

**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****Обзор текущей и запланированной деятельности
в поддержку введения в действие транскаспийского
коридора и коридора Алматы — Тегеран — Стамбул****Представлено правительствами Азербайджана, Грузии,
Ирана (Исламская Республика), Казахстана, Турции
и Узбекистана****I. Справочная информация**

1. На второй сессии Координационного комитета по транскаспийскому коридору и коридору Алматы — Тегеран — Стамбул (далее именуемого Координационный комитет), состоявшейся 5–6 июня 2023 года в Стамбуле (Турция), члены решили составить и вести сводную таблицу видов деятельности, которая — для целей обмена информацией — будет обновляться перед каждой последующей сессией Координационного комитета и содержать всеобъемлющий обзор работы, проводимой в поддержку обоих коридоров. В настоящем документе представлена такая сводная таблица текущих видов деятельности.

**II. Таблица для целей координации деятельности
по коридорам**

В приведенной ниже таблице, составленной членами пяти правительств, входящих в настоящее время в состав Координационного комитета, и Межправительственной комиссией (МПК) ТРАСЕКА, содержатся ссылки на:

а) национальные/двусторонние/субрегиональные инициативы и направления работы, осуществляемые отдельными правительствами (национальными железнодорожными предприятиями, министерствами транспорта и инфраструктуры и таможенными органами), которые имеют отношение к обоим коридорам;

б) международную/региональную деятельность и/или нормативную работу, проводимую, при необходимости, в рамках соответствующих рабочих групп под эгидой Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) ЕЭК и Организации экономического сотрудничества (ОЭС) либо секретариатом МПК ТРАСЕКА и имеющую непосредственное отношение к обоим коридорам.



Национальные и международные виды деятельности в поддержку работы Координационного комитета

<i>Член Комитета</i>	<i>Транспортная инфраструктура/недостающие звенья</i>	<i>Цифровизация/унификация транспортных документов</i>	<i>Графики движения поездов и тарифы</i>	<i>Эффективность работы пунктов пересечения границ</i>	<i>Экономическая жизнеспособность и устойчивость, а также экологические показатели</i>
Азербайджан	<ul style="list-style-type: none"> • Начало второго этапа реконструкции инфраструктуры в Бакинском порту. • Работы по модернизации маршрута Баку — Тбилиси — Карс (БТК). • Зангезурский коридор: ведется строительство автомобильной и железнодорожной инфраструктуры. 	<ul style="list-style-type: none"> • АЖД: концептуальное проектирование системы управления перевозками и реализация мер быстрого достижения результатов (системы отслеживания на базе GPS, экономия топлива и т. д.). • Бакинский порт: увязка информационной системы управления портом в одно целое с системами аналогичного типа портов Актау, Курык и Туркменбаши. • Работа по использованию накладной ЦИМ/СМГС и ее будущей электронной версии. 22 мая 2023 года между железнодорожными администрациями Азербайджана, Турции, Казахстана, Грузии и Украины был подписан меморандум о тестовом использовании электронной накладной ЦИМ/СМГС. 	Тариф за перевозку по маршруту ТМТМ Алтынколь — Батуми/Поти контейнера ДФЭ — 1 597 долл. США	Текущая деятельность: начало реализации в рамках железнодорожного проекта Баку — Тбилиси — Карс (БТК) соглашения между правительствами Грузии, Турции и Азербайджана по заблаговременному обмену данными для упрощения процедур таможенного	В Грузии планируется подготовить технико-экономическое обоснование развития железнодорожных перевозок Ро-Ла/грузовых автомобилей. Этот проект, в случае его реализации, будет способствовать снижению углеродного следа в транспортном секторе.
Грузия	<p>Общий уровень реализации текущего проекта модернизации железнодорожного сектора в настоящее время составляет 96,23 %.</p> <p>Основная железнодорожная сеть страны станет полностью двухпутной. Следствием завершения</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Грузинские железные дороги (ГЖД) стремятся ускорить процесс цифровизации транскаспийского коридора и уже приступили к тестированию механизма электронного обмена данными с другими железнодорожными предприятиями коридора. На настоящем этапе 	Тариф за перевозку по маршруту ТМТМ Алтынколь — Батуми/Поти контейнера ДФЭ — 1 597 долл. США	Текущая деятельность: начало реализации в рамках железнодорожного проекта Баку — Тбилиси — Карс (БТК) соглашения между правительствами Грузии, Турции и Азербайджана по заблаговременному обмену данными для упрощения процедур таможенного	В Грузии планируется подготовить технико-экономическое обоснование развития железнодорожных перевозок Ро-Ла/грузовых автомобилей. Этот проект, в случае его реализации, будет способствовать снижению углеродного следа в транспортном секторе.

<i>Член Комитета</i>	<i>Транспортная инфраструктура/недостающие звенья</i>	<i>Цифровизация/унификация транспортных документов</i>	<i>Графики движения поездов и тарифы</i>	<i>Эффективность работы пунктов пересечения границ</i>	<i>Экономическая жизнеспособность и устойчивость, а также экологические показатели</i>
	<p>проекта модернизации станет значительное улучшение инфраструктуры железнодорожных перевозок в очень сложном высокогорном, изрезанном ущельями районе страны, и приведет к сокращению времени в пути и повышению уровня безопасности. Годовая пропускная способность увеличится с 27 до 48 млн тонн.</p>	<p>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.</p>	<p>Тариф за перевозку по маршруту ТМТМ Алтынколь — Карс — Стамбул контейнера ДФЭ — 2 257 долл. США</p>	<p>транзита. Осуществление перевозок по железнодорожной линии Баку — Тбилиси — Карс (БТК) с использованием накладной ЦИМ/СМГС. Это упрощает процесс перевозки, а также ускоряет перевалку вагонов на погранпереходах между Грузией и Турцией, значительно сокращая тем самым время доставки грузов. Операционные системы ГЖД и таможни увязаны воедино, обмен информацией о грузах, подлежащих таможенному контролю, осуществляется в электронном виде, а товары декларируются, помещаются под контроль и снимаются с контроля с использованием одного и того же электронного формата. На пограничной станции Гардабани в целях эффективного контроля вагонов, прибывающих со стороны Азербайджана, были установлены современные сканеры для досмотра и мониторинга.</p>	
Иран (Исламская Республика)	<p>Железнодорожная ветка Меренд — Чешме-Сорайя — Дилуджи протяженностью 200 км, обеспечивающая соединение с Турцией.</p>	<p>Между ЖД Ирана и ТГЖД осуществляется электронный обмен железнодорожными данными, и переговоры относительно перехода на использование аналогичного подхода ведутся с Туркменистаном.</p>	<p>Время в пути от пунктов пересечения границы с Туркменистаном (Серахс и Инче-Бурун) до турецкой границы возле Рази составляет 4–5 дней. На основании протокола, подписанного между Ираном (Исламская Республика) и Турцией, транспортные тарифы на</p>	<p>Сочетание таможенной системы со средствами взвешивания в пунктах пересечения границ для увеличения коммерческой скорости поездов.</p>	

Член Комитета	Транспортная инфраструктура/недостающие звенья	Цифровизация/унификация транспортных документов	Графики движения поездов и тарифы	Эффективность работы пунктов пересечения границ	Экономическая жизнеспособность и устойчивость, а также экологические показатели
Турция	Общая протяженность железнодорожной сети составляет 13 896 км, включая 11 668 км обычных, 2 009 км высокоскоростных и 219 км скоростных железнодорожных линий. 49 % линий осигнализированы и 51 % электрифицированы.	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 единая накладная ЦИМ/СМГС используется при осуществлении железнодорожных грузовых перевозок через Средний коридор по железнодорожной магистрали Баку — Тбилиси — Карс (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.	данном маршруте (для иранских и турецких вагонов) составляют: <ul style="list-style-type: none"> • генеральные грузы: 0,012 евро за тонно-км; • 20-футовый контейнер: 0,18 евро за тонно-км; • 40-футовый контейнер: 0,23 евро за тонно-км. После прибытия на границу и прохождения таможенного контроля поезда оперативно отправляются в пункт назначения согласно внутреннему расписанию. Для перевозок в Иран (Исламскую Республику) и по магистрали БТК действуют единые конкурентные тарифы, согласуемые путем двусторонних и многосторонних переговоров.	Перевозки по железнодорожной магистрали БТК и транскаспийскому коридору осуществляются через погранпереход Канбаз/Карцахи. Перевалка грузов происходит на станции Ахалкалаки (Грузия), расположенной в 29 км от границы. От Турции до Ахалкалаки проложена железнодорожная линия с шириной колеи 1 435 мм. Ведутся работы по модернизации перевалочной станции Ахалкалаки с целью удовлетворения растущих потребностей в обработке обычных и насыпных грузов. Транспортные операции с Ираном (Исламская Республика) осуществляются через погранпереход Капикёй/Рази. Перевозки в Европу осуществляются через погранпереходы Капикёй/Свиленград на границе с Болгарией и	При перевозках, осуществляемых по магистрали БТК и Среднему коридору, на участке Карс — Ахалкалаки могут возникать сезонные трудности, обусловленные тяжелыми зимними условиями. Связанные с изменением климата трудности могут возникать и при перевозках из Ирана (Исламской Республики) с переправой через озеро Ван (из-за снижения уровня воды).

Член Комитета	Транспортная инфраструктура/недостающие звенья	Цифровизация/унификация транспортных документов	Графики движения поездов и тарифы	Эффективность работы пунктов пересечения границ	Экономическая жизнеспособность и устойчивость, а также экологические показатели
Казахстан	<p>Ведется строительство 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. В Алматы ведется строительство объездной железнодорожной линии, которая позволит снизить нагрузку на существующий алматинский узел за счет 40-процентного сокращения потребности в обработке грузов и почти 24-часового сокращения время доставки.</p>	<p>Ведется работа по внедрению унифицированных транспортных документов, таких как единая накладная ЦИМ/СМГС.</p>	<p>а) Обеспечение на маршруте справедливой и благоприятной тарифной политики.</p> <p>б) Организация члнчного сообщения по ТМТМ.</p> <p>Налаживание на территории Казахстана регулярного железнодорожного грузового члнчного 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 3 700 км.</p>	<p>Узункёпрю/Питион на границе с Грецией. Начиная с 2019 года, в Турции накладные также служат «транзитным сопроводительным документом» для целей таможенных процедур. Благодаря электронной интеграции АО «ТГЖД» с таможенной администрацией Турции передача всей информации осуществляется в цифровом формате.</p>	<p>Продолжение работы по развитию железнодорожных коридоров. Железная дорога является одним из наиболее энергоэффективных и экологичных видов транспорта.</p>

Член Комитета	Транспортная инфраструктура/недостающие звенья	Цифровизация/унификация транспортных документов	Графики движения поездов и тарифы	Эффективность работы пунктов пересечения границ	Экономическая жизнеспособность и устойчивость, а также экологические показатели
Узбекистан	<p>На сегодняшний день общая протяженность основных железнодорожных линий АО «Узбекские железные дороги» составляет 7 400 км, из которых 3 500 км электрифицированы.</p> <p>Первым масштабным проектом стало строительство железнодорожной линии Навои — Учкудук — Султан-Увайстаг — Нукус. В 2001 году, несмотря на сложную экономическую ситуацию в то время, данный проект был успешно реализован, обеспечив связь между северными регионами и центром страны.</p> <p>Крупным прорывом стала железнодорожная линия Ташгузар — Байсун — Кумкурган, пересекающая горную цепь высотой 1 800 метров. Реализация проекта была полностью завершена в 2009 году.</p> <p>В августе 2016 года была введена в эксплуатацию новая, проходящая на высоте 2 200 м над уровнем моря, электрифицированная железнодорожная линия Ангрен — Пап общей протяженностью 123 км, включая туннель длиной 19 км.</p>	<p>К числу электронных информационных систем Узбекистана относятся:</p> <ul style="list-style-type: none"> а) единый портал интерактивных государственных услуг — https://my.gov.uz/ru/; б) таможенный сервис «E-Transit» – cargo.customs.uz; в) портал продажи электронных билетов на пассажирские поезда — https://e-ticket.railway.uz; г) портал услуг для грузовладельцев – https://e-nakl.railway.uz/; д) портал мониторинга движения поездов — https://smpp.uzgps.uz/; е) информационная система автоматического распознавания регистрационных номеров и веса грузов в вагонах и контейнерах. 		<p>АО «УЖД» имеет 18 межгосударственных стыковочных узлов со всеми соседними странами региона, в том числе с:</p> <ul style="list-style-type: none"> а) Казахстаном — 3; б) Кыргызстаном — 4; в) Таджикистаном — 4; г) Туркменистаном — 6; д) Афганистаном — 1. 	<p>АО «Узбекские железные дороги» стало ключевым звеном экономики страны.</p> <p>Им реализуются крупномасштабные проекты по строительству новых и модернизации существующих железнодорожных линий, оно содействует возведению мостов и прокладке путепроводов, а также созданию новых современных промышленных объектов.</p> <p>АО «Узбекские железные дороги» ставит перед собой цель повысить транзитный потенциал Узбекистана, обеспечив соединение Евразийского континента с севера на юг и с востока на запад.</p> <p>По объему грузооборота Узбекистан желает выйти в число региональных лидеров.</p> <p>В настоящее время на долю железнодорожного сектора приходится 60 % всех грузовых и 75 % пассажирских перевозок.</p>

<i>Член Комитета</i>	<i>Транспортная инфраструктура/недостающие звенья</i>	<i>Цифровизация/унификация транспортных документов</i>	<i>Графики движения поездов и тарифы</i>	<i>Эффективность работы пунктов пересечения границ</i>	<i>Экономическая жизнеспособность и устойчивость, а также экологические показатели</i>
МПК ТРАСЕКА		Подготовительное совещание рабочей группы по организационным вопросам в связи с внедрением электронной накладной ЦИМ/СМГС (3 июля 2023 года). Закрытое заседание.		Рабочее совещание по вопросу таможенных процедур на маршрутах ТРАСЕКА (12 июля 2023 года). Закрытое заседание.	