
**Тематическая рабочая группа СПЕКА
по устойчивому транспорту, транзиту и соединяемости**

24^{ая} сессия
18-19 ноября 2019 года
Ашхабад, Туркменистан

**Проекты, мероприятия и инициативы в области транспортной инфраструктуры
на национальном и международном уровнях, включая разработку сухих портов для
интермодальные перевозки в странах СПЕКА¹**

(Пункт 4.1 повестки дня)

Записка ЕЭК/ЭСКАТО

Деятельность ЭСКАТО по развитию транспортной инфраструктуры

1. ЭСКАТО сыграла важную роль в обеспечении нового подхода государств-членов к включению международного аспекта в планирование своей транспортной инфраструктуры. Эти совместные усилия привели к успешному определению и формализации сетей Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог, а также определению набора сухих портов, имеющих международное значение, для облегчения операционализации этих двух сетей и их интеграции с другими видами транспорта.
2. В частности, в соответствии с резолюцией Генеральной Ассамблеи 70/197 от 22 декабря 2015 года под названием « На пути к всестороннему сотрудничеству между всеми видами транспорта для обеспечения устойчивых мультимодальных транзитных коридоров», Комиссии на ее семьдесят - вторую сессии приняла резолюцию 72/5 об укреплении регионального сотрудничества о транспортном соединении для устойчивого развития в Азиатско-Тихоокеанском регионе, в котором он признал важность международных интермодальных транспортных коридоров для безопасного, эффективного, надежного и доступного перемещения товаров и людей для поддержки

¹ Этот документ был выпущен без официального редактирования
This document has been issued without formal editing

устойчивого экономического роста, улучшения социального обеспечения и укрепления международного сотрудничества и торговли между государствами-членами.

3. В контексте Повестки дня 2030 года в области развития Межправительственное соглашение о сети Азиатских автомобильных дорог, Межправительственное соглашение о сети Трансазиатских железных дорог и Межправительственное соглашение о сухих портах по-прежнему будут важными рамками, помогающими странам-членам в улучшении межстрановых и межрегиональных транспортных связей, в частности в решении конкретных транспортных задач, стоящих перед развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и развивающимися странами транзита в соответствии с Венской программой действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на десятилетие 2014-2024 годов. Три рабочие группы, созданные в соответствии с Соглашениями, обеспечивают платформы для стран-членов для координации действий, обмена передовым опытом и достижения прогресса в развитии трансграничной связи.

4. В настоящее время в Межправительственном соглашении по сети Азиатских автомобильных дорог действуют 30 сторон, 20 участников Межправительственного соглашения по сети Трансазиатских железных дорог и 13 сторон Межправительственного соглашения по сухим портам. В таблице 1 ниже подытоживается статус сторон Соглашений в странах-участницах СПЕКА.

Таблица 1. Статус сторон Межправительственных соглашений ЭСКАТО в странах-членах СПЕКА*

	Intergovernmental Agreement on Asian Highway Network	Intergovernmental Agreement on Trans-Asian Railway Network	Intergovernmental Agreement on Dry Ports
Афганистан	участник		участник
Азербайджан	участник	подписавший	
Казахстан	участник	подписавший	участник
Киргизия	участник		
Таджикистан	участник	участник	участник
Туркменистан	участник	участник	участник
Узбекистан	участник	участник	

* *Примечание: пустое поле указывает, что страна не является ни подписавшей стороной, ни участником.*

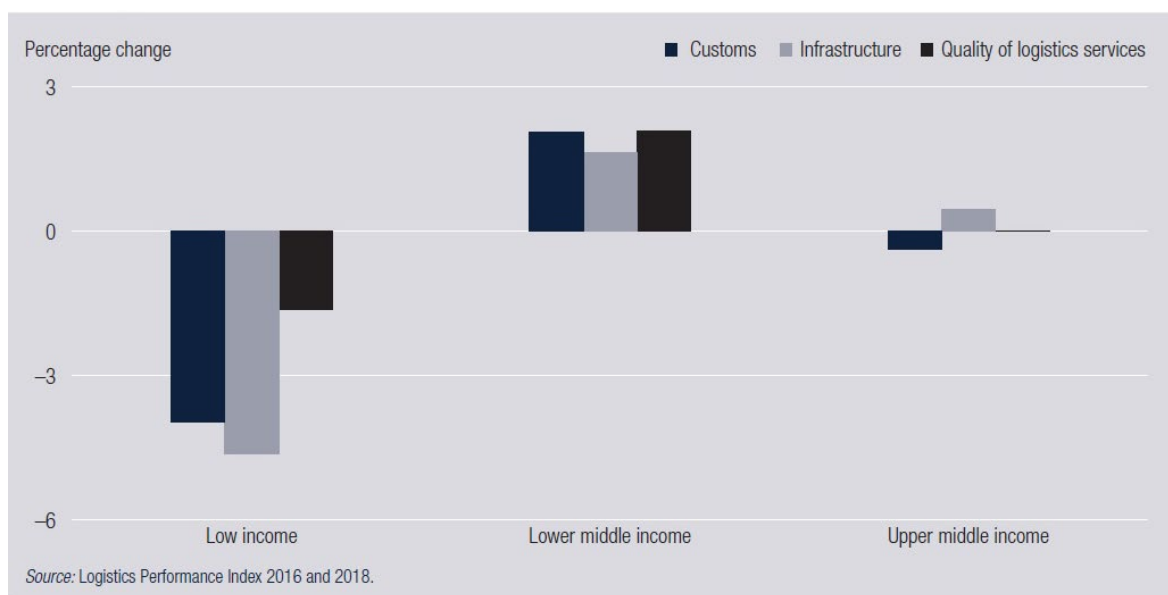
5. Развитие сетей Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог было включено в национальные планы или стратегии в ряде стран, и их маршруты поддержали определение нескольких многосторонних транспортных инициатив, таких как

программа Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества азиатских стран Банк развития и по двум важным соглашениям, а именно «Соглашение между правительствами государств-членов Шанхайской организации сотрудничества о создании благоприятных условий для международного автомобильного транспорта» [1], подписанный в Душанбе в сентябре 2014 года, и Межправительственное соглашение о международных автомобильных перевозках вдоль Азиатской автомобильной сети, подписанное правительствами Китая, Монголии и Российской Федерации в Москве в декабре 2016 года.

Оценка инфраструктуры и услуг наземного транспорта

6. Сосредоточение внимания на инфраструктуре, прогрессирующих и оставшихся проблемах можно увидеть в рамках поиска по межстрановым сопоставлениям в качестве отчета «Подключение к конкуренции» 2018 года Всемирного банка, который в 132 странах. В прошлых отчетах средние баллы по странам в целом улучшались. Но в 2018 году LPI оценивает качество инфраструктуры, таможенные характеристики и качество логистических услуг, как страны с более низким уровнем дохода.[2]

Таблица 2. Изменение показателя компонента LPI по группе доходов, 2016-2018 гг.



Источник: Всемирный банк, *подключение к конкуренции 2018 г. – торговая логистика в глобальной экономике*; с.44.

7. Для стран с низкими доходами приоритетными вопросами будут оставаться упорядочение процедур оформления границ и обеспечение доступа к физической торговле и транспортной инфраструктуре.

8. Когда дело доходит до понимания улучшения торговой и транспортной инфраструктуры, хотя все еще существует ограничение в развивающихся странах, инфраструктура, похоже, улучшается. Со времени предыдущего исследования LPI респонденты из стран во всех квинтилях производительности обычно воспринимают улучшения в торговой и транспортной инфраструктуре. Впервые после начала опроса восприятие улучшения выше в нижнем квинтиле, чем в верхнем, хотя и ниже в середине. Если этот шаблон сохранится, это будет соответствовать некоторому закрытию пробелов в логистике.

9. Также можно сравнить рейтинги респондентов инфраструктуры с рейтингами в предыдущих отчетах LPI. В таблице ниже приводятся четкие свидетельства растущей удовлетворенности портовой инфраструктурой, поскольку оценки в 2018 году выше, чем в предыдущие годы, как это было в 2016 году по сравнению с 2014 годом в большинстве квинтилей. Хотя для других типов инфраструктуры картина неоднозначна и варьируется в зависимости от квинтиля, эти результаты вместе с замечаниями респондентов об улучшении явно свидетельствуют о том, что правительства знают о важности качества инфраструктуры для эффективности логистики и успешно работают над ее улучшением.

Respondents rating the quality of each infrastructure type “high” or “very high,” by LPI quintile

Percent of respondents

LPI quintile	Ports	Airports	Roads	Rail	Warehousing and transloading	ICT
Bottom quintile	26	30	17	17	21	34
Fourth quintile	23	13	10	9	23	44
Third quintile	33	39	20	12	27	48
Second quintile	57	41	37	11	37	52
Top quintile	63	67	57	37	62	75

ICT is information and communications technology.

Source: Logistics Performance Index 2018.

10. Неудивительно, что качество обслуживания получает более высокие рейтинги в странах двух групп с более высоким доходом. Это особенно актуально для автомобильного транспорта, в то время как общие низкие рейтинги, полученные по железной дороге по всем группам, указывают на недостаточную адекватность между услугами, предлагаемыми железнодорожным транспортом, и ожиданиями бизнеса.

Устойчивый автомобильный транспорт

Азиатская автомобильная сеть (АН)

11. Межправительственное соглашение по сети Азиатских автомобильных дорог стало основой работы секретариата ЭСКАТО по содействию и содействию развитию и совершенствованию сети международных автомагистралей в регионе, в частности, посредством восьми сессий Рабочей группы, в которых государства-члены СПЕКА и другие государства активно принимала участие.

12. Восьмое созываемое раз в два года совещание Рабочей группы по Азиатским автомобильным дорогам состоялось 18-19 сентября 2019 года в Конвенционном центре Организации Объединенных Наций в Бангкоке. В совещании приняли участие пять стран СПЕКА, а именно Азербайджан, Афганистан, Казахстан, Кыргызстан и Узбекистан.

13 Рабочая группа напомнила о важности автомобильного транспорта и признала, что потребуются более активные усилия для преодоления негативных внешних последствий автотранспортных операций в целях поддержки устойчивого роста в регионе. По мнению Рабочей группы, повышение качества дорожной инфраструктуры становится все более важным фактором поддержки экономического роста и достижения результатов в области устойчивого развития. Кроме того, Рабочая группа напомнила также о важности упрощения процедур перевозок, включая требования в отношении пересечения границ, для обеспечения бесперебойных и бесперебойных международных автомобильных перевозок по сети Азиатских автомобильных дорог.

14. Согласно последней базе данных Азиатских автомобильных дорог, 10% сети Азиатских автомобильных дорог состоит из дорог класса I, 40% дорог класса II, 39% дорог класса III и 11% дорог относятся к классу III ниже стандартов.

15. Рабочая группа отметила, что, согласно информации, имеющейся в распоряжении секретариата, некоторые сегменты маршрутов Азиатских автомобильных дорог относятся к классу III и ниже категории III, что негативно сказывается на эффективности и устойчивости автомобильного транспорта, усугубляя дорожно-транспортные происшествия, выбросы, шумовое загрязнение и перегруженность. В этой связи Рабочая группа призвала стороны Соглашения модернизировать и поддерживать все маршруты Азиатских автомобильных дорог по меньшей мере на уровне класса II.

16. По сравнению со средними показателями государств-членов Азиатских автомобильных дорог, сеть автомобильных дорог Класса III значительно больше, а сеть дорог Класса I ниже, чем в государствах-членах СПЕКА. Поэтому странам СПЕКА рекомендуется постоянно улучшать качество своей дорожной инфраструктуры.

17. В докладе об исследовании "Комплексное планирование евразийских транспортных коридоров в целях укрепления межрегиональных и межрегиональных транспортных связей", завершеном в 2017 году, секретариат подчеркнул необходимость модернизации не отвечающих стандартам участков сети Азиатских автомобильных дорог и важность обеспечения того, чтобы они достигли аналогичных уровней качества инфраструктуры.

18. В этом докладе секретариат провел оценку качества автомобильной и железнодорожной инфраструктуры вдоль трех основных евразийских транспортных коридоров: а) Евразийский северный транспортный коридор, связывающий Северо-Восточную Азию и Северную Европу через Казахстан, Монголию и/или Российскую Федерацию; б) Евразийский центральный транспортный коридор, связывающий Восточную Азию и Южную Европу через Центральную и Западную Азию; и с) Евразийский транспортный коридор, связывающий Восточную Азию с Южной Азией через Юго-Восточную Азию.

19. В дополнение к инфраструктурным вопросам в исследовании также определены некоторые проблемы, связанные с упрощением процедур перевозок, включая вопросы пересечения границ. Например, длинные и сложные требования к документации, длинные очереди и проверки в приграничных районах, отсутствие современного оборудования и средств, недостаточное использование информационных технологий и связи (ИКТ) - все это влияет на эффективность и действенность международных автомобильных перевозок.

20. Рабочая группа заявила о своей поддержке усилий по поощрению использования технологий и интеллектуальных транспортных систем для перехода к "умным" Азиатским автомобильным дорогам, сокращения дорожно-транспортных происшествий, дорожных заторов и негативных внешних экологических последствий в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

21. Рабочая группа высказала мнение, что следует активизировать усилия по реализации потенциала информационно-коммуникационных технологий для эффективных трансграничных и транзитных перевозок по сети Азиатских автомобильных дорог. В этой связи она приветствует новые достижения в этой области, такие как внедрение электронного отслеживания грузов, и призывает государства-члены рассмотреть возможность использования других инструментов, таких как цифровые грузовые платформы, для дальнейшей рационализации автотранспортных операций.

22. Афганистан подчеркнул важность Транспортно-транзитного коридора Чабахар для сети Азиатских автомобильных дорог и других крупных транспортных коридоров, которые могли бы улучшить транспортное сообщение, таких как коридор Лапис Лазурный.

Представитель Афганистана проинформировал Рабочую группу об инициативе, предпринятой на национальном уровне в целях создания нового маршрута, а именно "Мазари-Шариф - Хайратон - Термез - Андижан - Кашгар - Урумчи".

23. Узбекистан выделил маршрут "Термез - Душанбе - Мурга - Курма - Кашгар"; маршрут "Мазари-Шариф - Хайратон - Термез - Ташкент - Кунград - Бейнеу - Астрахань - Волгоград"; и маршрут "Порт Ляньюнган - Урумчи - Кашгар - Иркештам - Ош - Андижан" с последующим соединением через территорию Узбекистана и Туркменистана и выходом в порт Баку. Была также подчеркнута важность эффективных и действенных систем логистических сетей, особенно для стран, не имеющих выхода к морю, для обеспечения их доступа к мировому рынку по конкурентоспособным тарифам.

Прогресс в развитии дорожной инфраструктуры

24. Азербайджан уделяет большое внимание развитию, модернизации и поддержанию магистралей регионального и субрегионального значения. Например, предлагаемый Upgradation Евлах - Закаталы - граница Грузии (M5) будет способствовать развитию туризма в северо-западной части Азербайджана. Еще один проект, который планируется завершить в 2019 году, призван способствовать созданию более эффективной и безопасной дороги Баку- Шамахи (M4). Проект включает в себя upgrade нг 100 км шоссе от существующей 2-полосной дороги до 4-полосной автомагистрали.

25. В 2015 году Правительство Казахстана приняло свой первый Национальный план развития инфраструктуры "Нурлы жол" на 2015-2019 годы, который, наряду с ранее начатыми дорожными проектами, предусматривает реабилитацию более 12 тысяч километров дорог к 2019 году, и работы начаты и продолжаются еще 4,3 тысячи километров, большая часть которых будет завершена в течение следующих 2-3 лет.

26. В рамках предыдущего плана развития инфраструктуры на 2014-2019 годы были начаты следующие инвестиционные проекты по модернизации маршрутов АХ до I и II класса, которые будут продолжены в соответствии с новым планом (в колонке "Протяженность" показаны оставшиеся километры):

#	Project	Length	Estimated Cost, m\$	Correspondence to АН
1	Karaganda-Balkhash	363	436	АН7
2	Aktobe - Atyrau – Astrakhan	725	679	АН70
3	Merke-Burybaytal	266	50	АН7
4	Burybaytal-Kurty	228	110	АН60
5	Balkhash - Burybaytal	297	345	АН7
6	Usharal-Dostyk	184	55	АН68
7	Pavlodar-Semey	122	72	АН60
8	Astana-Petropavlovsk-Russian border	61	44	АН64

27. Для завершения начатых до сих пор проектов, а также обеспечения надежной финансовой базы для развития новой инфраструктуры, Правительство инициировало в 2019 году новый Национальный план развития инфраструктуры "Нурлы жол" на 2020-2025 годы (ожидается принятие в декабре 2019 года), который включает реабилитацию и модернизацию 6 600 километров республиканских дорог I и II технической категории на сумму 2,6 трлн. тенге (около 6,8 млрд. тенге). Это позволит довести техническое состояние 95% сети до "хорошего и удовлетворительного" уровня (в настоящее время около 82%). Также, согласно проекту плана, около 20 000 км местных дорог должны быть восстановлены к 2026 году, чтобы достичь более 90% "хорошего и удовлетворительного" состояния местной дорожной сети.

28. На некоторых участках Азиатских автомобильных дорог в 2020-2025 годах планируется повышение класса обслуживания до I и II:

#	Project	Length	Estimated Cost, m\$	Correspondence to AH
1	Kyzylorda-Pavlodar-Uspenka-Russian border (to Barnaul)	1,316	1,299	AH62, AH67, AH64
2	Zhezkazgan-Arkalyk-Petropavlovsk (including Petropavlovsk bypass)	929	917	AH62
3	Zhanaozen-Turkmenistan border	169	166	AH70
4	Semey-Russian border	111	109	AH64
5	Uralsk-Atyrau	487		AH63
6	Aktobe-Karabutak	212	418	AH7
7	Atbasar-Kostanay-Russian border	595	587	AH61
8	Settlement bypasses and through-passes along Uzbek border-Shymkent-Taraz-Almaty-Khorgos highway	9	18	AH5

29. В рамках предлагаемого проекта будет восстановлена и улучшена связанность между Душанбе, северо-восточной частью Таджикистана и Кыргызстаном по автомагистрали М41, расположенной на 65-й Азиатской автомагистрали, и коридорами 2, 3 и 5 Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС). Проектная дорога протяженностью около 72 км заменит участок существующей автомагистрали М41 между Обигармом и Нурабадом, который будет затоплен в связи со строительством Рогунской ГЭС. Новая автомагистраль будет обслуживать населенные пункты, которые в настоящее время полагаются на существующую магистраль М41 для доступа к экономическим возможностям и социальным услугам.

30. В течение многих лет Кыргызстан активно сотрудничает с МФИ по реабилитации международных автомобильных коридоров. В результате, с 1997 года около 1 500 км дорог были реабилитированы с помощью займов МФИ, а еще 654 км дорог были покрыты в рамках проектов по восстановлению дорог. Среднесрочные приоритеты развития автодорожного сектора определены в Плане развития автодорожного сектора, утвержденном постановлением Правительства Кыргызстана № 372 от 1 июля 2016 года, в

котором реабилитация международных автомобильных дорог определена в качестве одного из главных среднесрочных приоритетов до 2025 года. План рассматривает следующие дорожные инвестиционные проекты:

#	Projects	Cost, mln USD	Years
1.	Construction of alternative route North – South, km 159- 183	33.8	2018-2023
2.	Contd. construction of alternative route North-South, km 183-195 and km 291-433 (Phase I)	399.9	2018-2019
3.	Contd. construction of alternative route North-South, km 195-291 (Phase II)	297.8	2018-2021
4.	Construction of alternative route North – South – Ensuring traffic safety	56.5	2019-2023
5.	CAREC 1 & 3 connecting road project (contd. North-South corridor)	114.35	2018-2022
6.	CAREC 1 & 3 connecting road project (contd. North-South corridor)	87.0	2018-2023
7.	Improvement of CAREC 3 Bishkek-Osh road phase 4 (km 61 – km 129)	120.8	2018-2021 2018-2021
8.	Improvement of CAREC 3 Bishkek-Osh road phase 4 (km 507 – km 574)	72.0	2018-2022
9.	Reconstruction of Susamyr – Talas – Taraz road, Phase IV, km 105-199	84.37	2018-2023
10.	Aral-Suusamyr road rehabilitation project (92 km)	127.0	2019-2023
11.	Reconstruction of northern bypass of Bishkek (34 km)	50.0	2019-2023
12.	Construction of 11 avalanche sheds on alternative North-South road (1,020 m long)	24.5	2019-2023
13.	Korumdu – Karakol road rehabilitation project (km 104 - 220)	128.0	2018-2023
14.	Balykchi – Karakol road rehabilitation project (221 km)	262.0	2019-2023
15.	Road connections improvement project, reconstruction of Osh-Batken – Isfana – Kairagach + 2 more sections	54.0	2018-2019
16.	Reconstruction of Osh-Batken-Isfana road, km 75-108	23.76	2018-2021
17.	Road communication improvement in CA, Phase 3, Tyu-Kegen	64.0	2018-2022
18.	Rehabilitation of Oash-Batken-Isfana road km 28-75, preventing natural hazards on Bishkek – Osh	133.58	2019-2022

31. Таджикистан осуществляет реабилитацию и реконструкцию участка автодороги протяженностью 40 км по маршруту Азиатской автомобильной дороги АН7 между Душанбе и Кургантеппой, который также является частью коридоров Центрального азиатского регионального экономического коридора 2, 5 и 6 коридоров. Проект также будет включать в себя повышение безопасности дорожного движения в отдельных участках национальной автомагистрали.

Мероприятия ЭСКАТО в поддержку развития автомобильного транспорта

32. Отдел транспорта ЭСКАТО организовал 22 ноября 2018 года в Бангкоке, Таиланд, семинар по трансграничному совместному развертыванию волоконно-оптической инфраструктуры вдоль автомобильных и железнодорожных сетей. Участники рассмотрели выводы и рекомендации исследования на тему "Совместное прокладка волоконно-оптических кабелей вдоль транспортной инфраструктуры для ЦУР" и результаты обследования, проведенного секретариатом в странах-членах сети Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог по вопросу о совместном прокладке оптоволоконных кабелей вдоль автомобильных дорог и железнодорожных прав прохода через границы.

33. ЭСКАТО осуществляет проект по **укреплению потенциала для обеспечения устойчивого транспортного сообщения вдоль экономического коридора Китай - Центральная Азия - Западная Азия**. Проект направлен на оказание наименее развитым и/или не имеющим выхода к морю развивающимся странам, расположенным вдоль коридора, помощи в обеспечении более тесной транспортной соединяемости за счет использования интеллектуальных транспортных технологий и укрепления межрегионального сотрудничества и партнерства. Проект обеспечит всеохватывающую платформу, где государства-члены смогут обсудить узкие места в регулировании и показатели соединяемости, а также поможет разработать стратегию, содержащую оценку основных регулятивных барьеров на пути оперативной транспортной соединяемости, использования интеллектуальных транспортных технологий для международных перевозок и показатели для измерения прогресса в области соединяемости. В число стран-участниц проекта входят Китай, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Узбекистан, Туркменистан, Иран и Турция.

Устойчивый железнодорожный транспорт

34. Растет признание того, что железнодорожный транспорт играет важную роль в национальных и международных перевозках товаров и людей. Ряд особенностей говорит в пользу более широкого использования железнодорожного транспорта в обслуживании торговли региона и, в частности, облегчения доступа стран, не имеющих выхода к морю, к международным морским портам : (i) т он ближайšie порты часто несколько тысяч километров, (б) расстояния, связывающие основное происхождение и пункт назначения, как внутри страны, так и на международном уровне, имеют масштаб, на котором железные дороги находят свое полное экономическое обоснование, (iii) зависимость от портов для

подключения национальных экономик к мировым рынкам с необходимостью очистки приграничных портов быстро избежать перегруженности, (iv) ряд стран, не имеющих выхода к морю, являются основными экспортерами минеральных ресурсов в логистике, роль которых играет железнодорожный транспорт, и (v) продолжающийся рост объемов обмена товаров. Наконец, в Повестке дня в области развития 2030 года правительствам стран региона предлагается обеспечить экологически устойчивый транспорт, в том числе железнодорожное новое место в своих планах развития транспорта. Однако остаются серьезные проблемы.

Трансазиатская железная дорога

35. Шестое созываемое раз в два года совещание Рабочей группы по трансазиатским железным дорогам будет проведено в Конвенционном центре Организации Объединенных Наций в Бангкоке 10-11 декабря 2019 года. Рабочая группа рассмотрит ход осуществления Соглашения и любые поправки, предложенные Сторонами. Рабочая группа будет также содействовать проведению обсуждений и обмену информацией по вопросам введения в действие сети Трансазиатских железных дорог.

36. В этой связи следует отметить, что потенциал Казахстана в качестве транзитного государства в торговле между Китаем и Европой, предусмотренный Межправительственным соглашением о Трансазиатской железной дороге, можно было бы развивать и дальше, если Казахстан станет стороной этого соглашения.

37. Железнодорожный транспорт как важный компонент эффективной международной интермодальной транспортной системы, особенно в плане удовлетворения конкретных потребностей стран, не имеющих выхода к морю, и стран транзита. Казахстан, с его географическим положением внутри материка, находится в центре Евразии. Она играет важную роль в укреплении связей и развитии международной торговли в Азиатско-Тихоокеанском регионе в рамках сети Трансазиатских железных дорог.

Прогресс в развитии железнодорожной инфраструктуры

38. Основными проблемами для железнодорожного транспорта в регионе ЭСКАТО в целом остаются многочисленные недостающие звенья и различные технические стандарты, которые препятствуют функционированию сети как непрерывной системы. Хотя в странах СПЕКА [14] согласованы технические и эксплуатационные стандарты, унаследованные от советских железных дорог, тем не менее они отличаются от тех, которые применяются в двух соседних странах, а именно в Китае и Исламской Республике Иран, которые

эксплуатируют более короткие поезда в сетях калибровочной конфигурации 1435 мм и являются ключом для транзита в важные международные морские порты, предлагающие доступ к рынкам в других регионах мира.. Будущее развитие железнодорожного транспорта в странах-участницах СПЕКА должно обеспечить лучшее совпадение между новой инфраструктурой и этими развивающимися структурами торговли.

39. Железные дороги Китая теперь находятся в центре международных контейнерных услуг наземных мостов. По данным China Railway Corp., объем грузооборота в Азии и Европе подскочил на 60 процентов в 2017 году с 2016 года. Объем контейнерных перевозок из Азии в Европу в первом полугодии 2019 года вырос на 5,2% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Северный Евразийский коридор (через Китай, Казахстан, Россию, Беларусь и Польшу) в настоящее время является самым быстрым и надежным маршрутом для железнодорожных контейнерных перевозок между Азией и Европой: в 2018 году было перевезено почти 325 000 TEU. В зависимости от сценария, ожидается, что к 2030 году объем перевозок составит от 437 000 до 4 800 000 TEU. На это развитие повлияют два важных фактора: субсидии на железнодорожный транспорт со стороны китайских органов местного самоуправления и инфраструктурные возможности вдоль основных железнодорожных маршрутов и пограничных переходов.

40. Новый грузовой поезд, соединяющий провинцию Шаньдун Восточного Китая с Миланом, Италия, начал службу в августе 2018 года, сделав его новейшим маршрутом грузовых поездов Китай-Европа. 41-контейнерный поезд, перевозящий одежду, электронные продукты и машины, отправился с северной железнодорожной станции Янчжоу и будет работать каждую пятницу. Путешествие на 10 900 км, которое делает остановку в Чэнду для таможенного оформления, займет 18 дней. По состоянию на конец июня 2018 года грузовые поезда «Китай-Европа» совершили более 9000 поездок с момента начала службы в 2011 году, доставив 800 000 единиц эквивалента в 20 футов. В октябре 2019 года был открыт новый маршрут грузового поезда из восточно-китайского города Ю в бельгийский Льеж. Поезд, загруженный 82 стандартными контейнерами, должен прибыть в Льеж примерно через 20 дней и курсировать дважды в неделю. В настоящее время поезда обслуживают 52 маршрута грузовых китайско-европейских поездов, что способствует развитию торговли между более чем 6048 китайскими городами и 28 городами и 42 городами в 1314 европейских странах, включая Германию, Польшу и Бельгию. По статистике Китайских железных дорог, в 2018 году через казахстанско-китайские пограничные переходы было организовано 4128 контейнерных поездов со связью Китай-Европа-Китай (без учета контейнерных поездов, направляющихся в Россию и Беларусь),

что на 59% больше, чем в 2017 году. Китай-Европа-Китай перевез через Казахстан 286 тыс. TEU, что на 61% больше, чем в 2017 году.

41. Тем не менее, для предоставления дополнительных услуг и более эффективной коммерческой деятельности, которые необходимо предложить, необходимо учитывать инфраструктурные проекты, которые повышают внутреннюю связь отдельных стран-участниц СПЕКА и расширяют ее международные варианты транспорта. В этом отношении, помимо вопроса финансирования, важнейшей задачей, которая должна быть решена, является то, чтобы все заинтересованные страны в каждом из этих проектов разработали общее видение своей актуальности, обеспечили им такой же приоритет в своих соответствующих планах развития и координировать их графики строительства. Это важно, поскольку отложенные или заторможенные проекты не облегчают их принятие политиками, партнерами по развитию и общественностью, поскольку они часто несут перерасход средств.

42. В странах-участницах СПЕКА осторожный поэтапный подход видел реализацию проектов, которые постепенно реализуют более общую картину. В конце 2016 года между Атамыратом, Туркменистаном и Акиной, Афганистан, была открыта железнодорожная секция протяженностью 88 км. Хотя часть участка, расположенного в Афганистане, составляет всего 3 км, следующий этап этого же проекта продлит его на 35 км до Адхой с 420-километровой секцией от Адхой до Нижнего Пянджа на таджикско-афганской границе, запланированной на построено в ближайшем будущем. В июле 2019 года в афганской провинции Фарьяб был открыт железнодорожный участок протяженностью 10 км, соединяющий приграничные с Афганистаном города Акина и Андхой. Предполагается, что новая железнодорожная линия станет частью 400-километрового торгово-транспортного коридора, соединяющего Джалолиддинский район Балхи в Таджикистане, города Шерхан-Бандарь, Кундуз, Мазари-Шариф, Шеберган, Андхой и Акина в Афганистане, а также Имамназар и Керки (ранее известные как Атамырат) Туркменистана. Железнодорожная линия может быть расширена до границы с Кыргызстаном, с дальнейшим выходом в государства Азиатско-Тихоокеанского региона.

43. Эта линия является ключевым элементом генерального плана развития железной дороги правительства Афганистана и является частью коридора восток-запад с 1300 км от Нижнего Пянджа в Шамти на границе с Исламской Республикой Иран. На иранской стороне строительные работы были завершены до границы, откуда в августе 2017 года была открыта 30-километровая секция к станции Гориан в Афганистане, что символически

ознаменовало начало железнодорожной операции между двумя странами. В сентябре 2019 года из Хайратана, расположенного на севере Афганистана, выехала первая служба, перевозящая грузы для экспорта в Китай по железной дороге и перевозившая 1100 тонн грузов в 41 контейнере. Поезд пересек мост через реку Амударья в Узбекистан и прибыл в Цзянсинскую область Китая примерно за 14 дней, пройдя 6 700 км через Казахстан и преодолев разрыв колеи на китайской границе.

44. Филиалы из Таджикистана, Туркменистана и Узбекистана в этот коридор существенно улучшат транзит для стран Центральной Азии, не имеющих выхода к морю, в иранский порт Бандар Аббас и в будущем в контейнерный порт, который в настоящее время разрабатывается в Чабахаре. В долгосрочной перспективе этот коридор станет частью более широкого транспортного маршрута между Китаем и Исламской Республикой Иран, когда будет достигнута пропавшая связь между Китаем, Кыргызстаном и Таджикистаном. В синей печати в течение многих лет эта ссылка получила новое внимание в рамках инициативы «Пояс и дорога» правительства Китая.

45. В Казахстане Национальный план развития инфраструктуры на 2020-2025 годы предусматривает модернизацию железнодорожного транзитного коридора Достык - Жезказган - Илецк протяженностью около 800 км на общую сумму около 1,4 млрд. долл. Проект направлен на повышение пропускной способности и скорости доставки по международному железнодорожному коридору Китай - Россия - Европа, а также на улучшение внутреннего железнодорожного сообщения между регионами Казахстана.

46. С тех пор как 30 октября 2017 года Азербайджан, Грузия и Турция запустили проект Баку-Тбилиси-Карс (БТК), он стал важным коридором. В июле 2018 года груз железа и стали был погружен на вагоны, покидающие Магнитогорск-Грузово и достиг Пояса на юге Турции, пройдя 5000 километров за 17 дней. В 2018 году активность между странами вдоль дороги БТК возросла. Например, торговля между Астаной и Анкарой растет с момента начала строительства железной дороги. По состоянию на апрель 2019 года по железной дороге БТК между этими двумя странами было перевезено 110 000 тонн грузов. Среднее время перевозки грузов между Турцией и Казахстаном составляет 180 часов, в зависимости от условий в Каспийском море. Ожидается, что 826-километровая железная дорога будет иметь начальную пропускную способность для перевозки 1 миллиона пассажиров и 5 миллионов тонн грузов в год. После отбытия из Китая поезда будут пересекать границу Казахстана на шлюзе Хоргос, а затем перевозиться на пароме через Каспийское море в направлении Баку, а затем направляться в Западную Европу через Грузию и Турцию.

47. Хотя вышеупомянутые проекты создают динамику развития железнодорожной инфраструктуры между странами-участницами СПЕКА и торговыми партнерами, которые также являются основными странами транзита на другие рынки, их потенциал также будет увеличен по проектам, рассматриваемым в соседних странах, в частности железнодорожной линии Рашт- Астара в Исламская Республика Иран, о которой уже много лет говорят, но завершение которой остается без определенной даты.

Разработка сухих портов для облегчения интермодальных перевозок

48. Термин "сухой порт" используется уже несколько десятилетий. Он часто использовался как взаимозаменяемый с внутренним таможенным (или контейнерным) складом (ИКД). В последнее время он используется в промышленности как маркетинговый инструмент, подразумевающий, что объект достиг определенного уровня сложности с точки зрения предоставляемых услуг, таких как таможня или присутствие логистических фирм третьей стороны (3PL) на объекте и/или в прилегающей грузовой деревне.

49. Концепция сухого порта традиционно возникла из идеи морского порта, напрямую связанного железной дорогой с внутренними интермодальными терминалами, где грузоотправители могут покидать и/или собирать стандартизированные единицы продукции, как если бы непосредственно в морском порту. Это явилось ответом на проблемы, связанные с ростом контейнерных перевозок и, соответственно, с нехваткой места на морских терминалах и ростом загруженности подъездных путей, обслуживающих их терминалы. Как упоминалось ранее, обеспечение бесшовной и устойчивой связи в поддержку интеграции рынка и экономического динамизма может предложить путь вперед для удовлетворения спроса на мобильность товаров и людей при одновременном снижении воздействия транспортного сектора на окружающую среду.

Межправительственное соглашение о "сухих портах"

50. В этой связи под эгидой Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) было разработано Межправительственное соглашение о "сухих портах" для выработки единого определения термина "сухой порт", имеющего международное значение, а именно: "внутреннее расположение в качестве логистического центра, связанного с одним или несколькими видами транспорта для обработки, хранения и инспекции товаров, перевозимых в рамках международной торговли, и выполнения соответствующих таможенных процедур и процедур", определения сети существующих и потенциальных "сухих портов" для осуществления важных международных транспортных операций и выработки предложений относительно их развития.

51. Межправительственное соглашение о "сухих портах" вступило в силу 23 апреля 2016 года. В настоящее время Соглашение подписали 17 государств и 13 Сторон.

52. Третье совещание Рабочей группы по "сухим портам", которая была учреждена в соответствии со статьей 6(2) Межправительственного соглашения о "сухих портах", было созвано 13-14 ноября 2019 года в Бангкоке, Таиланд. Рабочая группа рассмотрела ход осуществления Соглашения и предложенные Сторонами поправки к перечню "сухих портов", содержащемуся в приложении I к Соглашению, включая поправки, предложенные Казахстаном, которые обновили перечень "сухих портов" на его территории.

53. Рабочая группа также получила от участников обновленную информацию о реализуемых или рассматриваемых инициативах по развитию "сухих портов", имеющих международное значение в их соответствующих странах. о прогрессе, достигнутом в деле интеграции этих "сухих портов" в международные интермодальные транспортные коридоры. Рабочая группа также рассмотрела прогресс в развитии и введении в действие международных интермодальных транспортных коридоров и в интеграции "сухих портов", имеющих международное значение, в такие коридоры. Наконец, Рабочая группа обсудила политику и стратегии, связанные с повышением эффективности мультимодальных транспортных операций в регионе.

Мероприятия ЭСКАТО в поддержку "сухих портов" международного значения

54. После вступления в силу Межправительственного соглашения о "сухих портах" секретариат приступил к осуществлению последующих мероприятий в целях содействия его эффективному осуществлению, включая региональные рамки планирования, проектирования, развития и эксплуатации "сухих портов", имеющих международное значение. Эти рамки были разработаны и одобрены Рабочей группой на ее втором совещании в ноябре 2017 года и впоследствии приняты к сведению государствами - членами ЭСКАТО в резолюции 74/2 Комиссии ЭСКАТО, принятой в мае 2018 года.

55. Эти рамки были разработаны в целях содействия выработке общего подхода к развитию и введению в действие "сухих портов", обозначенных в приложении I к Межправительственному соглашению о "сухих портах" в качестве имеющих международное значение. Ключевой концепцией, лежащей в основе этих рамок, является идея создания сети взаимосвязанных "сухих портов" в регионе ЭСКАТО. Предполагается, что такая сеть могла бы быть сформирована из "сухих портов", предлагаемых для охвата Межправительственным соглашением о "сухих портах". Эти рамки обеспечивают средства,

с помощью которых их разработка может быть спланирована таким образом, чтобы они соответствовали одним и тем же стандартам и в будущем были взаимосвязаны.

56. Региональные рамки определяют фундаментальные вопросы, касающиеся как "твердой", так и "мягкой" инфраструктуры "сухих портов" международного значения, и наряду с описанием каждого вопроса предлагают соответствующую цель, которая должна быть установлена при проектировании или эксплуатации "сухих портов" международного значения, а также процесс достижения каждой цели.

57. Что касается "материальной инфраструктуры", то приоритет отдается региональным рамкам: а) обеспечение соблюдения основных требований Приложения II к Межправительственному соглашению о "сухих портах" при проектировании "сухих портов", б) расположение "сухих портов", в) связь транспортной инфраструктуры, связывающей "сухие порты" с другими пунктами и внутри них, г) технические стандарты для "сухих портов", е) емкость и оборудование контейнерных дворов и ф) проектирование других основных объектов "сухих портов". Что касается "мягкой инфраструктуры", то региональные рамки рекомендуют сосредоточить внимание на следующих вопросах: а) внедрение информационно-технологических систем для управления рабочими процессами в "сухих портах", б) применение кодексов Организации Объединенных Наций по торговле и транспорту для определения "сухих портов" международного значения, в) включение "сухих портов" в международные транспортные документы, г) меры по таможенной очистке в "сухих портах", е) политические меры, законодательство и решения для планирования развития "сухих портов" и ф) практические варианты финансирования развития и эксплуатации "сухих портов".

58. Комиссия ЭСКАТО на своей 74-й сессии, состоявшейся 11-16 мая 2018 года, приняла резолюцию 74/2 о содействии осуществлению региональных рамок. Комиссия приняла к сведению эти основные положения и признала их потенциал в плане оказания странам-членам помощи в содействии развитию регионального сотрудничества.

59. В соответствии со своим планом осуществления вышеупомянутой резолюции секретариат организовал серию рабочих совещаний по укреплению потенциала, в частности для стран региона: Юго-Восточной Азии (Бангкок, 23-24 мая 2018 года); Северной и Центральной Азии (Алматы, Казахстан, 31 мая - 1 июня 2018 года) и Южной Азии (Нью-Дели, 1-2 августа 2018 года) для повышения осведомленности о региональных рамках и их практических рекомендациях среди соответствующих заинтересованных сторон, включая государственных руководителей и операторов сухих портов. В работе

практикума по региональным рамкам для Северной и Центральной Азии приняли участие представители Исламской Республики Иран, Казахстана, Кыргызстана, Монголии, Российской Федерации, Таджикистана, Туркменистана и Узбекистана. Благодаря семинарам правительственные чиновники и операторы "сухих портов" соответствующих субрегионов расширили свои знания и укрепили потенциал для успешного планирования, развития и эксплуатации "сухих портов" международного значения.

Прогресс в развитии "сухих портов" в регионе СПЕКА

60. Некоторые страны добились заметного прогресса в развитии "сухих портов". Узбекистан добился прогресса в развитии логистических центров (ЛЦ). ТК - относительно новое явление для Узбекистана. За последние годы в Узбекистане создано 7 логистических центров мощностью переработки грузов 2,735 млн. тонн грузов в год, шесть из них с железнодорожным сообщением. Еще шесть находятся в стадии проектирования и строительства. Один из крупнейших ТЦ "Термезский грузовой центр" расположен в Термезе Сурхандарьинской области. Введенный в эксплуатацию в 2016 году, это единственный в своем роде терминал, построенный в непосредственной близости от границы с Афганистаном. Она предоставляет широкий спектр транспортно-логистических услуг, включая транзитные грузы интермодальных перевозок (железнодорожных и автомобильных) в Афганистан и из Афганистана. В этом контексте Узбекистану настоятельно рекомендуется рассмотреть вопрос о присоединении к Межправительственному соглашению о "сухих портах", которое могло бы послужить дальнейшим руководством в его усилиях по планированию, проектированию, развитию и эксплуатации "сухих портов" международного значения, а также помочь Узбекистану координировать развитие "сухих портов" с соседними странами.

61. Ожидается, что на границе между Казахстаном и Узбекистаном будет создан Международный центр торгово-экономического сотрудничества под названием "Центральная Азия". Правительства двух стран подписали меморандум об этом с целью создания в регионе Центра главного транспортно-логистического узла, который откроет доступ к развитию торговли с Китаем и Европой.

62. Казахстан развивает свой сухой порт Хоргос, который является одним из крупнейших в Азиатско-Тихоокеанском регионе. В рамках Международного центра делового сотрудничества (ICBC) - безвизового и беспошлинного пространства между двумя странами - "сухой порт" позволяет поездам доставлять грузы из восточного Китая в Западную Европу примерно за две недели, а не за несколько недель на контейнерных судах или более дорогих воздушных перевозках. Производительность портала Хоргос возросла

всего за четыре года с начала строительства - в настоящее время он обрабатывает более 180 000 TEU в год и, как ожидается, увеличится до 500 000 TEU к 2023 году. В дополнение к железнодорожному терминалу и МКБК, в ноябре 2018 года был открыт новый автомобильный переход из Китая в Казахстан, и в настоящее время разрабатываются планы по развитию обеих сторон границы в города с населением в сотни тысяч человек.

Деятельность ЕЭК ООН по развитию транспортной инфраструктуры

Евразийские транспортные связи

63. В области транспортной инфраструктуры ЕЭК ООН в настоящее время отвечает за разработку нескольких генеральных планов по транспортной инфраструктуре, включая генеральные планы по трансъевропейским автомагистралям Север-Юг (ТЕА) и трансъевропейским железным дорогам (ТЭР); общеевропейский генеральный план по велосипедной инфраструктуре (в сотрудничестве с ОПТОСОЗ) и евроазиатские транспортные связи (этапы I, II и III).

64. Проект евроазиатских транспортных связей (ЕАТС) является наиболее актуальным в контексте Венской программы действий (ВПД), поскольку он рассчитан на длительную перспективу и объединяет многие развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю (РСНВМ), и страны транзита в Европе и Азии. Она пользуется поддержкой международных организаций и транспортного бизнес-сообщества в целях улучшения условий для торговли и социально-экономического развития на континенте.

65. Мандат Группы экспертов ЕЭК ООН по ЕАТС на этапе III завершен, и всеобъемлющий доклад был доработан и принят на 80-й сессии Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН в феврале 2018 года.

66. Этот доклад, который был официально представлен в качестве публикации Исполнительного секретаря ЕЭК ООН на 81-й сессии КВТ, является особенно полезным инструментом для лиц, ответственных за разработку политики в области транспорта из РСНВМ и стран транзита в регионе ЕАТС и за его пределами, в частности в том, что касается его подготовки:

- Определяет и описывает основные товарные группы, для перевозки которых внутренние виды транспорта могут конкурировать с морскими и авиационными (включая неконтейнеризированные, контейнеризированные и высокоценные контейнеризированные грузы).

- Представлен анализ, показывающий экономическую выгоду (с точки зрения времени и затрат) внутренних маршрутов по сравнению с воздушными или морскими маршрутами для контейнеризированных грузов, что особенно важно для привлечения интереса со стороны частного сектора.
- Определяет текущие сильные и слабые стороны и перечисляет несколько рекомендаций для повышения конкурентоспособности внутренних маршрутов по сравнению с другими видами транспорта.

67. Если говорить более конкретно, то в нем подчеркивается необходимость присоединения правительств РСНВМ к международным соглашениям и конвенциям Организации Объединенных Наций в области транспорта и транзита, в частности Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах, Конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП) и Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) и дополняющего ее протокола, и их осуществления. В нем подчеркивается необходимость развития институтов и процедур, облегчающих маршрутные контейнерные поезда дальнего следования вдоль отдельных евроазиатских маршрутов, и содержится призыв к повышению взаимодополняемости автомобильного и железнодорожного транспорта, а не к усилению конкуренции между этими двумя видами транспорта на внутренних маршрутах ЕАТС и во внутренних районах портов.

68. В заключение III фазы ЕАТС 3 сентября 2018 года в Женеве была организована Международная конференция по обеспечению функционирования евроазиатских транспортных коридоров. В конференции приняли участие высокопоставленные представители стран ЕАТС (многие из которых являются членами СПЕКА), а также представители частного сектора, грузоотправителей, железнодорожных операторов, ассоциаций автомобильного транспорта, инвестиционных банков и международных организаций. Основное внимание в ходе обсуждений было уделено вопросу о том, как и далее содействовать развитию евроазиатских коридоров, устранить, по возможности, любые нефизические препятствия и сделать внутренний транспорт одним из основных факторов экономического развития и содействия торговле в регионе. Представители ключевых частных компаний, которые уже оказывают транспортные услуги по этим коридорам, рассказали о результатах своих усилий, а также о проблемах и препятствиях, с которыми они по-прежнему сталкиваются, в том числе:

- Отсутствие согласованных стандартов эксплуатационной и технической совместимости железнодорожной инфраструктуры и подвижного состава [≠

Ширина колеи, системы сигнализации и радиосвязи, стандарты длины и веса поездов, источники энергии, согласованные графики движения и тарифы и т.д.].

- Отсутствие планов работы по конкретным коридорам EATL, усилий по координации действий многих заинтересованных сторон [особенно между государственным и частным сектором), общих целей и ключевых показателей эффективности (КПЭ)]
- Неэффективное использование пропускной способности сети для железнодорожных перевозок [потребность в более длинных и тяжелых поездах, более короткие квартальные интервалы, повышение предсказуемости].
- Различные правовые режимы для договоров железнодорожного транспорта - Отсутствие одного договора перевозки, одной ответственности и одной накладной снижает надежность услуг.
- громоздкие процедуры пересечения границы, таможни и транзита [отсутствие доступа к правовым документам Организации Объединенных Наций и их осуществления].
- Отсутствующие или устаревшие автомобильные и железнодорожные и интермодальные/перевалочные линии в некоторых сегментах, устаревшая инфраструктура и оборудование для пересечения границы в некоторых местах.
- Слабая связанность ИКТ и функциональная совместимость ИКТ на коридорах EATC [в результате недостаточное внимание уделяется воздействию интеллектуальных транспортных систем, оцифровке транспортных документов, компьютеризации КПП, спутниковому отслеживанию и отслеживанию грузов.

69. Отмечая многие остающиеся оперативные проблемы, Комитет по внутреннему транспорту ЕЭК ООН на своей восьмидесятой первой сессии (Женева, февраль 2019 года) поручил Рабочей группе ЕЭК ООН по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) продолжить свою работу по введению в действие евроазиатских транспортных коридоров (и других транспортных коридоров). В настоящее время проводятся консультации относительно дальнейших действий, и в настоящее время планируются дальнейшие мероприятия.

70. Обсерватория разрабатывается в рамках внебюджетного проекта, бенефициарами которого в качестве стран-членов Организации экономического сотрудничества (ОЭС) являются страны Центральной Азии и Южного Кавказа (почти все они являются странами СПЕКА). Проект получил полное финансирование Исламского банка развития.

71. Обсерватория разрабатывается в качестве онлайн-платформы в среде географической информационной системы (ГИС), где: а) правительства находят все необходимые данные для подготовки, сопоставления и представления своих проектов транспортной инфраструктуры и б) международные финансовые учреждения (МФУ) могут рассматривать, анализировать и сравнивать проекты с региональной/международной точки зрения и определять проекты, которые они хотели бы финансировать.

72. МФУ могли бы не только ознакомиться в онлайн-режиме в формате цифровых карт со всей соответствующей информацией (включая предварительные технико-экономические обоснования) о проектах, нуждающихся в финансировании, но и увидеть, являются ли эти проекты частью международных коридоров, если этим коридорам оказывают содействие соответствующие международные соглашения Организации Объединенных Наций, сколько другие правительства в регионе заплатили за аналогичные инфраструктурные проекты и т.д.

73. В течение 2018-2019 годов, в частности, был достигнут значительный прогресс:

- В качестве приоритетных областей для сбора данных был определен набор приоритетных подсекторов транспорта, включая: автомобильную и смежную инфраструктуру; железнодорожную и смежную инфраструктуру; внутренние водные пути; порты (морские и внутренние водные пути); сухие порты/внутренние контейнерные порты/интермодальные терминалы; международные пункты пересечения границ и международные аэропорты.
- Были подготовлены и распространены среди стран-бенефициаров проекта типовые формы для сбора данных и проведены два семинара с участием национальных экспертов.
- Заключительный доклад, представленный консультантом в конце прошлого года, включал сравнительный анализ затрат на строительство транспортной инфраструктуры, включая анализ внедренных национальных методологий, инструментов и передовой практики, а также перечень согласованных терминов для каждого вида транспорта из большинства стран-бенефициаров проекта.

74. Срок завершения проекта продлен до марта 2021 года. Непосредственные дальнейшие шаги включают: сбор дополнительных данных по странам, дальнейший анализ приоритетов и преобразование собранных данных в формуляры ГИС, а также составление фактических карт.

Тематическая рабочая группа, возможно, пожелает

- поощрять те страны СПЕКА, которые еще не сделали этого, принять меры по ратификации, принятию, утверждению или присоединению к Межправительственному соглашению о сети ТАР, Межправительственному соглашению о сети Азиатских автомобильных дорог и Межправительственному соглашению по сухим портам. Это имеет большое значение, поскольку только страны, являющиеся Сторонами, могут предлагать поправки к Соглашению и тем самым отражать развитие своей инфраструктуры (см. Приложение 1);
- предложить странам СПЕКА принять активное участие в деятельности секретариата, связанной с развитием сетей Трансазиатских железных дорог и Азиатских автомобильных дорог, а также сухих портов международного значения.
- поощрять страны СПЕКА использовать региональные рамки для планирования, проектирования, разработки и эксплуатации сухих портов международного значения.
- предложить странам СПЕКА на регулярной основе обмениваться информацией с секретариатом (электронная почта: escap-ttd@un.org) о последнем статусе ключевых национальных и региональных проектов в области автомобильной и железнодорожной инфраструктуры и предоставлять секретариату информацию о текущих и / или запланированных инициативах, касающихся политики и проектов, направленных на развитие сухих портов международного значения в их соответствующих странах, включая проблемы и задачи;
- поощрять правительства стран СПЕКА к выполнению рекомендаций Фазы III Проекта ЕАТС, содержащихся в Отчете Фазы III ЕАТС;
- предложить странам СПЕКА принимать активное участие в усилиях по сбору данных о затратах на строительство транспортной инфраструктуры, предпринимаемых в рамках продолжающегося создания на интернете международной обсерватории транспортной инфраструктуры

Приложение I

Сеть азиатских автомобильных дорог в государствах СПЕКА

Страна СПЕКА	первичный Длина в км	Класс I	Класс II	Класс III	Ниже III	Всего	Статус Год	Соглашение АН	
								Подписано в	Вступило в силу
Афганистан	0	10	2,549	0	1,461	4,020	2015	2004	2006
Азербайджан	0	544	905	0	0	1,449	2017	2004	2005
Казахстан	0	557	5,407	6,389	475	8	2010	2004	2008
Киргизия	0	0	303	1,324	136	1,763	2013	2004	2006
Таджикистан	0	20	978	0	914	1,912	2015	2004	2006
Туркменистан	0	60	0	2,120	24	2,204	2008		2016
Узбекистан	0	1,195	1,101	670	0	2,966	2008	2004	2005
Всего	0	2,386	11,243	10,503	3,010	27,14 2			
<i>Процент (только для государств СПЕКА)</i>	<i>0%</i>	<i>8.79%</i>	<i>41.42%</i>	<i>38.70%</i> <i>%</i>	<i>11.09%</i>				
<i>Соответствующий процент в 2004 году</i>	<i>0%</i>	<i>1%</i>	<i>14%</i>	<i>55%</i>	<i>29%</i>				
<i>Последний процент для всей сети АН (2017)</i>	<i>11.82%</i>	<i>21.17%</i> <i>%</i>	<i>39.72%</i>	<i>20.06%</i> <i>%</i>	<i>7.25%</i>				

Сеть Трансазиатских железных дорог в странах СПЕКА

Страна СПЕКА	Сеть TAR		Соглашение TAR	
	Датчики (мм)	Длина маршрута (км)	Вступил	Стал участником в *
Афганистан			-	
Азербайджан	+1520	1261	2006	
Казахстан	+1520	9548	2006	
Киргизия	+1520	280	-	
Таджикистан	+1520	527	2006	2008 (AA)
Туркменистан	+1520	1741	-	
Узбекистан	+1520	3484	2006	2009
Всего		16,841		
* Дата ратификации, принятия (А), утверждения (AA), присоединения (а)				

Межправительственное соглашение о сухих портах в странах СПЕКА

Страна СПЕКА	TAR Agreement	
	Вступил	Стал участником в *
Афганистан	-	
Азербайджан	-	
Казахстан		8 апреля 2016 года
Киргизия	-	
Таджикистан	7 ноября 2013 г.	20 ноября 2015 г.
Туркменистан	-	
Узбекистан	-	
* Дата ратификации, принятия (А), утверждения (АА), присоединения (а)		

[1] Казахстан, Кыргызстан Таджикистан и Узбекистан являются членами Шанхайской организации сотрудничества.

[2] Группы Всемирного банка поставили Афганистан среди стран с низкими доходами; Кыргызстан Таджикистан и Узбекистан среди стран с более низкими средними уровнями дохода; Азербайджан, Казахстан и Туркменистан среди стран с вышесредними уровнями дохода. Источник: [http://documents.worldbank.org/curated/en/576061531492034646/Connecting-to-compete-2018-trade-logistics-in-the-global-economy-the-logistics-performance-index-and-its-](http://documents.worldbank.org/curated/en/576061531492034646/Connecting-to-compete-2018-trade-logistics-in-the-global-economy-the-logistics-performance-index-and-its-показатели) показатели

[3] Бруней-Даруссалам не управляет сетью железных дорог.

[4] Источник: Всемирный экономический форум, *Доклад о глобальной конкурентоспособности 2016-2017 гг.*, Часть 2.

[5] Следует отметить, что в докладе Всемирного экономического форума не говорится об Афганистане, Туркменистане и Узбекистане.

[6] United Nations, *Treaty Series*, vol. 2323, No. 41607.

[7] E / ESCAP / MCT (3) / 11 .

[8] Подробная информация о проекте доступна по адресу: www.unescap.org/resources/road-safety-infrastructure-its

[9] Дополнительная информация об исследовании «Средства обеспечения безопасности дорожной инфраструктуры для сети азиатских автомобильных дорог» доступна по адресу: www.unescap.org/sites/default/files/1-Road%20safety%20study%20report.pdf

[10] Подробный " Руководство по проектированию « доступен из WWW , UNESCAP , организация / Ресурсы / Дорога - безопасность - инфраструктура - его ,

[11] Приняла Приложение II - бис является доступны www.unescap.org/sites/default/files/2-Annex%20II%20bis%20-Asian%20Highway%20Design%20Standards%20for%20Road%20Safety.pdf

[12] Все государства-члены СПЕКА являются Сторонами Агрегата ⁶.

[13] Дополнительная информация об исследовании доступна по адресу: www.unescap.org/sites/default/files/4-Model%20ITS%20deployment%20study%20report.pdf

[14] За исключением Афганистана, которому еще предстоит разработать полномасштабную оперативную железнодорожную сеть.

[15] Источник: Лейпцигская Volkszeitung , « *Мехр контейнер gehen за цуг Ен Китая* » , 30 декабря 2016.

[16] Источник : « Железнодорожная газета », « *Китайский грузовой поезд достигает Хайратана* » , 7 сентября 2016 года.

[17] Источник: http://www.inform.kz/en/first-batch-of-kazakhstan-grain-sent-from-china-to-vietnam_a2996084 .

[18] Региональные рамки прилагаются к документу E / ESCAP / DP / WG (2) / 4, подготовленному для Рабочей группы, и доступны по адресу: <http://www.unescap.org/events/2nd-meeting-working-групповые-сухие-порты> .