



---

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

Женева, 25–27 сентября 2024 года

Пункт 3 а) предварительной повестки дня

**Развитие транспортных сетей и связей:****евро-азиатские транспортные связи****Создание Координационного Комитета в рамках Рабочей  
группы по тенденциям и экономике транспорта по марш-  
руту Евро-азиатских транспортных связей № 1\*****Представлено правительством Российской Федерации****I. Справочная информация**

1. На сессии Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) Европейской экономической комиссии Организации Объединённых Наций (ЕЭК ООН) (4–6 сентября 2023 г.) Российская Федерация выступила с предложением по созданию Координационного комитета по железнодорожному маршруту евро-азиатских транспортных связей (ЕАТС) №1 по аналогии с уже функционирующими комитетами по Транскаспийскому коридору и коридору Алматы – Тегеран – Стамбул (п.33 Доклада). Данный вопрос был поддержан Рабочей группой и зафиксирован в Докладе с представлением информации о достигнутом прогрессе на очередной 37-ой сессии Рабочей группы в сентябре 2024 года. В соответствии с пунктом 48 Перечня решений 86-й сессии КВТ ЕЭК ООН (20–23 февраля 2024 г.) одобрено предложение Российской Федерации и Республики Беларусь по созданию Координационного Комитета по управлению ЕАТС № 1.

2. В настоящее время накоплен значительный опыт функционирования транспортных коммуникаций Евразии, обеспечивающих межрегиональные транспортные связи. Созданы и эксплуатируются международные транспортные коридоры (МТК), включая Панъевропейские, Евроазиатские МТК, железнодорожные коридоры Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД), сети европейских и азиатских магистралей, учрежденные региональными комиссиями ООН.

3. Кризис, изначально вызванный пандемией, продолжающийся постковидный период стал колоссальным вызовом для одних видов транспорта и открыл широкие

---

\* В настоящем документе воспроизводится без изменений текст, переданный секретариату.

окна возможностей – для других, прежде всего, железнодорожного транспорта, являющимся экологически и эпидемиологически устойчивым.

4. В условиях кардинальных структурных сдвигов в мировой экономике, повлекших резкий разворот грузопотоков на Восток и Юг, ключевым элементом межрегиональной связанности и конкурентоспособности экономик стран является сохранение действующих и создание новых логистических связей.

5. В текущих реалиях необходимо обеспечить высокую устойчивость системы евразийских перевозок, а также надежность альтернативных маршрутов.

6. Основным инструментом обеспечения устойчивости трансконтинентальных перевозок является развитие международных транспортных коридоров.

7. В данном документе представлен важнейший для региона Евразии международный транспортный коридор: ЕАТС № 1 (Транссиб и его ответвления), образующий связанность с рынками стран АТР, в первую очередь Китая и другими ключевыми МТК евроазиатского пространства.

8. С учетом этого, особую значимость приобретают вопросы развития ЕАТС № 1 (в системе ОСЖД – это железнодорожный транспортный Коридор № 1) в части Транссиба и его ответвлений, объемы перевозок грузов, следующих на Восток через морские порты Дальнего Востока, железнодорожные переходы на границе с Монголией и Китаем.

9. Для подготовки мандата будущего Координационного Комитета по управлению маршрутами ЕАТС № 1 необходимо взять за основу действующий инструментарий специализированных международных организаций: КВТ ЕЭК ООН, ЭСКАТО<sup>1</sup>, ОСЖД:

- Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ) является правовой и технической основой для развития согласованной и эффективной международной железнодорожной сети в регионе ЕЭК ООН. СМЖЛ определяет железнодорожные линии международного значения (сеть железных дорог категории E) и их технические характеристики для дальнейшего развития железнодорожной инфраструктуры. Соглашение также определяет параметры инфраструктуры для двух категорий линий: тех, которые уже существуют, и которые будут построены. Последние разделены на линии для грузовых и пассажирских перевозок и линии, предназначенные только для пассажирских перевозок.

10. Железнодорожные участки МТК на территории стран, входящих в ЕАТС № 1 должны соответствовать стандартам и техническим характеристикам СМЖЛ.

- Вторым не менее важным с точки зрения осуществления перевозок по МТК является Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП). СЛКП - это план развития согласованной и эффективной международной сети комбинированных перевозок и соответствующих объектов и их технические и эксплуатационные характеристики. Соглашением сформирована сеть международных комбинированных перевозок, включающая железнодорожные линии (практически идентичны линиям СМЖЛ), терминально-логистические центры, пограничные пункты, станции смены колесных пар и железнодорожно-паромные переправы/порты.

11. ЕАТС № 1 в системе маршрутов ЕЭК ООН № 1 был официально поддержан министрами транспорта на 2-ой Международной евроазиатской Конференции по транспорту 12–13 сентября 2000 года в Санкт-Петербурге и зафиксирован в итоговом документе - Декларации.

<sup>1</sup> Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана

- Региональная сеть транспортных сообщений стран ЭСКАТО оформлена в трех межправительственных соглашениях: по Азиатским автомобильным дорогам (ААД), по Трансазиатским железным дорогам (ТАЖД) и по «сухим портам».
12. Сеть ТАЖД объединяет свыше 112 тыс. км железных дорог в 21 государстве (в том числе Транссиб («Северный луч» ТАЖД) и МТК «Север-Юг»). Соглашение по «сухим портам» включает перечень функционирующих в 17 государствах (включая Российскую Федерацию, Китай, Индию, Иран (Исламская Республика), Турцию, Казахстан) вдоль сети ААД и сети ТАЖД логистических центров, спектр предоставляемых ими услуг, пропускную способность и др.
13. Межправительственное соглашение о «сухих портах» направлено на развитие «сухих портов» международного значения как одного из средств создания международной интегрированной интермодальной транспортно-логистической системы в Азии, а также между Азией и соседними регионами.
14. Умелое использование и реализация указанных выше соглашений позволит осуществлять беспрепятственные трансконтинентальные перевозки по территории всего евроазиатского пространства.
- Соглашения, договора, памятки Организации сотрудничества железных дорог являются важнейшим инструментарием для организации и осуществления беспрепятственных перевозок грузов и пассажиров на всем евразийском пространстве. Определение (термин) МТК в рамках ОСЖД признано всеми международными организациями (В рамках ОСЖД под международным транспортным коридором понимается совокупность магистральных транспортных коммуникаций с соответствующим обустройством, как правило, различных видов транспорта, обеспечивающих перевозки пассажиров и грузов, на направлениях, связывающих различные страны и имеющих вследствие этого международное значение. Непосредственно под железнодорожным коридором понимаются линии железных дорог высокой технической оснащенности, предназначенные для пропуска значительных грузо- и пассажиропотоков на направлениях их наибольшей концентрации).
15. Для координации действий участников ЕАТС № 1 должен быть использован весь инструментарий ОСЖД: нормативная правовая база, регламентирующая перевозки грузов и пассажиров (Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) и его шесть приложений, Соглашение о международном пассажирском сообщении (СМПС), хозяйственные договора дорожные карты по облегчению пересечения границ, типовые документы для осуществления перевозок в цифровом формате, механизм взаиморасчетов между ж/д компаниями, механизм согласования объемов по погранстыкам, памятки с техническими требованиями к инфраструктуре и подвижному составу, меморандумы, комплексные планы и технико-эксплуатационные паспорта по каждому коридору).
16. Обращение Минтранса Российской Федерации и ОАО «РЖД»<sup>2</sup> в Рабочую группу по тенденциям и экономике транспорта напрямую связано с разработанным в ЕЭК ООН Механизмом управления координацией коридоров (МУКК). В настоящее время на маршруте ЕАТС № 3 Секретариат ЕЭК ООН апробирует внедрение этого механизма.
17. С помощью МУКК выявляется определение конкретных проблем в рамках коридора, разработка планов по их решению, приоритетов координации и функциональной совместимости в масштабах всего коридора и эффективный мониторинг реализации согласованных планов на систематической основе.
18. Рассчитывая на поддержку избираемого Секретариатом ЕЭК ООН Координатор и представителей правительств государств, в том числе на уровне министерств транспорта/экономики/таможни, железнодорожных компаний, администраций портов

<sup>2</sup> Открытое акционерное общество «Российские железные дороги»

каждой из стран, расположенных вдоль коридора будут определены соответствующие приоритеты функциональной совместимости по ЕАТС № 1 и его ответвлениям.

19. Координационный Комитет по управлению ЕАТС № 1 помимо имеющегося инструментария ОСЖД, ЭСКАТО, должен применить, Механизм оценки результатов работы коридоров (МОРРК), заключающийся в систематическом изучении и объективном анализе результативности деятельности государства по введению в действие коридоров (вертикальные действия) и степени реализации горизонтальных (межстрановых) приоритетов функциональной совместимости коридора (оценка требований, предъявляемых к транспортной инфраструктуре, и потребностей в реконструкции и модернизации, а также выявление недостающих звеньев; оценка наличия достоверных графиков движения поездов и тарифов, согласованных в пределах коридора, а также анализ других проблем, препятствующих осуществлению регулярных железнодорожных грузовых перевозок, а также выявление, определение первоочередности и реализация инициатив по упрощению процедур пересечения границ).

## II. Характеристика ЕАТС № 1

20. В системе железнодорожных коридоров ОСЖД ЕАТС № 1 частично совпадает с ЖТК ОСЖД № 1 и соответствует коридору ЭСКАТО ООН «Восток-Запад», а также евроазиатскому коридору ТРАНССИБ (в соответствии с Резолюцией Второй Евро-Азиатской конференции по транспорту), в который входят его основные «артерии» – Транссиб и БАМ.

21. Именно на Транссибе зародились, были апробированы и активно развиваются контейнерные сервисы по доставке грузов между странами Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР), Российской Федерацией и Европой, использующие весь накопленный инструментарий по упрощению международных перевозок и гармонизации процедур пересечения границ.

22. ЕАТС № 1 является основным железнодорожным маршрутом в рамках торгово-экономических отношений между Восточной Азией и Европой. МТК «Восток – Запад» включает в себя четыре подмаршрута (ответвления): Восточный (через станции Забайкальск и Гродеково), Центральный (с участием Монголии, станция Наушки), Западный (с участием Казахстана, станция Локоть), а также маршрут через порты Дальнего Востока Российской Федерации (Восточный, Владивосток).

23. Основные направления:

1. Берлин/Засниц/Дрезден - Варшава – Брест – Минск – Москва – Нижний Новгород – Котельнич – Пермь – Екатеринбург – Омск – Новосибирск – Красноярск – Иркутск – Улан-Удэ – Карымская – Хабаровск – Владивосток/Восточный.
2. Берлин/Засниц/Дрезден - Варшава – Брест – Минск – Москва – Нижний Новгород – Котельнич – Пермь – Екатеринбург – Омск – Новосибирск – Барнаул – Локоть – граница с Казахстаном.
3. Берлин/Засниц/Дрезден - Варшава – Брест – Минск – Москва – Нижний Новгород – Котельнич – Пермь – Екатеринбург – Омск – Новосибирск – Красноярск – Иркутск – Улан-Удэ – Наушки – граница с Монголией.
4. Берлин/Засниц/Дрезден - Варшава – Брест – Минск – Москва – Нижний Новгород – Котельнич – Пермь – Екатеринбург – Омск – Новосибирск – Красноярск – Иркутск – Улан-Удэ – Карымская – Забайкальск – граница с Китаем.
5. Калининград – Каунас – Вильнюс – Минск далее на Транссиб.
6. Клайпеда – Каунас – Вильнюс – Минск далее на Транссиб.
7. Финляндия – Бусловская – Санкт-Петербург – Москва далее на Транссиб.
8. Усть-Луга – Санкт-Петербург – Москва далее на Транссиб.

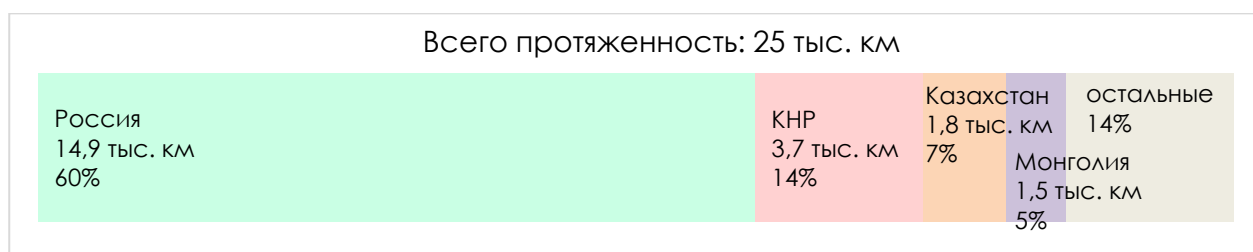
24. ЕАТС № 1 проходит по территориям Польши, Латвии, Литвы, Эстонии, Беларуси, Российской Федерации, Казахстана, Китая, Монголии. ЕАТС № 1 является самым протяженным коридором и составляет свыше 25 000 км. Это - один из ключевых Евроазиатских наземных транспортных коридоров, который признан всеми международными межправительственными и неправительственными организациями, прежде всего ОСЖД и ЭСКАТО ООН.

25. Основным направлением ЕАТС № 1 является: Берлин/Засниц/Дрезден - Варшава - Брест - Минск - Москва - Нижний Новгород - Котельнич - Пермь - Екатеринбург - Омск - Новосибирск - Красноярск - Иркутск - Улан-Удэ - Карымская - Хабаровск - Владивосток/Восточный и составляет свыше 11 500 км.

26. Основная часть коридора проходит по территории Российской Федерации - представлена Транссибирской магистралью - (60%) и Китая (14%). 63% участков Коридора электрифицировано и 66% имеют 2 и более путей.

Рис. I

Структура протяженности ЕАТС №1 по странам-участницам



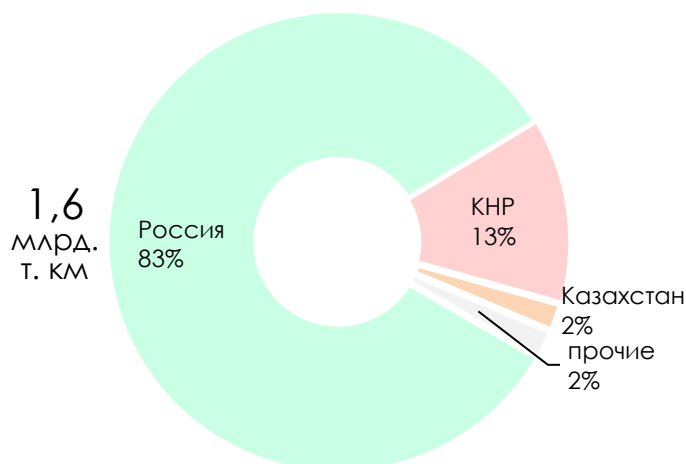
27. Ответвления от основного направления ЕАТС № 1 обеспечивают выход к морским портам Латвийской Республики и российским портам в Калининградской области, к российским морским портам Большой Санкт-Петербург и Усть-Луга, а также к морским портам Эстонской Республики, соединяют основное направление коридора с железнодорожной сетью Республики Казахстан через станцию Локоть, с железнодорожной сетью Китайской Народной Республики, через станцию Забайкальск и с железнодорожной сетью Монголии через станцию Наушки.

### III. Анализ внешнеторговых перевозок по ЕАТС № 1

28. Грузооборот по коридору ЕАТС № 1 за 2022 год составил 1,6 млрд тонно-километров в следующем соотношении по странам - участникам: 1,6 млрд. т. км, в том числе Российская Федерация - 83,1 %, КНР - 12,1 %, Казахстан - 2 %, Монголия - 1,3 %, прочие - 1,5 %).

Рис. II

Структура грузооборота по ЕАТС №1 по странам-участницам



29. По итогам 2022 года провозная способность Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей достигла рекордных 158 млн. тонн, а к концу 2024 года она возрастет

до 180 млн. тонн. Национальный «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года» предусматривает рост транзитных контейнерных перевозок в 4 раза, а также сокращение времени перевозки с Дальнего Востока до западной границы Российской Федерации не более 7 дней.

### Анализ внешнеторговых перевозок по ЕАТС № 1 за 2018–2023 гг.

30. В 2022 г. объемы международных перевозок по российским железным дорогам на Восток превысили объемы в западном направлении.

31. Каждая третья тонна, перевозимая по сети российских железных дорог, следует в международном сообщении.

32. Объем перевозок грузов через международные железнодорожные пункты пропуска (ЖДПП) и порты в сообщении с Российской Федерацией на маршрутах рассматриваемого коридора за последние пять лет возрос до 172,6 млн. тонн (оценка, суммарно экспорт, импорт, транзит), что составляет +22% к 2018 году, +4,1% прироста в среднем в год за период 2018–2023 гг.

33. В качестве базы для анализа объемов перевозок грузов по ЕАТС № 1 принимается следующее: объемы перевозок в международном сообщении (экспорт, импорт, транзит) по российским железным дорогам через российские порты Дальнего Востока (Находка, Восточный, Владивосток, включая все грузовые терминалы), а также через ЖДПП Дальневосточной, Забайкальской и Восточно-Сибирской железных дорог на границе с КНР и Монголией.

Таблица 1

#### Динамика перевозок внешнеторговых грузов по ЕАТС № 1 за период с 2018 по 2023 гг., млн. тонн

Передаточный пункт	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Порты ДВ – справочно	104,9	111,5	121,1	125,1	127,7	128,0
Находка и Восточный	60,5	63,3	68,5	68,5	66,8	69,5
Владивосток	10,6	11,5	11,9	13,1	14,3	13,6
Забайкальск	17,0	17,9	17,9	17,2	16,7	22,1
Наушки (общ.) - справочно	6,0	6,6	7,1	6,8	5,8	-8,2
Наушки (КЖД)	3,4	3,9	4,4	4,1	3,2	5,2
Наушки (УБЖД)	2,7	2,7	2,7	2,7	2,6	3,0

34. Наибольший прирост в 2023 году по сравнению с 2022 годом приходится на следующие погранпереходы: Забайкальск +32% (5,1 млн. тонн), Наушки +41% (2,2 млн. тонн).

35. Совокупный объем перевозок грузов в контейнерах в 2023 году составил 3,7 млн. ДФЭ, с ростом +12 % к 2022 году и среднегодовым ростом +25% за 5 лет.

36. Уровень контейнеризации 23%: в экспорте 12%, в импорте 80%, в транзите достигает 99%.

Таблица 2

#### Структура перевозок по ЕАТС № 1 (по российской сети) по видам сообщений, %

Вид сообщения	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Экспорт	92,2%	91,2%	89,8%	86,9%	84,5%	84,6%
Импорт	4,7%	5,4%	5,6%	7,0%	10,4%	11,4%
транзит (на Восток)	1,5%	1,6%	2,0%	2,5%	2,6%	2,2%
транзит (на Запад)	1,6%	1,8%	2,6%	3,6%	2,5%	1,8%

## IV. Узкие места

### Проблемы, возникающие на международных железнодорожных пунктах пропуска и на всем протяжении маршрута ЕАТС № 1

37. Проблемы, возникающие при осуществлении международных железнодорожных перевозок можно условно разделить на физические и нефизические. Как показывает международный опыт, барьерные места при функционировании транспортных коридоров возникают как в пунктах пересечения границ, так и на пути следования по маршрутам. Сдерживание перевозок по МТК напрямую связано с техническими, технологическими, административными, экономическими, финансовыми и правовыми аспектами.

38. Как указано выше протяженность ЕАТС № 1 свыше 25 тыс. км и проходит по территориям Германии, Польши, Латвии, Литвы, Эстонии, Белоруссии, Российской Федерации, Казахстана, Китая, Монголии. Все трудности и проблемы, которые возникают при перевозках грузов железнодорожным транспортом из Китая в Европу (физические и нефизические барьеры) по маршрутам ЕАТС № 1, можно классифицировать следующим образом:

(a) Технические:

- инфраструктурные ограничения пограничных станций;
- пропускные и провозные способности железных дорог,
- недостаточное число терминально-логистических центров, «сухих портов» вдоль железнодорожных маршрутов;
- скорость движения;
- различные грузоподъемности вагонов и нагрузка на ось, отсутствие полноценного хождения тяжеловесных вагонов при перевозках грузов в международном железнодорожном сообщении.

(b) Технологические:

- разная ширина колеи и, как следствие, необходимость перевалки грузов и/или смены вагонных тележек;
- смерзаемость груза и, как следствие, возникающие сложности при его выгрузке на принимающей стороне;
- требования к контейнерным перевозкам: расформирование контейнерных поездов в пути следования (отцепки), разная составность контейнерных поездов, формирование контейнерных поездов из вагонов на одну станцию назначения;
- несовершенство технологий и процедур контроля на границе;
- отсутствие должного уровня взаимодействия и координации между странами-участницами коридора;
- различия и ограничения в работе пограничных станций;
- отсутствие технологии по перестановке цистерн на колесные пары другой ширины колеи;
- разная длина приемо-отправочных путей и, как следствие, передача неполносоставных поездов, их накопление до установленной длины (включая вопросы, связанные с отсутствием синхронизации технологического процесса передачи контейнерных поездов);
- сложности с передачей полной информации в таможенные органы для предварительного информирования о прибывающих на территорию Российской Федерации товарах.

(c) Недостаточный уровень цифровизации:

- недостаточный уровень полноты передаваемых в электронном виде документов по железнодорожной накладной: - неиспользование электронной цифровой подписи;
- отсутствие полноценного внедрения безбумажной технологии перевозки грузов и порожних вагонов.

(d) Правовые вопросы:

- Отсутствие единого правового режима в отличие от конкурирующих видов транспорта (автомобильный, морской): наличие двух систем права (СМГС и ЦИМ) для осуществления перевозок грузов на евроазиатском пространстве;
- Отсутствие условий для мультимодальных перевозок (мультимодального коносамента в т.ч. в электронном виде, имеющего силу для всех участников процесса);
- отсутствие возможности применения положений Соглашения ОСЖД о перевозке контейнеров в составе контейнерных поездов в международном сообщении на всем маршруте МТК Восток-Запад.

(e) Экономические проблемы:

- высокая стоимость перевозки по сравнению с морским маршрутом в связи с ограниченной конкуренцией (по сравнению с высокой конкуренцией среди судоходных компаний), возникающими трудностями при согласовании сквозных тарифных ставок, недостаточным уровнем развития предоставляемых транспортно-логистических услуг, слабым развитием интермодальных перевозок, обязательным транзитным сопровождением и охраны в пути следования для ряда грузов;
  - недостаточный уровень информированности заинтересованных лиц о транспортно-логистических решениях в области транзитных перевозок по маршрутам в сообщении Китай-Европа-Китай;
  - наличие ряда проблем в области обеспечения безопасности и сохранности грузов.

39. Российская Федерация, исходя из опыта работы действующих координационных механизмов по управлению коридорами (в частности, ТМТМ), подготовила предложения по целям, задачам, кругу ведения и составу участников Координационного комитета по ЕАТС № 1.

## **V. Предложения по целям, задачам, кругу ведения и составу участников координационного комитета по ЕАТС №1**

### **A. Основание для создания Координационного комитета**

- успешный опыт функционирования Координационного Комитета по управлению Евроазиатским железнодорожным маршрутом № 3;
- пункт 33 доклада Рабочей группы КВТ ЕЭК ООН по тенденциям и экономике транспорта о работе ее 36-й сессии;
- пункт 48 перечня решений 86-й сессии КВТ ЕЭК ООН.

### **B. Цель Координационного комитета**

- развитие и совершенствование международных перевозок в сообщении между Европой и Азией по ЕАТС №1, включая комбинированные перевозки



### **С. Основная задача**

- координация действий всех участников данного маршрута ЕАТС № 1

### **Д. Круг ведения Координационного комитета**

- мониторинг функционирования коридора и его ответвлений;
- выявление существующих и оценка потенциальных узких мест;
- выработка предложений по развитию коридора и совершенствованию его функционирования;
- мониторинг тарифных условий перевозок по коридору;
- подготовка предложений по цифровизации процедур и внедрению электронного обмена данными;
- разработка предложений по повышению экологичности транспортного коридора.

### **Е. Состав Координационного комитета**

- Секретариат КВТ ЕЭК ООН;
- Председатель Рабочей по железнодорожному транспорту (SC.2);
- Председатель Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP.5);
- Председатель Рабочей группы по интермодальным перевозкам (WP.24);
- Члены ЕЭК ООН (министры, ответственные за железнодорожный транспорт, железнодорожные компании стран-участниц данного маршрута);
- железнодорожные компании стран, по территории которых проходит ЕАТС № 1;
- представители транспортно-логистических компаний стран, по территории которых проходит ЕАТС № 1;
- возможны совместные заседания Координационного комитета по ЕАТС № 1 и Рабочей группы по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30).

### **Ф. Секретариат Координационного комитета**

40. Функции Секретариата выполняет Отдел устойчивого транспорта ЕЭК ООН.
-