



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по тенденциям
и экономике транспорта****Тридцать третья сессия**

Женева, 7–9 сентября 2020 года

Пункт 3 а) предварительной повестки дня

Развитие транспортных сетей и/или связей:**Евро-азиатские транспортные связи****Материалы соответствующих рабочих групп ЕЭК
по вопросу об операционализации международных
коридоров****Записка секретариата****I. Введение**

1. На тридцать второй сессии Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) поручила секретариату провести консультации с соответствующими рабочими группами, в частности с рабочими группами по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24), автомобильному транспорту (SC.1) и железнодорожному транспорту (SC.2), относительно их идей по операционализации международных коридоров. Секретариату было поручено представить на тридцать третьей сессии WP.5 рабочий документ, содержащий компиляцию материалов, полученных от стран, включая отзывы смежных рабочих групп о возможных путях продвижения вперед и соответствующие рекомендации. Этот обзор представлен в настоящем документе.

2. В 2000 году в рамках проекта, финансируемого по линии Счета развития Организации Объединенных Наций, направленного на «укрепление потенциала через сотрудничество в деле развития межрегиональных наземных и наземно-морских транспортных соединений» и реализуемого с участием всех региональных комиссий Организации Объединенных Наций, на уровне WP.5 была достигнута договоренность о разработке всеобъемлющей концепции евро-азиатских транспортных связей. Кроме того, WP.5 поставила перед секретариатом, который работает совместно с секретариатом Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО), ряд задач, включая подготовку общей позиции Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК)/ЭСКАТО в отношении евро-азиатских транспортных связей, а также составление общего



вопросника (TRANS/WP.5/28, пункт 30)¹. На своей следующей сессии (сентябрь 2001 года) Рабочая группа рассмотрела общую стратегическую позицию ЕЭК/ЭСКАТО по евро-азиатским транспортным соединениям, изложенную в документе TRANS/WP.5/2001/14², и согласовала ряд действий (TRANS/WP.5/30, пункт 31)³. С тех пор WP.5 следит за работой по этому вопросу и развитием транспортных связей между Европой и Азией, сначала в рамках совещаний целевой группы и специальных неофициальных групп, а затем по линии созданного с этой целью проекта (этап I (2002–2007 годы)), а также в рамках официальной группы экспертов на протяжении двух последних этапов (этап II (2008–2012 годы) и этап III (2013–2017 годы)). На этапе I рабочая группа организовала четыре совещания группы экспертов, шесть национальных рабочих совещаний и одно рабочее совещание на уровне министров; на этапе II – семь совещаний группы экспертов, три национальных рабочих совещания и одно рабочее совещание на уровне министров; а на этапе III – девять совещаний группы экспертов и два неофициальных совещания. Кроме того, в рамках повестки дня Рабочей группы было организовано семь рабочих совещаний по наращиванию потенциала.

3. В ходе работы над Проектом по евро-азиатским транспортным связям (ЕАТС) был достигнут целый ряд конкретных результатов, представленных на рис. I. В докладе о третьем этапе, представленном на восемьдесят первой сессии Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) ЕЭК в феврале 2019 года, определены грузы, для доставки которых наземные маршруты ЕАТС могут составить конкуренцию морским и воздушным маршрутам между Европой и Азией.

Рис. I

Резюме достижений Проекта по евро-азиатским транспортным связям

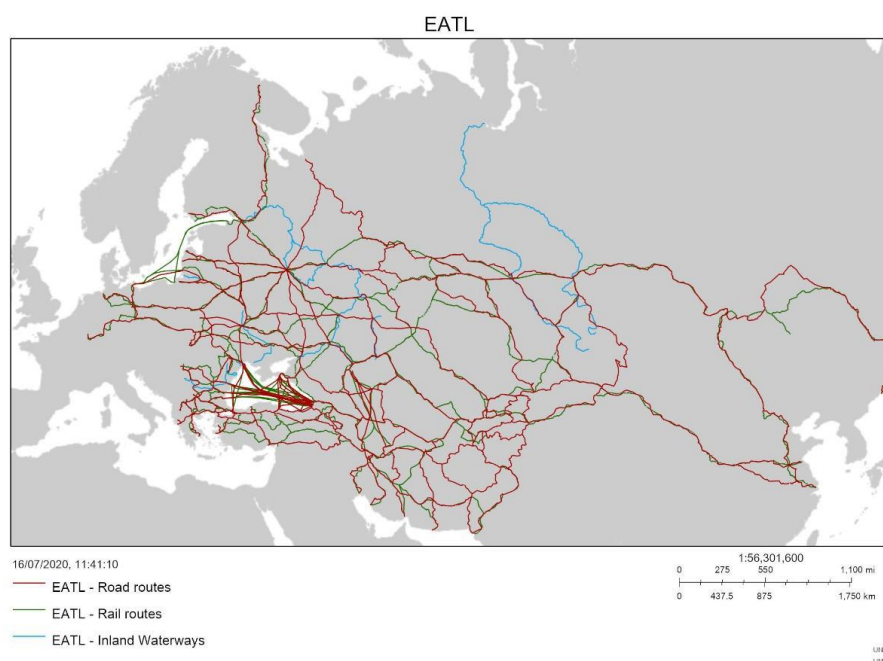


¹ www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2000/wp5/TRANS-WP5-28r.pdf.

² www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp5/wp5docs/2001/wp50114.pdf.

³ www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2001/wp5/TRANS-WP5-30r.pdf.

Рис. II
Карта ГИС ЕАТС



4. Доклад о третьем этапе ЕАТС в том числе содержит следующие выводы:

- экономический рост и рост международной торговли больше не являются движущими силами расширения грузовых потоков между Европой и Азией, как это было в прошлом. Следовательно, для более эффективной операционализации внутренних маршрутов ЕАТС необходима модель, ориентированная на рынок логистических услуг;
- даже если наземные маршруты никогда не смогут соперничать с морскими маршрутами в плане объема перевозимых грузов, они могут чаще использоваться для высокоценных и скоропортящихся грузов;
- рынки создают новые возможности, например для электронной торговли, что может увеличить грузовые потоки на наземных маршрутах. Наземные маршруты, которые могут составить конкуренцию для перевозки высокоценных и скоропортящихся грузов, должны отвечать требованиям современных цепей поставок.

5. В докладе также обозначен ряд нерешенных проблем:

- недостающие звенья на уровне автомобильной, железнодорожной, а также интермодальной/перевалочной инфраструктуры на некоторых участках ЕАТС, устаревшая инфраструктура в пунктах пересечения границ и устаревшее оборудование на других объектах;
- обременительные процедуры пересечения границ, таможенные и транзитные процедуры, недостаточный доступ к правовым документам Организации Объединенных Наций и их осуществление;
- отсутствие единых железнодорожных режимов на маршрутах ЕАТС: отсутствие единого договора перевозки, единого режима ответственности и единой накладной снижает надежность обслуживания;
- решения по-прежнему требует проблема нехватки согласованных стандартов эксплуатационной и технической совместимости для железнодорожной инфраструктуры и подвижного состава (ширина колеи, системы сигнализации и радиосвязи, стандарты длины и массы составов, интервалы между маршрутными поездами и т. д.). Остаются также другие технические, административные, языковые и культурные барьеры;

- низкий уровень совместимости информационно-коммуникационных технологий (ИКТ) и их слабое эксплуатационное взаимодействие на коридорах ЕАТС, которое является результатом уделения недостаточного внимания влиянию интеллектуальных транспортных систем, цифровизации транспортных документов, компьютеризации пунктов пересечения границы, спутниковых систем обнаружения и отслеживания и внедрения автономных транспортных средств на эффективность перевозок по маршрутам ЕАТС.
6. Несмотря на сохраняющиеся препятствия, евро-азиатские транспортные связи за последние несколько лет значительно окрепли:
- объем контейнерных перевозок в 2018 году составил 324 700 ДФЭ, увеличившись почти на 30 процентов по сравнению с предыдущим годом;
 - сообщение налажено между 59 городами Китая и 48 городами в 15 странах Европы. В период 2011–2017 годов между Европой и Азией было зарегистрировано 6 300 рейсов маршрутных контейнерных поездов, в том числе 3 200 рейсов в одном только 2017 году;
 - расходы на перевозку 40-футового контейнера сократились с 9 000 долл. США в 2010 году до 4 000 долл. США на сегодняшний день, а время транзита – с 36 дней в 2006 году до 16 дней или меньше в настоящее время.
7. Кроме того, евро-азиатские автотранспортные потоки приобретают все большую актуальность благодаря следующему:
- система МДП была внедрена в Индии, Китае и Пакистане;
 - пробные перевозки из Китая в Европу показывают, что время таможенного/пограничного оформления может быть сокращено на 80 процентов, а объем автомобильных грузоперевозок, по данным Всемирного банка, может удвоиться;
 - ускоренная цифровизация в контексте eTIR позволит еще больше укрепить потенциал автотранспортного сектора для перевозок на дальние расстояния.

II. Операционализация ЕАТС: направления будущей деятельности с точки зрения рабочих групп ЕЭК по автомобильному транспорту, железнодорожному транспорту и по интермодальным перевозкам и логистике

A. Введение

8. В соответствии с просьбой WP.5, высказанной на ее тридцать второй сессии, о проведении консультаций с соответствующими рабочими группами (как указано выше) секретариат WP.5 неоднократно обращался к этим рабочим группам:
- к SC.1 – на ее 114-й сессии (Женева, 16–18 октября 2019 года);
 - к WP.24 – на ее шестьдесят второй сессии (Женева, 30 октября – 1 ноября 2019 года);
 - к SC.2 – на ее семьдесят третьей сессии (Женева, 25–27 ноября 2019 года).
9. При подготовке этого рабочего документа секретариат WP.5 провел также консультации с секретариатами других соответствующих рабочих групп, а именно:
- Рабочей группы по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30);
 - Рабочей группы по внутреннему водному транспорту (WP.3/SC.3).
10. В рабочем документе содержатся также материалы, собранные в ходе рабочего совещания по укреплению безопасности и эксплуатационной совместимости

евро-азиатских внутренних транспортных коридоров, проведенного секретариатом WP.5 совместно с Организацией по безопасности и сотрудничеству в Европе (Тбилиси, 12 и 13 декабря 2019 года).

В. Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике⁴

11. WP.24 обсуждала вопросы, касающиеся операционализации ЕАТС в соответствии с решением восьмидесятой сессии КВТ (20–23 февраля 2018 года), на которой он приветствовал работу, проделанную на этапе III проекта ЕАТС, и просил WP.5 и WP.24 в соответствующих случаях включать вопрос об операционализации ЕАТС в повестку дня их очередных сессий.

1. Рабочее совещание на тему: «Проблемы оперативного характера в контексте региональных интермодальных перевозок и инновационные решения»

12. Опорным тезисом рабочего совещания, состоявшегося на шестьдесят первой сессии WP.24 в ноябре 2018 года, была мысль о том, что интермодальные перевозки содействуют достижению целей Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года, поскольку интермодальный подход способствует обеспечению экономической, экологической и социальной устойчивости. Участники рабочего совещания отметили, что при нынешнем уровне технологического развития устойчивость на транспорте можно обеспечить более эффективно, если перевозить груз на как можно более дальнее расстояние железнодорожным/внутренним водным/морским транспортом, а уже затем осуществлять его сбор или распределение с помощью автомобильного транспорта, причем этапы дорожной перевозки должны быть как можно более короткими. На рабочем совещании были также отмечены различные проблемы оперативного характера, связанные с интермодальными перевозками. Эти трудности, которые варьируются в зависимости от региона, обсуждались вместе с возможными решениями, если таковые существуют:

- с информацией об обсуждавшихся проблемах и решениях можно ознакомиться в докладе о работе шестьдесят первой сессии WP.24 – см. документ ECE/TRANS/WP.24/143, раздел III, по адресу www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2019/wp24/ECE-TRANS-WP.24-143r.pdf;
- материалы всех выступлений, сделанных в ходе рабочего совещания, см. по адресу www.unece.org/trans/wp24/wp24-themes/2018.html.

13. WP.24 полагает, что эту информацию можно рассматривать как часть ее вклада в процесс операционализации ЕАТС. Кроме того, WP.24 также постоянно рассматривает вопросы, связанные с интермодальными транспортными терминалами, и поддерживает развитие технологий в сфере интермодальных перевозок. Эта работа также важна для операционализации ЕАТС, поскольку она имеет практическую направленность.

2. Форум по устойчивой транспортной стыкуемости между Европой и Азией, Женева, 30 октября 2019 года

14. В соответствии с решением Бюро КВТ ЕЭК и в соответствии с просьбой, высказанной на восемьдесят первой сессии КВТ, 30 октября 2019 года в рамках шестьдесят второй сессии WP.24 был проведен Форум по устойчивой транспортной стыкуемости между Европой и Азией, совместно организованный секретариатами ЕЭК и ЭСКАТО.

15. На Форуме состоялся обмен информацией об усилиях, предпринимаемых в странах по укреплению устойчивых межрегиональных транспортных связей в

⁴ Этот материал был подготовлен по просьбе WP.5 и передан WP.24 секретариатом на шестьдесят второй сессии WP.24 (Женева, 30 октября – 1 ноября 2019 года). Консультации с WP.24 по предоставленной информации проводились в период с 27 апреля по 15 мая 2020 года.

контексте интермодальных перевозок и логистики, включая инфраструктурную стыкуемость, эксплуатационную совместимость, а также вопросы безопасности, надежности и защиты окружающей среды, связанные с комплексными интермодальными перевозками и логистикой. Страны-участницы получили возможность представить информацию о своих усилиях по созданию условий для улучшения состояния интермодальных перевозок и логистики в сфере международных перевозок внутренним транспортом в поддержку евро-азиатских транспортных связей. Обмен информацией также позволил найти необходимые опорные точки для более эффективной операционализации ЕАТС и высветил имеющиеся трудности.

16. Необходимой основой для усилий по операционализации и улучшения транспортной стыкуемости являются правовые документы Организации Объединенных Наций по вопросам транспорта. Однако для того чтобы эти документы оказались действенными, важно, чтобы страны присоединились к ним и выполняли их в полном объеме, т. е. все страны, по территории которых пролегает железнодорожный маршрут, руководствовались одними и теми же международно-правовыми нормами.

17. На Форуме также подчеркивалось, что единое железнодорожное право может сыграть важную роль в повышении конкурентоспособности железных дорог, и были упомянуты правовые документы, касающиеся договора о железнодорожной перевозке грузов между Европой и Азией и беспрепятственном пересечении границ подвижным составом. Цифровизация транспортных документов и различных фитосанитарных и ветеринарных свидетельств, а также их принятие по всему маршруту следования рассматриваются в качестве одной из основных трудностей для дальнейшей операционализации коридоров:

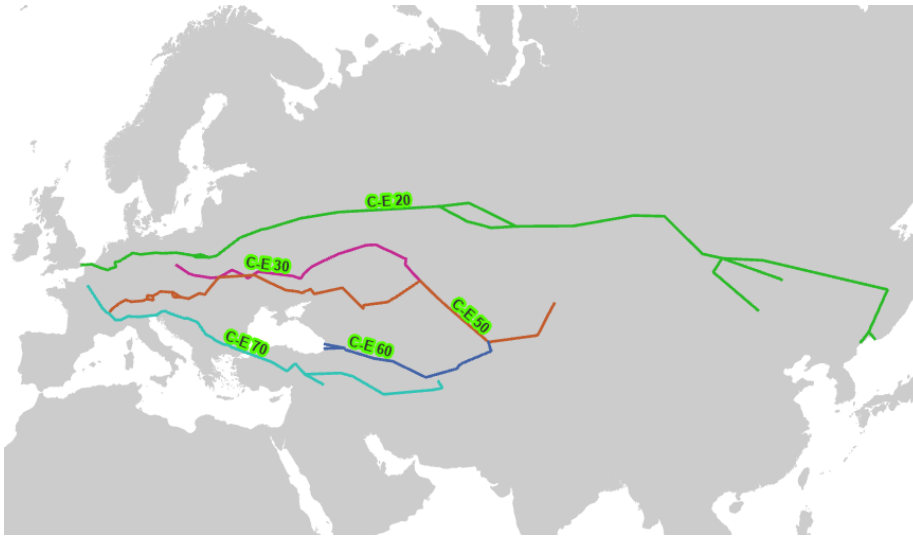
- краткую информацию о работе Форума см. в докладе о работе шестьдесят второй сессии WP.24 – см. документ ECE/TRANS/WP.24/145, раздел III, по адресу www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2019/wp24/ECE-TRANS-WP.24-2019-145r.pdf;
- материалы всех выступлений и докладов, сделанных в ходе рабочего совещания, см. по адресу www.unece.org/trans/wp24/wp24-themes/2019.html.

3. Осуществление Европейского соглашения о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах

18. В контексте информации, предоставленной на Форуме, WP.24 хотела бы также подчеркнуть, что более эффективная операционализация внутренних евро-азиатских маршрутов может быть обеспечена на основе присоединения к Европейскому соглашению о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) и его осуществления.

19. WP.24 твердо убеждена в том, что внедрение минимальных стандартов для международной сети комбинированных перевозок и операционных целевых показателей, определенных в СЛКП, несомненно, обеспечило бы более полную операционализацию евро-азиатских транспортных маршрутов. Этого можно достичь, несмотря на то, что СЛКП открыто для присоединения лишь тех государств – членом Организации Объединенных Наций, которые являются членами ЕЭК, и тех, кто был принят в Комиссию в консультативном качестве в соответствии с пунктами 8 и 11 круга ведения Комиссии. Таким образом, сеть СЛКП достигает границ с Китаем, Корейской Народно-Демократической Республикой и Монголией и пересекает Иран (Исламскую Республику) (см. рис. III ниже). Вместе с тем применение положений СЛКП странами Азии, не входящими в состав ЕЭК, но имеющими ключевое значение для грузоперевозок между Европой и Азией, несомненно, принесло бы дополнительные преимущества в плане операционализации этих маршрутов.

Рис. III
 Линии СЛКП, соединяющие Европу и Азию



20. В обоснование своей позиции относительно важности СЛКП для операционализации евро-азиатских транспортных коридоров WP.24 хотела бы напомнить о некоторых технических характеристиках и операционных целевых показателях, указанных в СЛКП:

- минимальная скорость движения грузовых поездов: 100–120 км/ч;
- длина поездов: 750 метров;
- нагрузка на ось: 20 тонн при скорости 120 км/ч и 22 тонны при скорости 100 км/ч;
- габарит погрузки подвижного состава: согласно МСЖД В или МСЖД С;
- продолжительность остановки для обмена группами вагонов: менее 30 минут;
- остановки при пересечении границы: одна остановка в совместном пограничном пункте продолжительностью не более 30 минут (проверки при пересечении границы должны производиться на остановках, необходимых по другим техническим и/или административным причинам).

21. WP.24 хотела бы отметить, что некоторые государства – члены ЕЭК, по территории которых пролегают маршруты между Европой и Азией, еще не присоединились к СЛКП. Среди них Азербайджан, Армения, Кыргызстан, Туркменистан и Узбекистан. Необходимо содействовать их присоединению к СЛКП и его осуществлению.

22. WP.24 в качестве межправительственного органа, в ведении которого находится СЛКП и который, как ожидается, наблюдает за осуществлением этого Соглашения, на шестьдесят второй сессии в предварительном порядке решила включить в свой план работы деятельность по созданию инструмента для мониторинга осуществления СЛКП. Такой инструмент должен помочь заинтересованным странам понять, какие стандарты/ значения технических характеристик и практические меры необходимо усовершенствовать в целях более эффективного осуществления Соглашения. В качестве составляющей инструмента мониторинга можно также подготовить резолюцию (руководство) с образцами передовой практики для достижения технических параметров и операционных целевых показателей.

23. WP.24 хотела бы также сообщить, что она начала процесс уточнения маршрутов СЛКП, с тем чтобы содержащаяся в Соглашении информация о сети включала также реализованные инфраструктурные проекты в соответствующих странах.

4. Заключение

24. В заключение WP.24 хотела бы отметить, что, по ее мнению, ее дополнительная деятельность в 2018 и 2019 годах оказалась для стран весьма полезной с точки зрения операционализации ЕАТС. WP.24 считает также, что ее регулярная деятельность – будь то связанная с работой по СЛКП, новыми тенденциями в области интермодальных перевозок и логистики и/или мерами политики в поддержку интермодальных перевозок, а также с другими аспектами в соответствии с кругом ведения и программой работы WP.24 – действительно является практическим вкладом в улучшение состояния международных грузовых перевозок и служит для стран поддержкой в деле операционализации ЕАТС. Таким образом, WP.24 будет продолжать содействовать операционализации ЕАТС и других международных/ межконтинентальных транспортных связей по линии регулярной деятельности в соответствии со своим мандатом.

С. Рабочая группа по автомобильному транспорту

25. SC.1 содействует развитию и облегчению международных автомобильных перевозок, выступая в роли форума для согласования и упрощения правил и требований.

1. Административное управление правовыми документами

26. Для достижения этой цели SC.1 разрабатывает, обновляет международно-правовые документы, такие как Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), а с 2008 года – Дополнительный протокол к КДПГ, касающийся электронной накладной (e-CMR). SC.1 выступает также в качестве вышестоящего органа для технических групп экспертов, в частности групп, занимающихся правилами, регулирующими время работы и отдыха профессиональных водителей и касающимися контрольных устройств (так называемых тахографов), которые используются для контроля за соблюдением этих периодов. Эти вопросы рассматриваются в Европейском соглашении, касающемся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР). SC.1 также прилагает усилия для разработки правовых положений для страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств (система «Зеленой карты») и содействует развитию международных регулярных перевозок пассажиров междугородными и городскими автобусами в рамках работы над проектом глобального многостороннего соглашения о международных регулярных перевозках пассажиров («ОмниБУС»).

27. Кроме того, SC.1 осуществляет административное управление Европейским соглашением о международных автомагистралях (или сети дорог категории E), которое служит международно-правовой и технической основой для создания упорядоченной международной дорожной сети в регионе ЕЭК ООН. Оно включает, помимо прочего, систему нумерации, основанную на северо-южной и западно-восточной ориентации дорог в Европе (включая автомагистрали, скоростные дороги и дороги обычного типа). Дороги сети, пересекающие государственные границы, пронумерованы от E 1 и далее. Она охватывает также страны Южного Кавказа (Азербайджан и Армению) и Центральной Азии (Кыргызстан). Все эти документы в значительной степени способствуют операционализации евро-азиатских транспортных коридоров.

28. Соответствующие соглашения и документы включают в себя, в частности:

- Конвенцию о договоре международной дорожной перевозки грузов от 19 мая 1956 года (КДПГ);
- Протокол к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов от 5 июля 1978 года;

- Дополнительный протокол к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), касающийся электронной накладной (2008 год) (e-CMR);
- Европейское соглашение о международных автомагистралях от 15 ноября 1975 года (СМА);
- Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки, от 1970 года (ЕСТР);
- Международную систему страхования автотранспортных средств («Зеленая карта»).

2. Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов и Дополнительный протокол к ней, касающийся электронной накладной

29. Использование КДПГ и e-CMR весьма актуально для дальнейшей операционализации евро-азиатских дорожных перевозок.

а) Правовой контекст

30. КДПГ и e-CMR касаются различных правовых аспектов перевозки грузов автомобильным транспортом. Согласно статье 1 КДПГ, Конвенция применяется ко всякому договору дорожной перевозки грузов за вознаграждение посредством автомобилей, когда указанные в договоре место принятия к перевозке груза и место, предусмотренное для сдачи груза, находятся на территории двух различных стран, из которых по крайней мере одна является участвующей в Конвенции. Это одна из немногих конвенций ЕЭК ООН, которые касаются частного, а не публичного права. КДПГ касается условий договора, документа договора (накладной), а также пределов ответственности перевозчика в случае полной или частичной утраты перевозимых грузов или в случае задержки. Конвенция также определяет содержание накладной (известной также как накладная КДПГ), подтверждающей договор перевозки.

б) Деятельность по цифровизации

31. Электронная версия накладной КДПГ – e-CMR – является предметом Дополнительного протокола к КДПГ, который вступил в силу в 2011 году⁵. Присоединение к Дополнительному протоколу, касающемуся e-CMR, возможно только для стран, являющихся Договаривающимися сторонами КДПГ. В настоящее время e-CMR насчитывает 26 договаривающихся сторон (8 подписавших государств и 26 сторон)⁶.

32. С повышенным интересом стран к использованию электронных накладных транспортных операторы вскоре смогут представлять и хранить логистическую информацию в электронном виде, а также обмениваться данными на нескольких языках в режиме реального времени с помощью мобильного телефона или планшетного компьютера. Применение e-CMR позволит снизить расходы на перевозку (затраты на обработку могут сокращаться в три–четыре раза), ускорить административное сопровождение и выставление счетов, а также уменьшить расхождения, связанные с доставкой и приемом грузов. Ожидается также, что использование накладной e-CMR позволит повысить точность данных, а информация о ходе осуществления перевозки, включая подтверждение выдачи груза, будет предоставляться в режиме реального времени.

33. Испытание возможности практического использования e-CMR является целью экспериментальных проектов в сфере грузоперевозок между Францией и Испанией, а также в Бельгии (для внутренних перевозок) и в регионе Бенилюкса (для перевозок в пределах этих трех стран – Бельгии, Люксембурга и Нидерландов). В январе 2017 года стартовал экспериментальный проект по опробованию e-CMR для перевозок

⁵ Там же.

⁶ treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-11-b&chapter=11&clang=_en.

между Испанией и Францией. Присоединение Республики Молдова, Российской Федерации, Турции, Эстонии, Румынии, Финляндии и Беларуси в последние годы, а также Польши, Таджикистана, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии в 2019 году и Швеции и Норвегии в истекшие месяцы 2020 года дополнительно укрепило потенциал e-CMR в плане упрощения евро-азиатских автомобильных перевозок.

с) **Нарращивание потенциала**

34. Во второй половине 2020 года секретариат SC.1 совместно с Организацией экономического сотрудничества планирует приступить к реализации проекта по наращиванию потенциала, финансируемого Исламским банком развития, с целью продвижения e-CMR и содействия ее внедрению в Азербайджане, Афганистане, Иране (Исламской Республике), Казахстане, Кыргызстане, Пакистане, Таджикистане, Туркменистане, Турции и Узбекистане. В рамках проекта будут проведены два рабочих совещания по наращиванию потенциала и привлечен международный консультант, который будет заниматься техническими аспектами в период между совещаниями.

3. **Заключение**

35. Подводя итог, SC.1 хотела бы отметить, что, по ее мнению, правовые документы и практические инструменты, относящиеся к ее компетенции, имеют большое значение для операционализации евро-азиатских автомобильных перевозок. Независимо от того, идет ли речь о согласованных стандартах для объектов инфраструктуры (СМА), содействии применению КДПГ и e-CMR, использовании тахографа (ЕСТР) или поддержке системы «Зеленой карты» (которая облегчает пересечение границ и урегулирование претензий в случае дорожно-транспортных происшествий в 48 странах – членах Евро-Азиатского региона), документы в ведении SC.1 являются существенно важными.

D. Рабочая группа по железнодорожному транспорту

36. SC.2 оказывает поддержку директивным органам, определяющим политику в железнодорожной отрасли и в сфере железнодорожных перевозок, в таких областях, как: общеевропейские стандарты железнодорожной инфраструктуры (Соглашение СМЖЛ); упрощение порядка пересечения границ в ходе международных железнодорожных перевозок; операционные аспекты международных железнодорожных перевозок (пропускная способность инфраструктуры, производительность, эксплуатационная совместимость, новые транспортные технологии) и т. д. SC.2 также выступает в качестве вышестоящего органа Группы экспертов по единому железнодорожному праву (см. выше) и Группы экспертов по постоянному механизму идентификации железнодорожного подвижного состава.

37. Соответствующие соглашения включают в себя, в частности:

- Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ) 1985 года.

38. В СМЖЛ определены железнодорожные линии, имеющие ключевое международное значение – железнодорожная сеть категории «Е» – и параметры инфраструктуры, которым должны соответствовать эти линии для облегчения железнодорожных перевозок пассажиров и грузов через международные границы. Как и СМА, СМЖЛ также распространяется на весь регион ЕЭК и Южный Кавказ.

1. **Создание единого правового режима для железнодорожных перевозок**

39. Подготовка и постепенное внедрение единой железнодорожной накладной ЦИМ/СМГС с 2007 года способствовала доработке странами – членами ЕЭК

положений единого железнодорожного права (ЕЖП)⁷. Благодаря ЕЖП операторы смогут осуществлять железнодорожные грузоперевозки в одном правовом режиме по всей оси Восток–Запад, соединяющей Европу с Азией. Деятельность осуществляется в рамках специальной группы экспертов, которая проводит совещания под эгидой SC.2⁸ и рассчитывает на помощь юристов от правительств заинтересованных государств и таких международных организаций, как Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД), Межправительственная организация по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ), Международный комитет железнодорожного транспорта (МКЖТ), Международный союз железных дорог (МСЖД), а также сектора железнодорожных перевозок и транспортной отрасли в целом. Проект правовых положений договора ЕЖП о договоре международной перевозки грузов железнодорожным транспортом был доработан в 2017 году. Эти положения были опробованы в ходе а) виртуальной опытной перевозки в мае 2017 года по коридору Германия – Польша – Беларусь – Российская Федерация и б) реальной пробной перевозки в апреле 2019 года по коридору Азербайджан – Грузия – Турция. Ожидается, что в 2020 году Группа экспертов сосредоточится на доработке текста конвенции ЕЖП о договоре международной перевозки грузов железнодорожным транспортом.

2. Заключение

40. SC.2 считает, что соглашение об инфраструктуре, относящееся к ее компетенции, и ее текущая работа по созданию единого правового режима для железнодорожных перевозок являются ключевыми факторами дальнейшей операционализации евро-азиатских железнодорожных коридоров. В то же время, как обсуждалось на недавнем рабочем совещании по конкурентоспособности железнодорожных грузовых перевозок, состоявшемся на сессии Рабочей группы в ноябре 2019 года, SC.2 признает необходимость в более тесной координации действий государств-членов на общеевропейском уровне для увеличения рыночной доли железнодорожных грузовых перевозок по данным коридорам за счет повышения их конкурентоспособности. Еще одной областью, требующей дальнейшего внимания, является повышение уровня согласованности и операционной совместимости, а также уменьшение инфраструктурных недостатков, независимо от того, идет ли речь о пограничных переходах, узких местах сети или последствиях неудовлетворительного состояния инфраструктуры.

Е. Рабочая группа по таможенным вопросам, связанным с транспортом

41. WP.30 служит межправительственной платформой для подготовки, анализа, изменения и административного обслуживания различных конвенций и соглашений Организации Объединенных Наций в области облегчения пересечения границ и транзита, включая, в частности, Конвенцию МДП и Конвенцию о согласовании. Конвенция о согласовании направлена на упорядочение административных процедур и преодоление трансграничных технических барьеров. Она применяется ко всем грузам, пересекающим при ввозе, вывозе или транзите одну или более морских, воздушных или сухопутных границ.

42. К числу соглашений, которые находятся в ведении WP.30 и имеют отношение к евро-азиатским перевозкам, относятся, в частности:

- Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП) от 14 ноября 1975 года;
- Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах от 21 октября 1982 года;
- Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров от 2 декабря 1972 года.

⁷ www.unece.org/?id=32361.

⁸ www.unece.org/trans/main/sc2/sc2_geurl_mandate.html.

Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП) от 14 ноября 1975 года**a) Уникальный инструмент облегчения транзита**

43. Конвенция МДП (1975 года), являющаяся уникальным инструментом упрощения процедур перевозки, имеет наибольшее значение для дальнейшей операционализации евро-азиатских автомобильных коридоров. Эта глобальная конвенция Организации Объединенных Наций устанавливает и регулирует единственную существующую и функционирующую глобальную систему таможенного транзита. Она имеет широкий географический охват и насчитывает 76 Договаривающихся сторон, включая Европейский союз. По состоянию на 2020 год систему МДП уполномочены использовать почти 34 000 операторов, и в настоящее время ежегодно осуществляется порядка 1 млн перевозок МДП. Конвенция МДП облегчает международную перевозку грузов из одного или нескольких таможенных пунктов отправления в один или несколько таможенных пунктов назначения через необходимое количество промежуточных стран. Как правило, транспортное средство остается опломбированным на протяжении всей перевозки МДП и, таким образом в пунктах пересечения границы грузы, как правило, не проверяются. Тем не менее за таможенными органами по-прежнему остается право проводить проверки всякий раз, когда у них возникают подозрения о нарушениях или на основе случайной выборки. Для покрытия риска неуплаты таможенных пошлин и налогов на протяжении всей перевозки Конвенцией создана международная гарантийная цепь, управлением которой занимается Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ).

b) Мультимодальное применение

44. Конвенция применяется к грузам, перевозимым автомобильным транспортом, составами транспортных средств и контейнерами и допускает использование книжки МДП на всех видах транспорта, включая железные дороги, внутренний водный транспорт и морской транспорт, при условии, что по крайней мере один этап такой перевозки производится автомобильным транспортом. В марте 2020 года была выполнена первая интермодальная перевозка между Индией и Афганистаном с использованием процедуры МДП, в рамках которой компоненты технологической линии были доставлены в пункт назначения через порт Чехбехар в Иране (Исламская Республика) всего за семь суток (пять по морю и двое по автомобильной дороге), т. е. продолжительность перевозки сократилась на три–четыре дня (МСАТ, 2020 год).

c) Расширение географического охвата

45. Присоединение к Конвенции МДП Аргентины и Омана в последние годы, а также активизация системы МДП в Китае и Саудовской Аравии открывают значительные возможности в плане упрощения транзита для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. В мае 2018 года пробная перевозка протяженностью 5 600 км из Даляня (провинция Ляонин, Китай) в Новосибирск (Российская Федерация) была впервые выполнена в режиме МДП, благодаря чему, по мнению МСАТ, время таможенного оформления на этом маршруте удастся сократить почти на 80 процентов. В апреле 2019 года иностранным оператором была произведена первая перевозка МДП из материковой части Китая (Тяньцзинь) в Российскую Федерацию (Тверь). Общая протяженность перевозки МДП составила 9 300 км, а продолжительность – 12 суток.

d) Текущая деятельность по цифровизации

46. Важной вехой стало утверждение договаривающимися сторонами МДП в феврале 2020 года правовой основы eTIR в виде нового приложения 11 к Конвенции МДП. Вместе с успешными опытными перевозками eTIR, выполненными между Ираном (Исламской Республикой) и Турцией, между Азербайджаном и Ираном (Исламской Республикой), а также между Грузией и Турцией, которые стали первым шагом на пути к полной компьютеризации процедуры МДП, новое приложение, которое, как ожидается, вступит в силу 25 мая 2021 года, придаст новый импульс

процессу цифровизации процедуры МДП. Опираясь на результаты опытных перевозок eTIR и переговоров по приложению 11, Неофициальная специальная группа экспертов по концептуальным и техническим аспектам компьютеризации процедуры МДП (GE.1) продолжила работу по совершенствованию спецификаций eTIR, которые в конечном итоге будут охватывать все технические параметры взаимодействия национальных таможенных информационно-коммуникационных систем, систем, используемых в частном секторе, и международной системы eTIR в целях бесперебойной реализации процедуры eTIR. Некоторые договаривающиеся стороны МДП, например на уровне Европейского союза, уже приступили к рассмотрению вопроса о том, как наиболее оптимально обеспечить стыковку своих ИК-систем с международной системой eTIR. В 2020 году еще одним важным шагом стало преобразование GE.1 в качестве неофициальной группы, рабочим языком которой являлся только английский язык, в официальную Группу экспертов по концептуальным и техническим аспектам компьютеризации процедуры МДП (сокращенное наименование – WP.30/GE.1). Для совещаний WP.30/GE.1 будет обеспечиваться весь комплекс услуг по устному переводу, а документация будет выпускаться на всех трех официальных языках ЕЭК – английском, русском и французском.

е) Заключение

47. Ускоренное внедрение МДП/eTIR могло бы стать центральным элементом усилий по операционализации ЕАТС не только в секторе автомобильных перевозок, но – с учетом возможностей мультимодального применения МДП – на всех видах внутреннего транспорта. Вместе с Конвенцией о согласовании, которая направлена на упорядочение административных процедур и устранение трансграничных технических барьеров для перевозок между странами ЕАТС, более полное осуществление Конвенции МДП в регионе ЕАТС имеет весьма значительный потенциал в плане активизации евро-азиатских перевозок.

Г. Рабочая группа по внутреннему водному транспорту

48. Этап I проекта ЕАТС включал раздел, посвященный внутренним водным путям, со ссылкой на Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП) и Протокол о комбинированных перевозках по внутренним водным путям к Европейскому соглашению о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП). На тот период было приоритизировано финансирование и развитие 16 внутренних водных путей ЕАТС и 48 внутренних портов ЕАТС.

49. В частности, были упомянуты следующие внутренние водные соединения:

- коридор Рейн–Майн–Дунай, соединяющий Западную, Центральную и Юго-Восточную Европу со странами Черноморского и Кавказского регионов;
- река Урал, соединяющая северо-западную часть Казахстана с Каспийским морем;
- реки Обь и Иртыш, соединяющие Россию и Казахстан на Востоке.

50. С присоединением Сербии в 2014 году и Польши в 2017 году СМВП в настоящее время насчитывает 19 договаривающихся сторон. Сеть СМВП охватывает 29 260 км европейских внутренних водных путей и 440 портов международного значения, простирается от Атлантического океана до Уральских гор и объединяет 37 стран в Европе и за ее пределами.

51. В «Белой книге ЕЭК о прогрессе, достижениях и будущем устойчивого внутреннего водного транспорта»⁹, – опубликованном в 2020 году третьем издании программного документа, посвященном текущему положению дел, тенденциям и

⁹ С «Белой книгой» ЕЭК ООН можно ознакомиться по следующему адресу www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/sc3/publications/TWW_WhitePaper_ECE_TRANS_279.pdf.

проблемам в области внутреннего водного транспорта (ВВТ) на европейских внутренних водных путях, имеющих международное значение, – отмечается прогресс, достигнутый в осуществлении СМВП, и приводится обзор текущих инфраструктурных проектов.

52. В контексте ЕАТС стоит упомянуть следующие проекты:

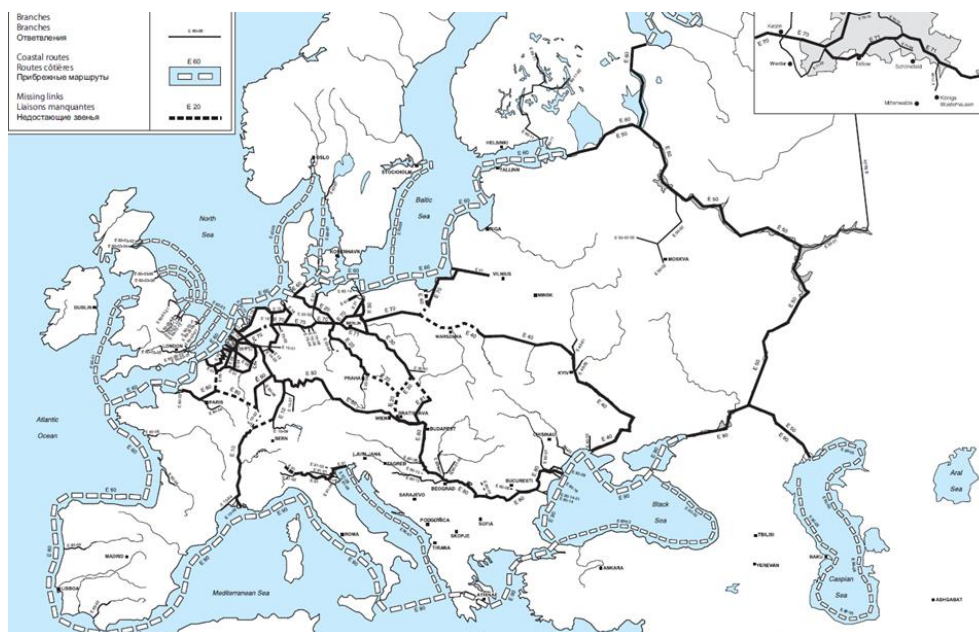
- проект водного пути E 40, который соединит Балтийское море через внутренние водные пути Польши, Беларуси и Украины с Черным морем, недавно получил политическую поддержку в этих трех странах. При полной судоходности водный путь E 40 позволит перевозить грузы от Черного моря через Украину, Беларусь и Польшу в западноевропейские страны, в частности в страны Северной Европы. После устранения основных узких мест на участке Одер–Висла и выполнения требований класса Va станет возможным перевозить грузы речным транспортом между Западной и Восточной Европой и Юго-Восточной Европой через Польшу. По оценкам, около 20 процентов грузов, перевозимых сегодня по железной дороге, а также около 10 процентов грузов, перевозимых автомобильным транспортом, можно было бы перевозить водным транспортом по данному маршруту;
- проект Европейской мультифункциональной системы информирования о погодных условиях (ЕМИП) направлен на развитие перевозок по внутренним водным путям и перевозок типа «река–море» в регионе Балтийского моря, как это предусмотрено программным документом «Развитие внутреннего судоходства и перевозок «река–море» в Европе и регионе Балтийского моря».

53. СМВП также включает в себя, в частности, следующие прибрежные маршруты:

- водный путь E 60 – прибрежный маршрут от Гибралтара к северу вдоль побережья Португалии, Испании, Франции, Бельгии, Нидерландов и Германии по Кильскому каналу, вдоль побережья Германии, Польши, Литвы, Эстонии и Российской Федерации до Санкт-Петербурга – Волго-Балтийский водный путь, Беломорско-Балтийский канал, вдоль побережья Белого моря до Архангельска;
- водный путь E 90 от Гибралтара к югу вдоль побережья Испании, Франции, Италии, Греции, Турции, Болгарии, Румынии и Украины вдоль южного побережья Крыма до Азова, по реке Дон до Астрахани, а также
- водный путь E 90-05 в Каспийском море.

54. Это морские водные пути, доступные для судов «река–море», что делает невозможными общесистемные инвестиции в эти маршруты. Тем не менее важно, чтобы инвестиции продолжали поступать либо планировались, с тем чтобы повысить эффективность и потенциальные экономические выгоды от этих комбинированных маршрутов «река–море».

Рис. IV
Сеть водных путей категории Е согласно СМВП



55. На этапе I EАТС доля проектов по внутреннему водному транспорту по оценкам составляла 4 процента, и они были исключены из приоритетных категорий с подтвержденным финансированием. По этой причине на сессиях WP.3/SC.3 маршруты EАТС не обсуждались. Однако, учитывая преимущества перевозок по внутренним водным путям и перевозок типа «река–море» с точки зрения безопасности, надежности, сокращения заторов, улучшения экологических показателей, снижения энергопотребления и эффективности затрат при транспортировке больших партий грузов на дальние расстояния, вопрос о внутренних водных путях может быть рассмотрен на более поздних стадиях операционализации EАТС.

IV. Предложение относительно дальнейшей деятельности – повышение эффективности операционализации евро-азиатских транспортных коридоров и других международных коридоров благодаря усилению координации и совершенствованию управления

A. Необходимость усиления координации

56. Из вышеприведенного анализа следует, что потенциал для повышения эффективности межрегионального транспортного сообщения, особенно на уровне евро-азиатских внутренних транспортных связей, огромен. На протяжении последнего десятилетия правительства и частный сектор в регионе непрерывно работали над устранением оставшихся физических и нефизических препятствий на пути обеспечения эксплуатационной совместимости в сфере международных перевозок.

57. При этом евро-азиатские страны получили значительные выгоды от присоединения к региональным и международным конвенциям и соглашениям, находящимся в ведении ЕЭК, и их ратификации, поскольку они формируют основу нормативного управления для обеспечения безопасной, эффективной, социально инклюзивной и экологичной мобильности и обеспечения межрегиональной/региональной стыкуемости внутреннего транспорта, включая автомобильные, железнодорожные и внутренние водные маршруты, а также интермодальные перевозки.

58. Это в свою очередь дало хорошие результаты: ежегодный прирост объема железнодорожных контейнерных перевозок составил почти 30 процентов, и в 2018 году он достиг 324 700 ДФЭ; количество рейсов маршрутных контейнерных поездов между Европой и Азией также значительно возросло, а время транзита сократилось на 50 процентов и более. Для сохранения этой динамики и полного раскрытия потенциала сектора евро-азиатского внутреннего транспорта необходимо увеличить число экономически жизнеспособных мультимодальных транспортных коридоров и повысить эффективность управления ими.

59. Из вышеприведенного анализа можно заключить, что хотя евро-азиатские коридоры практически находятся в рабочем состоянии, дальнейшие усилия по операционализации оказались бы весьма полезными, для того чтобы сделать эти коридоры по-настоящему конкурентоспособными для межконтинентальных перевозок высокоценных и срочных грузов. Сохраняющиеся проблемы, включая инфраструктурные и административные/нормативные пробелы, необходимо эффективно решать на коллективной основе с участием всех соответствующих заинтересованных сторон в государственном и частном секторе. Только в этом случае евро-азиатские внутренние коридоры смогут отвечать таким требованиям современных цепей поставок, как надежность, безопасность и качественное обслуживание заказчика.

60. Для эффективного и оперативного функционирования транзитных транспортных коридоров необходимо не только иметь качественную транспортную инфраструктуру в надлежащем рабочем состоянии, но и обеспечивать неуклонное соблюдение согласованных правовых рамочных документов, правил и политики в области транзита и реализацию мер по упрощению процедур перевозок и торговли. Кроме того, необходима координация в деле создания и внедрения комплексных услуг на конкретных коридорах, в частности для обслуживания маршрутных поездов. Необходимо следовать передовой практике Международного координационного совета по трансъевразийским перевозкам (КСТП), который объединяет сотни заинтересованных сторон, занимающихся организацией и предоставлением услуг по перевозке высокоценных грузов. Поддержка и внедрение эффективных систем внутреннего транзита, включая коридоры, имеет особенно важное значение для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю (РСНВМ), поскольку они связывают эти страны с международными рынками и региональными и глобальными производственно-сбытовыми цепями и позволяют увеличить объемы экспорта. Наличие отлаженных и эффективно управляемых транзитных маршрутов будет также способствовать сокращению временных затрат при пересечении границ и снижению транспортных расходов, что повышает надежность и предсказуемость перевозок.

61. На данном этапе первоочередное значение имеют практические меры, ориентированные на коридоры, включая разработку конкретных планов работы и операционных целевых показателей, привлечение конкретных видов и объемов грузов, согласование на региональном уровне ключевых показателей деятельности, объединение подвижного состава, железнодорожных вагонов, контейнерных транспортных единиц и т. д. В конечном счете, эффективность транспортного коридора определяется надежностью его самого слабого звена.

62. Руководствуясь этими соображениями, секретариат хотел бы предложить создать под эгидой WP.5 экспериментальную Группу по управлению коридорами, которая сосредоточила бы свои усилия на улучшении координации между отдельными группами заинтересованных сторон из стран ЕАТС в отношении конкретных коридоров ЕАТС или их участков.

В. Успешные концепции управления коридорами

63. Из примеров передовой практики Европейского союза, проектов ТЕА и ТЕЖ и КСТП следует, что структуры по управлению коридорами создаются для определения для коридоров горизонтальных приоритетов, согласования для них планов работы и мониторинга хода операционализации коридоров в контексте международных правил,

стандартов и принципов. Например, Европейская комиссия назначила по одному европейскому координатору для каждого из девяти основных коридоров базовой сети. Эти координаторы действуют от имени и в интересах Европейской комиссии.

64. Их мандат включает:

- разработку плана работы для соответствующего коридора (совместно с заинтересованными государствами-членами);
- поддержку и контроль выполнения плана работы; выявление трудностей и изыскание соответствующих решений по мере необходимости;
- проведение регулярных консультаций с Форумом по вопросам коридоров (консультативный орган, объединяющий государства-члены и различные заинтересованные стороны);
- выработку рекомендаций в таких областях, как развитие перевозок по коридорам или получение доступа к источникам финансирования;
- представление Европейскому парламенту, Совету, Комиссии и соответствующим государствам-членам ежегодных докладов о достигнутом прогрессе.

65. Генеральные планы ТЕА и ТЕЖ ЕЭК, которыми руководит Координатор проекта, служат основой для межправительственного сотрудничества в деле координированного развития упорядоченных международных транспортных инфраструктурных сетей в участвующих странах и их интеграции в общеевропейские сети.

66. Структура проектов ТЕА и ТЕЖ предусматривает активное участие и поддержку стран-членов в рамках Соглашения о Целевом фонде, сданного на хранение ЕЭК ООН. Высшим административным и политическим органом по проектам является Руководящий комитет, в состав которого входят национальные делегации от каждой страны-участницы. Работа координаторов проектов и различные совещания, проводимые в рамках проектов, финансируются по линии целевых фондов. Координаторы проектов ТЕА и ТЕЖ ежегодно предоставляют отчеты Комитету ЕЭК по внутреннему транспорту.

67. Координационный совет по транссибирским перевозкам (КСТП) был создан Министерством путей сообщения Российской Федерации, компанией «Дойче Бан», Группой европейских трансъевразийских экспедиторов и операторов (ГЕТЭО) и Корейской ассоциацией международных грузовых экспедиторов (КАМГЭ). В настоящее время в состав КСТП входит более 96 обществ-членов из 23 стран, в том числе железнодорожные предприятия Европы, Азии и стран СНГ, ведущие судоходные компании, операторы и экспедиторы, порты и стивидорные компании, государственные организации, администрации и муниципалитеты, телекоммуникационные и маркетинговые компании, службы безопасности и средства массовой информации. За более чем 20 лет своего существования КСТП приобрела высокий международный авторитет и стала эффективным международным форумом для налаживания связей и подлинного сотрудничества между всеми сторонами, участвующими в транссибирских грузоперевозках. Совет создал несколько групп, которые работают над постоянным совершенствованием услуг и грузопотоков. К числу этих рабочих групп относятся:

- РГ КСТП по повышению конкурентоспособности МТК «Восток–Запад»;
- РГ КСТП по повышению конкурентоспособности МТК «Север–Юг»;
- РГ КСТП по развитию мультимодальных перевозок на Дальнем Востоке;
- РГ КСТП по развитию информационных технологий (РГ КСТП РИТ);
- РГ КСТП по гармонизации международного транспортного права (РГ КСТП ГМТП).

68. Как показывают приведенные выше примеры, структура, отвечающая за управление коридорами, должна быть создана в рамках межправительственного

процесса. Она должна периодически представлять доклады межправительственному органу, отвечающему за этот процесс. Таким образом, для управления коридорами необходима управленческая структура и институциональная основа, утвержденные всеми заинтересованными сторонами. WP.5 обладает всеми возможностями, для того чтобы послужить такой платформой.

С. Создание групп по управлению коридорами для отдельных маршрутов ЕАТС

69. Задача групп по управлению коридорами (ГУК) будет заключаться в определении приоритетов эксплуатационной совместимости коридоров и мониторинге их реализации под общим надзором WP.5. ГУК также должны устанавливать операционные целевые показатели и следить за их достижением, а также предлагать корректирующие меры.

70. Для того чтобы ГУК успешно справились с поставленной задачей, предлагается следующая схема управления:

- межправительственный орган осуществляет мониторинг, дает руководящие указания и согласовывает маршруты, на которых необходимо управление коридорами, а затем соответствующую программу работы, цели и приоритеты. WP.5 в качестве межправительственной группы, осуществляющей наблюдение за этой деятельностью с 2000 года, следует взять на себя роль межправительственного органа, который будет следить за работой ГУК по тем международным коридорам, которые на основе соответствующего решения будут отнесены к компетенции WP.5 в контексте ее приоритетной деятельности по развитию транспортных сетей и/или связей. При этом WP.5 при поддержке секретариата будет предпринимать все необходимые меры для выявления потребностей в средствах и, по возможности, обеспечения требуемого внебюджетного финансирования в целях облегчения работы ГУК;
- WP.5 следует назначать/избирать координаторов для каждой ГУК по принципу ротации;
- WP.5 следует консультировать ГУК по горизонтальным приоритетам и планам работы в соответствии с планами работы всех соответствующих рабочих групп и обеспечивать взаимодополняемость с другими международными тенденциями, способствующими операционализации коридоров.

71. Предлагается следующий учрежденческий состав ГУК:

- основные члены: высокопоставленные представители правительства (т. е. министерства транспорта/экономики) каждой из стран, расположенных вдоль коридора. Каждой стране следует в официальном порядке назначить своих представителей ГУК;
- Координатор по коридору: назначается из числа основных членов ГУК;
- другие члены: различные дополнительные заинтересованные стороны, включая операторов из частного сектора по приглашению Координатора.

72. Задачи ГУК могут включать в себя:

- определение соответствующих приоритетов эксплуатационной совместимости и операционных целевых показателей для конкретного коридора;
- разработка плана работы для коридоров в целях реализации приоритетов и задач (в том числе ключевые показатели эффективности, предполагаемые объемы грузов, возможности объединения подвижного состава, контейнеров и т. д.);
- содействие присоединению к правовым документам в области транспорта, находящимся в ведении ЕЭК, и их осуществлению;

- организация на конкретных коридорах экспериментальных проектов, включающих перевозки маршрутными поездами и грузовыми автомобильными караванами, интермодальные соединения, программы цифровизации в рамках конвенций ЕЭК (eTIR и eCMR) или опробование проектов конвенций, в частности в контексте единого железнодорожного права;
- мониторинг выполнения плана работы; выявление трудностей и изыскание соответствующих решений по мере необходимости;
- определение и привлечение конкретных грузопотоков и типов товаров, для которых хорошо подходит тот или иной коридор;
- выработка рекомендаций в таких областях, как развитие перевозок по коридорам или получение доступа к источникам финансирования;
- активная поддержка реформирования нормативной базы и законодательной основы и проведение экспериментальных реформ в области упрощения процедур торговли и логистики;
- мониторинг результатов деятельности отдельных стран с помощью показателей устойчивой связности инфраструктуры внутреннего транспорта (ПУСВТ);
- маркетинг коридора, активная поддержка и поощрение использования коридора в соответствии с операционными целевыми показателями.

73. Предлагаемая организационная структура представлена в приложении к настоящему документу.

74. Создание таких ГУК позволило бы обеспечить взаимодополняемость с осуществляемым в настоящее время проектом, финансируемым по линии СР ООН, по разработке набора показателей устойчивой связности инфраструктуры внутреннего транспорта (ПУСВТ). Основная цель проекта заключается в разработке инструмента, позволяющего странам измерять степень связности транспортных сетей как внутри страны, так и на двусторонней/субрегиональной основе, а также на уровне мягкой и жесткой инфраструктуры. После доработки и опробования ПУСВТ в пяти странах – участницах экспериментального проекта эти показатели послужат для стран инструментом (набор поддающихся измерению критериев) для оценки/анализа:

- степени эффективной реализации соответствующих правовых документов, соглашений и конвенций ООН и
- степени совместимости их систем внутреннего транспорта с системами, действующими в соответствующих (суб)регионах.

75. Таким образом, директивные органы смогут оценить степень своей внешнеэкономической интеграции исходя из эффективности внутреннего транспорта, логистики, торговли, таможенной очистки и упрощения процедур пересечения границ. Правительства могли бы также использовать ПУСВТ для оценки прогресса в достижении связанных с транспортом целей в области устойчивого развития (т. е. Повестки дня на период до 2030 года) и выполнении обязательств в рамках Венской программы действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, (на десятилетие 2014–2024 годов) и представления докладов по этим вопросам.

76. Эти показатели охватывают три компонента устойчивого развития и применяются во всех четырех секторах внутреннего транспорта, включая автомобильный, железнодорожный, внутренний водный транспорт и интермодальные перевозки:

- экономическая устойчивость (оценка эффективности процедур пересечения границы, времени и затрат, а также качества (интермодальной) инфраструктуры и использования ИКТ и интеллектуальных транспортных решений);
- социальная устойчивость (оценка адекватности мер по обеспечению соблюдения правил дорожного движения, дорожной инфраструктуры, правил, касающихся транспортных средств, и административных рамок для

трансграничной перевозки скоропортящихся продуктов питания и опасных грузов);

- экологическая устойчивость (оценка мероприятий, направленных на снижение выбросов парниковых газов, загрязнителей воздуха и шумового загрязнения (анализ доли альтернативного топлива, среднего возраста парка транспортных средств и т. д.)).

77. ПУСТВ могли бы лечь в основу надежного методического подхода к управлению работой транспортных коридоров в Евро-Азиатском регионе.

D. Подготовка справочника по передовой практике в области обеспечения межрегиональной транспортной стыкуемости

78. Для облегчения работы ГУК и задействования многолетнего опыта WP.5 в области развития и облегчения межрегиональной и региональной транспортной стыкуемости предлагается подготовить справочник, в котором были бы собраны образцы передовой практики, используемой в различных странах мира и особенно в тех регионах, где WP.5 проводила свою работу на протяжении последних 20 лет. Такое руководство далее облегчит определение и подготовку программы работы и приоритетов ГУК и в то же время позволит задействовать ценный опыт и знания, которые WP.5 привносит в рассматриваемую тему на протяжении всех этих лет.

E. Потребности в ресурсах

79. На начальном этапе расходы на создание и обеспечение функционирования экспериментальных ГУК могут покрываться секретариатом WP.5 в рамках имеющихся ресурсов. Если со временем первоначальная ГУК будет расширена или же будут созданы дополнительные группы, то для их финансирования можно было бы задействовать различные источники или варианты, в частности взносы правительств в натуральной форме, проектные целевые фонды, как это имеет место в случае проектов ТЕА и ТЕЖ, или взносы различных международных финансовых учреждений, уже участвующих в деятельности по развитию транспортных коридоров.

F. Указания Рабочей группы

80. WP.5 в соответствии с ее мандатом, касающимся операционализации ЕАТС и других транспортных коридоров, предлагается рассмотреть вышеупомянутые предложения и дать руководящие указания.

Приложение

Учрежденческая структура Группы по управлению коридорами

Учрежденческий состав ГУК мог бы выглядеть следующим образом:

- основные члены: высокопоставленные представители правительства (т. е. министерства транспорта/экономики) каждой из стран, расположенных вдоль коридора. Каждой стране следует в официальном порядке назначить своих представителей ГУК;
- Координатор по коридору: назначается из числа основных членов ГУК;
- другие члены: различные дополнительные заинтересованные стороны, включая операторов из частного сектора по приглашению Координатора;
- совещания: проводятся ежегодно или два раза в год в одной из стран пролегания коридора.

Задачи Координатора по коридору могут включать в себя следующее:

- подготовка предложений по соответствующим приоритетам эксплуатационной совместимости и операционным целевым показателям для конкретного коридора;
- оценка ожидаемой отдачи от намеченных мер;
- выявление, определение и увязка интересов различных заинтересованных сторон для конкретного коридора (грузоотправители, перевозчики, таможенные органы, дорожные службы, службы безопасности, органы здравоохранения и т. д.);
- определение потребностей применительно к конкретным коридорам (финансовых, кадровых, инфраструктурных и т. д.) и изыскание путей для их удовлетворения;
- подготовка ежегодных отчетов для WP.5 в сотрудничестве с секретариатом WP.5.

Задачи ГУК могут включать в себя следующее:

- определение соответствующих приоритетов эксплуатационной совместимости и операционных целевых показателей для конкретного коридора;
- разработка плана работы для коридоров в целях реализации приоритетов и задач (в том числе ключевые показатели эффективности, предполагаемые объемы грузов, возможности объединения подвижного состава, контейнеров и т. д.);
- мониторинг выполнения плана работы; выявление трудностей и изыскание соответствующих решений по мере необходимости;
- выработка рекомендаций в таких областях, как развитие перевозок по коридорам или получение доступа к источникам финансирования;
- активная поддержка реформирования нормативной базы и законодательной основы и проведение экспериментальных реформ в области упрощения процедур торговли и логистики;
- мониторинг результатов отдельных стран через ОЭВТК;
- маркетинг коридора, активная поддержка и поощрение использования коридора в соответствии с операционными целевыми показателями.