


Европейская экономическая комиссия
Комитет по внутреннему транспорту
**Рабочая группа по тенденциям
и экономике транспорта**
**Группа экспертов по евро-азиатским
транспортным связям**
Одиннадцатая сессия

Женева, 30–31 октября 2014 года

**Доклад Группы экспертов по евро-азиатским
транспортным связям о работе ее одиннадцатой
сессии**
Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники.....	1–5	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	6	3
III. Определение потоков грузов на евро-азиатских маршрутах (пункт 2 повестки дня)	7–14	3
IV. Облегчение координации комплексных графиков движения и тарифов для евро-азиатских транспортных маршрутов (пункт 3 повестки дня)	15	5
V. Определение потребностей и требований со стороны производителей, грузоотправителей, торговых компаний и экспедиционных агентств в области транспорта и торговли на маршрутах ЕАТС (пункт 4 повестки дня)	16–17	5
VI. Информация от участников о последних изменениях, связанных с приоритетными проектами в области транспортной инфраструктуры на маршрутах ЕАТС (пункт 5 повестки дня).....	18–22	6
VII. Географическая информационная система (пункт 6 повестки дня)	23–24	7

GE.15-00339 (R) 170315 170315



* 1 5 0 0 3 3 9 *

Просьба отправить на вторичную переработку



VIII.	Прочие вопросы (пункт 7 повестки дня)	25	7
IX.	Сроки проведения следующего(их) совещания(ий) (пункт 8 повестки дня)	26	7
X.	Резюме решений (пункт 9 повестки дня)	27	7

I. Участники

1. Группа экспертов по евро-азиатским транспортным связям (ЕАТС) провела свою одиннадцатую сессию 30–31 октября 2014 года в Женеве. В ее работе участвовали представители следующих государств – членов Организации Объединенных Наций: Азербайджана, Ирана (Исламской Республики), Кыргызстана, Латвии, Польши, Республики Молдова, Российской Федерации, Узбекистана и Украины.
2. На сессии присутствовали представители следующих департаментов и специализированных учреждений Организации Объединенных Наций: проекта Трансевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ).
3. Были представлены следующие межправительственные организации: Организация по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ) и Тюркский совет.
4. Была представлена следующая неправительственная организация: Международный союз железных дорог (МСЖД).
5. По приглашению секретариата в работе сессии также приняли участие представители Литовских железных дорог, Центра исследований в области транспортной, торговой и финансовой деятельности Городского университета Гонконга и компании "Пласке".

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.5/GE.2/21

6. Группа экспертов утвердила повестку дня (ECE/TRANS/WP.5/GE.2/21).

III. Определение потоков грузов на евро-азиатских маршрутах (пункт 2 повестки дня)

Документация: неофициальный документ WP.5/GE.2 № 2 (2014 год)

7. Г-н Джон Лю (Центр исследований в области транспортной, торговой и финансовой деятельности Городского университета Гонконга) сообщил Группе экспертов о том, что с начала глобального экономического кризиса 2008 года в области морского судоходства наблюдается серьезный избыток производственных мощностей. Объемы морских перевозок контейнеров сокращаются, тогда как объемы их железнодорожных перевозок растут. Суда становятся больше, их грузоподъемность увеличивается, однако число перевозимых контейнеров уменьшается. Происходит перераспределение перевозок с морского и воздушного транспорта на железнодорожный. Узкоспециализированное оборудование (при наличии только двух–трех единиц груза) можно легко перевозить по железной дороге, что дает также преимущества в плане сроков доставки. Группа экспертов **приветствовала** исследование транспортных потоков между Азией и Европой и связанных с ними проблем, которое г-н Лю обещал подготовить к следующей сессии Группы экспертов, намеченной на февраль 2015 года.
8. Г-н Геннадий Бессонов (Управляющий проектом ТЕЖ) напомнил, что в число товаров, которые нельзя перевозить морским транспортом, входят скоро-

портящиеся продукты, предметы сезонного характера (одежда) и товары, которые в силу своих технических характеристик не должны подвергаться воздействию влажности. Кроме того, невозможно провести обоснованное сравнение тарифов на морской и железнодорожный транспорт. В создание инфраструктуры сети железнодорожного транспорта необходимо инвестировать огромные средства. Для морского же транспорта такие капиталовложения не требуются. Обсуждать вопросы конкуренции между морским и железнодорожным транспортом нужно по-иному, сосредоточившись на рациональном сотрудничестве и распределении перевозок между этими двумя видами транспорта. Вероятно, на западе Китая необходимо провести рекламную кампанию по пропагандированию железнодорожного транспорта, с тем чтобы ознакомить предприятия с преимуществами и потенциальными возможностями альтернативных вариантов и выгод перевозок по железной дороге.

9. Г-н Ежи Кленевски (Польша) заявил, что Польша заинтересована в развитии перевозок по маршрутам ЕАТС. Необходимо уделить самое пристальное внимание упрощению правовой основы для трансконтинентальной перевозки грузов. Особое значение для железнодорожного транспорта имеют скоропортящиеся пищевые продукты и сезонные товары. Он также полностью поддержал усилия по сокращению и ликвидации правовых барьеров в области международных перевозок.

10. Г-н Рамиз Абдрахимов (Узбекистан) упомянул о том, что железнодорожный транспорт играет ключевую роль для его страны, и сообщил о деятельности Узбекистана по увеличению объемов экспорта, в частности фруктов и овощей, в Европу.

11. Г-н Мариус Матулайтис (Литовские железные дороги) отметил, что Литовские железные дороги присутствуют в Китае, и привел в качестве примера проект "Солнечный поезд" (Китай-ЕС), в рамках которого осуществляются перевозки ценных грузов (машинное оборудование, компьютеры)

12. Г-жа Эва Мольнар (Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций) заявила, что экономическая карта мира меняется (раньше торговля носила преимущественно трансатлантический характер, сейчас все активнее развиваются торговые отношения между ЕС и Азией), поэтому транзитным странам между Европой и Азией отводится значимая роль. По этой причине очень важно создать новую правовую основу в виде единого железнодорожного права. Ведутся переговоры по новой резолюции Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций о расширении транспортных связей (внесенной на рассмотрение Туркменистаном), в которой, в частности, поддерживаются усилия соответствующих организаций системы Организации Объединенных Наций и международных организаций по развитию и введению в действие международных транспортных и транзитных коридоров в рамках их мандатов и, кроме того, содержится призыв поощрять региональную экономическую интеграцию и сотрудничество, включая усовершенствование трансграничной транспортной инфраструктуры, расширение региональных связей и упрощение региональной торговли и инвестирования.

13. Г-жа Елена Налобина (Кыргызстан) проинформировала Группу экспертов об участии Кыргызской Республики в Алматинской программе действий для стран, не имеющих выхода к морю. Целью Программы является поощрение сотрудничества между странами, не имеющими выхода к морю, в таких сферах, как развитие и техническое обслуживание инфраструктуры транзитных перевозок и международная торговля, однако важнее всего то, что она дает международному сообществу возможность ознакомиться с проблемами, стоящими перед

развивающимися странами, не имеющими выхода к морю. Организация Объединенных Наций должна признать потребности подобных стран. Кроме того, эксперты были проинформированы о конкретных проблемах национальных перевозчиков Киргизской Республики, включая визовые вопросы.

14. Группа экспертов **утвердила** вопросник по портам (неофициальный документ № 2 WP.5/GE.2 (2014 год)) и **поручила** секретариату направить его в портовые администрации и подготовить к следующей сессии проект доклада на основе полученных ответов. Она **поручила** также национальным координаторам распространить вопросник среди основных портов своих стран.

IV. Облегчение координации комплексных графиков движения и тарифов для евро-азиатских транспортных маршрутов (пункт 3 повестки дня)

Документация: неофициальный документ № 1 WP.5/GE.2 (2014 год)

15. С учетом того, что получение полного набора данных о комплексных графиках движения и тарифах для евро-азиатских транспортных маршрутов, в частности на основе неофициального документа № 1 WP.5/GE.2 (2014 год), может оказаться слишком сложным и затратным процессом, а также сопровождаться высокой степенью неопределенности, Группа экспертов **решила** отложить обсуждение этого пункта до тех пор, пока требуемые данные не будут получены из альтернативных источников (железнодорожные компании, экспедиционные агентства и т.д.).

V. Определение потребностей и требований со стороны производителей, грузоотправителей, торговых компаний и экспедиционных агентств в области транспорта и торговли на маршрутах ЕАТС (пункт 4 повестки дня)

16. Г-н Джон Лю сообщил о том, что одним из сложных вопросов на транспорте является ценообразование. Оно зависит от местоположения, региона, типа груза и сроков доставки. Возможно, было бы интересно изучить такие определяющие факторы цены, как электроэнергия, инфраструктура, картели и т.д.

17. Группа экспертов **решила** предложить компании "Пласке" подготовить "технический документ", касающийся стоимости и сроков транспортировки по отдельным маршрутам ЕАТС, который мог бы оказаться весьма полезен для сравнения железнодорожных перевозок с морскими альтернативами. "Пласке" – уважаемая компания с большим опытом в области перевозок между Европой и Азией. Этот документ будет служить в качестве справочного материала для обсуждений на следующей сессии Группы экспертов и возможного проведения дальнейшего анализа.

VI. Информация от участников о последних изменениях, связанных с приоритетными проектами в области транспортной инфраструктуры на маршрутах ЕАТС (пункт 5 повестки дня)

18. Г-жа Елена Налобина проинформировала Группу о том, что в настоящее время длина железных дорог в Кыргызстане составляет примерно 420 км и они состоят из двух отдельных веток – по одной на севере и юге страны. Киргизская Республика рассматривает несколько проектов в области железнодорожного транспорта в целях:

а) развития сообщения Север–Юг;

б) увеличения объема перевозок грузов по железной дороге (ранее перевозимых автомобильным транспортом) в направлении Оша и по маршруту Джалал-Абад – Бишкек, который составляет более 3 млн. тонн в год. Г-н Николай Миндра (Республика Молдова) проинформировал о масштабном проекте ремонта дорог, который начался в 2008 году и, как ожидается, будет завершен в 2017 году.

19. Г-н Андрей Тимочкин (Российская Федерация) проинформировал Группу экспертов о проектах транспортной инфраструктуры Восток–Запад и Север–Юг в своей стране. Дороги в европейской части страны проходят через Москву, что создает проблему перегруженности. Предполагается, что объездная дорога вокруг Москвы длиной 150 км снимет ее остроту. Кроме того, одним из приоритетов является развитие сообщения между регионами Балтийского и Черного морей через Россию. Еще один проект позволит связать Каспийское море с Польшей. Планируется также обеспечить железнодорожное сообщение между Россией и Веной без перегрузки контейнеров. Наконец, имеется намерение и поставлена цель сократить время перевозки контейнеров между Китаем и Веной до десяти дней.

20. Г-жа Катерина Деминска (Украина) проинформировала Группу о намерении Украины воспользоваться своим благоприятным географическим положением и продолжать развивать инфраструктуру на маршрутах ЕАТС, с тем чтобы извлечь выгоду из транзитных перевозок. Практически завершено строительство объездной дороги вокруг Киева, что облегчит перевозки Восток–Запад.

21. Г-н Рамиз Абдрахимов проинформировал об инвестировании в транспортную инфраструктуру Узбекистана 4 млрд. долл. США. Планируется проведение масштабных работ по расширению потенциала автомобильного и воздушного транспорта.

22. Г-н Теймур Аббасов (Азербайджан) проинформировал Группу о последних изменениях в транспортной инфраструктуре Азербайджана, в частности о строительстве двух дополнительных полос на объездной дороге Ганджа (39 км), вводе в эксплуатацию паромного терминала в ходе реализации проекта по созданию нового международного морского порта в Аляте, а также о модернизации верхнего строения железнодорожных путей. В целом в рамках Государственной программы социально-экономического развития регионов Республики Азербайджан на 2009–2013 годы на дорожно-транспортный комплекс было потрачено приблизительно 10,5 млрд. долл. США (февраль 2014 года).

VII. Географическая информационная система (пункт 6 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.5/GE.2/2014/1

23. Группа **отметила**, что, как было решено на ее предыдущих совещаниях, финансирование географической информационной системы (ГИС) не входит в ее компетенцию. Тем не менее Российская Федерация сообщила, что будет продолжать изучать возможности изыскания ресурсов для финансирования этого важного и полезного проекта. Одним из вариантов может стать привлечение коммерческого предприятия, заинтересованного в участии в данном проекте.

24. Группа **решила** сохранить этот пункт в повестке дня своей следующей сессии.

VIII. Прочие вопросы (пункт 7 повестки дня)

25. Говоря о десятой сессии Группы экспертов, представитель Министерства транспорта Латвийской Республики г-н Андрис Малдупс рассказал о предстоящем председательстве Латвии в Совете ЕС и о ее приоритетах в сфере транспорта. Особое значение придается развитию евразийских наземных связей. Г-н Малдупс вновь подчеркнул готовность Латвии провести крупное мероприятие высокого уровня в рамках председательства Латвии в Совете ЕС 29–30 апреля 2015 года. На совещании высокого уровня соберутся политики и представители деловых кругов, которые проведут международное обсуждение высокого уровня по вопросам, касающимся транспортного сообщения и перспектив его развития. Кроме того, частно-предпринимательский сектор и международные организации обменяются опытом в области функционирования комплексных евразийских цепей поставок. Повестка дня совещания высокого уровня будет охватывать такие актуальные вопросы, как развитие инфраструктуры на евразийском континенте, глобальные тенденции, перспективы развития рынка, технологии цепи поставок и расчетные грузовые потоки, эксплуатационная совместимость различных железнодорожных систем в странах Европы и Азии и возможности их гармонизации. Г-н Малдупс сообщил, что подробная повестка дня совещания находится в процессе разработки и будет представлена в ближайшем будущем. Группа экспертов **приветствовала** это намерение и признала актуальность такого мероприятия, констатируя, что заявленные темы отвечают целям ЕАТС.

IX. Сроки проведения следующего(их) совещания(ий) (пункт 8 повестки дня)

26. Двенадцатую сессию Группы экспертов планируется провести в Женеве 3–4 февраля 2015 года.

X. Резюме решений (пункт 9 повестки дня)

27. В соответствии с установившейся практикой Группа экспертов **утвердила** перечень решений и поручила секретариату подготовить доклад об итогах сессии.