

ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ



UNITED NATIONS

NATIONS UNIES

ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН

Второе Совещание группы экспертов по развитию Евроазиатских транспортных коридоров

(3-5 ноября 2004 года, Одесса, Украина)

Выбор главных маршрутов вдоль Евроазиатских транспортных коридоров для дальнейшее и развития

I. Предисловие

Предполагается, что номинированные и согласованные странами Евроазиатские транспортные соединения будут формировать основу интегрированной интермодальной транспортной сети, соединяющей Европу и Азию. В некоторых участвующих странах номинированные соединения уже соответствуют международным стандартам, в то время как в других странах номинированные соединения не соответствуют этим стандартам и/или находятся в плохом состоянии. Предполагается, что процесс развития сети номинированных соединений займет много времени.

Т. К. для данного проекта существуют ограниченные ресурсы, секретариат предлагает во время 2^{го} совещания группы экспертов рассмотреть и поддержать только ограниченное число главных автомобильных, железнодорожных и внутренних водных маршрутов, которые можно будет в дальнейшем анализировать для данного использования и возможности международных перевозок между Европой и Азией. Этот анализ будет проведен во второй фазе проекта (2005).

Данный документ описывает краткое изложение маршрутов, определенных секретариатом, и критерии, используемые для их отбора. Эти критерии получены из выводов и рекомендаций 1^{го} совещания группы экспертов, из предварительных анализов номинированных Евроазиатских транспортных соединений и существующих международных соглашений по инфраструктуре (особенно для тех стран, которые не номинировали соединения).

Т.к. было предпринято большое количество исследований по Евроазиатскому транспорту самими странами и другими организациями, во время (обоих стадий) аналитической стадии и стадии развития желательно работать через существующие инициативы.

II. Критерии отбора маршрутов

Для определения предложенных маршрутов был использован ряд критериев. Эти критерии включают следующее:

- То, что они состоят из элементов, составляющих большую часть Евроазиатских коридоров
- То, что существует согласие содействовать улучшению отдельным Евроазиатским транспортным соединениям
- То, что они находятся в сетях, признанных ЕЭК ООН/ЭСКАТО ООН
- То, что они направлены на преодоление «узких мест» и т.д.

При рассмотрении этих маршрутов могут быть приняты во внимание дополнительные критерии, относящиеся к осуществлению работ вдоль этих маршрутов.

А. Выводы 1^{го} совещания группы экспертов по развитию Евроазиатских транспортных коридоров

1^{ое} совещание группы экспертов по развитию Евроазиатских транспортных коридоров пришло к соглашению, что 4 главных Евроазиатских транспортных коридора, представленные в «Общем стратегическом видении ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН Евро-Азиатских транспортных связей» должны формировать основу определения маршрутов. Эти маршруты:

1. Транссибирский коридор: Европа (ОЕТК 2,3 и 9) – Российская Федерация – Япония – с ответвлениями на:
 - а) Казахстан – Китай и Корейский полуостров
 - б) Монголия – Китай
2. ТРАСЕКА: Восточная Европа (ОЕТК 4, 7, 8, 9) - через Черное море – Кавказ- через Каспийское море- Центральная Азия;
3. Южный: Юго-Восточная Европа (ОЕТК 4) – Турция – Исламская Республика Иран, с ответвлениями от Ирана на:
 - а) Центральная Азия - Китай;
 - б) Южная Азия - Юго-Восточная Азия/Южный Китай
4. Север – Юг: Северная Европа (ОЕТК 9) – Российская Федерация с ответвлениями на:
 - а) Кавказ – Персидский залив;
 - б) Центральная Азия – Персидский залив;
 - с) Через Каспийское море – Исламская Республика Иран – Персидский залив.

1^{ое} совещание группы экспертов также предложило следующее (Раздел III. Выводы и рекомендации отчета 1^{го} совещания группы экспертов):

5. Было предложено, что маршруты ТРАСЕКА должны также включать маршруты, проходящие через территорию Турции (параграф 54).
6. Собрание отметило возможность продления Панъвропейского транспортного коридора №5 до Транссибирского и Северного

коридоров с последующим соединением с Китаем через Казахстан (параграф 54).

Принимая во внимание структуру этих 4-х коридоров и дополнительные пункты, выбранные маршруты основаны на наминированных Евроазиатских транспортных коридорах (для тех стран, которые предоставили «отчеты по стране»); и существующих международных транспортных сетях (для тех стран, которые не наминировали связи). Должно быть отмечено, что эти маршруты являются начальным пунктом дискуссий, и страны призваны предлагать изменения во время 2^{го} совещания группы экспертов.

В. Географические границы проекта

Осознавая возможность для всех стран в мире использовать отобранные маршруты, секретариат предлагает поставить предел маршрутов на границах участвующих стран. Это частично для того, чтобы избежать риска «неосуществления» любого из маршрутов из-за отсутствия сотрудничества других стран. Поэтому маршруты 1.b. (Транссибирский в Монголию – Китай) и 3.b. (Южный в Южная Азия - Юго-Восточную Азию/Южный Китай) не были включены.

С. Какие начальные и конечные пункты маршрутов?

Не выходя за пределы географических границ участвующих стран, требовалось принять во внимание рынки вне участвующих стран, так как они являются основными начальными и конечными пунктами маршрутов для большей части транзитного груза. Отобранные маршруты - это маршруты, имеющие возможность обслуживать международные перевозки между Европой и Азией (в обоих направлениях).

1. *Европейские производители/потребители*

Для Европы начальные/конечные пункты отобранных маршрутов указаны как пункты в участвующих странах, но с дальнейшими соединениями через Панъевропейские транспортные коридоры (РЕТС). Предполагается, что кроме этих коридоров перевозки будут осуществлены на запад по европейским сетям. В этом отношении, начальные/конечные пункты маршрутов предложены следующим образом:

- Порт Ст. Петербурга (РЕТС 9 или морем в порт/из порта);
- Брест, Беларусь (РЕТС 2)
- Арад, Румыния (РЕТС 4)
- София, Болгария (РЕТС 4)

Принимая во внимание пункт 5, отмеченном выше в Разделе II.A., порт Мерсин на южном побережье Турции был тоже выбран как пункт доступа выхода/входа для железнодорожного маршрута TRASECA и железнодорожного Южного маршрута. Это потому, что он является частью СЛКП, а также самым большим портом в Турции. Однако, другие номинированные порты, соединенные железной дорогой, могут быть также приняты во внимание (например, Измир имеет максимальную пропускную способность контейнеров, или Искендерун, который по расстоянию находится ближе всех к вышеуказанным маршрутам).

Принимая во внимание пункт 6, отмеченном выше в Разделе II.A., соединения со Львовом (Украина) тоже было включено как начальный/конечный пункт, предоставляя свое соединение к РЕТС 3, 5, и 9 (через Киев).

Таким образом предложены два дополнительных начальных/конечных пункта:

- Порт Мерсин, Турция (морем в порт/из порта 3)
- Львов, Украина (РЕТС 3, 5, и соединяя 9 через Киев).

2. Азиатские производители/потребители

Учитывая географические границы проекта (раздел В, выше), начальные/конечные пункты выбранных маршрутов являются предоставленными пунктами в участвующих стран, но ограничены по отношению к морским портам. Они предложены следующим образом:

- Порты Восточный/Владивосток (Российская Федерация)
- Порты Льяньюнга/ Шанхай (Китай)
- Порт Бандар Аббас (Исламская Республика Иран).

Должно быть замечено, что порт Бандар Аббас в Исламской Республике Иран был выбран потому, что находится на главном маршруте Коридора «Север – Юг», определенным как «Международный Северо-южный Транспортный Коридор» (INSTC). Другие порты, номинированные Исламской Республикой Иран (Бандарас Эмам, Khoramshahr, и Chabahar), также могут быть приняты во внимание.

D. Подход к маршрутам

Учитывая, что вышеуказанные начальные/конечные пункты выбранных маршрутов не проходят непосредственно через ряд стран, особенно стран, не имеющих выхода к морю. Однако, предложенные маршруты обозначают линии соединений к маршрутам, через автомобильные или железные дороги, которые можно использовать как альтернативные маршруты, в случае если какой-то определенный пограничный пункт закрыт.

E. Мультиmodalный подход

Принимая во внимание тот факт, что потребители транспорта будут выбирать между видами транспорта на основе их относительно сильных и слабых сторон, предложено, что альтернативы автодорожного, железнодорожного транспорта и транспорта внутренних водных путей (где возможно) будут предоставлены для обслуживания транспорта в определенных направлениях. В случае длинных расстояний, может быть более практично выбрать вариант железной дороги, но вариант автомобильной дороги не должен исключаться.

Существует несколько случаев, где мультиmodalный транспорт может являться только одной альтернативой (например, за пределами железнодорожной станции Каши, Китай, транспорт должен будет двигаться по магистрали через Кыргызстан или Таджикистан в Узбекистан или Афганистан). В Турции существуют 2 пункта на железнодорожном маршруте, которые в настоящий момент обслуживаются «РО-РО»

(горизонтальным методом погрузки и выгрузки) (через озеро Ван и через Босфор). Для обоих выше описанных коридоров TRASECA и Северно-южного, часть выбранных маршрутов включает переправы на пароме (Черное море и Каспийское море).

Также существуют мультимодальные маршруты, которые могут обслуживаться и автомобильной и железной дорогой. Например, Молдова может соединять порт Одессы через автомобильную и железную дорогу, в то время как соединения к РЕТС 7 (Река Дунай) могут обслуживаться напрямую через Черное море (Румынию), или автомобильной и железной дорогой через порты Румынии и Болгарии. Для некоторых стран, не имеющих выхода к морю, лучшей альтернативой может оказаться комбинация автомобильных дорог (ко многим железнодорожным станциям на выбранных маршрутах) и железных дорог (для главных частей маршрута).

Г. Другие аспекты, которые требуется принять во внимание при рассмотрении маршрутов

1. Готовность

Будет идеально, если выбранные маршруты будут «действующими» или находиться в состоянии «готовности» для работы. Эту «готовность» можно рассматривать с технической точки зрения и с политической точки зрения политической готовности среди стран сотрудничать на отдельных маршрутах.

2. Железная дорога: преимущество – скорость

В настоящее время главным конкурентом наземных маршрутов является морской сектор. Поэтому железнодорожные маршруты могут конкурировать только в том случае, если они предложат то, что морской сектор предложить не может. Для стран, участвующих в этом проекте, главное преимущество железных дорог это то, что они покрывают более короткое расстояние, чем морские маршруты. Если развить железные дороги, то они могут предложить более быстрые и дешевые услуги. Существует масса других проблем, на которые надо обратить внимание перед тем как предложить регулярные сообщения и начать привлекать груз для железнодорожных маршрутов от морских маршрутов. Страны должны рассматривать это как главный вопрос, особенно для железной дороги. В этом отношении, несколько аналогичных инициатив, таких как ОСЖД Евроазиатских коридоров; проект Демонстрации «Block-trains» по Трансазиатскому Железнодорожному северному коридору ЭСКАТО ООН, могут предложить ценную информацию.

3. Автомобильные дороги (магистраль): Преимущество - «гибкость»

Для автомобильного сектора, главное преимущество заключается в том, что груз можно перевозить более «гибко», чем по железной дороге. Предложенные маршруты должны рассматриваться не только как коридоры, но и как маршруты, соединяющие друг друга. Было бы идеально, чтобы в зависимости от их начальных и конечных пунктов перевозчики предлагали варианты более подходящих комбинаций маршрутов.

4. Сегменты рынка и сегменты услуг

Принимая во внимание вопросы экспортеров/импортеров о безопасности и рисках (особенно кража товара), и принимая во внимание возрастающий процент

контейнеризации в морском секторе, страны могут решить сконцентрироваться на развитии контейнерных услуг, в особенности для железнодорожных маршрутов.

Контейнерный транспорт относительно неразвит в некоторых участвующих странах. Однако, возможно, что страны смогут найти способ преодолеть этот недостаток в сетях, особенно в пунктах пересечения (границах, «break-of-gauge», портах). Они также могут решить сотрудничать с грузоотправителями и инвесторами частного сектора.

Принимая во внимание большую разницу качества маршрутов наземного транспорта по сравнению с морским транспортом, страны также могут решить развивать услуги для определенного типа клиентов или товара. Такой подход скорее всего потребует сотрудничества с другими заинтересованными лицами, такими как экспедиторами, перевозчиками, и экспортерами/импортерами.

Много анализов по маршрутам сконцентрировано на грузовых перевозках. Другая возможность заключается в развитии пассажирских услуг (для железной дороги), направленных на определенную группу международных туристов. Например, ожидается, что Олимпийские игры, которые будут проводиться в Пекине в 2008, привлекут большое количество международных туристов (включая из Европы) в Китай. Это событие может быть использовано, как возможность предоставить международные железнодорожные услуги между Европой и Китаем, в течение ограниченного периода (например, весна/лето). Однако, такая идея потребует тщательного анализа совместно с администрацией Китая, т.е. администрацией по туризму и компаниями в Европе.

III. Предложенные маршруты

Предложенные маршруты были проумерованны. Номера не дают никакой оценки (или первоочередности) маршрутам (они никак не классифицируются).

A. Железная дорога

	Маршруты	Комментарии
“ТРАССИБИРСКИЙ” (Восточный/Владивосток)		
1.	Брест - Минск - Москва - Екатеринбург - Омск - Новосибирск-Улан Уде- Каримская – Владивосток (Порт)/Восточный (Порт)	РЕТС 2; ОСЖД1
1.a.	Ст. Петербург– Екатеринбург	РЕТС 9; ОСЖД16
1.b.	Львов – Москва	РЕТС 5, 9; ОСЖД3
“ТРАССИБИРСКИЙ” (Льяньюнга/ Шанхай)		
2.	Брест - Минск - Москва - Екатеринбург – Курган - Астана – Дружба - Урумчи - Льяньюнга (Порт)/Шанхай (Порт)	РЕТС 2; ОСЖД1; участок в Китае не наминирован
2.a.	Ст. Петербург– Екатеринбург	РЕТС 9; ОСЖД16
“TRACECA”		
3.	Арад – Бухарест – Констана (Порт) – Потти(Порт) – Тбилиси – Баку (ПОРТ) – Актау (Порт) – Бейнеу– Нукус – Учкудук – Навой– Ташкент – Шымкент – Алматы – Dostyk – Alataw Shankou – Льяньюнга (Порт)/Шанхай (Порт)	РЕТС 4, TRACECA; ОСЖД6а, 8, 10, 2, 5; Черное море; участок в Китае не наминирован

3.a.	Баку (Порт) – Туркменбаши (Порт) – Ашгабат – Chardzhou – Бухара – Навой	TRACECA; Каспийское море ; ОСЖД10
3.b.	Тбилиси – Shulaverу – Ереван	TRACECA ; Access link
3.c.	Бишкек – Луговая	TRACECA ; Access link
3.d.	Ош – Andizhan – Ташкент	TRACECA ; Access link
3.e.	Душанбе – Термез – Бухара	Access link
3.f.	Мерсин (Порт) – Malatya – Dogukari – Sadakhlo – Тбилиси	Access link
3.g.	Chisinau – Tighina – Kuchurgan – Rozdil’na – Одесса (Порт) – Потти (Порт)	TRACECA; Черное море; ОСЖД5а, 7; Access link
3.h.	София – Плевень – Варна(Порт) – Потти (Порт)	PETC 8 ; Черное море
“SOUTHERN”		
4.	София – Svilengrad – Капикуле – Стамбул – Анкара – Malatya - Карикоуе – Razi – Тегеран – Саракхс – Мары – Chardzou – Навой– Ташкент – Шымкент – Алматы - Dostyk – Alataw Shankou – Льяньюнгаңг (Порт)/Шанхай (Порт)	PETC 4, 8; ОСЖД6, 10, 2, 5; часть TRACECA; участок in China не наминированы
4.a.	Мерсин (Порт) – Malatya	Access link
“NORTH-SOUTH”		
5.	Ст. Петербург(Порт) – Волгоград – Астрахань (Порт) – Anzali (Порт) – Rasht – Тегеран – Qom – Meybod – Bafgh – Бандар Аббас (Порт)	PETC 9; ОСЖД11 Каспийское море
5.a.	Астрахань (Порт) – Amirabad (Порт) – Garmsar – Тегеран	Каспийское море
5.b.	Астрахань (Порт) – Samur – Баку – Астара (Азербайджан) – (недостающее звено) – Астара (Иран) – Rasht	ОСЖД11; Недостающее звено
5.c.	Астрахань (Порт) – Askarauskaya – Ganyuchikino – Makat – Бейнеу– Нукус – Учкудук – Бухара – Chardzhou – Саракхс – Garmsar	Часть TRACECA
Дополнительные предложенные маршруты для рассмотрения:		
6.	Львов – Киев– Харьков – Liski – Самара – Уфа – Kurgan – (Соединен с# 2);	PETC 3, 5
6.a.	Chisinau – Tighina – Rozdil’na – Zhmerynka	PETC 9; Access link
7.	Львов – Zhmerynka – Фастов – Донецк – Likhaya – Волгоград – Aksarauskaya – Makat – Бейнеу– (Соединен с# 3).	PETC 3, 5
8.	Львов – Фастов – Красноармельск – Квашино – Успенская – Ростов-на-Дону– Veseloe – Gandiadi – Senaki – Тбилиси – Alyat – Астара (Азербайджан) – (недостающее звено) - Астара (Иран)	PETC 3, 5; TRACECA Недостающее звено; участки в Украине и в Р.Ф. не номинированы.
8.a.	Тбилиси – Shulaverу – Ереван	TRACECA; Access link

В. Автомобильная дорога (магистраль)

Примечание: для избежания повторения одних и тех же соединений много раз и (поддержать) проявить гибкость, маршруты магистралей представлены короче, чем в случае железной дороги. Каждый маршрут магистрали соединяется с другим для формирования сети.

	Маршруты	Комментарии
1.	Ст. Петербург(Порт)– Москва - Нижний Новгород– Екатеринбург – Омск – Владивосток (Порт)/Восточный (Порт)	
2.	Брест – Москва – Нижний Новгород– Уфа - Челябинск – Kurgan – Петропаловск – Астана – Алматы	Соединен с# 1, 3, 4.
3.	Алматы – Sary-Ozek – Khorgos – Урумчи – Сиань – Льяньюнгаг (Порт)/Шанхай (Порт)	Соединен с# 2, 4, 6
4.	Киев- Москва – Рязань – Самара – Уральск – Шымкент – Алматы	Соединен с# 3, 5. (некот. участки в Р.Ф. не номинированы)
5.	Львов – Киев– Харьков – Каменск – Шахтинский – Волгоград – Kara-Ozek - Бейнеу– Нукус – Gazli – Термез – Мазари-Шариф	Соединен с# 4, 6.
6.	Masshad – Саракхс – Мары – Бухара – Ташкент – Шымкент – Merke – Kara Balta – Бишкек – Георгиевка – Kordai – Kaskelen – Алматы	Соединен с# 3.
7.	Ташкент – Andijon – Ош – Sary-Tash – Иркештам – Каши – Урумчи	Соединен с# 3, 7, 19.
8.	Бухара – Термез – Душанбе – Иркештам	Соединен с# 7.
9.	Ст. Петербург– Москва – Волгоград – Астрахань (Порт) – Anzari (Порт) – Тегеран – Бандар Аббас (Порт)	
10.	Астрахань – Самара – Баку – Астара (Азербайджан) – Астара (Иран) – Тегеран	Соединен с# 9.
11.	София – Капикуле – Мерзифон – Burbulak – Qazvin – Тегеран – Masshad – Heart	Соединен с# 6.
12.	Поти(Порт) – Тбилиси - Alat – Баку (Порт) – Туркменбаши (Порт) – Ашгабат – Мары	Соединен с# 6.
13.	Тбилиси – Sadakho – Ереван	Соединен с# 12.
14.	Киев/Кишнев – Одесса (Порт) – Поти (Порт)	Соединен с# 15.
15.	Agad – Бухарест – Констана (Порт) – Поти (Порт)	Соединен с# 15.
16.	Бухарест – Russe – Варна (Порт) – Поти (Порт)	Соединен с# 15.
17.	Мерзифон – Самсун (Порт) – Сарп (Турция) – Сарпи (Грузия) – Тбилиси	Соединен с# 11, 12.
18.	Баку (Порт) – Актау(Порт) – Бейнеу– (Соединен с#5.)	Соединен с#5
19.	Душанбе – Нижний Пандж – Polekumн – Мазари-Шариф– Герат	Соединен с# 8, 11

С. Интермодальность – перегрузочные пункты

Предложенные выше маршруты автомобильных и железных дорог также предоставляют хорошую основу для развития комбинированных перевозок вдоль Евроазиатских транспортных коридоров. Поэтому, где возможно, пункты пересечения, внутренние контейнерные депо и интермодальные товарные узловые станции вдоль этих маршрутов должны быть определены и дальше исследованы.

IV. Следующая фаза проекта (2005)

После выбора и соглашения маршрутов, следующая фаза требует дальнейшего рассмотрения практических сторон маршрутов, включающие дальнейшее сотрудничество стран и заинтересованных лиц. В особенности, этот анализ должен принять во внимание такие вопросы как: существующие возможности, время ожидания на пересечениях границ в результате технических работ (таких как «break-of-gauge») или таможи, вопросы риска и безопасности, вопросы о содействии торговли, регулярность услуг, состояния дорог, наличие железнодорожных вагонов, и т.д. ответы на некоторые из этих вопросов могут быть получены из информации, предоставленной странами, в то время как ответы на другие вопросы могут быть получены через исследования, предпринятыми как часть других инициатив. Действия, которые требуются предпринять в течение следующей фазы, будут обсуждаться на 2^{ом} совещании группы экспертов.