



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

Женева, 4–6 сентября 2023 года

Пункт 3 а) предварительной повестки дня

Развитие транспортных сетей и/или связей:**Евро-азиатские транспортные связи****Доклад о ходе реализации усилий по введению
в действие, предпринимаемых в рамках
Координационного комитета Европейской
экономической комиссии/Организации экономического
сотрудничества по транскаспийскому коридору
и коридору Алматы — Тегеран — Стамбул****Записка Председателя****I. Справочная информация**

1. В сентябре 2022 года секретариат Европейской экономической комиссии (ЕЭК) Организации Объединенных Наций совместно с секретариатом Организации экономического сотрудничества (ОЭС) организовали в Женеве приуроченное к тридцать пятой ежегодной сессии Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) обсуждение «за круглым столом» для оценки имеющейся пропускной способности железных дорог транскаспийского коридора и коридора Алматы — Тегеран — Стамбул. Основой для проведения данной работы стали решения Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК, принятые на его ежегодных сессиях в 2020¹, 2021² и 2022³ годах, а также WP.5⁴ — на его ежегодной сессии в 2021 году. По этому случаю участвующие железнодорожные компании и таможенные администрации из Азербайджана, Грузии, Ирана (Исламской Республики), Казахстана, Турции и Узбекистана обратились с просьбой о создании координационного комитета, который будет периодически собираться в формате неофициальной группы товарищей Председателя WP.5 при совместном посредничестве секретариатов ЕЭК и ОЭС.

¹ ECE/TRANS/294, п. 52

² ECE/TRANS/304, п. 59

³ ECE/TRANS/316, п. 62

⁴ ECE/TRANS/WP.5/72 (пп. 12–19); ECE/TRANS/WP.5/70 (пп. 11, 12 и 14); ECE/TRANS/WP.5/68 (пп. 19 и 20).



2. Как указали правительства, к которым был обращен соответствующий запрос, они усматривают необходимость в том, чтобы этот Координационный комитет (КК) обеспечивал межправительственную платформу для обмена мнениями и информацией, в частности, по следующим аспектам: а) остающиеся технические вопросы эксплуатационной совместимости; б) единые графики движения и тарифы для обоих коридоров; в) маркетинговые планы для коридоров, призванные продемонстрировать их потенциал как экономически жизнеспособных и рентабельных наземных транспортных маршрутов, обеспечивая тем самым повышение интереса со стороны операторов частного сектора и экспедиторов; и д) усилия по цифровизации транспортных и таможенных документов. WP.5 просила соответствующие страны и секретариат подготовить доклад, содержащий обновленную информацию, до начала ее ежегодной сессии в сентябре 2023 года. КВТ на своей ежегодной сессии в феврале 2023 года повторил эту просьбу. С этой целью Председателем WP.5 при поддержке секретариата ЕЭК и был подготовлен настоящий документ.

II. Обновленный доклад о проделанной работе за 2022–2023 годы

A. Обсуждения на первой сессии Координационного комитета

3. В ответ на просьбу правительств и под эгидой Председателя WP.5 16 декабря 2022 года в Женеве секретариатами ЕЭК и ОЭС была организована первая сессия Координационного комитета, проходившая в смешанном формате. Она предоставила операторам частного сектора, экспедиторам и логистическим компаниям, осуществляющим и обслуживающим перевозки по транскаспийскому коридору и коридору Алматы — Тегеран — Стамбул, возможность поделиться своими мнениями и перспективными соображениями относительно дальнейших действий по обеспечению полноценного функционирования обоих маршрутов. В работе сессии приняли участие представители министерств транспорта, железнодорожных предприятий и таможенных ведомств из Азербайджана, Грузии, Ирана (Исламской Республики), Казахстана, Турции и Узбекистана. По приглашению Председателя WP.5 на сессии присутствовали также представители Всемирной торговой организации (ВТО), базирующейся в Женеве Ассоциации Большого Каспия (АБК), Международной федерации экспедиторских ассоциаций (ФИАТА) и ее многочисленных национальных ассоциаций, равно как операторов частного сектора «ХБЮПАК интермодал» и «АПМ терминалз».

4. Представители ВТО проинформировали Координационный комитет об ожидаемом в 2022 году росте объемов мировой товарной торговли на 2,7 %, который в 2023 году замедлится до 1,7 %. Они пояснили, что снижение объемов торговли обусловлено влиянием ряда шоковых факторов, включая войну на Украине, высокие цены на энергоносители, инфляцию и ужесточение денежно-кредитной политики. Судя по оценкам, представленным изданием «Astana Times» (сентябрь 2022 года), за первые семь месяцев 2022 года объем перевозок по транскаспийским коридорам почти утроился и, как ожидается, достигнет к концу года 1,5 млн тонн, что будет означать значительное увеличение по сравнению с показателем в 311 000 тонн в 2021 году. Как было отмечено, на экспорте и импорте по-прежнему сказываются высокие торговые издержки и нетарифные меры, в том числе: квоты; системы лицензирования импорта; санитарные нормы; и прочие виды запретов. Была подчеркнута настоятельная необходимость в срочных инвестициях для наращивания имеющегося транзитного потенциала коридоров, в частности за счет внедрения согласованной импортно-экспортной документации; повышения уровня цифровизации процедур пересечения границ; улучшения взаимосвязи и налаживания более тесного взаимодействия между таможенными службами; а также повышения прозрачности информации относительно транзитных требований и разработки санитарных и фитосанитарных (СФС) стандартов, которые будут применяться к перевозимым товарам только тогда, когда они представляют риск. В заключение было подчеркнуто, что Соглашением об

упрощении процедур торговли (СУПТ), вступившим в силу 22 февраля 2017 года и ратифицированным 156 членами ВТО, предусматривается введение таких мер.

5. Представитель АБК отметил, что в то время, как основной грузопоток идет в западном направлении (Центральная Азия — Европа/Африка/Америка), основной контейнерный грузопоток ориентирован на восток, что приводит к дисбалансу контейнерных перевозок. Он подчеркнул, что — в силу сложившейся ситуации — перевозчики неохотно отправляют собственные контейнеры в регион ввиду отсутствия перевозок контейнерных грузов в обратном направлении, следствием чего являются:

- скапливание в регионе простаивающих или брошенных контейнеров;
- отсутствие у экспортеров, не являющихся отправителями крупных партий и продающих грузы партиями на полный (ФКЛ) и неполный (ЛКЛ) контейнер, затратоэффективных логистических возможностей;
- увеличение затрат для грузоотправителей и грузополучателей;
- отсутствие у перевозчиков возможности осуществлять транспортировку исходящих грузов.

6. Как указал представитель, решения этих проблем имеются, однако требуются коллективные усилия для максимально полного охвата существующих объемов региональной торговли, в частности за счет расширения контейнеризации, т. е. переориентации массовых экспортных поставок на надежные контейнерные перевозки (ФКЛ/ЛКЛ); обеспечения загрузки принадлежащих перевозчику контейнеров для обратного рейса; и предоставления региональным экспортерам собственных контейнеров.

7. Представитель национальной ассоциации ФИАТА в Иране (Исламская Республика) подчеркнул необходимость усовершенствования портовой инфраструктуры на Каспийском море, налаживания дополнительных паромных перевозок, упрощения таможенных формальностей путем сокращения объема документов, а также уменьшения перегруженности и длительности ожидания в портах и на сухопутных погранпереходах.

8. Представитель национальной ассоциации ФИАТА в Казахстане вкратце охарактеризовал остающиеся «узкие места» на транскаспийском маршруте и маршруте Алматы — Тегеран — Стамбул следующим образом:

- высокая степень зависимости от мультимодальных перевозок, которые являются более сложными и сопряжены с более высокими рисками ввиду необходимости переходить с одного вида транспорта на другой, использования различных унимодальных документов, заключения различных договоров перевозки и т. д.;
- сложная и путанная система ценообразования при подчас непредсказуемых сроках доставки, включая стоимость наземной доставки, перевалки, паромной переправы, необходимость соблюдения административных требований и т. д. Общая стоимость перевозок остается в 2–3 раза выше, чем на северных коридорах.

9. Представитель также отметил, что в связи с возросшим интересом к перевозкам через Каспийское море и учитывая связанные с этим сложности, возросла и потребность в транспортно-экспедиторских услугах.

10. Что касается дальнейших шагов, то представитель ФИАТА в Казахстане предложил сделать упор на проведении в рамках Координационного комитета работы по следующим направлениям:

- подготовка серии исследований для выявления «узких мест» и выработки конкретных рекомендаций, охватывающих законодательство, инфраструктуру, подвижной состав, процедуры и требования к документации;

- работа, направленная на обеспечение более широкого присоединения к Конвенции о международных смешанных перевозках грузов (Женева, 1980 год) и ее осуществления, включая совершенствование национального законодательства;
- содействие использованию мультимодального коносамента ФИАТА и накладной ЦИМ/СМГС;
- реализация проектов по цифровизации транспортных документов и документов о пересечении границ как на национальном уровне, так и на уровне коридоров.

11. Представитель «ХЬЮПАК интермодал» особо отметил важность выработки применительно к обоим коридорам общей стратегической позиции и актуальность того, чтобы приоритеты коридоров начинали превалировать над национальными приоритетами, учитывая интересы промышленности и операторов. Он также подчеркнул необходимость повышения надежности и укрепления потенциала сектора грузовых железнодорожных перевозок, в том числе путем развития общей сети, обеспечивающей равные условия для железнодорожных пассажирских и грузовых перевозок.

12. Представитель Бакинского порта сообщил о продолжающемся раунде модернизации/обновления портовой инфраструктуры, который уже на первом этапе позволил увеличить общий грузооборот порта до 15 млн тонн брутто грузов и 100 000 контейнеров ДФЭ. Продолжается строительство зернового терминала мощностью 1 млн тонн в год, а также строительство дополнительных мощностей по перевалке контейнеров, развитие парка грузовиков и дополнительных интермодальных и мультимодальных терминалов. По завершении проекта общий грузооборот порта увеличится до 25 млн тонн, включая 500 000 контейнеров ДФЭ.

13. Представитель «АПМ терминалз — Поти» вкратце ознакомил участников с последними изменениями, связанными с морским портом Поти. Было отмечено, что в настоящее время порт обслуживает контейнерные перевозки, перевалку жидких и сыпучих грузов, а также пассажирские паромы. Многоцелевой объект имеет 15 причалов, общую длину причала 2900 метров, более 20 причальных кранов и 17 км железнодорожного пути. Основной объем грузов, поступающих преимущественно из Центральной Азии, приходится на навалочные грузы, включая удобрения, серу, аммиачную селитру, металлы и зерно, а также контейнерные грузы, которые перевозятся главным образом железнодорожным или автомобильным транспортом в обычных вагонах. Как сообщил представитель, с 2019 года действуют новые линии морских контейнерных перевозок в Черноморск (Украина) и Констанцу (Румыния), равно как увеличилось движение паромов в направлении Варны (Болгария). В результате общий объем грузоперевозок через территорию Грузии по состоянию на 2021 год увеличился до 44,3 млн тонн (рост на 3,2 % по сравнению с 2020 годом).

14. Представитель Иранских железных дорог (ЖД Ирана) сообщил о предпринимаемых усилиях по сокращению времени транзитных железнодорожных грузоперевозок по коридору Алматы — Тегеран — Стамбул за счет установления приоритета для поездов, следующих транзитом по утвержденному графику; сокращения задержек, обусловленных погрузкой или разгрузкой вагонов и перегрузочными операциями; обеспечения современным оборудованием и инфраструктурой; а также предоставления значительных скидок клиентам с целью создания конкурентного преимущества. Представитель высказался за установление общего тарифа для всего коридора с привлечением всех стран маршрута; создание платформы электронного обмена данными в рамках коридора и использование при перевозках по коридору единой накладной, а именно накладной ЦИМ/СМГС.

15. Представитель Турции от имени АО «ТГЖД» представил обзор национальных железнодорожных грузовых перевозок, особенно по железнодорожной линии Баку — Тбилиси — Карс (БТК), которая является важным звеном транскаспийского коридора. Было отмечено, что внедрение упрощенной процедуры пересечения границ (предполагающей полную электронную интеграцию с таможней) и использование накладной ЦИМ/СМГС делают трансграничные операции более эффективными с точки зрения времени и затрат.

16. Представитель также отметил другие текущие изменения, в том числе: ввод в эксплуатацию логистического центра в Карсе на границе между Турцией и Грузией; ввод в эксплуатацию двух железнодорожных паромов, обслуживающих переправу через озеро Ван в Турции; увеличение на 17 % в 2022 году объемов железнодорожных грузоперевозок между Турцией и Ираном (Исламская Республика) с прицелом на достижение целевого показателя, составляющего 1 млн тонн в год; а также возобновление (в 2021 году) под эгидой ОЭС рейсов грузового поезда Стамбул — Тегеран — Исламабад (СТИ).

17. Как подчеркнул представитель, несмотря на важность установления единого тарифа для всего маршрута Среднего коридора, на данном этапе это может оказаться невозможным (во всяком случае не на основе равной платы за километр), учитывая различия между странами-участницами с точки зрения экономической конъюнктуры, процедур передачи и обработки грузов, таможенных сборов, дополнительных платежей и транспортных расходов отдельных железнодорожных предприятий. Вместо попыток выдерживать фиксированный график движения акцент скорее следует сделать на сокращении общего времени следования поездов, избегая тем самым расходов, которые могут возникнуть из-за несоблюдения установленного графика.

18. Секретариат ЕЭК представил обзор ряда правовых документов по упрощению процедур перевозок, таких как МДП/е-TIR, КДПГ/е-CMR, а также инфраструктурного соглашения СЛКП, имеющих значение в контексте введения в действие коридоров. ЕЭК упомянула о деятельности по формированию единого железнодорожного права (ЕЖП) и о разработке соглашения о договоре международной железнодорожной перевозки грузов между Европой и Азией в качестве первой конвенции ЕЖП, которая, в случае ее принятия, не только обеспечит переход на единую накладную, покрывающую всю перевозку, но и, что важнее, введет единый правовой режим, в соответствии с которым может осуществляться перевозка.

19. Учитывая вклад, внесенный заинтересованными сторонами из частного сектора на этом специальном первом заседании Комитета, участники поручили Председателю WP.5 при поддержке секретариатов ЕЭК/ЭКО подготовить проект круга ведения и проект программы работы на 2023–2025 годы по обоим коридорам для их рассмотрения и одобрения на второй сессии Координационного комитета.

В. Обсуждения на второй сессии Координационного комитета

20. По инициативе Председателя WP.5 вторая сессия Координационного комитета состоялась 6 и 7 июня 2023 года в Стамбуле, Турция, и ее организаторами выступили Министерство транспорта и инфраструктуры Турции и акционерное общество «Турецкие государственные железные дороги» (АО «ТГЖД»). Сессия проходила под совместным руководством Председателя WP.5 и его заместителя и на ней присутствовали официально назначенные члены Комитета, а также представители министерств транспорта и инфраструктуры и железнодорожных предприятий из Азербайджана, Грузии, Ирана (Исламской Республики), Казахстана, Турции и Узбекистана. По приглашению Председателя WP.5 в работе сессии — в целях выявления возможностей сотрудничества и обеспечения синергизма между программами работы принял участие Генеральный секретарь Межправительственной комиссии (МПК) ТРАСЕКА г-н А. Ассавбаев.

21. Вторая сессия сыграла важную роль в плане детализации мандата и сферы деятельности Комитета и преследовала две цели: а) подготовить и одобрить круг ведения Координационного комитета по коридорам (см. приложение I) и б) подготовить и одобрить программу работы по обоим коридорам на 2023–2025 годы (см. приложение II).

22. После одобрения Круга ведения (КВ) и в порядке получения со стороны правительств откликов относительно программы работы по обоим коридорам на 2023–2025 годы было проведено «круговое» обсуждение с участием всех членов Комитета с особым акцентом на последних изменениях и инициативах по введению в действие.

23. Члены Комитета от Азербайджана сообщили о созданном под эгидой Министерства цифрового развития и транспорта Азербайджана межведомственном Координационном совете, целью которого является оптимизация тарифов, упрощение и оптимизация транзитных процедур, а также расширение сотрудничества и обмена данными между органами власти стран происхождения и назначения.

24. Также говорилось о предпринимаемых усилиях по созданию единого транзитного документа для транскаспийского коридора, обеспечивающего возможность: а) электронного обмена таможенными и другими данными между странами транзита с охватом морских, железнодорожных и автомобильных транспортных операций между сторонами; и б) признания заранее поданных транзитных деклараций в качестве транзитного документа для всех стран маршрута. Благодаря созданию электронной системы управления очередью грузовые транспортные средства, въезжающие в страну и выезжающие из нее, получают возможность точнее прогнозировать и четче планировать время ожидания на пограничных переходах.

25. Кроме того, представители Азербайджана рассказали о недавних усилиях по цифровизации в Бакинском порту, включая создание электронного портала между Государственным таможенным комитетом и Азербайджанскими железными дорогами (АЖД), равно как автоматизацию процедуры взвешивания грузовиков и вагонов в рамках процесса обработки сухих грузов. Отмечалось также создание информационной системы управления портом, которая впоследствии будет увязана в одно целое с системами аналогичного типа других портов Каспийского моря, таких как порты Актау и Курык (в Казахстане) и порт Туркменбаши (в Туркменистане). Как было подчеркнуто, благодаря этим усилиям за период с первого квартала 2022 года время простоя в Бакинском порту сократилось на 60 %, среднее время прохождения мостов и обработки паромов — на 50 %, а время осуществления железнодорожных грузоперевозок в оба конца между портами Баку и Поти/Батуми — на 50 %.

26. Члены Комитета от Грузии сообщили о Дорожной карте по синхронному устранению «узких» мест и развитию Среднего коридора на 2022–2027 годы, подписанной в Актау, Казахстан, в ноябре 2022 года правительствами Азербайджана, Грузии, Казахстана и Турции. Этой Дорожной картой предусматриваются семь основных направлений работы, на которых правительства договорились сосредоточить свои усилия:

- развитие транспортно-логистической инфраструктуры, имеющей по общему признанию приоритетное значение;
- оптимизация оперативной деятельности за счет привлечения дополнительных грузопотоков;
- осуществление единой тарифной политики;
- развитие совместно согласованной сети логистических центров;
- устойчивое развитие мультимодальных перевозок;
- внедрение единого цифрового транспортного коридора;
- совершенствование нормативно-правовой базы в сфере перевозок.

27. Выступающие также представили реализуемый ныне по линии Грузинских железных дорог (ГЖД) проект модернизации железнодорожной инфраструктуры, благодаря которому основная железнодорожная сеть страны станет полностью двухпутной. Общее время в пути сократится на 40–50 минут, а железнодорожное сообщение, как ожидается, станет намного безопаснее. Годовая грузопропускная способность линии увеличится с 27 до 48 млн тонн. Отмечалось также, что ГЖД стремятся к ускорению процесса цифровизации транскаспийского коридора и уже начали тестирование механизма электронного обмена данными с другими железнодорожными предприятиями коридора. На настоящем этапе информация, поступающая из Системы грузоперевозок ГЖД, полностью синхронизируется с таможенной администрацией Грузии, так что статус груза автоматически обновляется. Допускается возможность представления в таможенные органы цифровой накладной

СМГС, скрепленной электронной подписью. Предусмотренный Системой грузоперевозок ГЖД формуляр предварительно заполняется данными, полученными от железнодорожных предприятий соседних стран, что позволяет сократить процесс оформления документов при пересечении границы.

28. Представители Ирана (Исламской Республики) представили всеобъемлющий обзор национальной железнодорожной инфраструктуры и подвижного состава страны, а также краткую информацию об основных железнодорожных пунктах пересечения границ, в том числе с Туркменистаном (терминалы Серахс и Инче-Бурун) и Турцией (терминал Рази); терминал порта Амирабад (на берегу Каспийского моря) и терминал порта Раджаи (в Персидском заливе). Затем ими был представлен обзор ряда заключенных с соседними странами соглашений и протоколов: между Ираном (Исламской Республикой) и Турцией — по транспортным тарифам, а также с Казахстаном, Китаем, Туркменистаном и Узбекистаном — по дальнейшим усилиям в целях введения в действие коридора Алматы — Тегеран — Стамбул.

29. Представители Турции от имени АО «ТГЖД» представили всеобъемлющий обзор национальной железнодорожной инфраструктуры и подвижного состава, а также основных железнодорожных пунктов пересечения границ. Была упомянута железнодорожная линия Баку — Тбилиси — Карс (БТК), которая обеспечивает бесперебойное железнодорожное сообщение между странами Центральной Азии, Китаем и Европой через подводный тоннель Мармарай. Как было отмечено, за истекшее время по этой магистрали из Китая в Европу проследовало множество маршрутных контейнерных поездов. Начиная с 2016 года, накладные передаются в таможенную администрацию в электронном виде. В Турции накладные ЦИМ и ЦИМ/СМГС также служат «транзитным сопроводительным документом» для целей таможенных процедур. С сентября 2021 года он используется при осуществлении железнодорожных грузовых перевозок через Средний коридор по железнодорожной магистрали БТК. В период 2018–2023 годов между Иранскими железными дорогами (ЖД Ирана) и ТГЖД было налажено взаимодействие с целью электронного обмена между обеими администрациями данными о железнодорожных грузоперевозках. В настоящее время ведется работа по совершенствованию системы и устранению остающихся недостатков.

30. Члены Комитета от Казахстана представили обновленную информацию о текущих и планируемых проектах строительства железнодорожной инфраструктуры. Было упомянуто о строительстве нового контейнерного терминала в порту Актау, который предоставит возможность перегрузки грузов из традиционных железнодорожных грузовых вагонов или грузовиков в контейнерные транспортные единицы. Этот терминал станет не просто площадкой хранения контейнеров, но и обеспечит мощности для их взвешивания (подтвержденная масса брутто), ремонта и сертификации. Кроме того, было упомянуто о строительстве в Алматы объездной железнодорожной линии, которая позволит на 40 % снизить нагрузку на существующий алматинский узел и до 24 часов сократить время доставки. Представители также говорили о необходимости обеспечения в рамках коридоров справедливой тарифной политики на базе фиксированных тарифов, ссылаясь при этом на практику налаженного на территории Казахстана регулярного железнодорожного грузового челночного сообщения по установленному расписанию и с фиксированным тарифом на железнодорожном участке Алтынколь — порт Актау, с отправкой поездов со станции Алтынколь три раза в неделю при общем времени нахождения в пути не более 90 часов и общем расстоянии пробега порядка 3700 км. Также было объявлено о строительстве третьего железнодорожного перехода на границе между Казахстаном и Китаем на железнодорожной линии Бахты — Аягоз.

31. Как сообщили члены Комитета от Узбекистана, ключевым приоритетом для страны является привлечение более высоких объемов железнодорожных транзитных грузов. Были упомянуты несколько недавних крупномасштабных инфраструктурных проектов. Например, в августе 2016 года была построена новая электрифицированная железнодорожная линия Ангрен — Пап протяженностью 123 км. Эта новая линия пересекает горный хребет со сложным рельефом на высоте 2200 м над уровнем моря и включает в себя туннель длиной 19 км. Кроме того, были упомянуты различные

инициативы по цифровизации в сфере предоставления государственных услуг, электронные таможенные услуги, а также недавно созданный портал услуг для грузовладельцев и информационная система автоматического распознавания регистрационных номеров и веса грузов в вагонах и контейнерах.

32. Во второй день работы сессии Координационного комитета состоялось посещение подводного железнодорожного тоннеля Мармарай, который обеспечивает бесперебойные железнодорожные (пассажирские и грузовые) перевозки между Азией и Европой и в настоящее время пропускает около 845 грузовых поездов в год.

С. Выводы и последующие шаги

33. Члены Комитета одобрили Круг ведения Координационного комитета (см. приложение I) и комплексную программу работы на 2023–2025 годы (см. приложение II) по двум коридорам, состоящую из пяти тематических блоков:

а) оценка требований, предъявляемых к транспортной инфраструктуре, и потребностей в реконструкции и модернизации, а также выявление недостающих звеньев;

б) цифровизация, унификация и стандартизация используемых в коридорах транспортных документов;

в) оценка наличия достоверных графиков движения поездов и тарифов, согласованных в пределах коридоров, а также анализ других проблем, препятствующих осуществлению регулярных железнодорожных грузовых перевозок по обоим коридорам;

г) оценка эффективности работы пунктов пересечения границ по маршруту вдоль обоих коридоров, а также выявление, определение первоочередности и реализация инициатив по упрощению процедур пересечения границ; и

е) повышение экономической жизнеспособности и устойчивости коридоров, а также их экологических показателей.

34. В соответствии со своим недавно утвержденным Кругом ведения Координационный комитет назначил сроком на один год (с июня 2023 года по июнь 2024 года) двух координаторов коридоров: Грузию — по транскаспийскому маршруту и Узбекистан — по маршруту Алматы — Тегеран — Стамбул.

35. В качестве непосредственного первого шага два назначенных координатора коридоров решили провести анализ имеющихся на сегодня в рамках двух коридоров маршрутов/линий и выявить те участки железнодорожных линий или автомобильных дорог, которые нуждаются в модернизации (т. е. обновлении, модификации или частичной реконструкции). Применительно к железным дорогам было решено включить в число минимально необходимых следующие параметры: количество путей; погрузочный габарит единиц подвижного состава (по типу погрузочного габарита МСЖД, например, МСЖД В или МСЖД С); минимальная база (в м); минимальная расчетная скорость (в км/ч); разрешенная нагрузка на ось (в т); максимальный уклон (в мм/м); минимальная полезная длина обгонных путей (в м). Проведение такого рода исследования подлежит обсуждению на четвертой сессии Координационного комитета, запланированной на осень/зиму 2023 года.

36. Членов Комитета ознакомили с режимом ЕЖП, и им было предложено принять в июле участие в специальной сессии Рабочей группы по железнодорожному транспорту, посвященной единому железнодорожному праву, с тем чтобы включиться в обсуждения относительно завершения разработки конвенции о договоре международной железнодорожной перевозки грузов в качестве первой конвенции системы конвенций по единому железнодорожному праву.

37. Членов Комитета ознакомили с сайтом ITIO-GIS.org, и они получили имя пользователя и пароль для изучения его функциональных возможностей. Все члены обязались наметить в рамках своих соответствующих ведомств/администраций

координатора географической информационной системы (ГИС) и обмениваться любыми имеющимися соответствующими данными о своих национальных сетях международного значения.

38. Азербайджан предложил провести третью сессию Координационного комитета по коридорам в Баку в конце июля 2023 года с особым акцентом на эффективности работы пунктов пересечения границ по маршруту вдоль обоих коридоров. Члены Комитета просили Председателя WP.5 и секретариаты ЕЭК/ОЭС взаимодействовать с Министерства цифрового развития и транспорта Азербайджана в деле подготовки этой третьей сессии.

39. Члены Комитета решили составить и вести сводную таблицу видов деятельности, которая — для целей координации — будет обновляться ими перед каждой сессией Координационного комитета и касаться работы, проводимой в поддержку коридоров (представлена в документе ECE/TRANS/WP.5/2023/2).

40. Члены Координационного комитета поблагодарили Председателя и заместителя Председателя WP.5, секретариаты ЕЭК и ОЭС, а также Министерство транспорта и инфраструктуры Турции и АО «ТГЖД» за организацию второй сессии Координационного комитета.

Приложение I

Круг ведения Координационного комитета по транскаспийскому коридору и коридору Алматы — Тегеран — Стамбул

Одобен членами Комитета от Азербайджана, Грузии, Ирана (Исламской Республики), Казахстана и Узбекистана 5 июня 2023 года в Стамбуле, Турция

I. Название Координационного комитета

1. Координационный комитет Европейской экономической комиссии (ЕЭК)/ Организации экономического сотрудничества (ОЭС) по транскаспийскому коридору и коридору Алматы — Тегеран — Стамбул, далее именуемый «Координационный комитет или КК», собирающийся в рамках неофициальной группы товарищей Председателя Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорт (WP.5).

II. Мандат

2. Координационный комитет стремится в полной мере реализовать потенциал транскаспийского коридора и коридора Алматы — Тегеран — Стамбул, руководствуясь целью налаживания вдоль коридоров экономически жизнеспособных и рентабельных, экологических, эксплуатационно совместимых и устойчивых наземных транспортных маршрутов между Европой и Азией.

3. Основной упор в работе Координационного комитета будет делаться на межконтинентальных железнодорожных грузоперевозках и интермодальных транспортных операциях, учитывая их потенциальные возможности в плане дальнего расстояния следования. Автомобильному транспорту отводится роль связующего звена на «последней миле» от/до крупных железнодорожных грузовых узлов, а также смычки между странами, по территории которых непосредственно проходят транскаспийский железнодорожный грузовой коридор и соответствующий коридор Алматы — Тегеран — Стамбул, с соседними странами, расположенными вдали от основных железнодорожных или автомобильных маршрутов.

III. Географический охват

4. В состав Координационного комитета войдут страны, расположенные вдоль транскаспийского коридора, в том числе (по направлению с востока на запад) Казахстан, Азербайджан, Грузия и Турция, а также страны, расположенные вдоль коридора Алматы — Тегеран — Стамбул, в том числе (по направлению с востока на запад) Казахстан, Узбекистан, Туркменистан, Иран (Исламская Республика) и Турция.

5. Другим странам, в частности развивающимся странам, не имеющим выхода к морю (РСНВМ), чей импорт, экспорт и выход на международные рынки в значительной мере зависит от доступа к транскаспийскому коридору и коридору Алматы — Тегеран — Стамбул, таким как Кыргызстан и Таджикистан, а также странам, расположенным в самом начале или конце соответствующих коридоров, таким как Китай на востоке или Украина на западе, равно как прибрежным черноморским государствам ЕС (Болгарии и Румынии) предлагается присоединиться к усилиям Координационного комитета в любое время в ходе выполнения его мандата и двухгодичного плана работы.

6. Если правительство той или иной страны, отвечающей изложенным выше критериям, желает войти в состав Координационного комитета, достаточно письма соответствующего органа власти на имя Председателя WP.5.

IV. Членский состав

7. Правительству каждой страны из числа либо перечисленных в разделе III выше, либо отвечающих критериям членства, предлагается назначить — оформив это письменно — трех представителей, а именно:

- одного (1) представителя высшего звена от министерства транспорта и/или инфраструктуры;
- одного (1) представителя высшего звена от национального железнодорожного предприятия, отвечающего за железнодорожные грузоперевозки/управление коридорами¹;
- одного (1) представителя высшего звена от таможенной/налоговой администрации, отвечающей за политику в области трансграничных перевозок и транзита.

8. Транспортные ведомства и железнодорожные предприятия образуют «костяк» членского состава Комитета и будут приглашаться на каждую сессию. Эти назначенные представители обязуются участвовать во всех заседаниях Координационного комитета и вносить в них свой вклад.

9. Представитель таможенной/налоговой администрации будет приглашаться в каждом конкретном случае, в зависимости от повестки дня и тематического охвата каждой сессии.

V. Рамки деятельности и тематический охват

10. Координационный комитет будет осуществлять следующие виды деятельности, более подробно изложенные в программе работы на 2023–2025 годы:

- оценка и определение приоритетности требований, предъявляемых к транспортной инфраструктуре, и потребностей в реконструкции и модернизации, равно как соответствующих потребностей в инвестициях, в том числе в подвижной состав и контейнерный пул, а также выявление недостающих звеньев;
- цифровизация, унификация и стандартизация используемых в коридорах транспортных документов;
- оценка наличия достоверных графиков движения поездов и тарифов, согласованных в пределах коридоров, а также анализ других проблем, препятствующих осуществлению регулярных железнодорожных грузовых перевозок по обоим коридорам;
- оценка эффективности работы пунктов пересечения границ по маршруту вдоль обоих коридоров, а также выявление, определение первоочередности и реализация инициатив по упрощению процедур пересечения границ;
- повышение экономической жизнеспособности и устойчивости коридоров, а также их экологических показателей.

¹ В странах, где виды деятельности, связанные с организацией движения и аспектами развития, разобщены, также может быть назначен представитель высшего звена от управляющего инфраструктурой.

VI. Методы работы

11. Все заседания будут проходить под руководством Председателя WP.5, который, в соответствии с правилами процедуры WP.5, назначается Рабочей группой сроком на два года. В отсутствие Председателя WP.5 сессия может — в порядке исключения и с предварительного одобрения Координационного комитета — проходить под руководством заместителя Председателя WP.5. Секретариатское обслуживание обеспечивают секретариаты ЕЭК и ОЭС.
12. Два координатора коридоров (по одному на каждый коридор) назначаются из числа основных членов КК на основе ротации сроком на один год.
13. Периодичность и последовательность проведения сессий:
 - в течение календарного года (по усмотрению членов) будет проводиться до трех двухдневных сессий Координационного комитета. По соображениям качества взаимодействия сессии предпочтительно проводить в очном формате, и они будут либо приниматься странами — членами КК, либо приурочиваться к запланированным межправительственным совещаниям в Женеве/Швейцарии, если КК сочтет это целесообразным и если позволит бюджет;
 - в исключительных случаях — ввиду срочности — по предложению Председателя WP.5 могут также проводиться промежуточные/специальные сессии в смешанном формате с дистанционным участием.
14. Принятие решений: к настоящей неофициальной группе применимы Руководящие принципы ЕЭК для групп специалистов (ECE/EX/2/Rev.1).

VII. Задачи членов Комитета

15. В соответствии с рамками деятельности и тематическим охватом Комитета к задачам координаторов коридоров относятся:
 - оказание поддержки Председателю WP.5 и секретариатам ЕЭК и ОЭС в организации сессий, определении повестки дня, разработке вспомогательной документации, проведении заседаний, составлении доклада и проведении соответствующих последующих мероприятий;
 - оказание поддержки в установлении соответствующих приоритетов эксплуатационной совместимости и операционных целевых показателей для конкретного коридора, а также в проведении оценки ожидаемой отдачи от подлежащих принятию мер;
 - оказание поддержки в определении потребностей применительно к конкретным коридорам (финансовых, кадровых, инфраструктурных и т. д.) и изыскании путей для их удовлетворения;
 - ежегодное представление — в сотрудничестве с Председателем/заместителем Председателя WP.5 и секретариатами ЕЭК и ОЭС — доклада для WP.5.
16. В соответствии с рамками деятельности и тематическим охватом Комитета, изложенными в разделе V, к задачам членов Комитета, действующим под руководством координаторов коридоров и Председателя WP.5, относятся:
 - определение соответствующих приоритетов эксплуатационной совместимости и операционных целевых показателей для конкретного коридора;
 - учет интересов различных заинтересованных в коридоре сторон (грузоотправителей, перевозчиков, таможенных органов, дорожных администраций, служб безопасности, органов здравоохранения и т. д.) для обеспечения бесперебойной перевозки от пункта отправления до пункта назначения и представление Комитету соответствующих предложений;
 - разработка комплексного плана работы для коридоров в целях реализации приоритетов и задач (включая 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, в том числе по линии многосторонних банков развития;
- активная поддержка реформирования нормативной базы и законодательной основы и проведение экспериментальных реформ в области упрощения процедур пересечения границ и логистики;
- маркетинг коридора, активная поддержка и поощрение использования коридора в соответствии с операционными целевыми показателями.

17. Учитывая, что основными членами Координационного комитета являются заинтересованные государственные органы из стран, расположенных вдоль обоих коридоров, дополнительным заинтересованным сторонам, включая соответствующие международные организации и операторов частного сектора, предлагается — по предварительному приглашению Председателя WP.5 и соответствующих координаторов коридоров — участвовать в рассмотрении/вносить вклад в рассмотрение только конкретных пунктов повестки дня.

VIII. Ресурсы

18. На начальном этапе расходы на создание, функционирование и обслуживание Координационного комитета, а также путевые расходы участников (суточные и авиабилеты), обеспечивающие им возможность участвовать в сессиях Комитета, и услуги устного перевода (на английский и русский языки) покрываются до конца 2025 года за счет внебюджетных средств ЕЭК, предоставленных Нидерландами.

19. Начиная с 2026 года и учитывая готовность участвующих стран к продолжению сотрудничества, деятельность КК должна покрываться за счет финансирования, предоставляемого заинтересованными правительствами, следуя надлежащей практике проектов ТЕА/ТЕЖ.

Приложение II

Программа работы Координационного комитета на 2023–2025 годы

Одобрена членами Комитета от Азербайджана, Грузии, Ирана (Исламской Республики), Казахстана и Узбекистана 6 июня 2023 года в Стамбуле, Турция

I. Введение

1. В настоящем документе излагается намеченная на 2023–2025 годы программа работы Координационного комитета Европейской экономической комиссии (ЕЭК)/Организации экономического сотрудничества (ОЭС) по транскаспийскому коридору и коридору Алматы — Тегеран — Стамбул, далее именуемого Координационный комитет (или КК), созданного в рамках неофициальной группы товарищей Председателя Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорт (WP.5) на ее тридцать пятую ежегодную сессию в сентябре 2022 года.

2. В нем определены пять кластеров работы и перечислены конкретные направления деятельности и ожидаемые результаты в рамках предложенных кластеров, которые будут включены в программу работы и систему оценки на 2023–2025 годы. Всякий раз, когда это возможно и целесообразно, кластеры работы увязаны с международно-правовыми документами, относящимися к компетенции КВТ. Это делается в тех случаях, когда конкретные направления деятельности способствуют осуществлению положений соответствующих правовых документов.

II. Кластеры работы на 2023–2025 годы и ожидаемые результаты

3. В программе работы Комитета по коридорам на 2023–2025 годы представлены намеченные направления деятельности. Они перечислены вместе с ожидаемыми результатами, которые определены таким образом, чтобы помочь Координационному комитету в оценке достигнутых со временем результатов. Всякий раз, когда это целесообразно и актуально, конкретные запланированные виды деятельности увязываются с осуществлением соответствующих правовых документов, относящихся к компетенции КВТ.

A. Оценка требований, предъявляемых к транспортной инфраструктуре, и потребностей в реконструкции и модернизации, а также выявление недостающих звеньев

Направления деятельности

Ожидаемые результаты

- | <i>Направления деятельности</i> | <i>Ожидаемые результаты</i> |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> Основываясь на имеющихся инфраструктурных соглашениях СЛКП, СМА и СМЖЛ, Координационный комитет проводит комплексную работу в масштабах коридоров по составлению перечня недостающих инфраструктурных звеньев и всех существующих технических параметров для обеспечения бесперебойных перевозок по транскаспийскому маршруту и маршруту Алматы — Тегеран — Стамбул с задействованием железнодорожных, автомобильных и интермодальных транспортных активов. В частности: | <ul style="list-style-type: none"> Подготовка технического исследования с указанием всех технических параметров коридоров Проведение работы по составлению подробного перечня, позволяющего выявить недостающие звенья или сегменты сети, нуждающиеся в модернизации, обновлении или модификации. Составление и общее одобрение списка приоритетных проектов по строительству новой либо обновлению или модернизации существующей транспортной инфраструктуры |

<i>Направления деятельности</i>	<i>Ожидаемые результаты</i>
<ul style="list-style-type: none"> • КК проводит анализ имеющихся на сегодня сетей и выявляет те участки железнодорожных линий или автомобильных дорог, которые нуждаются в модернизации (т. е. обновлении, модификации или частичной реконструкции); • КК устанавливает приоритетность фигурирующих в списке проектов по строительству или модернизации инфраструктуры; • КК обеспечивает увязку проектов с национальными программами по финансированию развития инфраструктуры; • КК подготавливает предложения по финансированию, призванные заручиться выделением под проекты дополнительных финансовых средств, и размещает их на платформе Международной обсерватории для мониторинга транспортной инфраструктуры (МОМТИ); • КК поддерживает контакты с многосторонними банками развития (МБР), организациями регионального сотрудничества (ОРС) и другим соответствующими заинтересованными сторонами в порядке содействия в обеспечении финансирования 	<ul style="list-style-type: none"> • Обеспечение увязки проектов с национальными программами финансирования • Детальная проработка 1–2 предложений по финансированию для обращения за получением дополнительного финансирования по линии МБР

В. Цифровизация, унификация и стандартизация используемых в коридорах транспортных документов

<i>Направления деятельности</i>	<i>Ожидаемые результаты</i>
<ul style="list-style-type: none"> • КК проводит обзор практики использования в рамках транскаспийского коридора и коридора Алматы — Тегеран — Стамбул различных типов мультимодальных или унимодальных транспортных документов и цифровых платформ в их привязке к требованиям правоприменительных органов во всех странах, расположенных вдоль коридоров, в частности таможенных администраций или иных контролирующих ведомств • КК подготавливает рекомендации по решениям в области цифровизации и использованию в коридорах технических стандартов и норм, при необходимости учитывая, среди прочего, работу, проделанную по линии МСЖД • КК изучает возможность использования в коридорах eTIR в качестве интермодального таможенного транзитного документа • КК изучает возможность использования eCMR • КК работает над внедрением режима единого железнодорожного права (при условии принятия ЕЖП и его вступления в силу) 	<ul style="list-style-type: none"> • Завершение обзора и привязка документов к требованиям отдельных стран • Выработка рекомендаций по решениям в области цифровизации/электронным стандартам и нормам и их представление на рассмотрение национальных органов • Начало реализации пилотных проектов для проверки и подтверждения возможностей более широкого внедрения eTIR/eCMR/других цифровых транспортных решений на конкретных участках коридоров

С. Оценка наличия достоверных графиков движения поездов и тарифов, согласованных в пределах коридоров, а также анализ других проблем, препятствующих осуществлению регулярных железнодорожных грузовых перевозок по обоим коридорам

<i>Направления деятельности</i>	<i>Ожидаемые результаты</i>
<ul style="list-style-type: none"> • КК проводит анализ существующих графиков движения поездов и тарифов и выносит рекомендации по их согласованию • КК изучает возможности создания единого/ консолидированного центра обслуживания клиентов, предлагающего клиентам из числа операторов частного сектора, заинтересованным в конкретной транспортной услуге, доступ по принципу «одного окна» 	<ul style="list-style-type: none"> • Проведение анализа существующих графиков движения поездов и тарифов и выработка предложения по более унифицированному/ скоординированному расписанию движения и более единообразной тарифной системе применительно к обоим коридорам • Подготовка предложения (включая смету расходов) по созданию на уровне коридоров «нейтрального» центра обслуживания клиентов

Д. Оценка эффективности работы пунктов пересечения границ по маршруту вдоль обоих коридоров, а также выявление, определение первоочередности и реализация инициатив по упрощению процедур пересечения границ

<i>Направления деятельности</i>	<i>Ожидаемые результаты</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Основываясь на положениях Конвенции о согласовании и приложениях и добавлениях к ней, КК оценивает эффективность работы основных пунктов пересечения границ с точки зрения кадровых ресурсов/инфраструктуры/ пропускной способности и координации между контрольными органами как на национальном, так и двустороннем уровне, с учетом исследований и рекомендаций по линии других организаций (например, ТРАСЕКА). Он выявляет те пункты пересечения границ, в случае которых имеются возможности для усовершенствования, и стремиться к изысканию решений с опорой на действующие правовые документы ЕЭК и другие соответствующие инструменты и стандарты. В частности: <ul style="list-style-type: none"> • КК проверяет, насколько соблюдаются положения приложения 9 к Конвенции о согласовании, касающегося облегчения процедур пересечения границ в ходе международных железнодорожных грузовых перевозок; • основываясь на добавлениях 1 и 2 к приложению 8 к Конвенции о согласовании, КК оценивает — применительно к осуществляющим движение по коридорам автотранспортным средствам — использование оговоренных международного сертификата технического осмотра и международного весового сертификата транспортного средства (МВСТС); • в соответствии с Конвенцией о таможенном режиме, применяемом к контейнерам, переданным в пул и используемым для международных перевозок, КК проверяет, действует ли в рамках коридоров какое-либо соглашение о контейнерном пуле, и если да, 	<ul style="list-style-type: none"> • Подготовка доклада об оценке текущего состояния и степени соответствия основных пунктов пересечения границ вдоль коридоров положениям Конвенции о согласовании, Конвенции МДП и других соответствующих документов ЕЭК по упрощению процедур пересечения границ • Выработка предложений по приведению практики работы на этих пунктах пересечения границ в соответствие с международно рекомендованными стандартами и положениями этих документов

<i>Направления деятельности</i>	<i>Ожидаемые результаты</i>
	то имеется ли возможность привести его в соответствие с означенной Конвенцией

Е. Повышение экономической жизнеспособности и устойчивости коридоров, а также их экологических показателей

<i>Направления деятельности</i>	<i>Ожидаемые результаты</i>
<ul style="list-style-type: none"> • На основе соответствующих руководств по международному управлению чрезвычайными ситуациями (МУЧС), подготовленных в рамках WP.5 для автомобильного, железнодорожного и внутреннего водного транспорта, КК разрабатывает пилотные концепции МУЧС применительно к одному или обоим коридорам. В частности: <ul style="list-style-type: none"> а) КК оценивает в контексте МУЧС непредвиденные внешние обстоятельства или аварийные ситуации, вероятность возникновения которых не исключается (аварии, стихийные бедствия, пандемии и т. д.); б) КК предлагает планы реагирования и чрезвычайные протоколы, подлежащие задействованию во время вероятных чрезвычайных ситуаций, и представляет их на утверждение соответствующим национальным органам, отвечающим за управление чрезвычайными ситуациями. • Члены КК надлежащим образом информируют друг друга об аспектах, связанных с экологическими показателями коридоров 	<ul style="list-style-type: none"> • Разработка концепции МУЧС применительно к одному или обоим коридорам либо их сегментам и представление ее на утверждение соответствующими национальными органами • Обмен информацией между членами КК об экологических показателях коридоров