
Тематическая рабочая группа по устойчивому транспорту,
транзиту и связности (TWG-STTC)

23-я сессия
27-28 августа 2018 года
Астана, Казахстан

**Проекты, мероприятия и инициативы в области транспортной инфраструктуры
на национальном и международном уровнях, включая разработку сухих портов для
интермодальные перевозки в странах СПЕКА**
(Пункт 4.1 повестки дня)

Записка ЕЭК/ЭСКАТО

Региональная транспортная деятельность ЭСКАТО с акцентом на страны СПЕКА

1. ЭСКАТО сыграла важную роль в обеспечении нового подхода государств-членов к включению международного аспекта в планирование своей транспортной инфраструктуры. Эти совместные усилия привели к успешному определению и формализации сетей Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог, а также определению набора сухих портов, имеющих международное значение, для облегчения операционализации этих двух сетей и их интеграции с другими видами транспорта.
2. Инициативы, осуществляемые в рамках этих программ, позволили региону учесть растущие объемы международной торговли в основном существующей инфраструктуре и составили первую попытку объединить разрозненные инфраструктурные системы в единую региональную сеть, которая наилучшим образом способна обслуживать экономическую интеграцию региона, укреплять ее будущего экономического роста и содействия обмену товарами и услугами.
3. Признавая, что достижение этих целей имеет жизненно важное значение для устойчивого экономического развития региона, правительства региона приняли ряд деклараций и резолюций, направленных на руководство работой ЭСКАТО в дальнейшей разработке и внедрении сетей Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог для достижения полной бесшовной связи в регионе. В частности, в

соответствии с резолюцией Генеральной Ассамблеи 70/197 от 22 декабря 2015 года под названием « На пути к всестороннему сотрудничеству между всеми видами транспорта для обеспечения устойчивых мультимодальных транзитных коридоров», Комиссии на ее семьдесят - вторую сессии приняла резолюцию 72/5 об укреплении регионального сотрудничества о транспортном соединении для устойчивого развития в Азиатско-Тихоокеанском регионе, в котором он признал важность международных интермодальных транспортных коридоров для безопасного, эффективного, надежного и доступного перемещения товаров и людей для поддержки устойчивого экономического роста, улучшения социального обеспечения и укрепления международного сотрудничества и торговли между государствами-членами.

4. Важно отметить, что в этих резолюциях содержится поддержка резолюции 70/1 Генеральной Ассамблеи от сентября 2015 года, озаглавленной «Преобразование нашего мира: Повестка дня для устойчивого развития 2030 года», в соответствии с которым международное сообщество приняло цели устойчивого развития, направленные на осуществление программ и инициатив, экономического роста с более широкой социальной включенностью и большей защитой окружающей среды. Эти программы и инициативы будут влиять на масштабы и осуществление связанных с транспортом мероприятий.

5. В контексте Повестки дня 2030 года в области развития Межправительственное соглашение о сети Азиатских автомобильных дорог, Межправительственное соглашение о сети Трансазиатских железных дорог и Межправительственное соглашение о сухих портах по-прежнему будут важными рамками, помогающими странам-членам в улучшении межстрановых и межрегиональных транспортных связей, в частности в решении конкретных транспортных задач, стоящих перед развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и развивающимися странами транзита в соответствии с Венской программой действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на десятилетие 2014-2024 годов. Три рабочие группы, созданные в соответствии с Соглашениями, обеспечивают платформы для стран-членов для координации действий, обмена передовым опытом и достижения прогресса в развитии трансграничной связи.

6. В настоящее время в Межправительственном соглашении по сети Азиатских автомобильных дорог действуют 30 сторон, 19 участников Межправительственного соглашения по сети Трансазиатских железных дорог и 13 сторон Межправительственного

соглашения по сухим портам. В таблице 1 ниже подытоживается статус сторон Соглашений в странах-участницах СПЕКА.

Таблица 1. Статус сторон Межправительственных соглашений ЭСКАТО в странах-членах СПЕКА

*

	Intergovernmental Agreement on Asian Highway Network	Intergovernmental Agreement on Trans-Asian Railway Network	Intergovernmental Agreement on Dry Ports
Афганистан	участник		участник
Азербайджан	участник	подписавший	
Казахстан	участник	подписавший	участник
Киргизия	участник		
Таджикистан	участник	участник	участник
Туркменистан	участник	участник	участник
Узбекистан	участник	участник	

* *Примечание: пустое поле указывает, что страна не является ни подписавшей стороной, ни участником.*

7. Развитие сетей Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог было включено в национальные планы или стратегии в ряде стран, и их маршруты поддержали определение нескольких многосторонних транспортных инициатив, таких как программа Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества азиатских стран Банк развития. Сеть Азиатских автомобильных дорог в свою очередь поддержала переговоры по двум важным соглашениям, а именно «Соглашение между правительствами государств-членов Шанхайской организации сотрудничества о создании благоприятных условий для международного автомобильного транспорта» [\[1\]](#), подписанный в Душанбе в сентябре 2014 года, и Межправительственное соглашение о международных автомобильных перевозках вдоль Азиатской автомобильной сети, подписанное правительствами Китая, Монголии и Российской Федерации в Москве в декабре 2016 года.

Оценка инфраструктуры и услуг наземного транспорта в странах СПЕКА

8. Сосредоточение внимания на инфраструктуре, прогрессирующих и оставшихся проблемах можно увидеть в рамках поиска по межстрановым сопоставлениям в качестве отчета «Подключение к конкуренции» 2018 года Всемирного банка, который в 132 странах. В прошлых отчетах средние баллы по странам в целом улучшались. Но в

2018 году LPI оценивает качество инфраструктуры, таможенные характеристики и качество логистических услуг, как страны с более низким уровнем дохода.[\[2\]](#)



Таблица 2. Изменение показателя компонента LPI по группе доходов, 2016-2018 гг.

Источник: Всемирный банк, *подключение к конкуренции 2016 г. – торговая логистика в глобальной экономике*; с.44.

9. Для стран с низкими доходами приоритетными вопросами будут оставаться упорядочение процедур оформления границ и обеспечение доступа к физической торговле и транспортной инфраструктуре.

10. Когда дело доходит до понимания улучшения торговой и транспортной инфраструктуры, хотя все еще существует ограничение в развивающихся странах, инфраструктура, похоже, улучшается. Со времени предыдущего исследования LPI респонденты из стран во всех квинтилях производительности обычно воспринимают улучшения в торговой и транспортной инфраструктуре. Впервые после начала опроса восприятие улучшения выше в нижнем квинтиле, чем в верхнем, хотя и ниже в середине. Если этот шаблон сохранится, это будет соответствовать некоторому закрытию пробелов в логистике.

11. Также можно сравнить рейтинги респондентов инфраструктуры с рейтингами в предыдущих отчетах LPI. В таблице ниже приводятся четкие свидетельства растущей удовлетворенности портовой инфраструктурой, поскольку оценки в 2018 году выше, чем в предыдущие годы, как это было в 2016 году по сравнению с 2014 годом в большинстве квинтилей. Хотя для других типов инфраструктуры картина неоднозначна и варьируется в

зависимости от квинтиля, эти результаты вместе с замечаниями респондентов об улучшении явно свидетельствуют о том, что правительства знают о важности качества инфраструктуры для эффективности логистики и успешно работают над ее улучшением.

Respondents rating the quality of each infrastructure type “high” or “very high,” by LPI quintile

Percent of respondents

LPI quintile	Ports	Airports	Roads	Rail	Warehousing and transloading	ICT
Bottom quintile	26	30	17	17	21	34
Fourth quintile	23	13	10	9	23	44
Third quintile	33	39	20	12	27	48
Second quintile	57	41	37	11	37	52
Top quintile	63	67	57	37	62	75

ICT is information and communications technology.

Source: Logistics Performance Index 2018.

12. Неудивительно, что качество обслуживания получает более высокие рейтинги в странах двух групп с более высоким доходом. Это особенно актуально для автомобильного транспорта, в то время как общие низкие рейтинги, полученные по железной дороге по всем группам, указывают на недостаточную адекватность между услугами, предлагаемыми железнодорожным транспортом, и ожиданиями бизнеса.

13. Глобальный экономический форум искал мнение почти 15 000 лидеров бизнеса из малых и средних предприятий и крупных компаний, представляющих основные сектора экономики (сельское хозяйство, обрабатывающая промышленность, непродовольственная отрасль и услуги) в 141 стране. Отвечая на вопрос о том, чтобы оценить качество автомобильной и железнодорожной инфраструктуры в масштабе 1 (крайне слаборазвитый) до 7 (обширный и эффективный - среди лучших в мире), самый высокий балл в регионе ЭСКАТО, т.е. 5 и выше, был в Японии, Малайзии и Республики Корея как для дорог, так и для железных дорог, а Китай для железных дорог. Сингапур также получил высокий балл в размере 6.3 для дорог, хотя это, в основном, городские дороги, которые легче обслуживать. Высокие баллы 4 и выше также были зарегистрированы в Австралии, Азербайджане и Индии как для автомобильных, так и для железных дорог; Бруней-Даруссалам[3], Китай, Исламская Республика Иран, Новая

Зеландия, Шри-Ланка, Таджикистан, Таиланд и Турция на дорогу; и Казахстан и Российская Федерация для железнодорожного транспорта. Между тем, самые низкие баллы, т.е. ниже 3,5 как в автомобильном, так и в железнодорожном, находились в Бангладеш, Камбодже, Кыргызстане, Лаосской Народной Демократической Республике, Монголии, Непале и на Филиппинах. [\[4\]](#) [\[5\]](#)

14. Следует также отметить, что только пять стран, то есть Китай, Грузия, Индия, Япония, Казахстан и Российская Федерация, оценили железнодорожную инфраструктуру выше дорожной инфраструктуры. Это должно представлять особую озабоченность правительств региона, в частности стран-участниц СПЕКА, с учетом дальних расстояний, т.е. 3000 км и более, для связи между внутренними районами и странами, не имеющими выхода к морю, в международные морские порты в Китае, Исламской Республике Иран или Российской Федерации. Это также указывает на необходимость увеличения инвестиций в железнодорожные перевозки, если регион примет активные меры по снижению воздействия транспортного сектора на окружающую среду в рамках Повестки дня в области развития 2030 года.

Азиатская автомобильная сеть (АН)

15. Межправительственное соглашение по сети Азиатских автомобильных дорог стало основой работы секретариата ЭСКАТО по содействию и содействию развитию и совершенствованию сети международных автомагистралей в регионе, в частности, посредством семи сессий Рабочей группы, в которых государства-члены СПЕКА и другие государства активно принимала участие. С 13 по 15 декабря 2017 года в Бангкоке состоялось седьмое совещание Рабочей группы по сети Азиатских автомобильных дорог. Рабочая группа приняла поправку к Соглашению в отношении добавления нового маршрута Азиатских автомобильных дорог (АН35), соединяющего Ундуркхаана в Монголии в Цзиньчжоу в Китае. Была также принята поправка, касающаяся согласования маршрута Азиатской автомобильной дороги АН43 в Шри-Ланке.

16. Среди прочего, она т Рабочей группы признала рекомендации , содержащиеся в докладе Комитета по транспорту на своей четвертой сессии от 21 октября 2014 о совместном развертывании выдумки повторной оптической инфраструктуры вдоль автомобильных и железных дорог, и на этот фон, она просила секретариату провести дополнительное исследование по совместному развертыванию. В ответ на это секретариат

в настоящее время проводит исследование о совместном развертывании и организует в Бангкоке практикум 22 ноября 2018 года. На семинаре, секретариат представят результаты исследования, связанное с планированием и осуществлением совместных внедрений трансграничного соединения вдоль автомобильных и железнодорожных путей.

17. Рабочая группа также признала, что ожидаемое увеличение дорожного движения через границу называемой гармоничностью вождения окружающей среду в регионе и что в этом контексте Соглашения ⁶ при условии институциональной основы для коллективных действий по достижению этой цели. Он признал, что решение проблемы безопасности дорожного движения с точки зрения инфраструктуры позволит государствам - членам достичь «обновленных целей Региональной безопасности дорожного движения и цели для Азии и Тихого океана, 2016-2020 гг»⁷ который был принят на третьей Министерской конференции по транспорту, проходившей в Москве с 5 по 9 декабря 2016 года.

18. В решении проблемы обеспечения безопасности дорожного движения в регионе, секретариат я implement эд проект на 3 года во время 2015-2017 под названием «Разработка технических стандартов по объектам безопасности дорожной инфраструктуры и модели интеллектуальных транспортных систем (ИТС) для развертывания сети Азиатских автомобильных дорог» [8], при финансовой и технической поддержке Korea Expressway Corporation (КЕС) Республики Корея. Проект включал в себя изучение [9] по разработке стандартов дорожной инфраструктуры и безопасности, которые привели к разработке нового приложения к Соглашению ⁶ озаглавленного «Азиатские Стандарты проектирования дорожного движения для безопасности дорожного движения» и подробного «Руководства по проектированию», [10] для обеспечения безопасности дорожного движения. Новое приложение было принято Рабочей группой по азиатскому Шоссе на своем седьмом совещании в качестве приложения II бис к Соглашению [11], который является конкретным шагом государства в Азиатских автомобильных дорог в направлении усиления роли Договора ⁶ в качестве институциональной основы, поддерживающей реализацию безопасности дорожного движения, связанных целей устойчивого развития.

19. В связи с этим, новое приложение было распространено секретарем - Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций для всех Parties [12] к

Соглашению о принятии их в уведомлении депозитария С.N.53.2018.TREATIES-XI.B.34.a от 26 января 2018 года, который доступен по <https://treaties.un.org/doc/Publication/CN/2018/CN.53.2018-Eng.pdf>. В соответствии со статьей 8, пункта 5 договора, новое приложение вступает в силу через двенадцать (12) месяцев после того, как она была принята на две - трети Сторон. Типовой инструмент принятия прилагается в Приложении IV к настоящему документу для удобства ссылок. В дополнении к реализации стандартов проектирования, как это предусмотрено в Соглашении ⁶ государства - членов СПЕКА рекомендуются следовать подробному «руководству по проектированию» в качестве справочного документа при осуществлении своих автодорожных проектов.

20. В рамках проекта ⁸ с заголовком «Разработка технических стандартов по средствам безопасности дорожной инфраструктуры и развертыванию интеллектуальных транспортных систем (ИТС) для сети Азиатских автомобильных дорог», секретариат проанализировал текущую практику и статус развертывания ИТС в государствах Азиатских автомобильных дорог. Исследование включало всестороннее исследование, которое было проведено в 2016 году. Двадцать один Государства-участники Азиатских автомобильных дорог, в том числе четыре государства-члена СПЕКА (Афганистан, Казахстан, Туркменистан и Узбекистан), ответили на опрос. Исследование [13] определил несколько преимуществ развертывания ИТС-услуг для участников дорожного движения и операторов с точки зрения функционирования и безопасности движения. В исследовании рекомендуется, что необходимо разрабатывать индивидуальные СВОИ услуги по соответствующим классификации государств - членов в соответствии с их социально - экономическим характеристикам, существующие и планируемые объекты дорожной инфраструктуры и социальных потребностей.

21. В целом после принятия Соглашения ⁶ был достигнут заметный прогресс в развитии и совершенствовании Asian Highway в соответствии с классификационными и проектными стандартами Соглашения. В то время как доля секций I класса в государствах - членах СПЕКА увеличилась с 1 процент (2004) до 8.8 процентов (2017 г.), доля Ниже класс III, который Безразлично ⁷ соответствует минимальному желательному стандарту, снизилась с 29 процентов до 11,1 процента за тот же период. Есть, однако, еще более 3010 км А СиАН автомобильных дорог, которые должны быть обновлены, и общее качество Азиатских автомобильных дорог в государствах - членах СПЕКА является

относительно низким по сравнению с целой сети Азиатских автомобильных дорог (Приложение I).

22. Афганистан развивает свою инфраструктуру шоссе как часть региональной и субрегиональной инициативы транспортной связности. Например, у NDER связность проекта транспалеарктический Гиндукуш Road, подготовка s для строительства Баглан в Бамиан (B2B) дороги, а также восстановление Саланг дорог и туннелей (АН76) продвигаются вперед. В течение первой половины проекта основное внимание уделялось идет на модернизацию дороги B2B, чтобы она могла служить объездной дорогой Салангского перевала , будет проведен капитальный ремонт дороги Саланг и туннеля . Под РОЕКТ роуд Asset Management P, G ч azni - Кабул -Jalalabad (АН1), поддерживается, а также системы дорожного Asset Management (РАМН) в настоящее время разрабатывается.

23. Азербайджан уделяет большое внимание развитию , модернизации и поддержанию магистралей регионального и субрегионального значения. Например, предлагаемый Upgradation Евлах - Закаталы - граница Грузии (M5) будет способствовать развитию туризма в северо-западной части Азербайджана. Еще один проект, который планируется завершить в 2019 году, призван способствовать созданию более эффективной и безопасной дороги Баку- Шамахи (M4). Проект включает в себя upgradі нг 100 км шоссе от существующей 2-полосной дороги до 4-полосной автомагистрали.

24. Казахстан продолжает расширять свою сеть автомагистралей путем строительства новых дорог. Централно - азиатское региональное экономическое сотрудничество (ЦАРЭС) 1 б и 6 соединитель Р РОЕКТ, которая включает в себя реконструкцию 299-километрового участка между Актобе и Макат в расширит связи между Азиатских автомобильных дорог 61 и Азиатских автомобильных дорог 70. Существующее Актобе - Макат дорога национальная дорога двухполосная, соединяет административные центры нефтяникам и минеральными богатых провинций Актобе и Атырау . Таким образом, проект будет стимулировать региональный торговый и инклюзивный экономический рост, особенно в западной части Казахстана.

25. Предлагаемый проект шоссе будет восстановить и улучшить связь между Душанбе, на северо - востоке Эрн часть Таджикистана и Кыргызстана Стан через шоссе

М41, который расположен на Азиатских автомобильных дорог 65 и (ЦАРЭС) коридоров Центрально - азиатского регионального экономического сотрудничества 2, 3 и 5. пр проекта дороги, которая составляет около 72 км длиной, заменит часть существующего М41 шоссе между Обигармом и Нурободом , которые будут затоплены в результате строительства проекта Рогунской ГЭС (ГЭС). Новая магистраль будет обслуживать общины, которые в настоящее время полагаются на существующую магистраль М41 для доступа к экономическим возможностям и социальным услугам.

26. В Кыргызстане Центрально-Азиатский региональный экономический коридор 1 и 3 проекта соединительных дорог, который соединит Азиатскую автомагистраль 7 и Азиатскую автомагистраль 61, улучшит национальную и региональную связь, восстановив, по оценкам, 253 километра участков дороги в центре страны. Предлагаемый проект согласуется с приоритетом правительства по предоставлению альтернативного доступа в национальных и региональных связях.

27. Таджикистан осуществляет реабилитацию и реконструкцию участка автодороги протяженностью 40 км по маршруту Азиатской автомобильной дороги АН7 между Душанбе и Кургантеппой, который также является частью коридоров Центрального азиатского регионального экономического коридора 2, 5 и 6 коридоров . Проект также будет включать в себя повышение безопасности дорожного движения в отдельных участках национальной автомагистрали.

28. В Узбекистане , реабилитация и модернизация работать с для секций Центрально - азиатского регионального экономического коридора 2 (Asian Highway 5) движется вперед. Все эти разделы подключить Узбекистан в Афганистан, Казахстан, Кыргызский стан, Таджикистан и Туркменистан. После этого эти участки дорог обеспечат прямой доступ Узбекистана и других стран Центральной Азии к Каспийскому морю, а затем в Южную Азию и Черное море (через дорожные коридоры, построенные в Армении, Азербайджане и Грузии).

Трансазиатская железная дорога

29. Растет признание того, что железнодорожный транспорт играет важную роль в национальных и международных перевозках товаров и людей. Ряд особенностей говорит в пользу более широкого использования железнодорожного транспорта в обслуживании торговли региона и, в частности, облегчения доступа стран, не имеющих выхода к морю, к международным морским портам : (i) т он ближайšie порты часто несколько тысяч километров, (б) расстояния, связывающие основное происхождение и пункт назначения, как внутри страны, так и на международном уровне, имеют масштаб, на котором железные дороги находят свое полное экономическое обоснование, (iii) зависимость от портов для подключения национальных экономик к мировым рынкам с необходимостью очистки приграничных портов быстро избежать перегруженности, (iv) ряд стран, не имеющих выхода к морю, являются основными экспортерами минеральных ресурсов в логистике, роль которых играет железнодорожный транспорт, и (v) продолжающийся рост объемов обмена товаров. Наконец, в Повестке дня в области развития 2030 года правительствам стран региона предлагается обеспечить экологически устойчивый транспорт, в том числе железнодорожное новое место в своих планах развития транспорта. Однако остаются серьезные проблемы.

30. Основными проблемами для железнодорожного транспорта в регионе ЭСКАТО в целом остаются многочисленные недостающие звенья и различные технические стандарты, которые препятствуют функционированию сети как непрерывной системы. Хотя в странах СПЕКА [\[14\]](#) согласованы технические и эксплуатационные стандарты, унаследованные от советских железных дорог, тем не менее они отличаются от тех, которые применяются в двух соседних странах, а именно в Китае и Исламской Республике Иран, которые эксплуатируют более короткие поезда в сетях калибровочной конфигурации 1435 мм и являются ключ для транзита в важные международные морские порты, предлагающие доступ к рынкам на индийском субконтиненте или в Ассоциации государств Юго-Восточной Азии или далее в Австралию или западное побережье США. Будущее развитие железнодорожного транспорта в странах-участницах СПЕКА должно обеспечить лучшее совпадение между новой инфраструктурой и этими развивающимися структурами торговли. Важным примером этого нового видения является новая линия, связывающая Узень (Казахстан) с Горганом (Исламская Республика Иран) через Этрек (Туркменистан), который был открыт в конце 2014 года.

31. В частности, железные дороги Китая теперь находятся в центре международных контейнерных услуг наземных мостов . По данным China Railway Corp., объем грузооборота в Азии и Европе подскочил на 60 процентов в 2017 году с 2016 года

до 2027 года, согласно прогнозу, общий железнодорожный потенциал составит около 636 000 TEU или 21 поезд в день.

32. Новый грузовой поезд, соединяющий провинцию Шаньдун Восточного Китая с Миланом, Италия, начал службу в августе 2018 года, сделав его новейшим маршрутом грузовых поездов Китай-Европа. 41-контейнерный поезд, перевозящий одежду, электронные продукты и машины, отправился с северной железнодорожной станции Янчжоу и будет работать каждую пятницу. Путешествие на 10 900 км, которое делает остановку в Чэнду для таможенного оформления, займет 18 дней. Прямой грузовой поезд будет отправлен между Шаньдуном и Европой 31 августа. Поезда, отправляющиеся с северной железнодорожной станции Янчжоу, отправят товары в города, включая Варшаву, Польшу, Гамбурге и Дуйсбурге, Германия через Россию и Беларусь. По состоянию на конец июня 2018 года грузовые поезда «Китай-Европа» совершили более 9000 поездок с момента начала службы в 2011 году, доставив 800 000 единиц эквивалента в 20 футов. В настоящее время поезда работают между 48 городами Китая и 42 городами в 14 европейских странах.

33. По мере развития службы, так же как и ее производительность с временем перехода от 12 до 16 дней по сравнению с 23 днями, когда служба была впервые запущена [15]. Воодушевленные этим успехом, другие службы запускались либо на регулярной основе, либо на пробной основе. В начале 2016 года первый контейнерный поезд отправился из провинции Чжэцзян в Китай в Тегеран через Казахстан, Узбекистан и Туркменистан, а в сентябре того же года поезд отправился с восточного побережья Китая на Хайратон в Северном Афганистане [16]. Совсем недавно, в январе 2017 года, более 700 тонн казахстанского зерна были отправлены в 32 контейнерах от железнодорожной станции Zhaltyr в китайский порт Ляньюньган для поступательного движения по морю в порт города Хо Ши Мина во Вьетнаме [17].

34. Тем не менее, для предоставления дополнительных услуг и более эффективной коммерческой деятельности, которые необходимо предложить, необходимо учитывать инфраструктурные проекты, которые повышают внутреннюю связь отдельных стран-участниц СПЕКА и расширяют ее международные варианты транспорта. В этом отношении, помимо вопроса финансирования, важнейшей задачей, которая должна быть решена, является то, чтобы все заинтересованные страны в каждом из этих проектов разработали общее видение своей актуальности, обеспечили им такой же приоритет в

своих соответствующих планах развития и координировать их графики строительства. Это важно, поскольку отложенные или заторможенные проекты не облегчают их принятие политиками, партнерами по развитию и общественностью, поскольку они часто несут перерасход средств.

35. В странах-участницах СПЕКА осторожный поэтапный подход видел реализацию проектов, которые постепенно реализуют более общую картину. В конце 2016 года между Атамыратом , Туркменистаном и Акиной , Афганистан, была открыта железнодорожная секция протяженностью 88 км . Хотя часть участка, расположенного в Афганистане, составляет всего 3 км, следующий этап этого же проекта продлит его на 35 км до Адхой с 420-километровой секцией от Адхой до Нижнего Пянджа на таджикско-афганской границе, запланированной на будет построено в ближайшем будущем. Эта линия является ключевым элементом генерального плана развития железной дороги правительства Афганистана и является частью коридора восток-запад с 1300 км от Нижнего Пянджа в Шамти на границе с Исламской Республикой Иран. На иранской стороне строительные работы были завершены до границы, откуда в августе 2017 года была открыта 30-километровая секция к станции Гориан в Афганистане, что символически ознаменовало начало железнодорожной операции между двумя странами. Филиалы из Таджикистана, Туркменистана и Узбекистана в этот коридор существенно улучшат транзит для стран Центральной Азии, не имеющих выхода к морю, в иранский порт Бандар Аббас и в будущем в контейнерный порт, который в настоящее время разрабатывается в Чабахаре . В долгосрочной перспективе этот коридор станет частью более широкого транспортного маршрута между Китаем и Исламской Республикой Иран, когда будет достигнута пропавшая связь между Китаем, Кыргызстаном и Таджикистаном. В синей печати в течение многих лет эта ссылка получила новое внимание в рамках инициативы «Пояс и дорога» правительства Китая. В целях улучшения связи в субрегионе проект будет рассматривать строительство железнодорожной секции из Каши , Китай, в Элок , Таджикистан, через Кыргызстан, состоящий из двух частей: (а) участок 274 км между Торугарт , пограничным пунктом между Китая и Кыргызстана, а также Карамик , пограничный пункт между Кыргызстаном и Таджикистаном и (б) участок протяженностью 296 км между Карамиком и Элоком, который еще не обозначен как часть сети Трансазиатских железных дорог. Хотя на данном этапе он не является частью сети Трансазиатских железных дорог, другой вариант через Кыргызстан - через более короткую 200-километровую линию от Иркештам , еще одного пограничного пункта

между Китаем и Кыргызстаном, до Карамика на границе между Кыргызстаном и Таджикистаном.

36. Азербайджан, Грузия и Турция запустили железнодорожную линию, связывающую три страны 30 октября 2017 года в составе нового Баку-Тбилиси-Карс (БТК). Железная дорога протяженностью 826 километров будет иметь первоначальную пропускную способность для перевозки 1 миллиона пассажиров и 5 миллионов тонн грузов в год. Проект, который включал 105 километров нового трека, был запущен в 2007 году. Его завершение было отложено несколько раз с 2011 года. После отбытия из Китая поезда будут пересекаться в Казахстане на воротах Хоргоса, прежде чем будут отправлены паром через Каспийское море в Баку а затем отправляется в Западную Европу через Грузию и Турцию.

37. Хотя вышеупомянутые проекты создают динамику развития железнодорожной инфраструктуры между странами-участницами СПЕКА и торговыми партнерами, которые также являются основными странами транзита на другие рынки, их потенциал также будет увеличен по проектам, рассматриваемым в соседних странах, в частности железнодорожной линии Рашт- Астара в Исламская Республика Иран, о которой уже много лет говорят, но завершение которой остается без определенной даты.

Разработка сухих портов для облегчения интермодальных перевозок в государствах СПЕКА

38. Как упоминалось ранее, обеспечение бесшовной и устойчивой связи в поддержку интеграции рынка и экономического динамизма может предложить путь вперед для удовлетворения спроса на мобильность товаров и людей при одновременном снижении воздействия транспортного сектора на окружающую среду.

39. Концепция бесшовной связи вызывает в воображении концепцию интегрированной транспортной системы, которая позволяет товарам и людям путешествовать эффективно и «без усилий» в разных режимах и национальных границах. Он требует координации политики, заполнения пробелов в инфраструктуре, согласованных технических стандартов, оперативных процедур, которые должны быть синхронизированы, информационно-коммуникационных систем, которые должны быть разработаны и развернуты, и приграничного законодательства, которое должно быть согласовано.

40. Ключевой предпосылкой для их успешной работы является развитие интермодальных объектов как важнейших центров, где многочисленные технические,

эксплуатационные и институциональные интерфейсы, характеризующие эти коридоры, управляются эффективно, чтобы гарантировать, что фрахт может переключать режимы без задержек или повреждений, правила и процедуры могут быть быстро выполнены и эффективно обрабатываются, и связанные услуги могут быть доставлены. Сухие порты предназначены для выполнения этих функций.

41. Действительно, развитие сухих портов может создать экономические стимулы путем привлечения обрабатывающей промышленности, переработки сельскохозяйственной продукции и связанной с ней деятельности. На этих объектах будут доступны транспортные и смежные услуги, такие как экспедирование грузов, логистика, таможенные и санитарные услуги. Сухие порты являются неотъемлемой частью системы распределения внутренней торговли, и хотя соответствующие объекты имеют разные названия по всему региону, все они имеют общую характеристику, что их основные функции состоят в том, чтобы завершить таможенные и другие формальности для пересечения границ для торгуемого груза и передать этот груз между различными режимами, используемыми для перевозки между портовым происхождением и конечным внутренним пунктом назначения, или наоборот. Кроме того, сухие порты могут играть важную роль в перебалансировании транспортной задачи режимов наземного транспорта. Хорошо управляемые сухие порты, особенно расположенные на значительном расстоянии от морского порта, помогают снизить транспортные расходы и общее время транзита. Опыт из-за пределов региона показывает, что успешные сухие порты увеличили эффективность логистики и позволили перейти от автомобильных дорог к железнодорожным или внутренним водным путям, тем самым поддерживая политику, направленную на сокращение выбросов углекислого газа в рамках логистической цепочки.

42. Межправительственное соглашение по сухим портам, вступившее в силу в апреле 2016 года, было разработано под эгидой ЭСКАТО для обеспечения единообразного определения сухого порта международного значения, определения сети существующих и потенциальных сухих портов, имеющих важное значение для международных транспортных операций и предлагать руководящие принципы их развития и функционирования. Основная цель развития региональной сети сухого порта заключается в расширении торговых возможностей путем содействия непрерывному перемещению торговых партий между сухими портами, расположенными в разных странах. Это может быть достигнуто путем отправки товаров из сухого порта в одной стране в сухой порт в другой, путем сведения к минимуму пограничных проверок и

задержек между ними и осуществления таможенных и других формальностей пограничного контроля и обеспечения освобождения товаров в пункте назначения сухой порт.

43. Тем не менее, объединение сухих портов требует наличия некоторой согласованности между ними в отношении предоставляемых ими услуг, их местоположения в отношении генерирующей промышленности и их транспортных соединений. Хотя в Межправительственном соглашении содержатся руководящие принципы в отношении всех этих факторов, ясно, что объекты, определенные странами как сухие порты в рамках соглашения, относятся к широкому кругу типов, инфраструктурных связей и сервисных функций. Некоторые из них не имеют полномочий или возможностей для таможенных и других функций пограничного контроля. Учитывая эти факторы, ЭСКАТО недавно разработала «региональные рамки для планирования, проектирования, разработки и эксплуатации сухих портов международного значения» с целью предлагая практические решения и условия для скоординированного развития сухих портов по всему региону. Региональная структура определяет фундаментальные проблемы, связанные как с «жесткой», так и «мягкой» инфраструктурой сухих портов международного значения, и наряду с описанием каждого вопроса предлагает установить соответствующую задачу при проектировании или эксплуатации сухих портов международного значения, а также процесс для достижения каждой цели. Региональная структура была рассмотрена для принятия Рабочей группой по сухим портам на ее втором совещании, состоявшемся в Бангкоке 14-15 ноября 2017 года. [\[18\]](#)

44. Государства СПЕКА являются одними из самых удаленных от крупных международных морских портов. Поэтому хорошо функционирующие сухие порты являются особенно важными и важными для облегчения их доступа на международные рынки, выступая в качестве портов вдали от прибрежных районов за счет предоставления эффективных интермодальных транспортных и логистических услуг. Таким образом, они могут повысить эффективность транспортных услуг, предоставляемых региону, и, как следствие, его общую международную конкурентоспособность. Сухие порты также могут способствовать сбалансированному пространственному развитию, помогая расширению индустриализации во внутренних районах.

Региональная транспортная деятельность ЕЭК с уделением особого внимания странам СПЕКА

Евразийские транспортные связи

45. В 2017 году был завершен этап III проекта евроазиатских транспортных связей (ЕАТС). Этот этап начался на втором совещании министров высокого уровня ЕАТС, состоявшемся в Женеве 26 февраля 2013 года, с целью улучшения оперативного потенциала и возможности подключения внутренних транспортных путей между Европой и Азией.

46. Для достижения цели этапа III проекта ЕАТС Группа экспертов по ЕАТС при поддержке секретариата ЕЭК ООН в период 2013-2017 гг. Провела анализ тенденций в торговле, оценила потоки грузов между Азией и Европе, а также сравнивали сроки доставки и стоимость груза на различных маршрутах ЕАТЛ. Группа также рассмотрела возможность включения временных графиков и координации тарифов на транзит по внутренним маршрутам ЕАТС. Он рассмотрел различные инициативы и проекты вдоль коридоров ЕАТЛ, а также выявил основные препятствия, мешающие грузопотокам на внутренних маршрутах ЕАТЛ.

47. На основе своей работы Группа обновила SWOT-анализ, разработанный на этапе II проекта ЕАТЛ. Он сформулировал ряд рекомендаций по улучшению оперативного потенциала и возможности подключения внутренних транспортных путей между Европой и Азией.

48. Проанализировав анализ, проведенный на этапе III проекта ЕАТС, обновленный SWOT-анализ внутренних маршрутов ЕАТС, а также выводы и рекомендации были включены в отчет этапа III, в частности:

- В главе I анализируются тенденции в торговле, описываются маршруты ЕАТЛ с особым вниманием к железнодорожным и автомобильным маршрутам. Он обеспечивает сравнительный анализ сроков доставки и стоимости различных видов транспорта на отдельных маршрутах между Европой и Азией. Он также определяет грузы, для перевозки которых внутренние маршруты ЕАТС могут конкурировать с морскими и воздушными маршрутами.
- В главе II рассматриваются многочисленные инициативы и проекты, которые осуществляются либо на национальном уровне, либо осуществляются различными международными организациями и программами в поддержку развития внутренних маршрутов ЕАТС.

- Глава III определяет и описывает препятствия и узкие места вдоль маршрутов EATL, которые нарушают поток груза. Физические и, в частности, нефизические барьеры, обозначенные как основные препятствия при разработке маршрутов EATL, объясняются в деталях.
- В главе IV обновляется анализ EATL SWOT, разработанный во время фазы II проекта. Сильные и слабые стороны, возможности и угрозы представлены различными проблемами, в том числе, например, такими как: (i) доступ к рынкам для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, (ii) международная торговля между Европой и Азией (iii) инфраструктура EATL или (iv) согласование процедур между странами EATC.
- Глава V формулирует рекомендации для будущего развития евро-азиатских внутренних транспортных связей на национальном, международном и отраслевом уровнях. Эти рекомендации для рассмотрения и действий правительств, международных организаций, неправительственных организаций, деловых и других заинтересованных сторон представлены в формате инициативных инициатив.

49. Доклад был одобрен Рабочей группой ЕЭК ООН по тенденциям и экономике транспорта (РГ.5) на ее 30-й сессии (Женева, 4-6 сентября 2017 года) и был одобрен Комитетом по внутреннему транспорту ЕЭК ООН на его сессии в феврале 2018 года. В заключение фазы III EATC, в Женеве 3 сентября 2018 года будет организована Международная конференция по обеспечению функционирования евроазиатских транспортных коридоров. Конференция нацелена на представителей старшего уровня стран EATC (многие из которых являются НВМРС), но также и частный сектор, грузоотправителей, железнодорожных операторов, ассоциаций автомобильного транспорта, инвестиционных банков, а также представителей международных организаций. Основное внимание в ходе обсуждений будет уделено дальнейшему содействию развитию евро-азиатских коридоров, по возможности устранить любые нефизические препятствия и сделать внутренний транспорт важным фактором экономического развития и упрощения торговли в регионе. Представителям ключевых частных компаний, которые уже выполняют транспортные услуги по этим коридорам, будет предложено поделиться результатами своих усилий, а также с их опытом, извлеченными уроками и проблемами, с которыми они все еще сталкиваются.

50. Одной из ключевых проблем, связанных с устойчивым развитием инфраструктуры в евро-азиатском регионе, остается отсутствие финансирования. В ответ на это под

эгидой ЕЭК ООН при финансовой поддержке Исламского банка развития разрабатывается Международная обсерватория транспортной инфраструктуры. Обсерватория станет новаторским примером того, как государственные данные о новых проектах в области транспортной инфраструктуры будут представлены финансовым учреждениям и другим донорам прозрачным, всеобъемлющим и «приемлемым для банков» образом. Он разработан как онлайн-платформа, где (а) правительства находят данные для подготовки эталонных показателей и представляют свои проекты в области транспортной инфраструктуры, и (б) финансовые учреждения могут рассматривать, анализировать и сравнивать проекты с региональной / международной точки зрения и определять те, которые они хотят финансировать, Принимая во внимание, что по европейским и азиатским коридорам в настоящее время существует множество различных региональных инициатив, все из которых поддерживают транспорт и упрощение пересечения границ, поскольку их основная цель - также ожидается, что обсерватория будет укреплять сотрудничество между этими различными инициативами, создавать эффект масштаба, максимизировать эффективность и обеспечивать конкретные и ощутимые результаты для правительств. В соответствии с первоначальным планом проекта, первый этап обсерватории будет готов и будет функционировать осенью 2018 года.

Тематическая рабочая группа, возможно, пожелает

- Поощрять те страны СПЕКА, которые еще не сделали этого, принять меры по ратификации, принятию, утверждению или присоединению к Межправительственному соглашению о сети ТДО, Межправительственному соглашению по сети Азиатских автомобильных дорог и Межправительственному соглашению по сухим портам. Т имеет особое значение, поскольку только страны, являющиеся Сторонами, могут предлагать поправки к Соглашению и тем самым отражать их развитие инфраструктуры;
- Предложить странам СПЕКА активно участвовать в деятельности секретариата, связанной с развитием сетей Трансазиатских железных дорог и Азиатских автомобильных дорог и сухих портов международного значения.
- Предложить странам СПЕКА обмениваться информацией с секретариатом (e-mail: escap-ttd@un.org) на регулярной основе о последнем статусе ключевых национальных и региональных проектов в области автомобильной и железнодорожной инфраструктуры и предоставлять секретариату информацию о текущих и / или планируемые

инициативы, касающиеся политики и проектов, направленных на развитие сухих портов, имеющих международное значение в их соответствующих странах, включая проблемы и проблемы ;

- Поощрять правительства СПЕКА к выполнению рекомендаций этапа III проекта ЕАТС, содержащегося в Докладе III фазы ЕАТС ;
 - Пригласить правительства СПЕКА принять активное участие в Международной конференции по созданию евроазиатских транспортных коридоров, которая будет организована в Женеве 3 сентября 2018 года .

Приложение I: Сеть азиатских автомобильных дорог в государствах СПЕКА

Страна СПЕКА	первичный Длина в км	Класс I	Класс II	Класс III	Ниже III	Всего	Статус Год	Соглашение АН	
								Подписано в	Вступление в силу
Афганистан	0	10	2,549	0	1,461	4,020	2015	2004	2006
Азербайджан	0	544	905	0	0	1,449	2017	2004	2005
Казахстан	0	557	5,407	6,389	475	12,828	2010	2004	2008
Киргизия	0	0	303	1,324	136	1,763	2013	2004	2006
Таджикистан	0	20	978	0	914	1,912	2015	2004	2006
Туркменистан	0	60	0	2,120	24	2,204	2008		2016
Узбекистан	0	1,195	1,101	670	0	2,966	2008	2004	2005
Всего	0	2,386	11,243	10,503	3,010	27,142			
<i>Процент (только для государств СПЕКА)</i>	<i>0%</i>	<i>8.79%</i>	<i>41.42%</i>	<i>38.70%</i>	<i>11.09%</i>				
<i>Соответствующий процент в 2004 году</i>	<i>0%</i>	<i>1%</i>	<i>14%</i>	<i>55%</i>	<i>29%</i>				
<i>Последний процент для всей сети АН (2017)</i>	<i>11.82%</i>	<i>21.17%</i>	<i>39.72%</i>	<i>20.06%</i>	<i>7.25%</i>				

Приложение II: Сеть Трансазиатских железных дорог в странах СПЕКА

Страна СПЕКА	Сеть TAR		Соглашение TAR	
	Датчики (мм)	Длина маршрута (км)	Вступил	Стал участником в *
Афганистан			-	
Азербайджан	+1520	1261	2006	
Казахстан	+1520	9548	2006	
Киргизия	+1520	280	-	
Таджикистан	+1520	527	2006	2008 (AA)
Туркменистан	+1520	1741	-	
Узбекистан	+1520	3484	2006	2009
Всего		16,841		
* Дата ратификации, принятия (A), утверждения (AA), присоединения (a)				

Приложение III: Статус подписавших сторон / Сторон: страны СПЕКА
Межправительственное соглашение о сухих портах

Страна СПЕКА	TAR Agreement	
	Вступил	Стал участником в *
Афганистан	-	
Азербайджан	-	
Казахстан		8 апреля 2016 года
Киргизия	-	
Таджикистан	7 ноября 2013 г.	20 ноября 2015 г.
Туркменистан	-	
Узбекистан	-	

* Дата ратификации, принятия (А), утверждения (АА), присоединения (а)

Приложение IV

Модельный документ о принятии поправки

(*подлежит подписанию главой государства, главой правительства или министром иностранных дел*)

ПОСКОЛЬКУ Межправительственное соглашение по сети Азиатских автомобильных дорог было принято в Бангкоке 18 ноября 2003 года, и [*ратифицировало, приняли, одобрили, окончательно подписали или присоединились к ней*] по [*государства*] на [*даты сдачи на хранение своего документа о ратификации, принятии, и т.д.*] ,

ПОСКОЛЬКУ Рабочей группы по Азиатских шоссе дорог на своем седьмом совещании, состоявшемся в Бангкоке 13 - 15 декабря 2017 года, были приняты следующие поправки в соответствии со статьей 8 Соглашения :

Статья 10, Название : *после* Приложения II *добавить* IIbis

Статья 10, пункт 1 : *после* приложений II *добавить* IIbis

Статья 17 : *после* приложений II *добавить* IIbis

ПОСКОЛЬКУ эти поправки, в результате введения нового приложения II бис « Азиатских автомобильных стандартов проектирования для безопасности дорожного движения » , были сообщены секретарем - General для всех Сторон путем уведомления депозитария С . N. 53 . 2018 . ДОГОВОРЫ - XI . В . 34 . а 26 января 2018 года,

НАСТОЯЩИМ Я, [*имя и титул главы государства, главы правительства или министра иностранных дел*] заявляю , что правительство [*государства*] , рассмотрев выше - упомянутые поправки принимает и обязуется добросовестно соблюдать и выполнять содержащиеся в нем положения .

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО я подписал настоящий акт о принятии в [*месте*] по [*дате*] .

[*Подпись*]

Этот документ был выпущен без официального редактирования

[1] Казахстан, Кыргызстан Таджикистан и Узбекистан являются членами Шанхайской организации сотрудничества.

[2] Группы Всемирного банка поставили Афганистан среди стран с низкими доходами; Кыргызстан Таджикистан и Узбекистан среди стран с более низкими средними уровнями дохода; Азербайджан,

Казахстан и Туркменистан среди стран с вышесредними уровнями дохода.
Источник:[http://documents.worldbank.org/curated/en/576061531492034646/Connecting-to-compete-2018-trade-logistics-in-the-global-economy-the-logistics-performance-index-and-its-](http://documents.worldbank.org/curated/en/576061531492034646/Connecting-to-compete-2018-trade-logistics-in-the-global-economy-the-logistics-performance-index-and-its-показатели) показатели

[3] Бруней-Даруссалам не управляет сетью железных дорог.

[4] Источник: Всемирный экономический форум, *Доклад о глобальной конкурентоспособности 2016-2017* гг. , Часть 2.

[5] Следует отметить, что в докладе Всемирного экономического форума не говорится об Афганистане, Туркменистане и Узбекистане.

[6] United Nations, *Treaty Series* , vol. 2323, No. 41607 .

[7] E / ESCAP / MCT (3) / 11 .

[8] Подробная информация о проекте доступна по адресу: www.unescap.org/resources/road-safety-infrastructure-its

[9] Дополнительная информация об исследовании «Средства обеспечения безопасности дорожной инфраструктуры для сети азиатских автомобильных дорог» доступна по адресу: www.unescap.org/sites/default/files/1-Road%20safety%20study%20report.pdf

[10] Подробный " Руководство по проектированию « доступен из WWW , UNESCAP , организация / Ресурсы / Дорога - безопасность - инфраструктура - его ,

[11] Приняла Приложение II - бис является доступны www.unescap.org/sites/default/files/2-Annex%20II%20bis%20-Asian%20Highway%20Design%20Standards%20for%20Road%20Safety.pdf

[12] Все государства-члены СПЕКА являются Сторонами Агрегата ⁶.

[13] Дополнительная информация об исследовании доступна по адресу: www.unescap.org/sites/default/files/4-Model%20ITS%20deployment%20study%20report.pdf

[14] За исключением Афганистана, которому еще предстоит разработать полномасштабную оперативную железнодорожную сеть.

[15] Источник: Лейпцигская Volkszeitung , « *Мехр контейнер gehen за цуг Ен Китая* » , 30 декабря 2016.

[16] Источник : « Железнодорожная газета », « *Китайский грузовой поезд достигает Хайратана* » , 7 сентября 2016 года.

[17] Источник: http://www.inform.kz/en/first-batch-of-kazakhstan-grain-sent-from-china-to-vietnam_a2996084 .

[18] Региональные рамки прилагаются к документу E / ESCAP / DP / WG (2) / 4, подготовленному для Рабочей группы, и доступны по адресу: [http://www.unescap.org/events/2nd-meeting-working- групповые сухие порты](http://www.unescap.org/events/2nd-meeting-working-групповые%20сухие%20порты) .