



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта****Двадцать четвертая сессия**

Женева, 6 и 7 сентября 2011 года

Пункт 4 а) предварительной повестки дня

**Евро-азиатские транспортные связи: ход работы
по евро-азиатским транспортным связям (ЕАТС)****Доклад о ходе работы по евро-азиатским
транспортным связям (ЕАТС)****Записка секретариата**

1. На своей семидесятой сессии (19–21 февраля 2008 года) Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) принял решение об учреждении Группы экспертов по евро-азиатским транспортным связям, утвердил положение о ее круге ведения и просил сообщить о результатах работы этой Группы Рабочей группе по тенденциям и экономике транспорта Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) и КВТ (ECE/TRANS/200, пункт 30, и приложение III к этому документу, пункт 8). В ходе семьдесят второй сессии КВТ, состоявшейся 23–25 февраля 2010 года, Комитет утвердил решение о продлении мандата Группы экспертов по ЕАТС на два года до февраля 2012 года. Это решение было одобрено на заседании Исполнительного комитета 31 марта 2010 года. Приведенный ниже доклад является частью отчетности, запрашиваемой КВТ.

I. Евро-азиатские транспортные связи

2. В 2000 и 2002 годах ЕЭК ООН расширила соглашения по сетям инфраструктуры (автомобильной и железнодорожной) в рамках Европейского соглашения о международных автомагистралях (СМА) и Европейского соглашения о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ), включив в них транспортную инфраструктуру Кавказа и Центральной Азии. Эти международные соглашения не предусматривают приоритетов и не устанавливают предельных сроков достижения стандартов СМА/СМЖЛ. Кроме того, правительства стран региона, как правило, не располагают достаточными средствами

для модернизации и/или текущего обслуживания транспортной инфраструктуры. В результате воздействия этих двух факторов евро-азиатские внутренние транспортные связи по-прежнему относительно не развиты и не эксплуатируются в полной мере.

3. В то же время в целях содействия развитию евро-азиатских транспортных связей ЕЭК ООН и Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) разработали и приняли Общую стратегическую позицию ЕЭК/ЭСКАТО по евро-азиатским транспортным соединениям. В этом документе были учтены выводы второй Международной евро-азиатской конференции по транспорту (Санкт-Петербург, 2001 год), и он стал важным этапом в работе обеих региональных комиссий по развитию евро-азиатских транспортных связей.

II. Проект евро-азиатских транспортных связей: этап I

4. В 2003 году с привлечением средств Счета развития Организации Объединенных Наций секретариаты ЕЭК ООН и ЭСКАТО совместно с назначенными национальными координаторами из 18 стран евро-азиатского региона начали пропагандировать основы Проекта евро-азиатских транспортных связей (ЕАТС), в котором приняли участие следующие страны: Азербайджан, Армения, Афганистан, Беларусь, Болгария, Грузия, Иран (Исламская Республика), Казахстан, Китай, Кыргызстан, Республика Молдова, Российская Федерация, Румыния, Таджикистан, Туркменистан, Турция, Узбекистан и Украина.

5. На четырех совещаниях Группы экспертов, которые были проведены в Алматы (Казахстан) (март 2004 года), Одессе (Украина) (ноябрь 2004 года), Стамбуле (Турция) (июнь 2005 года) и Салониках (Греция) (ноябрь 2006 года), представители правительств вышеуказанных стран наметили основные евро-азиатские железнодорожные, автомобильные и внутренние водные маршруты, подлежащие рассмотрению для целей приоритетного развития, и основные перевалочные пункты на этих маршрутах. Эксперты этих стран также представили данные для создания базы данных географической информационной системы (ГИС) и соответствующие карты. Сюда входят данные о технических характеристиках и пропускной способности основных объектов железнодорожной, автомобильной и внутренней водной инфраструктуры, пунктов пересечения границ, паромных соединений, интермодальных терминалов и портов на евро-азиатских маршрутах. Эти материалы были предоставлены в распоряжение участвующих стран и образуют основу для дальнейших усилий, нацеленных на развитие эффективных, надежных и безопасных евро-азиатских транспортных связей.

6. Представители этих правительств также согласовали общую методологию оценки и определения приоритетности проектов на отобранных маршрутах, которая аналогична методологии, используемой в Генеральном плане проектов Трансевропейской автомагистрали (ТЕА) и Трансевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ). На основе этой методологии и национальных предложений, представленных 15 странами, оценке и определению приоритетности были подвергнуты 230 транспортных инвестиционных проектов общей сметной стоимостью свыше 43 млрд. долл. США. Около половины этих проектов уже обеспечены финансированием и будут реализованы, скорее всего, в среднесрочной перспективе.

7. Были также рассмотрены препятствия нефизического характера, которые представляют серьезную проблему для евро-азиатских перевозок. В рамках проекта ЕАТС были организованы национальные рабочие совещания с целью наращивания потенциала в области упрощения процедур международных перевозок и торговли в следующих шести участвующих странах: Азербайджане (май 2006 года), Беларуси (май 2007 года), Грузии (май 2006 года), Кыргызстане (декабрь 2006 года), Республике Молдова (ноябрь 2007 года) и Украине (декабрь 2007 года). В этих рабочих совещаниях участвовали сотрудники правительственных учреждений и представители деловых кругов из стран-бенефициаров.

8. В разработанном и опубликованном ЕЭК ООН и ЭСКАТО исследовании содержится описание обозначенных маршрутов и проектов и рассматриваются текущее состояние и проблемы международных перевозок по евро-азиатскому сухопутному коридору. Это исследование показывает, что успешное развитие сети ЕАТС зависит от межправительственного сотрудничества, которое необходимо для решения технических и оперативных вопросов, а также для устранения нефизических препятствий на пути к обеспечению эффективности транзитных перевозок и пересечения границ. В исследовании также представлены конкретные рекомендации по вопросам развития инфраструктуры, упрощения перевозок и политики¹.

9. Представители правительств обозначили приоритетные направления дальнейшей работы, включая наблюдение за осуществлением намеченных приоритетных проектов; устранение нефизических препятствий для транзитных перевозок; повышение пропускной способности в пунктах пересечения границ; стимулирование деятельности по согласованию транспортного законодательства; и распространение передового опыта и обмен практическими знаниями.

10. На семидесятой сессии КВТ министры транспорта и высокопоставленные должностные лица из стран Евро-Азиатского региона подписали Совместное заявление о будущем развитии проекта ЕАТС, в котором они подтвердили необходимость продолжать сотрудничество, одобрили обозначенные евро-азиатские маршруты и цели их приоритетного развития и поддержали предложение о создании адекватного механизма для дальнейшей реализации проекта ЕАТС. Кроме того, высокопоставленные должностные лица предложили правительствам, международным организациям и потенциальным донорам рассмотреть возможность предоставления необходимой финансовой помощи, с тем чтобы обеспечить осуществление этапа II проекта ЕАТС (2008–2011 годы)².

III. Проект евро-азиатских транспортных связей: этап II

11. В 2006 году КВТ просил секретариат в сотрудничестве с ЭСКАТО представить совместное предложение по дальнейшей реализации данного проекта на новом этапе II. В начале 2008 года ЕЭК ООН приступила к созданию институциональной структуры, которая позволила бы продолжить работу по ЕАТС. На своей семидесятой сессии КВТ решил учредить Группу экспертов по евро-азиатским транспортным связям и утвердил положение о ее круге ведения. Основной задачей этой Группы экспертов стало обеспечение мониторинга и коор-

¹ Тексты этого исследования на английском и русском языках можно бесплатно получить на вебсайте ЕЭК ООН по следующему адресу: www.unece.org/trans/main/eatl/in_house_study.pdf.

² См. www.unece.org/trans/MinisterialITC70/index.html.

динации деятельности, направленной на развитие эффективных, надежных и безопасных евро-азиатских наземных транспортных связей. Группа была учреждена на два года с возможностью дальнейшего продления ее мандата. В ходе своей семьдесят второй сессии, состоявшейся 23–25 февраля 2010 года, КВТ одобрил предложение о продлении мандата Группы экспертов по ЕАТС на два года – до февраля 2012 года. Это решение было одобрено на заседании Исполнительного комитета 31 марта 2010 года. ЕЭК ООН предложила правительствам назначить национальных координаторов, которые будут активно участвовать в работе Группы экспертов по ЕАТС и в реализации этапа II ЕАТС. Принять активное участие в этой работе было предложено также соответствующим международным организациям и международным финансовым учреждениям. В ответ на это правительства 27 стран (Армении, Азербайджана, Афганистана, Беларуси, Болгарии, бывшей югославской Республики Македония, Китая, Германии, Греции, Грузии, Ирана (Исламской Республики), Казахстана, Кыргызстана, Латвии, Литвы, Люксембурга, Монголии, Пакистана, Республики Молдова, Российской Федерации, Румынии, Таджикистана, Туркменистана, Турции, Украины, Узбекистана и Финляндии) назначили национальных координаторов по ЕАТС.

12. В рамках этапа II ЕАТС на настоящий момент было проведено пять совещаний Группы экспертов. ЕЭК ООН выступила принимающей стороной трех из них в Женеве – в сентябре 2008 года, в сентябре 2009 года и в сентябре 2010 года. Затем было организовано еще два совещания Группы: одно совещание, принимающей стороной которого выступили Министерство транспорта и коммуникаций Турции и Организация Черноморского экономического сотрудничества (ОЧЭС), состоялось в Стамбуле в ноябре 2009 года, а другое совещание, проведенное в сотрудничестве с Министерством внешних экономических связей, инвестиций и торговли Узбекистана и в партнерстве с Организацией по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ), прошло в Ташкенте в ноябре 2010 года. Кроме того, одно субрегиональное рабочее совещание в рамках проекта ЕАТС было организовано в Тегеране в мае 2009 года совместно с Организацией экономического сотрудничества (ОЭС), и два межрегиональных рабочих совещания по развитию евро-азиатских транспортных связей было проведено в Стамбуле в ноябре 2009 года параллельно с третьим совещанием Группы и в Туркменбаши (Туркменистан) в ноябре 2010 года в партнерстве с правительством Туркменистана и благодаря щедрой поддержке со стороны полевого отделения ОБСЕ в Ашхабаде и секретариата ОБСЕ в Вене.

13. В ходе этих совещаний национальные координаторы из 27 участвующих стран заложили основу для развития этапа II ЕАТС. Правительственные эксперты определили конкретные задачи и ожидаемые результаты проекта; сильные и слабые стороны, возможности и угрозы (ССВУ) с точки зрения евро-азиатских транспортных связей; потребности в дальнейшем сборе и обработке базовых данных; основные методологические аспекты работы. Они также договорились об исследованиях, которые будут подготовлены при содействии со стороны внешних консультантов и на основе материалов стран по таким темам, как транспортные потоки и статистика, сопоставление вариантов внутренних перевозок с нынешними возможностями морских перевозок и анализ нефизических препятствий для международных перевозок по маршрутам ЕАТС. Для некоторых из указанных выше исследований разработаны вопросники, которые были разосланы участвующим странам.

14. Кроме того, в ходе этих рабочих совещаний эксперты правительств участвующих стран и международных организаций обсудили самые последние события в области транспортной инфраструктуры и упрощения перевозок в ре-

гионах ОЭС, ОЧЭС и Центральной Азии и в деле осуществления конкретных проектов. Помимо этого, они проанализировали соответствующий национальный опыт работы в области евро-азиатских связей и рассмотрели другие вопросы, касающиеся выполнения различных задач в рамках проектов. Проведение этих мероприятий в сотрудничестве с ОЭС, ОЧЭС и ОБСЕ позволило изучить возможность дальнейшего взаимодействия и обеспечения синергизма.

15. К числу самых важных достижений, выводов и итогов контекста работы Группы экспертов по ЕАТС на настоящий момент относятся:

а) Анализ ССВУ, содержащий полезную информацию для определения сильных и слабых сторон ЕАТС на внутреннем транспорте, имеющегося потенциала для их дальнейшего развития и их возможных аспектов, создающих угрозу. Анализ ССВУ подтвердил потребность в более активной координации и сотрудничестве между всеми странами с целью согласованного развития приоритетной транспортной инфраструктуры, а также в напряженных усилиях по облегчению перевозок и транзита. В нем четко указано, что реальный потенциал развития ЕАТС зиждется на их способности стать составной частью основных цепочек поставок, дополнять собой различные виды транспорта с упором на осуществление сквозных перевозок, а также на обеспечение надежности и эффективности финансовых и временных затрат и на принятие неотложных мер по упрощению перевозок и сокращению связанных с ними финансовых и временных затрат.

б) Анализ статистики транспорта, транспортных потоков и тенденций показывает, что объем торговли между Европой и Азией стремительно растет. Помимо торговых отношений в евро-азиатских коридорах, начинает возрастать также и объем торговли между самими азиатскими странами. Морской транспорт, являющийся доминирующим видом транспорта в евро-азиатской торговле, все в большей степени концентрируется в небольшом количестве узловых центров морских путей как Европы, так и Азии. Это оказывает большое воздействие на портовые операции и обуславливает такие вызовы для внутренних районов, как перегруженность, надежность и безопасность.

в) Обзор, проведенный для оценки хода осуществления приоритетных проектов инфраструктуры, обозначенных в рамках этапа I ЕАТС, свидетельствует о том, что 54% проектов были реализованы в соответствии с установленным графиком и что 23% проектов с более продолжительными сроками реализации в настоящее время являются составной частью этапа II ЕАТС.

г) Список приоритетных маршрутов ЕАТС (автомобильные, железнодорожные и внутренние водные перевозки), а также портов, перевалочных пунктов и терминалов ЕАТС, обозначенных в 18 странах в рамках этапа I для развития и осуществления сотрудничества, был расширен после присоединения к проекту девяти новых стран (бывшей югославской Республики Македония, Германии, Греции, Латвии, Литвы, Люксембурга, Монголии, Пакистана и Финляндии).

д) Страны ЕАТС внесли предложение в общей сложности по 404 проектам в области инфраструктуры на общую сумму приблизительно в 246 млрд. долл. США. 287 из них общей стоимостью примерно в 189 млрд. долл. США относятся к маршрутам, обозначенным в рамках этапа II ЕАТС. Остальные 117 проектов на общую сумму приблизительно в 57 млрд. долл. США имеют национальное значение. Из 287 проектов ЕАТС 141 проект (49%) с расчетной стоимостью 109 млрд. долл. США, что составляет 58% от общих затрат на капиталовложения, являются автодорожными проектами, 109 проектов (38%) с

расчетной стоимостью 59 млрд. долл. США, что составляет 31% общих затрат на капиталовложения, являются железнодорожными проектами, и 37 проектов (13%) с расчетной стоимостью 20 млрд. долл. США, что составляет 11% от общих затрат на капиталовложения, относятся к другим категориям. Доля проектов с гарантированным финансированием в общем числе проектов ЕАТС составляет 33%. Это опять-таки свидетельствует о важном значении определения приоритетности. У всех стран потребности в капиталовложениях весьма велики, и они ведут конкурентную борьбу друг с другом за доступ к дефицитным ресурсам.

f) Сопоставление существующих евро-азиатских морских маршрутов с отдельными железнодорожными маршрутами дает впечатляющие результаты. В рамках пяти из девяти рассмотренных сценариев показатели железнодорожного транспорта выше показателей морского транспорта с точки зрения как финансовых, так и временных затрат. Во всех девяти сценариях показатели железнодорожного транспорта превышают показатели морского транспорта, в том что касается продолжительности перевозок. Поэтому эффективные и конкурентоспособные железнодорожные перевозки по евро-азиатским транспортным соединениям не следует воспринимать в качестве какого-то вымысла либо весьма отдаленной во времени перспективы. Анализ показал, что конкурентоспособные евро-азиатские железнодорожные перевозки с задействованием морского и автомобильного транспорта физически реальны и выгодны.

g) Завершены сбор и обработка внушительного объема данных ГИС, и для всего региона ЕАТС, а также для каждой из участвующих стран в отдельности подготовлен набор важных новых карт ГИС. Один из консультантов изучил различные технические варианты представления транспортных данных и карт ЕАТС в Интернете с использованием технологии географической информационной системы (ГИС) и уже продемонстрировал перед Группой экспертов поразительные возможности такой прикладной программы. Вскоре для всех пользователей Интернета будет открыт бесплатный доступ к онлайн-овому применению ГИС в контексте ЕАТС.

h) В настоящее время проводится аналитическая работа по вопросу о нефизических препятствиях для перевозок по евро-азиатским транспортным маршрутам, и вскоре можно будет ознакомиться с ее результатами. Операторам автомобильных, железнодорожных и комбинированных перевозок ЕАТС, управляющим цепочек поставок, транспортно-экспедиционным организациям и основным грузоотправителям была направлена тысяча вопросников с просьбой внести вклад в решение существующих проблем и поиск возможных вариантов на используемых маршрутах ЕАТС.

16. Шестое совещание Группы экспертов по ЕАТС, которое будет организовано и спонсировано совместно правительством Казахстана и центром ОБСЕ в Астане и секретариатом ОБСЕ в Вене, состоится 5–7 июля 2011 года в Алматы (Казахстан), а седьмое совещание Группы, принимающей стороной которого выступит Министерство транспорта Российской Федерации, пройдет в октябре 2011 года в Астрахани (Российская Федерация). Предполагается, что на обоих совещаниях будут рассмотрены и одобрены результаты и выводы по проекту и будут обсуждены будущие перспективы проекта.

17. Первый проект подробного доклада Группы, включающий основные выводы по этапу II ЕАТС, уже готов. Его полный и утвержденный вариант будет подготовлен до конца текущего года и представлен Комитету по внутреннему транспорту для рассмотрения на его семьдесят четвертой сессии в феврале 2012 года.

18. С 2008 года этап II ЕАТС финансируется правительством Российской Федерации. Без этого финансирования невозможно было бы добиться никакого прогресса. В своем недавнем официальном послании ЕЭК ООН Правительство Российской Федерации подтвердило свою готовность продолжать финансирование проекта и после 2010 года.

IV. Выводы

19. Глобализация привела к значительному росту торговли и перевозок между Азией и Европой. Хотя большая часть перевозок осуществляется по все более загруженным морским маршрутам, дальнейшее развитие эффективных и комплексных наземных транспортных маршрутов создаст надежные и конкурентоспособные дополнительные варианты транспортировки. После создания этих маршрутов они могут стать эффективным инструментом экономического развития и интеграции в Евро-Азиатском регионе, в том числе будут способствовать более широкому участию в процессе глобализации стран Центральной Азии, не имеющих выхода к морю.

20. Международное сотрудничество в рамках Проекта по ЕАТС, осуществлению которого способствуют ЕЭК ООН и ЭСКАТО, дало ощутимые результаты. Эти результаты рассматриваются в качестве прочной основы для дальнейшего сотрудничества в деле развития евро-азиатских транспортных связей. Работа над ЕАТС продолжается в рамках деятельности специальной Группы экспертов по ЕАТС, созданной ЕЭК ООН. Данная группа реализует целенаправленный план работы, включающий подготовку исследований и проведение анализа, содействует осуществлению инициатив и принятию решений в области развития транспортной инфраструктуры и упрощения процедур, проводит совещания и мероприятия по наращиванию потенциала. Группа достигла ощутимых результатов, которые будут представлены в ее заключительном докладе до конца текущего года.

21. Несмотря на ценность полученных результатов, предстоит решить еще много задач. Результаты проделанной до настоящего времени работы свидетельствуют о том, что реальный потенциал развития внутренних транспортных соединений ЕАТС определяется возможностью их превращения в участки основных цепочек поставок ЕАТС, обеспечивающие функциональную взаимодополняемость различных видов транспорта, с уделением особого внимания эффективности и надежности, а также скорейшему принятию мер и проведению реформ на транспорте в целях упрощения перевозок и снижения затрат времени, которые необходимы участвующим в проекте ЕАТС странам с переходной экономикой. Важно подчеркнуть, что участвующие в проекте ЕАТС страны, в особенности не имеющие выхода к морю развивающиеся страны, зависят друг от друга. В случае слабого или недостающего звена в одной стране весь маршрут ЕАТС может оказаться экономически нецелесообразным для международных перевозок.

22. В силу этого очевидно, что развитие евро-азиатских наземных транспортных связей будет представлять собой длительный процесс, требующий больших усилий и настойчивости, а также повышения уровня координации и сотрудничества между всеми странами, расположенными на маршрутах ЕАТС.

V. Рекомендации

23. Указанные выше стратегические цели и выводы четко свидетельствуют о том ключевом значении, которое придается дальнейшему развитию евро-азиатских транспортных связей. После четырех лет непрерывной совместной деятельности ЕЭК и правительств 27 участвующих стран, а также предыдущей совместной деятельности ЕЭК и ЭСКАТО, проводившейся в 2002–2007 годах, еще предстоит проделать значительный объем незавершенной работы. Более того, устойчивому развитию транспортных соединений и реализации приоритетных проектов, определенных на этапе II, будет нанесен серьезный ущерб, если не сохранить возникшую вокруг него атмосферу и движущую силу, созданную участвующими государствами-членами на этапе II этого проекта. Поэтому целесообразность продолжения деятельности на новом этапе III совершенно очевидна.

24. Для расширения перспектив в плане продолжения реализации проекта и осуществления соответствующей деятельности в будущем, а также для продолжения практического использования уже достигнутых конкретных результатов решающее значение имеют политическая воля и приверженность правительств, международных финансовых учреждений, соответствующих международных организаций и частного сектора.

25. Для обеспечения необходимой политической приверженности всех участвующих сторон, по всей видимости, мощный импульс в дальнейшей работе над этим проектом можно было бы наиболее эффективным образом придать посредством организации совещания министров транспорта заинтересованных стран. На этом совещании министры или высокопоставленные должностные лица из государств, участвующих в реализации ЕАТС, а также других государств – членов ЕЭК и других заинтересованных государств – членов ЭСКАТО могли бы заявить о своей твердой линии на продолжение проекта и о его поддержке. Путем одобрения приоритетных маршрутов и проектов, а также предложения о поддержке усилий по продолжению работы Группы экспертов ЕЭК ООН в рамках нового этапа III ЕАТС, на котором будут обеспечены непрерывный мониторинг и последующая деятельность, министры наиболее очевидным образом подтвердили бы свою поддержку и приверженность этому проекту, подписав возможное совместное заявление о намерении содействовать будущему развитию евро-азиатских транспортных связей.

26. Принимающей стороной такого совещания министров могло бы выступить в 2012 году одно из государств – членов ЕАТС, которые будут готовы поддержать данное предложение.
