

---

**Проектная Рабочая Группа по Транспорту и Пересечению Границ (ПРГ-ТПГ)**

20-я сессия  
10-11Сентября2014  
Алматы, Казахстан

**Транспортная инфраструктура проекты, мероприятия и инициативы на национальном и международном уровнях, в том числе развитие сухих портов для облегчения интермодальных перевозок в странах СПЕКА (страны СПЕКА/ЕЭК ООН/ ЭСКАТО ООН)**

(Пункт 4.1 Повестки дня)

*Примечание ЭСКАТО/ЕЭК ООН*

**Региональная транспортная активность ЭСКАТО ООН с фокусированием на страны СПЕКА.**

1. Действуя согласно Бангкокской Декларации по развитию транспорта в Азии и Тихом океане, работа секретариата Экономической и Социальной Комиссии Азии и Тихого океана секретариат (ЭСКАТО) в транспортном секторе инфраструктуры сосредоточена на реализации цели по международному интегрированному транспорту и системы логистики в Азии с приоритетом, отданным развитию и модернизации сетей Азиатских автодорог (АН) и трансазиатских железнодорожных путей (ТАР), включая интермодальное взаимодействие с целью связать их с водными и воздушными транспортными сетями.
2. Данные цепи были сформированы посредством двух межправительственных соглашений, которые вступили в силу соответственно в 2005 и 2009 году, соглашения также обеспечили необходимый институциональный фон скоординированного и рационального планирования региональной инфраструктуры. Статус подписавшихся включает принятие, подписание, ратификацию, и/или утверждение двух соглашений стран СПЕКА не изменившихся с 2009 года (Приложение 1 и Приложение 2)

**Азиатские автомагистрали (АН)**

3. Межправительственное соглашение по азиатской Сети автомагистралей являлось основной работой секретариата ЭСКАТО, содействующая и упрощающая развитие и

модернизацию международной сети автодорог в регионе, в частности посредством пяти сессий Рабочей группы, в которых активно участвовали государства-члены СПЕКА и другие государства. 5-я сессия Рабочей группы по Азиатским автомагистралям прошла 7-8 октября 2013 в Бангкоке, в которой приняли участие 5 государств членов СПЕКА. Посредством встреч, были приняты поправки к сети Азиатских автомагистралей, подробные обновления проектов развития Азиатских автомагистралей были проведены государствами-членами а также была обсуждена последняя деятельность в политике и проблемах международных автодорог, такие как финансирование и пересечение границ.

4. Фаза II (2012-2016) программы региональной деятельности транспортного развития в Азии и Тихом океане, принятой конференцией министров по транспорту, прошедшей в марте 2012 года в Бангкоке, Таиланд. Программа поручила секретариату ЭСКАТО поддерживать региональную и международную связь и сотрудничество посредством дальнейшего развития Азиатских автомагистралей и трансасиатских железнодорожных путей также, как и развитие сухих портов.

5. В целом, заметный прогресс был достигнут в развитии и модернизации Азиатских Автомагистралей в соответствии с классификацией и нормам проектирования указанных в соглашении. В то время как пропорция класса I секции в странах СПЕКА увеличилась от 1% (2004) до 7.9% (2015), пропорция ниже, класса III, которая не соответствует минимальному желательному стандарту, уменьшается от 29% до 11.1% в течении того же периода. Однако, еще существует 3,010 км. автомагистральных дорог нуждающиеся в модернизации, а общее качество Азиатских Автодорог в странах СПЕКА относительно низкое по сравнению с другими регионами в Азии (Приложение 1.)

#### **Трансасиатские железнодорожные пути.**

6. В 2014-2015 годах, страны СПЕКА продолжили свои усилия по установлению большей железнодорожной сети по региону. Следующие четыре проекта имеют особое значение для развития сети и транзита через заинтересованные страны, также упрощая доступ ряду международных портов.

---

Афганистан, Азербайджан, Казахстан, Кыргызстан и Таджикистан.

Резолюция 68/4 комиссии подтвердила имплементацию Министерской Декларации по транспортному развитию в Азии и Тихом океане, включая Региональную Программу действий транспортного развития в Азии и Тихом океане, фаза II (2012-2016) в рамках региональной стратегии по упрощению международных транспортных путей.

7. В октябре 2014 Казахстан открыл 988-километровую линию между Жезказганом и Бейнеу, которая сокращает расстояние приблизительно на 1,000 км от традиционного маршрута восток - запад между китайской границей в Достык/Алашанькоу и портом Актау на Каспийском море. Из Актау груз может продолжить путь на ЮГ в Исламскую Республику Иран через недавно законченный коридор Север-Юг, соединяющий Казахстан, Туркменистан и Исламскую Республику Иран (см. ниже). Он также может использовать паромные услуги через Каспийское море до Баку и двигаться дальше в Грузию и Турцию посредством скоро - заканчивающимся проектом, в направлении/рейса Баку-Тбилиси-Карс, который соединит железнодорожные пути Грузии и Турции, в соответствии с которым железнодорожные пути Азербайджана значительно инвестировались в усовершенствовании линии разреза от Баку до Беюк-Кесик на границе с Грузией.

8. С восточной стороны Каспийского моря, 925-км. железнодорожный путь от Узень (Казахстан) до Берекет-Этрек (Туркменистан) и Горган (Исламская Республика Иран) был открыт в декабре 2014 года. В процессе строительства с 2009 года, за 1.4. миллиарда долларов США, дорога открыла прямую железнодорожную связь между тремя странами на восток Каспийского моря. Большая часть маршрута составляет размер в 1,520-миллиметров с разрывом размера на Иранской границе. Данная линия приблизительно на 600 км короче, чем восточный маршрут через Серахс. Ожидается, что новая линия будет служить торговле между тремя странами и будет главной транзитной дорогой между Центральной Азией и морскими портами на Персидском заливе, существующего порта в Бандар Аббас и будущего порта, открывающегося на Чабахаре.

9. На западной стороне Каспийского моря в течение ряда лет Ираном велась работа над завершением 372-километровой линии Казвин-Решт-Астара, которая, по завершению, установит между севером и югом коридор, связывающий Балтийское море с Персидским заливом. Завершение 205-километровой секции между Казвином и Рештом, ожидается к концу 2015, в то время, как работа над 167-километровой секцией от Решта до Астары на границе с Азербайджаном является предметом решения проблемы финансирования.

10. В Афганистане, после успешного завершения и ввода в эксплуатацию 75-километровой секции между Хайратон и Мазари-Шариф, правительство приступило к имплементации его амбициозного генерального плана по развитию железнодорожных

путей, направленных на развитие связей с соседними странами и долгосрочными проектами предлагая транзитный путь между странами центральной Азии и портами Чабахар и Бендер-Аббас в Исламской Республике Иран, и Гвадар и Карачи в Пакистане. В 2014 году, правительство Афганистана обратилось к секретариату ЭСКАТО, признать его генеральный план, как часть Транс-Азиатских железнодорожных сетей.

<sup>1</sup>[http://www.unescap.org/sites/default/files/TAR%20map\\_GIS.pdf](http://www.unescap.org/sites/default/files/TAR%20map_GIS.pdf)

11. Самый протяженный маршрут, включен в генеральный план, он составляет 1,250-км коридор восток-запад будет начинаться в Шерхан Бандаре на границе с Таджикистаном и пойдет вдоль северной части Афганистана прежде, чем достигнуть Герата, города северо-восточной части Афганистана, который будет соединять железнодорожную сеть Исламской Республики Иран. В дополнение к уже существующей железнодорожной ветке от Мазари-Шариф до Хайратон (граница с Узбекистаном), больше двух ветвей планируется на Аквине и Торгонди, (граница с Туркменистаном). Обсуждение по другим дорогам в Афганистане с целью установления железнодорожной сети с соседними странами проводятся в отношении железнодорожных путей от Кундуза до Торкхама (Пакистан) через Кабул и железнодорожной ветки от Пакистана до Спин-Болдака с дальнейшим расширением на Кандагар.

12. Кыргызстан и Таджикистан сотрудничают с Афганистаном и Исламской Республикой Иран по линии, которая будет связывать Китаем. Иранская инженерная компания METRA уже закончила технико-экономическое обоснование для участка, проходящего через Таджикистан, и, начинает подобную работу для участка проходящую через Кыргызстан.

13. Также недавно были закончены другие проекты, такие как 214-километровая линия Аркалык-Шубаркол в Казахстане, предоставляющая новые транспортные услуги угля Шубарколя и месторождений руды, предлагая новое средство перевозки от центрального Казахстана до России и Западной Европы.

14. Секретариат продолжает активно поддерживать развитие и использование Транс-Азиатских железнодорожных сетей. 23 и 24 ноября 2015 года, он проведет 4-ую встречу Рабочей группы Транс-Азиатских железнодорожных сетей, по которым официальные представители правительства будут иметь возможность обсудить вопросы и проблемы по развитию сети и ввода её в эксплуатацию.

### **Развитие сухих портов для упрощения интермодальных перевозок в странах СПЕКА**

15. Развитие устойчивой международной интегрированной интермодальной перевозки и системы логистики Азии и Тихого океана является видением региона министерств транспорта. Межправительственные соглашения по Азиатским Автомагистралям и Транс-Азиатским железнодорожным путям были успешно разработаны и имплементированы с целью развития двух региональных инфраструктур, и интеграции экономических регионов и обеспечения всеобщего процветания. Данный развивающийся пример требует новый подход к тому как, следует рассматривать транспортные перевозки, т.е. подход основанный на признании: (i) развивающихся торговых потоков (ii) возможного несоответствия между этими торговыми потоками и текущей транспортной инфраструктурой.

16. Чтобы избежать этого несоответствия, важно больше смотреть на развитие транспортных перевозок со стороны региональной перспективы. Включая детальный анализ потока товаров, глубокое понимание индустриальных требований и интегрирование часовых транспортных режимов, которое может произойти только в интермодальном взаимодействии сухих портов, и поставки эффективного сервиса логистики.

17. Несколько стран региона уже установили правильно - функционирующие сухие порты, а также эффективную индустрию логистики. Однако, большинство стран находятся в начале процесса.

18. В качестве транспортной цепочки сухие порты оказали позитивное влияние на эффективность логистической цепи. Правильно управляемые сухие порты способствуют уменьшению затрат на транспортировку, а в случае, нахождения сухих портов на существенной дистанции от морских портов, полностью сокращают время транспортировки. Эта функция особенно важна для региона ЭСКАТО, которая имеет обширные внутренние районы, а также 12 стран мира, не имеющие выхода к морю. В

Европейском Союзе, успешные сухие порты увеличили эффективность логистики и допустили модальный переход от дорог на железнодорожные или внутренние пути, тем самым поддерживая политику, направленную на сокращение выбросов углерода в цепи логистики. В то же время, ряд сухих портов предоставили ценное время для таких мероприятий, как таможенное оформление, распаковка контейнеров, добавленной стоимости и распределения некоторых из них становящимися крупными парками логистики.

19. Страны СПЕКА относятся к странам мира находящимся в самом отдалении от крупнейших международных морских портов. Поэтому сухие порты особенно востребованны, существенно упрощая доступ к мировым рынкам, действуя как далекие порты от прибрежных зон, предоставляя эффективную интермодальную перевозку и услуги логистики. Также, они могут повысить эффективность доступных транспортных услуг региона, в результате делая его международно-конкурентноспособным. Сухие порты могут также способствовать сбалансированному развитию пространства, помогая расширить индустриализацию во внутренние районы.

20. На этом фоне, интермодальные объекты и сухие порты, в последние годы, получили обязательство высокого уровня со стороны правительств в регионе ЭСКАТО. Комиссия в своей резолюции 66/4 от 19 мая 2010 года и вторая сессия Комитета по транспорту (Бангкок, 1-3 ноября 2010 года) просила секретариат ЭСКАТО поработать над межправительственным соглашением о сухих портах. В соответствии с этим, секретариат разработал рабочий проект Межправительственного соглашения о сухих портах на основе итогов регионального совещания группы экспертов по развитию сухих портов вдоль Азиатских автомагистралей и Транс-азиатских железнодорожных сетей и второй сессии Комитета по транспорту, прошедшей в Бангкоке 1-3 ноября 2010 года.

21. В последствии в 2011 году были организованы три субрегиональные встречи, с целью усовершенствования проекта соглашения. Одна из этих встреч была организована секретариатом ЭСКАТО в декабре 2011 в Душанбе, преимущественно заключая соглашения с Центральными и Северо-восточным регионами. Специальная ad hoc - (разовая) межправительственная встреча по межправительственному соглашению по сухим портам была созвана в Бангкоке с 20 по 22 июня 2012, с целью завершения проекта соглашения, одобренного Комитетом по транспорту на его третьей

сессии в октябре 2012 и принятым Комиссией на его 69-й сессии посредством резолюции 69/7 от 1 мая 2013. По этому случаю комиссия также запросила секретариат организовать церемонию подписания для межправительственного соглашения по сухим портам во время Форума Министров транспорта стран Азии, на его второй сессии (Бангкок, 4 - 8 ноября 2013). Церемония прошла 7 ноября 2013, в которой встретились 14 государств-членов подписавшие соглашение, включая то, которое хранится в качестве инструмента по ратификации. Впоследствии, Республика Корея стала стороной соглашению посредством ратификации (апрель 2014) а также - Вьетнам посредством согласия (октябрь 2014).

22. В составлении Приложения I к соглашению государства-члены были приглашены указать сухие порты международного значения, существующие или планируемые для развития, в пределах их соответствующих территорий. На настоящий момент государствами-членами СПЕКА определены 43 таких сухих портов (см. Приложение). Предполагается, что список в Приложении, который также отражает статус стран-участниц СПЕКА, имеющих отношение к Соглашению, будет служить скоординированному развитию важных узлов в международно интегрированной интермодальной перевозке и систем логистики.

23. Ожидается, что формализация развития сухих портов, посредством межправительственного соглашения будет (а) содействовать международному признанию сухопутных портов, (б) способствовать инвестированию в инфраструктуру путем привлечения обязательств со стороны государств-членов и увеличения финансирования со стороны международных банков и двусторонних доноров, (с) определит оперативные услуги для более согласованного подхода к развитию и эксплуатации сухих портов в регионе путем укрепления сотрудничества с частным сектором (г) способствовать развитию эффективной индустрии логистики в государствах-членах.

24. С учетом вышеупомянутого, секретариат начал проводить серии обсуждений с политическими деятелями и операторами сухих портов в отобранных странах, успешно прошедших через процесс установления сухих портов региональной важности. Цель дискуссии и область визитов, заключались в пересмотрении законодательной базы,

партнерства, финансовых механизмов, и оперативных механизмов принятых в планировании, дизайне, структуре и оперирования данными сухими портами в целях продвижения лучших методов в регионах стран, которые в настоящее время проходят подобный процесс. Первоначальные результаты будут представлены на первой встрече рабочей группы по сухим портам, которые состоится по инициативе ЭСКАТО, в Бангкоке, 25-26 ноября 2015.

Субрегиональная встреча приняла 5 стран СПЕКА (Афганистан, Азербайджан, Кыргызстан, Казахстан и Таджикистан). Армения, Камбоджа, Китай, Индонезия, Исламская Республика Иран, Лаосская Народно-Демократическая Республика, Монголия, Мьянма, Непал, Республика Корея, Российская Федерация, Таджикистан, Таиланд (также стал Стороной), Вьетнам.

## **Деятельность региональных перевозок ЕЭК ООН со средоточением на страны СПЕКА**

### **Евро-Азиатские транспортные связи**

1. В 2014, проект Евро-Азиатских транспортных путей (ЕАТС) продолжил выполнять роль в качестве платформы транспортной инфраструктуры развивая кооперацию между странами вошедшими в проект. В тоже время, продолжение проекта гарантировало скоординированное развитие Евро-Азиатского наземного транспорта также как транзита, конкретного ввода в эксплуатацию маршрутов, определенных предыдущими фазами. II фаза проекта была закончена к концу 2012. Эта фаза пересмотрела приоритетные транспортные проекты инфраструктур ЕАТС, а также, обновила международный инвестиционный план новых проектов, которые повлекут за собой последовательное и реалистично-короткую - среднесрочную и долгосрочную инвестиционную стратегию дорог и железнодорожных маршрутов ЕАТС. Кроме того, II Фаза предоставила обширный перечень определенных маршрутов, железнодорожных путей, внутреннего водного пути, морского порта, внутреннего терминала и других проектов инфраструктуры для 27 участвующих стран, их планируемый бюджет и график реализации.

2. Вторая встреча министров ЕАТС, прошедшая 26 февраля 2013 года, отметила запуск III фазы ЕАТС (2013–2015). В совместном заявлении, участвующие министры поддержали продолжение проекта в следующей фазе. 32 государства подписали совместное соглашение по дальнейшему развитию Евро-Азиатских транспортных путей которые, среди прочего, вновь заявили о готовности в совместной работе по направлению имплементации деятельности, которая:



(a) стремится развивать и увеличивать благоприятную финансовую обстановку гарантирующее стабильное и долгосрочное финансирование приоритетных транспортных проектов инфраструктуры, для объединения их в среднесрочные и долгосрочные инвестиционные программы, принятые на национальном уровне;

(b) содействовать и поддерживать координацию и сотрудничество с другими государствами-членами, международными организациями, интермодальными финансовыми институтами также, как и другие заинтересованные стороны государственного и частного сектора, в целях гарантирования дополнительных финансовых ресурсов, направленных на завершение определенно доступных приоритетных проектов.

(c) исключить, организованным и систематическим образом, остающимися нефизические барьеры вдоль евроазиатских транспортных маршрутов, пересекающих их страны;

(d) поддержать учреждение соответствующего механизма, чтобы гарантировать продолженный контроль и последующую деятельность проекта а также самые подходящие методы, по использованию существующих структур и доступных ресурсов ЕЭК ООН;

(e) поддержать дальнейшее внедрение и продолжение проекта ЕАТС в новой III Фазе с ясно определенными целями и определенными задачами также гарантируйте необходимые ресурсы для ее своевременного внедрения.

3. Количеств стран участников ЕАТС увеличилось от 27 (II фаза) до 38 (III фаза). Данный рост демонстрирует растущий интерес и востребованность проделанной большой работы в первых двух фазах.

4. Главная цель III фазы заключается в реализации определенных девяти автодорожных и девяти железнодорожных маршрутов ЕАТС. Группа Экспертов и секретариат начали процесс, который, как ожидают, преобразует результаты II Фазы в реальность во время III Фазы, настолько, насколько позволяют ресурсы. С этой целью группа экспертов ЕАТС Group Экспертов провела пять сессий в Женеве (4-5 февраля 2014, 27 мая 2014; 30-31 октября 2014 и 3-4 февраля 2015) и один в Душанбе (9-10 июня 2015).

5. Главными целями встреч были: определить структуру груза, которая может быть транспортирована по суше между двумя континентами; упростить координацию интегрированных графиков времени и тарифов на евроазиатские

транспортные пути; определить потребности и требования производителей, грузоотправителей, торговцев и экспедиторов в сфере транспорта и торговли на маршрутах ЕАТС; рассмотреть дальнейшее применение Географической информационной системы (ГИС) на маршрутах ЕАТС.

6. Группа экспертов ЕАТС также выявила потенциальный груз для сухопутной (железнодорожной) перевозки между Азией и Европой. Включая группу "легкого веса", кроме продукции более высокой стоимости, такие как автомобили, автомобильные запчасти, компьютеры, электронное оборудование и запчасти (телевизоры, изображение, звукозаписи и оборудования репродуктивного), оптическое и медицинское оборудование, одежда, обувь, спортивные принадлежности, а также продукты питания.

7. Правительство Российской Федерации обеспечило финансовыми ресурсами, прежде всего, поддержав участие национальных координационных центров ЕАТС от стран СНГ на сессиях ЕАТС. Данные меры считаются важными факторами в улучшении работы экспертной группы. Впрочем, деятельность ускорилась, а ощутимые результаты появились в форме документов, которые будут использоваться как частичные вклады в докладе финальной III фазы. Тем не менее, отсутствие финансовых ресурсов препятствует развитию ГИС - приложения ЕАТС. Чтобы решить эту проблему Группа Экспертов исследует возможности правительств и частного сектора.

8. Организация по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ) продолжило поддержку проекта ЕАТС в форме предоставления документов и совместной организации встреч (Душанбе).

9. Латвия взяла председательство в Европейском союзе в первой половине 2015 года. В процессе данного срока Правительство Латвии увеличило габариты транспорта, в частности измерения ЕАТС, организовало встречу высокого уровня министерств транспорта в Риге 29 и 30 апреля.

**Рабочая группа проекта может пожелать.**

- Поощрить страны СПЕКА, еще не принявшие меры по ратификации, принятию, одобрению или присоединению к Межправительственному соглашению по сети TAR, Межправительственному соглашению по Азиатской сети автомагистралей и Межправительственного соглашения по Сухим Портам. Данные действия имеют особое значение для стран участниц которые могут предложить поправки к

соглашению и таким образом отразить их инфраструктурное развитие.

- • Поощрить страны СПЕКА в выдвижении официальных представителей, по принятию участия в предстоящих встречах Рабочих групп азиатской автомагистральной сети (Сеул, 3 - 5 ноября 2015), трансазиатской Железнодорожной сети (Бангкок, 23-24 ноября 2015) и Сухих Портов (Бангкок, 25-26 ноября 2015);
- Пригласить страны СПЕКА в активном участии деятельности секретариата касающихся развития Трас - азиатских железнодорожных путей, Азиатских автомагистральных сетей и сухих портов международного значения, в частности назначения соответствующих экспертов, участвующих в ценовом железнодорожном семинаре, который ЭСКАТО организует совместно с международным объединением железнодорожных путей в Бангкоке 9-10 декабря 2015 года.
- • Пригласить страны СПЕКА обмениваться информацией с секретариатом (электронная почта: [escap-ttd@un.org](mailto:escap-ttd@un.org)) на регулярной основе по последнему статусу ключевых национальных и региональных проектов дорожной и железнодорожной инфраструктуры, предоставить секретариату информацию о продолжающихся и/или запланированных инициативах, касающихся политики и проектов направленных на развитие сухих портов международного значения в соответствующих странах, включая вопросы и проблемы;
- Оказать поддержку проекту Евро - Азиатских транспортных путей (ЕАТС)
- Поддержать правительства в активном участии деятельности группы экспертов ЕАТС
- Пригласить правительства и других доноров сотрудничать по бюджету с ЕАТС, предпочтительно на основе проекта.