченная конкуренция на наземных маршрутах ЕАТС по сравнению с высокой конкуренцией среди линейных судоходных компаний, которая обуславливает низкие фрахтовые ставки;

ii) (в некоторых случаях) необоснованно высокие транзитные тарифы, сбор и платежи, преследующие, как правило, фискальные цели;

iii) трудности при согласовании среди железнодорожных операторов сквозных тарифных ставок на доставку грузов в сообщениях между Европой и Азией;

b) транспортно-логистические услуги, оказываемые на наземных маршрутах ЕАТС, развиваются медленными темпами;

c) интермодальные перевозки слабо развиты в регионе ЕАТС, особенно в Центральной Азии (оказывается лишь небольшое число интермодальных услуг на континентальном Евро-азиатском рынке; недостаточное число логистических центров вдоль маршрутов);

d) транспортные операции затрудняются ввиду наличия препятствий физического и нефизического характера вдоль наземных маршрутов ЕАТС, в частности:

i) недостающих звеньев в автодорожных и железнодорожных сетях;

ii) длительных процедур контроля, приводящих к задержкам в пунктах пересечения границы;

iii) отсутствия системы «одного окна» в пунктах пересечения границы;

iv) множественных проверок грузов на маршрутах;

v) обязательного транзитного сопровождения для ряда грузов;

- vi) часто меняющихся ограничений, а также санитарных и фитосанитарных требований;
  - e) условия для работы конкурентного бизнеса в ряде стран ЕАТС развиваются медленными темпами, а именно:
    - i) ограничения в отношении выдачи разрешений автотранспортным операторам для транзита, двусторонних перевозок и перевозок в третьи страны/из третьих стран;
    - ii) медленно развивающиеся рынки для транспортно-экспедиционных компаний, интегрированных логистических компаний, поставщиков комплексных логистических услуг (ЗРЛ-операторов) и других участников рынка, облегчающих торговлю и перевозки (а также недостаточно развитая нормативно-правовая база для их деятельности);
    - f) отличается подход к международной координации и согласованию, в частности:
      - i) нет согласованного режима таможенного транзита по наземным маршрутам ЕАТС;
      - ii) процедуры выдачи виз профессиональным водителям являются долгими и дорогостоящими;
      - iii) разнородность действующих транспортных и транзитных правил затрудняет мониторинг перевозок по наземным маршрутам ЕАТС; и
      - iv) в разных странах подходы к развитию инфраструктуры ЕАТС различаются, и отсутствует синхронизация в этой области;
    - g) случаи коррупции вдоль некоторых наземных маршрутов ЕАТС (выявленные в ходе реализации ряда международных проектов, таких как Новая евразийская инициатива в области наземного транспорта (НЕИИТ), Глобальная антикоррупционная инициатива и т.д. и подтвержденные международными организациями, в частности ОБСЕ, ОЭС, МСАТ и др.) вынуждают транспортных операторов делать незаконные выплаты, что снижает надежность официально объявленных процедур;
    - h) существуют проблемы в области безопасности и сохранности грузов вдоль наземных маршрутов ЕАТС;
      - i) отсутствие на большинстве наземных маршрутов ЕАТС полностью электронных документооборота и процедур в пунктах пересечения границы, включая предварительное декларирование транспортных средств и грузов, e-CMR, e-TIR;
      - j) ограниченные институциональные и кадровые ресурсы во многих странах – участницах проекта ЕАТС, особенно в РСНВМ;
      - k) недостаточный уровень инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры в некоторых странах;
      - l) относительно высокий риск стихийных бедствий и технических сбоев вдоль некоторых участков наземных маршрутов ЕАТС при явно недостаточной деятельности по управлению рисками в области транспорта и развития резервных транспортных и транзитных маршрутов;
11. Ниже рассматриваются возможности для дальнейшего развития наземных маршрутов ЕАТС:
- a) увеличение объема перевозок между Европой и Азией в долгосрочной перспективе в результате продолжающейся глобализации;
  - b) интенсивный рост Китая, Индии и некоторых других азиатских стран создает повышенный транспортный спрос и тем самым новые возможности для использования наземных маршрутов ЕАТС;

- с) принятие в 2014–2015 годах Генеральной ассамблеей и начало реализации резолюций ООН 70/1 «Преобразование нашего мира: Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года», 69/213 «Роль транспортных и транзитных коридоров в обеспечении международного сотрудничества в целях устойчивого развития» и 70/197 «На пути к обеспечению всестороннего взаимодействия между всеми видами транспорта в целях содействия созданию устойчивых мультимодальных транзитных коридоров»;
- d) запуск «Ашхабадского процесса» по устойчивому транспорту по итогам Первой глобальной конференции ООН по устойчивому транспорту (26–27 ноября 2016 года, Ашхабад (Туркменистан));
- e) принятие Декларации министров об устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе и Региональной программы действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап III (2017–2021 годы) в ходе третьей сессии Конференции ЭСКАТО ООН по транспорту на уровне министров (5–9 декабря 2016 года, Москва (Российская Федерация));
- f) реализация Венской программы действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на десятилетие 2014–2024 годов;
- g) создание в 2014 году Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и реализация его членами скоординированной (согласованной) транспортной политики, которая должна постепенно привести к созданию единого транспортного пространства и общего рынка транспортных услуг;
- h) запуск Китаем инициативы «Один пояс – один путь»;
- i) создание Глобального партнерства по устойчивому транспорту (ГПУТ) и начало его работы по ряду ключевых транспортных вопросов, имеющих отношение к развитию ЕАТС, например предложение разработать глобальный транзитный документ (ГТрД) в целях облегчения интермодальных транзитных перевозок грузов через несколько стран, который учитывал бы соответствующие правовые и страховые аспекты такого транзита;
- j) присоединение стран – участниц проекта ЕАТС к ВТО (Российской Федерации (2012 год), Таджикистана (2013 год) и Казахстана (2015 год));
- k) вступление в силу Соглашения ВТО по упрощению процедур торговли (СУПТ) в 2017 году;
- l) экономические реформы в некоторых странах ЕАТС, что нашло отражение в улучшении делового климата, повышении прозрачности процедур, росте показателей конкурентоспособности и эффективности логистики в этих странах;
- m) положительная динамика торговли между странами ЕАТС, в частности между РСНВМ в Центральной Азии и соседними развивающимися странами транзита;
- n) реализация ряда инфраструктурных проектов позволила улучшить транспортно-логистическую сеть в регионе ЕАТС, в том числе проект коридора «Виа Карпатия», строительство международного автодорожного коридора Европа – Западный Китай и коридора Север–Юг всеми участвующими странами, реконструкция железнодорожных магистралей БАМ и ТРАССИБ в Российской Федерации, строительство и ввод в эксплуатацию нового морского торгового порта и сухого порта в Аляте (Азербайджанская Республика), строительство подводного туннеля «Евразия» под проливом Босфор, строительство железнодорожного участка Решт–Астара в Исламской Республике Иран и др.;
- o) увеличение объема транзитных перевозок грузов, для которых приоритетное значение имеют сроки доставки, по наземным маршрутам ЕАТС ввиду практики «медленного судового хода» на морских путях;

p) более широкое применение накладной ЦИМ/СМГС вдоль железнодорожных маршрутов ЕАТС (например, в Китае и Исламской Республике Иран);

q) более активное использование накладной КДПГ и книжки МДП вдоль автомобильных маршрутов ЕАТС;

r) проведение железнодорожных реформ в некоторых странах ЕАТС, что улучшает условия для развития дальних перевозок контейнеров маршрутными поездами;

s) наличие правовых рамок (Конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах) и передовой практики в области облегчения процедур пересечения границ;

t) активизация усилий по развитию регионального сотрудничества и интеграции между странами ЕАТС для реализации новых возможностей в плане согласованных подходов к устранению существующих проблемных мест.

12. Ниже рассматриваются угрозы, связанные с развитием наземных маршрутов ЕАТС:

a) риски замедления экономического роста быстро развивающихся экономик Азиатского региона и, как следствие, снижение темпов роста или физическое сокращение объемов торговли между Европой и Азией;

b) переориентация транснациональных компаний при размещении производства экспортоориентированной продукции из Китая в другие страны Азиатско-Тихоокеанского региона, что делает менее желательным переключенные грузопотоки с морских судоходных линий на наземные транспортные маршруты;

c) тенденция к росту экономического протекционизма;

d) неизменно низкие транспортные издержки на морских маршрутах, что делает их самым привлекательным и простым вариантом доставки грузов в производственно-сбытовых цепочках между Европой и Азией;

e) непрекращающийся рост эффективности международных грузовых авиаперевозок и авиатранспортной логистики, который будет способствовать оттоку наиболее привлекательных «дорогих» грузов с морских и наземных маршрутов ЕАТС на рынок авиаперевозок;

f) рост транспортных потоков на Северном морском пути для контейнерных перевозок, что может привести к улучшению конкурентоспособности морских маршрутов;

g) сохраняющихся конфликты и политическая нестабильность в некоторых странах и регионах Евразии, что повышает риски и может препятствовать эффективной эксплуатации ряда наземных маршрутов ЕАТС.

### **«Дорожная карта» для ЕАТС на период до 2030 года (сильные и слабые стороны, возможности и угрозы)**

13. Основная цель этапа III проекта заключалась в определении мер, которые обеспечили бы практическое использование маршрутов ЕАТС.

14. В действительности эти связи уже функционируют, что позволяет накапливать повседневный опыт в сфере торговли и транспорта. Поэтому задача заключалась скорее в том, чтобы обобщить этот опыт и разработать скоординированные меры, которые могли бы способствовать дальнейшему росту транспортных потоков на маршрутах ЕАТС.

15. В таблице 1 перечислены сильные и слабые стороны, возможности и угрозы в отношении ряда вопросов, признанных важными для развития и даль-

нейшего практического использования наземных маршрутов ЕАТС, а именно: i) достижение ЦУР; ii) улучшение доступа к рынкам для РСНВМ; iii) наземные перевозки и международная торговля между Европой и Азией; iv) инфраструктура ЕАТС; v) согласование и упрощение процедур на наземных маршрутах ЕАТС; vi) контейнерные маршрутные поезда; vii) автомобильные перевозки и сообщение между Европой и Азией; viii) единый правовой режим; ix) реформы в области железнодорожного транспорта в некоторых странах ЕАТС. Такая таблица, в которой соответствующим образом сгруппированы сильные и слабые стороны, возможности и угрозы, позволяет получить наглядное представление о том, какие сильные стороны следует развивать, какие слабые стороны устранять, какие возможности использовать и какие угрозы минимизировать по каждому из девяти вопросов, представляющих важность. Таким образом, эта таблица может служить эффективным инструментом для различных участников в деле разработки надлежащих мер по каждому из девяти вопросов, представляющих важность.

Таблица 4.1  
Сильные и слабые стороны, возможности и угрозы (ССВУ) для дальнейшего развития ЕАТС

Вопрос	ССВУ			
	Сильные стороны	Слабые стороны	Возможности	Угрозы
	<i>которые могут ускорить развитие и дальнейшее практическое использование ЕАТС:</i>	<i>которые могут затормозить развитие и дальнейшее практическое использование ЕАТС:</i>	<i>которые должны позитивно отразиться на развитии и дальнейшем практическом использовании ЕАТС:</i>	<i>которые могут повлечь за собой риски для развития и дальнейшего практического использования ЕАТС:</i>
ЕАТС и достижение ЦУР	<ul style="list-style-type: none"> <li>включение проблематики ЕАТС в ЦУР 2, 8, 9, 11, 12;</li> <li>политические обязательства правительств, МПО и НПО по вопросам осуществления ЦУР;</li> <li>повышение роли новых глобальных партнеров по устойчивому развитию (например, ГПУТ).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>низкий уровень вовлеченности некоторых стран ЕАТС в скоординированные усилия по развитию наземных маршрутов ЕАТС.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>возможности, открывающиеся в связи с глобальными тенденциями в области развития устойчивого транспорта;</li> <li>мультипликативный эффект, возникающий благодаря развитию наземных маршрутов ЕАТС, в плане социально-экономического роста, занятости, торговли и транспортных расходов для экспортеров и потребителей.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>сохраняющиеся конфликты и политическая нестабильность в некоторых странах ЕАТСЮ, которые мешают сосредоточиться на достижении ЦУР.</li> </ul>
ЕАТС и расширение доступа к рынкам для РСНВМ	<ul style="list-style-type: none"> <li>важное транспортное значение ЕАТС для РСНВМ и получения ими доступа к морским портам и мировым рынкам;</li> <li>всесторонний учет Венской программы действий в национальных и отраслевых стратегиях развития.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>слабое развитие регионального и межрегионального сообщения в РСНВМ;</li> <li>недостаточный уровень инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры в РСНВМ;</li> <li>несогласованность процедур перевозок, транзита и пересечения границ между соседними РСНВМ;</li> <li>ограниченность институционального и кадрового потенциала во многих РСНВМ.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>улучшение регионального сообщения между РСНВМ в будущем, что расширит их доступ на региональные и глобальные рынки;</li> <li>более инклюзивный и устойчивый экономический рост в РСНВМ;</li> <li>возможность сокращения расходов, связанных с импортом;</li> <li>более гибкие условия для малых и средних предприятий в РСНВМ в плане интеграции</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>снижение инвестиционного потенциала РСНВМ.</li> </ul>



	<i>CCBV</i>			
	<i>Сильные стороны</i>	<i>Слабые стороны</i>	<i>Возможности</i>	<i>Угрозы</i>
<i>Вопрос</i>	<i>которые могут ускорить развитие и дальнейшее практическое использование ЕАТС:</i>	<i>которые могут затормозить развитие и дальнейшее практическое использование ЕАТС:</i>	<i>которые должны позитивно отразиться на развитии и дальнейшем практическом использовании ЕАТС:</i>	<i>которые могут повлечь за собой риски для развития и дальнейшего практического использования ЕАТС:</i>
Наземные перевозки и международная торговля между Европой и Азией	<ul style="list-style-type: none"> <li>более быстрая ставка товаров между Европой и Азией по наземным маршрутам по сравнению с морскими маршрутами;</li> <li>расположение торговых партнеров вдоль наземных маршрутов.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>более дорогая перевозка товаров по наземным маршрутам по сравнению с морскими маршрутами;</li> <li>медленно развивающиеся рынки для транспортно-экспедиционных компаний, интегрированных логистических компаний, поставщиков комплексных логистических услуг (3PL-операторов) и других участников рынка, облегчающих торговлю и перевозки (а также недостаточная развитость нормативно-правовой базы для их деятельности).</li> </ul>	<p>в глобальные производственно-сбытовые цепочки.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>рост объема наземных контейнерных перевозок грузов, для которых приоритетное значение имеют сроки доставки;</li> <li>рост объема наземных перевозок грузов из регионов Китая, не имеющих выхода к морю (например, из Западного Китая и Центрального Китая).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>дальнейший/потенциальный перенос производственных мощностей из Китая в Юго-Восточную Азию, что сделает более предпочтительным использование морских маршрутов перевозки грузов;</li> <li>возможное замедление экономического роста быстро развивающихся стран Азии;</li> <li>тенденция к росту экономического протекционизма;</li> <li>непрекращающийся рост эффективности международных грузовых авиаперевозок и авиатранспортной логистики;</li> <li>рост транспортных потоков на Северном морском пути для контейнерных перевозок, что может повысить конкурентоспособность морских маршрутов.</li> </ul>
Инфраструктура ЕАТС	<ul style="list-style-type: none"> <li>неиспользованные резервы пропускной способности некоторых маршрутов по направлениям Восток–Запад и Север–Юг;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>недостаточный уровень инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры в некоторых странах;</li> <li>слабое развитие интермодальных и комбинированных</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>запланированные проекты в области развития инфраструктуры;</li> <li>запуск Китаем инициативы «Один пояс – один путь»;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>предпочтительное использование перевозок сырьевых грузов, а не контейнерных перевозок.</li> </ul>

	ССВУ			
	Сильные стороны	Слабые стороны	Возможности	Угрозы
Вопрос	<p>которые могут ускорить развитие и дальнейшее практическое использование ЕАТС:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• маршруты ЕАТС – неотъемлемая часть и инструмент физического расширения трансевропейских и азиатских транспортных сетей, железнодорожных коридоров ОСЖД, коридора ТРАСЕКА, международного транспортного коридора Север–Юг, международного транспортного коридора «Виа Карпатия», международного автомобильного коридора Европа – Западный Китай и других соответствующих коридоров и сетей, имеющих большое значение для перевозок между Европой и Азией;</li> <li>• текущая деятельность в рамках международных проектов и инициатив, осуществляемых МПО и НПО и направленных на развитие инфраструктуры и повышение эффективности наземных маршрутов ЕАТС.</li> </ul>	<p>которые могут затормозить развитие и дальнейшее практическое использование ЕАТС:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• перевозок (оказывается лишь небольшое число интермодальных услуг на континентальном Евро-азиатском рынке);</li> <li>• недостаточное число логистических центров вдоль маршрутов;</li> <li>• медленные темпы улучшения инфраструктуры пограничных контрольно-пропускных пунктов.</li> </ul>	<p>которые должны позитивно отразиться на развитии и дальнейшем практическом использовании ЕАТС:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ГЧП, новаторские подходы и другие механизмы для финансирования развития инфраструктуры ЕАТС;</li> <li>• потенциальная активизация скоординированных усилий по развитию некоторых маршрутов ЕАТС (например, коридоров ОСЖД в рамках комплексных планов, разработанных Комитетом ОСЖД);</li> <li>• устранение узких мест и недостающих звеньев на маршрутах;</li> <li>• улучшение координации программ и проектов по развитию инфраструктуры, осуществляемых правительствами стран ЕАТС;</li> <li>• активное развитие железнодорожной и логистической инфраструктуры и сухих портов для повышения эффективности контейнерных перевозок.</li> </ul>	<p>которые могут повлечь за собой риски для развития и дальнейшего практического использования ЕАТС:</p>

	<i>ССВУ</i>			
	<i>Сильные стороны</i>	<i>Слабые стороны</i>	<i>Возможности</i>	<i>Угрозы</i>
<i>Вопрос</i>	<i>которые могут ускорить развитие и дальнейшее практическое использование ЕАТС:</i>	<i>которые могут затормозить развитие и дальнейшее практическое использование ЕАТС:</i>	<i>которые должны позитивно отразиться на развитии и дальнейшем практическом использовании ЕАТС:</i>	<i>которые могут повлечь за собой риски для развития и дальнейшего практического использования ЕАТС:</i>
Согласование и упрощение процедур на наземных маршрутах ЕАТС	<ul style="list-style-type: none"> <li>участие большинства стран ЕАТС в ключевых международных соглашениях и конвенциях Организации Объединенных Наций, таких как КДПГ, Конвенция МДП и Конвенция о согласовании, а также в СУПТ ВТО.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>некоторые страны ЕАТС не присоединились к соответствующим международным конвенциям и соглашениям Организации Объединенных Наций;</li> <li>недостаточный уровень международной координации и согласования процедур пересечения границ;</li> <li>случаи коррупции, отмечающиеся на некоторых автомобильных маршрутах ЕАТС;</li> <li>отсутствие полностью электронных документооборота и процедур, в том числе на этапе предварительного декларирования;</li> <li>ограниченность институционального и кадрового потенциала.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>вступление в силу Соглашения ВТО по упрощению процедур торговли (СУПТ) в 2017 году;</li> <li>начало использования книжек МДП в Пакистане;</li> <li>присоединение Китая к Конвенции МДП;</li> <li>вступление в силу и осуществление новых региональных соглашений в области транспорта (соглашения ШОС, Межправительственного соглашения о международных автомобильных перевозках по сети азиатских автомобильных дорог и т.д.);</li> <li>создание в 2014 году Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и реализация его членами скоординированной (согласованной) транспортной политики, которая должна постепенно привести к созданию единого транспортного пространства и общего рынка транспортных услуг;</li> <li>распространение оптимальных решений и моделей в области международной тор-</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>неизменно низкий уровень осуществления в некоторых странах ЕАТС международных программ и инициатив, касающихся упрощения и согласования правил перевозки и транзита и процедур пересечения границ.</li> </ul>

	ССВУ			
	Сильные стороны	Слабые стороны	Возможности	Угрозы
Вопрос	которые могут ускорить развитие и дальнейшее практическое использование ЕАТС:	которые могут затормозить развитие и дальнейшее практическое использование ЕАТС:	которые должны позитивно отразиться на развитии и дальнейшем практическом использовании ЕАТС:	которые могут повлечь за собой риски для развития и дальнейшего практического использования ЕАТС:
Контейнерные маршрутные поезда	<ul style="list-style-type: none"> <li>• курсирование регулярных контейнерных маршрутных поездов.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• высокий уровень конкуренции среди линейных судовых компаний и, как следствие, низкие фрахтовые ставки;</li> <li>• трудности при согласовании тарифов для контейнерных перевозок между Европой и Азией для железнодорожных транспортных операторов;</li> </ul>	<p>говли, транспорта и пересечения границ (на основе справочника ЕЭК ООН – ОБСЕ по передовой практике на пунктах пересечения границы, стандартов ВТамО, системы Safe-TIR, предварительной электронной декларации МДП (TIR-EPD) и т.д.);</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• дальнейшее развитие двусторонних и многосторонних форм сотрудничества в области перевозок между странами ЕАТС;</li> <li>• активизация развития транспортно-экспедиторского сегмента и логистических услуг высоких уровней (ЗРЛ и выше).</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>• наращивание потенциала в области эксплуатации маршрутных контейнерных поездов между Европой и Азией благодаря усилиям МПО, НПО (в частности, ОСЖД, Международной ассоциации «Координационный Совет по Транссибирским перевозкам» и др.) и транспортных предприятий;</li> <li>• рост объема наземных контейнерных перевозок гру-</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• сохраняющаяся тенденция к предпочтительному использованию перевозок сырьевых грузов, а не контейнерных перевозок;</li> <li>• непрекращающийся рост эффективности международных грузовых авиаперевозок и авиатранспортной логистики;</li> <li>• сохранение высоких тарифов на контейнерные перевозки по внутренним маршрутам, что</li> </ul>

	ССВУ			
	Сильные стороны	Слабые стороны	Возможности	Угрозы
Вопрос	которые могут ускорить развитие и дальнейшее практическое использование ЕАТС:	которые могут затормозить развитие и дальнейшее практическое использование ЕАТС:	которые должны позитивно отразиться на развитии и дальнейшем практическом использовании ЕАТС:	которые могут повлечь за собой риски для развития и дальнейшего практического использования ЕАТС:
Автомобильные перевозки и сообщение между Европой и Азией	<ul style="list-style-type: none"> <li>• существующая сеть автодорог;</li> <li>• важное значение автомобильного транспорта для торговли между соседними странами, расположенными вдоль наземных маршрутов ЕАТС;</li> <li>• важное значение автомобильного транспорта для малых и средних предприятий в</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• медленные темпы повышения качества транспортных и логистических услуг вдоль коридоров ЕАТС по сравнению с морскими маршрутами;</li> <li>• недостаточное число интермодальных логистических центров вдоль маршрутов ЕАТС;</li> <li>• необходимость обратной перевозки порожних контейнеров.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• постепенная модернизация и обновление дорожно-транспортной инфраструктуры и создание новых автодорожных коридоров (таких, как коридоры «Европа – Западный Китай» и «Китай – Монголия – Россия», маршруты ШОС, кольцевая автомагистраль ОЧЭС, международный транспортный коридор «Виа Карпатия» и др.);</li> <li>• расширение географического охвата системы МДП</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• снижает конкурентоспособность последних по сравнению с морскими маршрутами;</li> <li>• рост транспортных потоков на Северном морском пути для контейнерных перевозок, что может повысить конкурентоспособность морских маршрутов.</li> <li>• сохраняющиеся ограничения в плане доступа к рынкам и ограничения, налагаемые на автомобильных перевозчиков двусторонними и региональными соглашениями в области дорожных перевозок;</li> <li>• сохраняющиеся ограничения в области автомобильных перевозок между Китаем и другими странами;</li> <li>• повышение транспортной перегруженности и возникно-</li> </ul>

		ССВУ	
		Сильные стороны	Слабые стороны
Вопрос	которые могут ускорить развитие и дальнейшее практическое использование ЕАТС:	которые могут затормозить развитие и дальнейшее практическое использование ЕАТС:	которые должны позитивно отразиться на развитии и дальнейшем практическом использовании ЕАТС:
	плане торговли между Европой и Азией.	<p>вождение, часто меняющиеся ограничительные нормы, а также санитарные и фитосанитарные требования;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>отсутствие полностью электронных таможенных документооборота и процедур;</li> <li>необходимость получения разрешения на транзит, ограничения в отношении квоты разрешений на транзит;</li> <li>визовые формальности для водителей;</li> <li>слабо развитая инфраструктура пунктов пересечения границы, сухих портов и логистических центров, обслуживающих автомобильный транспорт;</li> <li>недостаточно развитые вспомогательные инфраструктура и услуги вдоль автомобильных маршрутов ЕАТС (вопросы безопасности дорожного движения).</li> </ul>	<p>(присоединение Пакистана и Китая);</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>новые возможности в результате внедрения инструментов электронного документооборота (e-CMR, e-TIR);</li> <li>вступление в силу и осуществление новых региональных соглашений, направленных на облегчение международных дорожных перевозок (соглашения ШОС, Межправительственного соглашения о международных автомобильных перевозках по сети азиатских автомобильных дорог и т.д.);</li> <li>повышение доли автомобильных перевозок на дальних маршрутах между Европой и Азией, в частности между Центральной Азией, Ираном, Турцией и Европейским союзом, а также между Китаем и соседними с ним странами;</li> <li>повышение значения автомобильного транспорта для малых и средних предприятий в плане торговли между Европой и Азией.</li> </ul>
			Угрозы
			которые могут повлечь за собой риски для развития и дальнейшего практического использования ЕАТС:
			вление дорожных заторов в зонах, прилегающих к крупным городам, расположенным вдоль евро-азиатских автомобильных маршрутов.

	<i>ССВУ</i>			
	<i>Сильные стороны</i>	<i>Слабые стороны</i>	<i>Возможности</i>	<i>Угрозы</i>
<i>Вопрос</i>	<i>которые могут ускорить развитие и дальнейшее практическое использование ЕАТС:</i>	<i>которые могут затормозить развитие и дальнейшее практическое использование ЕАТС:</i>	<i>которые должны позитивно отразиться на развитии и дальнейшем практическом использовании ЕАТС:</i>	<i>которые могут повлечь за собой риски для развития и дальнейшего практического использования ЕАТС:</i>
Единый правовой режим	<ul style="list-style-type: none"> <li>• наличие международной передовой практики в области создания национальных правовых режимов и административных процедур для облегчения транспортных операций;</li> <li>• выработанные меры по упрощению процедур торговли и транзита для облегчения мультимодальных перевозок грузов между Европой и Азией.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• отсутствие согласованных административных и таможенных процедур в некоторых странах ЕАТС, участвующих в международной торговле.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• активизация внедрения единой накладной/единых счетов-фактур для наземных перевозок на региональном и глобальном уровнях, а также предлагаемого глобального транзитного документа (ГТрД) для мультимодальных грузовых операций;</li> <li>• расширение зоны охвата единого правового режима ЦИМ/СМГС вдоль железнодорожных маршрутов ЕАТС, а также использования накладных КДПГ и книжек МДП для перевозок по автомобильным маршрутам ЕАТС;</li> <li>• создание в 2016 году группы экспертов по ГТрД в рамках ГПУТ.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• потенциальные осложнения (например, политическая нестабильность), которые могут приводить к задержкам согласования правовых режимов.</li> </ul>
Реформы в области железнодорожного транспорта в некоторых странах ЕАТС	<ul style="list-style-type: none"> <li>• наличие передового опыта в области реформирования железнодорожного транспорта.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• отсутствие правовой базы, которая позволила бы частным операторам создать систему конкурентоспособных услуг по железнодорожной перевозке грузов.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• создание конкурентного рынка железнодорожных транспортных операций на маршрутах между Европой и Азией.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• потенциальные осложнения, которые могут приводить к задержкам реформ на железнодорожном транспорте.</li> </ul>

### III. Часть V. Выводы и рекомендации

16. В контексте приведенной выше матрицы ССВУ представляется целесообразным выявить наилучшие варианты и механизмы дальнейшего развития ЕАТС для правительств, международных межправительственных и неправительственных организаций и делового сообщества. Настоящие рекомендации подготовлены при том понимании, что условия развития транспортных систем отличаются по странам и регионам, расположенным вдоль наземных маршрутов ЕАТС.

17. Настоящие рекомендации призваны предложить варианты наиболее эффективного развития наземных маршрутов ЕАТС на национальном и международном уровнях и для бизнеса путем «перевода» политических формулировок на язык потенциально реализуемых с практической точки зрения инициатив, которые могут быть предприняты правительствами, МПО, НПО и деловым сообществом для того, чтобы воспользоваться преимуществами этих важных политических инструментов.

#### A. Транспортная политика

18. Одной из приоритетных задач для содействия дальнейшему практическому использованию наземных маршрутов ЕАТС должны стать проведение транспортной политики с опорой на передовую международную практику и развитие двусторонних и международных форм сотрудничества.

---

##### *Рекомендации для правительств и МПО*

---

1. Продолжение деятельности в рамках проекта ЕАТС в координации с другими аналогичными инициативами (ЕЭК ООН, ЭСКАТО ООН, СПЕКА, ОСЖД, ОЭС, КСТП, МСЖД, МСАТ, ГПУТ и др.) в целях повышения эффективности ЕАТС:

- выполнение на национальном уровне положений резолюций Организации Объединенных Наций 69/213 «Роль транспортных и транзитных коридоров в обеспечении международного сотрудничества в целях устойчивого развития» и 70/197 «На пути к обеспечению всестороннего взаимодействия между всеми видами транспорта в целях содействия созданию устойчивых мультимодальных транзитных коридоров»;
- выполнение странами ЕАТС положений Декларации министров об устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе и Региональной программы действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап III (2017–2021 годы);
- участие в региональных и международных проектах и инициативах, осуществляемых МПО и НПО в области развития ЕАТС и облегчения торговли, транспорта и транзита (ЕЭК ООН, ЭСКАТО ООН, СПЕКА, ОБСЕ, ОСЖД, ОЭС, КСТП, МСЖД, МАСТ, ГПУТ и др.);
- разработка мер по улучшению национальной транспортной политики, включая положения, касающиеся транзита и пересечения границ, при участии всех соответствующих заинтересованных сторон;
- интеграция целей и задач развития ЕАТС в национальные планы и программы развития транспорта.

2. Анализ и внедрение передовой практики и моделей в сфере международной торговли и транспорта и пересечения границ (на основе Справочника



---

*Рекомендации для правительств и МПО*

---

ЕЭК ООН – ОБСЕ по оптимальной практике пересечения границ, стандартов ВТамО и т.д.):

- проведение исследований по вопросам конкурентоспособности транспортно-логистического сектора на основе международно признанных методологических инструментов;
- проведение политики, способствующей более широкому участию национальных компаний, особенно малых и средних предприятий, в международных торговле и перевозках;
- упрощение и синхронизация процедур выдачи виз и по возможности введение долгосрочных многократных виз.

3. Развитие двусторонних и многосторонних форм сотрудничества в области перевозок между странами ЕАТС:

- совершенствование мониторинга развития инфраструктуры, выполнения планов по упрощению перевозок и функционирования транспортных коридоров;
- совершенствование систем сбора и распространения статистических данных о торговле и других соответствующих данных, разработка согласованного подхода к мониторингу и прогнозированию в сфере торговли и транспорта в целях составления надежных прогнозов для широкого пользования;
- сотрудничество в обмене оперативными торговыми и транспортными данными между соседними странами на маршрутах ЕАТС;
- содействие гармонизации региональной транспортной политики, в частности в рамках региональных инициатив и программ, в целях укрепления регионального взаимодействия, конкурентоспособности и развития региональных производственно-сбытовых связей;
- поддержка осуществления национальных планов действий по упрощению транспортных и торговых процедур и создания вспомогательных комитетов при участии всех групп заинтересованных сторон;
- участие в существующих и новых инициативах, направленных на развитие ЕАТС, например в проекте «Сопряжение евразийской интеграции и Экономического пояса Шелкового пути»;
- улучшить мониторинг и координацию на высоком уровне региональных инициатив, программ и проектов.

4. Развитие международного сотрудничества на административном и деловом уровне:

- продолжать и укреплять международную координацию и сотрудничество национальных учреждений и органов, ответственных за все виды пограничного и таможенного контроля и процедур;
- создание или укрепление национальных комитетов по содействию торговле и транспорту с привлечением всех заинтересованных сторон;
- внедрение международной системы раннего предупреждения с целью информирования стран вдоль транспортных коридоров об изменениях в административных режимах, сборах, ограничениях инфраструктуры и т.д.

5. Поощрение развития транспортно-экспедиционных и логистических услуг высоких уровней (3PL и выше) через обеспечение правовых условий для развития конкуренции на рынке транспортных и логистических услуг.

---

*Рекомендации для правительств и МПО*

---

6. Проведение реформ железнодорожного сектора как одного из важнейших приоритетов политики:

- создание конкурентного рынка железнодорожных транспортных операций на маршрутах между Европой и Азией;
- создание благоприятных условий для всех железнодорожных транспортных операторов для доступа к рынку международных и транзитных перевозок между Европой и Азией;
- обеспечение гибких железнодорожных тарифов в зависимости от ситуации на рынке;
- обеспечение необходимых рыночных условий в соседних сегментах (например, производство вагонов-платформ) во избежание нехватки оборудования и услуг, используемых для железнодорожных перевозок между Европой и Азией.

7. Разработка таких транспортных стратегий, которые способствовали бы не усилению конкуренции между автомобильным и железнодорожным видами транспорта, а повышению взаимодополняемости этих видов транспорта на наземных маршрутах ЕАТС и сообщениях между портами и удаленными районами в регионе ЕАТС.

---

---

*Рекомендации для транспортных предприятий и НПО*

---

1. Содействие развитию сотрудничества между предприятиями, правительствами и международными организациями:

- участие в государственно-частных партнерствах, программах подготовки и проектах, предусматривающих обмен знаниями;
- участие в национальных комитетах по вопросам упрощения процедур торговли и перевозок;
- сотрудничество с директивными и законодательными органами и органами, формирующими общественное мнение, в целях содействия согласованию национальных правил перевозки вдоль наземных маршрутов ЕАТС с международными нормами и передовой практикой;
- инициирование процесса общественных консультаций о возможностях и преимуществах присоединения к соглашениям и конвенциям Организации Объединенных Наций в области транспорта.

2. Содействие развитию транспортно-экспедиционных и логистических услуг высоких уровней (3PL и выше):

- принятие мер для укрепления кадрового потенциала в логистическом секторе (организация профессиональной подготовки, образовательных программ, международного обмена знаниями и опытом и т.д.);
  - содействие созданию ассоциаций и других негосударственных структур, выражающих интересы грузовладельцев, транспортных и логистических операторов и транспортно-экспедиционных компаний, участвующих в международной торговле и перевозках между Европой и Азией.
-

## **В. Гармонизация, упрощение процедур и меры институционального характера**

19. Одной из приоритетных задач для содействия дальнейшему практическому использованию маршрутов ЕАТС должны стать проведение институциональных реформ и упрощение процедур торговли.

---

### *Рекомендации для правительств и МПО*

---

1. Осуществление универсальных мер по упрощению процедур торговли и транзита, внедрение безбумажных технологий в сфере перевозок и пересечения границ:

- стандартизация и приведение к единому формату торговых и транспортных документов;
- поощрение перехода к электронным документам, а в конечном итоге и к полностью электронному документообороту в сфере транспорта и транзита;
- реализация или расширение сферы охвата инициатив по упрощению процедур торговли, включая проведение совместного контроля на границах, введение системы «одного окна» для проверки документации, использование электронных платежей и т.д.;
- исключение таких ограничений для международной торговли и перевозок, как требование использовать фиксированные конкретные маршруты или пункты пересечения границ, и создание гибких условий в плане выбора торговых путей;
- исключение дискриминации в визовых режимах для водителей и выдача долгосрочных и многократных виз для водителей;
- недопущение произвольных отступлений от международных соглашений в области торговли и транспорта или ограничений их действия;
- использование стандартных практических инструментов для выявления препятствий для торговли и транспортных потоков, например Инструмента оценки содействия торговле и транспорту Всемирного банка;
- содействие развитию международных дорожных перевозок с использованием книжек МДП между странами ЕАТС;
- содействие развитию международных железнодорожных перевозок с использованием накладной ЦИМ/СМГС.

2. Присоединение к международным соглашениям и конвенциям Организации Объединенных Наций в области транспорта и транзитных перевозок и осуществление этих соглашений и конвенций:

- присоединение тех стран, которые еще не сделали этого, к конвенциям и соглашениям Организации Объединенных Наций по вопросам упрощения транспортных и транзитных процедур, включая Международную конвенцию о согласовании условий проведения контроля грузов на границах, Таможенную конвенцию о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенцию МДП) и Конвенцию о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ);
- присоединение к Протоколу по e-CMR и внедрение электронной накладной e-CMR для международных автомобильных перевозок между Европой и Азией;
- содействие внедрению электронной книжки МДП (e-TIR);

---

*Рекомендации для правительств и МПО*

---

- осуществление Межправительственного соглашения о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок Шанхайской организации сотрудничества и Межправительственного соглашения о международных автомобильных перевозках по сети азиатских автомобильных дорог, подписанного в 2016 году Китаем, Монголией и Российской Федерацией.
3. Внедрение передовой практики и стандартов, принятых на международном уровне:
- внедрение передовой практики пересечения границы, рекомендованной ЕЭК ООН и ОБСЕ в их совместном справочнике;
  - внедрение стандартов и передовой практики ВТамО в соответствии с ее Справочником по транзиту, принятым в 2017 году.
4. Согласование правовых положений в области транспорта, упрощения процедур торговли и транзита в рамках региональных и двусторонних соглашений:
- применение решений, основанных на передовой международной практике, в области двустороннего и регионального сотрудничества, а также их включение в национальное законодательство по вопросам торговли и транспорта;
  - согласование процедур международных автомобильных перевозок и внедрение систем транзитных автомобильных перевозок, не требующих получения разрешений;
  - введение правила о обязательном «раннем предупреждении» об изменениях в правилах, тарифах и процедурах, связанных с международной торговлей и транспортом;
  - введение специальных упрощенных процедур контроля для грузовладельцев и перевозчиков с хорошей репутацией;
  - ограничение применения обязательного сопровождения только перевозками товаров с высокой степенью риска;
  - принятие и осуществление законодательства, допускающего использование транспортных средств большой длины и грузоподъемности для перевозок по основным торговым коридорам и между логистическими центрами и внутренними районами;
  - содействие созданию многосторонних и региональных систем выдачи разрешений для дорожного транспорта в целях ликвидации количественных ограничений и уделения основного внимания обеспечению качества и безопасности услуг в сфере автомобильных перевозок.
5. Развитие институтов и процедур, облегчающих осуществление дальних перевозок контейнеров маршрутными поездами и связанных с ними услуг и деятельности путем стимулирования создания более благоприятного делового климата, с тем чтобы помочь всем заинтересованным сторонам наладить и осуществлять перевозки контейнерными поездами на большие расстояния.
6. Внедрение процедур для облегчения транзита и пересечения границ и безбумажных технологий, ускоряющих торговые и транспортные операции:
- выявление нефизических барьеров и оценка их влияния в соответствии согласованными контрольными процедурами;
  - упрощение визовых требований и формальностей для персонала, участвующего в международных перевозках;
  - по возможности устранение внутренних пунктов контроля;

---

*Рекомендации для правительств и МПО*

---

- регистрация и анализ причин возникновения заторов, очередей и задержек на пунктах пересечения границы;
- разработка и внедрение системы показателей эффективности работы пунктов пересечения границы для оценки результатов инвестиционных проектов и внесения изменений в процедуры;
- сокращение количества документов, необходимых для экспортно-импортных и транзитных процедур;
- оптимизация процедур пересечения границ на основе проведения совместных операций контроля и обмена данными;
- оценка возможности введения единого формата обмена данными (например, ЭДИФАКТ).

7. Внедрение передовой международной практики при изменении железнодорожного законодательства:

- реализация положений подписанного в 2013 году Совместного заявления министров о создании общего правового режима для железнодорожных перевозок между Европой и Азией;
  - сотрудничество в целях разработки общих условий для евро-азиатских железнодорожных перевозок;
  - создание конкуренции в железнодорожном секторе с использованием наиболее эффективных международных моделей;
  - разработка правовых условий для доступа иностранных железнодорожных операторов к национальным сетям, по крайней мере для контейнерных поездов.
- 

*Рекомендации для транспортных предприятий и НПО*

---

1. Содействие правительствам в осуществлении международных соглашений и конвенций Организации Объединенных Наций в области транспорта и транзита:

- подготовка рекомендаций для правительств или органов по региональному сотрудничеству по вопросам создания благоприятных условий для региональных транспортных и транзитных операций (включая присоединение к международным соглашениям и конвенциям Организации Объединенных Наций и заключение новых региональных соглашений, направленных на упрощение процедур торговли, транспорта и транзита);
- участие в мероприятиях, осуществляемых в рамках Венской программы действий.

2. Содействие развитию контейнерных перевозок маршрутными поездами, а также сопутствующих услуг и видов деятельности:

- создание контейнерных пулов;
- организация программ подготовки кадров и программ обмена опытом между сотрудниками железнодорожных транспортных администраций в области организации и продвижения контейнерных маршрутных поездов;
- проведение исследовательской работы для анализа успешных примеров и сбоев в ходе перевозок контейнерными поездами;

*Рекомендации для транспортных предприятий и НПО*

- изучение возможности разработки «минимальных стандартных терминальных услуг» для использования сотрудниками терминалов, расположенных вдоль наземных коридоров ЕАТС, в виде рекомендаций или «справочника передового опыта»;
  - повышение качества транспортных и логистических услуг, точности соблюдения сроков и условий безопасной перевозки грузов.
3. Содействие во внедрении безбумажных процедур и технологий, ускоряющих торговые и транспортные операции:
- содействие выявлению нефизических барьеров и оценке их влияния в соответствии с согласованными методами сопоставления;
  - предоставление данных и проведение анализа причин возникновения заторов, очередей и задержек в пунктах пересечения границ;
  - содействие в разработке единого транзитного документа для мультимодальных перевозок.

**С. Инфраструктура**

20. На сегодняшний день транспортная сеть маршрутов ЕАТС практически сформирована и доказала свою эффективность для определенных торговых направлений и товаров. Осуществляются многочисленные инициативы, программы и проекты по улучшению инфраструктуры в регионе ЕАТС. В этой связи представляется целесообразным сосредоточить усилия на координации и стандартизации параметров инфраструктуры и реализации наиболее эффективных «точечных» проектов.

*Рекомендации для правительств и МПО*

1. Устранение узких мест и недостающих звеньев на потенциально наиболее эффективных наземных транзитных маршрутах и торговых направлениях в регионе ЕАТС:
- уделение повышенного внимания усилиям по выявлению и устранению очевидных узких мест;
  - развитие логистических центров и терминалов и сухих портов в узловых пунктах маршрутов ЕАТС;
  - модернизация инфраструктуры пунктов пересечения границ.
2. Поощрение использования государственно-частных партнерств и других рыночных и инновационных механизмов финансирования инфраструктурных проектов:
- разработка стратегий и нормативных баз, необходимых для поощрения участия частного сектора в развитии инфраструктуры;
  - создание благоприятных условий для привлечения прямых иностранных инвестиций в развитие инфраструктуры;
  - поощрение использования механизма ГЧП для развития инфраструктуры наземных маршрутов ЕАТС.
3. Координация программ и проектов в области инфраструктуры с использованием «системного подхода» к программам развития транспортной и логистической инфраструктуры в рамках регионального сотрудничества и объединений региональной экономической интеграции:

*Рекомендации для правительств и МПО*

- поощрение создания транспортно-логистических и промышленных кластеров в целях укрепления сетей знаний и связей между компаниями;
  - содействие получению эффекта масштаба для транспортных систем за счет развития интермодальных перевозок, создания сухих портов, логистических центров и т.д.;
  - развитие морских портов в координации с развитием транспортного сообщения между портами и внутренними районами, а также с учетом инфраструктурных объектов, расположенных во внутренних районах, но непосредственно связанных с морскими портами;
  - стимулирование разработчиков и операторов для сотрудничества в создании крупных многоцелевых логистических центров, обслуживающих внутренние, международные и транзитные перевозки;
  - создание логистических центров и сухих портов как рыночно-ориентированных узлов, интегрированных в цепочки поставок и повышающих конкурентоспособность всей системы маршрутов ЕАТС;
  - работа по согласованию параметров транспортных средств, таких как общий вес, габариты и ограничения по нагрузке на оси, для основных автотранспортных маршрутов ЕАТС в целях обеспечения эффективных автомобильных перевозок;
  - дальнейшее совершенствование ГИС- и ГНСС-приложений и разработка инструментов для поддержки «умных» решений в области транспорта и организации производственно-сбытовых цепочек.
4. Содействие развитию железнодорожной и логистической инфраструктуры, обеспечивающей эффективные контейнерные перевозки, в частности посредством содействия трансграничному сотрудничеству администраций железнодорожной инфраструктуры для гармонизации технологий пересечения границ контейнерными поездами.
5. Определение приоритетности инфраструктурных проектов, обеспечивающих перевозки с минимальными затратами времени:
- обеспечение технической и эксплуатационной совместимости железнодорожных и автомобильных систем соседних стран;
  - содействие согласованию железнодорожных технологических стандартов и ограничений по предельной нагрузке на оси для облегчения регионального сообщения, когда это целесообразно;
  - внедрение ИТ-систем для обеспечения прозрачности процедур пересечения границ, таможенных правил и правил, сборов и платежей в области транзитных перевозок;
  - модернизация пунктов пересечения границ и оснащение их современными средствами наблюдения для обеспечения безопасности (сканирующее оборудование и т.д.), а также необходимой ИТ-инфраструктурой и вспомогательными системами;
  - подготовка руководства по проектированию пунктов пересечения границ для переходов различного типа и пропускной способности с опорой на примеры передовой практики в этой области.
6. Внедрение эффективных механизмов развития железнодорожной инфраструктуры в рамках программ реформирования:

---

*Рекомендации для правительств и МПО*

---

- внедрение передовой практики в области управления инфраструктурой и ее развития;
  - введение приемлемых сборов за пользование железнодорожной инфраструктурой с уделением особого внимания интермодальным перевозкам;
  - поощрение участия частного сектора в развитии и эксплуатации некоторых объектов инфраструктуры (терминалы, железнодорожные логистические центры и железнодорожные участки, построенные и эксплуатируемые частными компаниями).
- 

---

*Рекомендации для транспортных предприятий и НПО*

---

1. Участие в государственно-частных партнерствах и других рыночных и инновационных механизмах финансирования инфраструктурных проектов путем более активного участия в национальных и международных программах, которые предлагают финансовую и техническую помощь в области развития транспортной инфраструктуры.
  2. Содействие развитию железнодорожной и логистической инфраструктуры, обеспечивающей эффективные контейнерные перевозки:
    - участие в развитии многоцелевых логистических центров, имеющих интермодальные терминалы;
    - развитие эффективных мощностей по перегрузке контейнеров и других интермодальных единиц в пунктах смены колеи;
    - участие в работе по замене процедур смены вагонных тележек контейнерных маршрутных поездов на эффективную перевалку контейнеров на железнодорожных станциях, где производится смена колеи;
    - расширение маркетинговых и рекламных стратегий для продвижения использования наземных маршрутов ЕАТС и услуг маршрутных поездов.
  3. Участие в инфраструктурных проектах, обеспечивающих перевозки с минимальными затратами времени:
    - инвестирование в проекты, направленные на повышение эксплуатационной совместимости морского и железнодорожного транспорта для обеспечения синергизма между этими двумя видами транспорта.
    - содействие в проектировании пунктов пересечения границ для переходов различного типа и пропускной способности с опорой на примеры передовой практики в этой области;
    - внедрение современных и инновационных транспортных систем, включая интеллектуальные транспортные системы (ИТС).
-