

---

**Рабочая группа по устойчивому транспорту, транзиту и взаимосвязанности (ТРГ-УТТВ)**

26-я сессия  
25 ноября 2021 г.  
Виртуальный режим

**Проекты, мероприятия и инициативы в сфере транспортной инфраструктуры  
на национальном и международном уровне в странах СПЕКА**  
(Пункт 5.1 повестки дня)  
Отчет ЭСКАТО/ЕЭК ООН

1. ЭСКАТО сыграла важную роль в поддержке своих государств-членов в их усилиях по 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 к определению «сухих портов» международного значения для облегчения ввода в действие двух сетей и их интеграции с другими видами транспорта.
  2. На своей семьдесят пятой сессии, состоявшейся в Бангкоке в мае 2019 года, ЭСКАТО признала, что Межправительственные соглашения по сети Азиатских автомобильных дорог, сети Трансазиатских железных дорог и сухим портам являются основными «строительными блоками» для реализации международного интегрированного интермодального транспорта и транспортно-логистической системы в регионе.
  3. В контексте Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года эти межправительственные соглашения продолжают оставаться важными инструментами, помогающими странам-членам улучшать межстрановые и межрегиональные транспортные связи, а также повышать инклюзивность региональных и глобальных транспортных сетей за счет решения особых транспортных проблем, с которыми сталкиваются развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и транзитные страны в соответствии с Венской программой действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на десятилетие 2014–2024 годов.
  4. В настоящее время все страны СПЕКА являются сторонами Межправительственного соглашения по сети Азиатских автомобильных дорог. Однако некоторые страны СПЕКА не являются сторонами межправительственных соглашений о
- Данный документ был подготовлен без официального редактирования и перевода

сети Трансазиатских железных дорог и «сухих портах» (Таблица 1) и им рекомендуется принять меры, чтобы стать участниками соответствующих соглашений.

Таблица 1. Статус сторон межправительственных соглашений ЭСКАТО в странах-участницах СПЕКА \*

	Межправительственное соглашение по сети Азиатских автомобильных дорог	Межправительственное соглашение по сети Трансазиатских железных дорог	Межправительственное соглашение о сухих портах
Афганистан	сторона		сторона
Азербайджан	сторона	подписант	сторона
Казахстан	сторона	подписант	сторона
Кыргызстан	сторона		
Таджикистан	сторона	сторона	сторона
Туркменистан	сторона	сторона	сторона
Узбекистан	сторона	сторона	

\* *Примечание: пустое поле указывает, что страна не является ни подписантом, ни стороной..*

5. Присоединение к Межправительственному соглашению по сети Трансазиатских железных дорог поддержит усилия стран СПЕКА по дальнейшему развитию и введению в действие сети со значительными последствиями для транспортного сообщения на национальном и региональном уровнях. Между тем, признанием важной роли, которую играет соглашение и способствует региональной взаимосвязанности, является то, то количество сторон Соглашения продолжает расти. В сентябре 2020 года Мьянма присоединилась к Соглашению в качестве 21-й договаривающейся стороны.

6. Присоединяясь к Межправительственному соглашению по «сухим портам», страны СПЕКА получают множество преимуществ. Сухие порты являются ключом к эффективности международных транспортных коридоров, выступая в качестве точек конвергенции, где можно синхронизировать множественные взаимодействия между видами транспорта, операторами и поставщиками услуг. Эти объекты также предлагают преимущества широкому кругу заинтересованных сторон, таких как местные или национальные власти, которые могут использовать их для реализации ряда экономических, социальных и экологических политик.

7. Важно отметить, что развитие сетей Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог, а также «сухих портов» было включено в национальные планы или стратегии ряда стран, и их маршруты подтверждают определение нескольких многосторонних транспортных инициатив, такие как программа Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества Азиатского банка развития и два важных соглашения, а именно «Соглашение между правительствами государств-членов Шанхайской организации сотрудничества о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок», подписанное в Душанбе в сентябре. 2014 г. и

Межправительственное соглашение о международных автомобильных перевозках по сети Азиатских автомобильных дорог, подписанное правительствами Китая, Монголии и Российской Федерации в Москве в декабре 2016 г.

### **Устойчивый автодорожный транспорт**

#### *Сеть азиатских автомобильных дорог*

8. Межправительственное соглашение по сети Азиатских автомобильных дорог<sup>1</sup> был основой работы секретариата ЭСКАТО по продвижению и содействию развитию и модернизации международной сети автомобильных дорог в регионе, в частности, посредством восьми сессий рабочих групп, в которых государства-члены СПЕКА и другие государства принимали активное участие.

9. Девятое совещание Рабочей группы по Азиатским автомобильным дорогам состоялось 16-17 июня 2021 года. Заседание Рабочей группы позволило подвести итоги достигнутого прогресса, продвинуть обсуждение сохраняющихся и возникающих вопросов, связанных с развитием и вводом в эксплуатацию Азиатских автомобильных дорог. сеть. Признавая негативное влияние пандемии COVID-19, Рабочая группа согласилась использовать новые технологии с помощью цифровых технологий и автоматизации в качестве дальнейшего пути к укреплению сил в период после пандемии и большей устойчивости к будущим кризисам. Кроме того, Рабочая группа подчеркнула важность декарбонизации для минимизации воздействия на окружающую среду и подчеркнула необходимость повышения социальной инклюзивности в секторе автомобильного транспорта, включая принятие мер по решению проблем безопасности дорожного движения и учету гендерной проблематики. Таким образом, Рабочая группа призвала страны-члены разрабатывать и реализовывать политику и инициативы для обеспечения долгосрочного бесперебойного и устойчивого транспортного сообщения в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Рабочая группа также обсудила статус Межправительственного соглашения по сети Азиатских автомобильных дорог, приветствуя предложения о поправках к маршрутам, включая новый маршрут к Соглашению, которые позволят еще больше расширить сеть Азиатских автомобильных дорог и улучшить связуемость.

10. Приложение II-bis к Межправительственному соглашению по сети азиатских автомобильных дорог, озаглавленное «Стандарты проектирования азиатских автомобильных дорог для обеспечения безопасности дорожного движения», было принято

---

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 2323, No. 41607.

на 7-м заседании Рабочей группы, состоявшемся 13–15 декабря 2017 года в Бангкоке, Таиланд. Согласно пункту 5 статьи 8 Соглашения, оно вступает в силу через 12 месяцев после их принятия двумя третями сторон. Исходя из нынешнего числа сторон, необходимое количество стран принявших поправку составляет 20. Количество принявших стран, необходимых для вступления в силу нового приложения II-bis, еще не достигнуто. Странам СПЕКА рекомендуется принять приложение, если они еще не сделали этого.<sup>2</sup> Транспортный отдел ЭСКАТО готов помочь государствам-членам в этом процессе, получая указанные документы и поддерживая связь с Управлением по правовым вопросам.

11. Хотя сеть продолжает расширяться, качество маршрутов Азиатских автомобильных дорог все еще вызывает озабоченность. Согласно базе данных Азиатских автомобильных дорог ЭСКАТО, большая часть сети состоит из дорог класса II (38 процентов), за которыми следуют основные дороги и дороги класса I (35 процентов), но в некоторых странах Центральной Азии более 50 процентов Азиатских автомобильных дорог относятся к классу III или ниже. Эти дороги низких стандартов качества отрицательно сказываются на работе автомобильного транспорта на этих участках, что приводит к увеличению затрат, дорожно-транспортным происшествиям, вредным выбросам, шумовому загрязнению и заторам. Следовательно, странам СПЕКА рекомендуется постоянно улучшать качество своей дорожной инфраструктуры.

12. Пандемия COVID-19 выявила острую необходимость в укреплении усилий для реализации потенциала информационных и коммуникационных технологий для эффективных трансграничных и транзитных перевозок по сети Азиатских автомобильных дорог. Также большое значение имеет содействие использованию технологий и интеллектуальных транспортных систем для перехода к «умным» азиатским автомагистралям, сокращение дорожно-транспортных происшествий, заторов на дорогах, устойчивость и негативные внешние воздействия на окружающую среду в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

### **Устойчивый железнодорожный транспорт**

13. Широко признано, что железные дороги играют важную роль в национальных и международных перевозках товаров и пассажиров. Железные дороги являются краеугольным камнем перехода к устойчивым грузовым перевозкам в Азиатско-Тихоокеанском регионе, и пандемия COVID-19 повысила потребность в более

---

<sup>2</sup> Parties to the Agreement wishing to accept the amendment should contact the Treaty Section of the Office of Legal Affairs at United Nations Headquarters to make the necessary arrangements.

эффективном электронном обмене данными и информацией между железными дорогами. Наконец, Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года предлагает правительствам стран региона уделять экологически устойчивому, в том числе железнодорожному транспорту, новое место в своих планах развития транспорта.

14. Для повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта необходимо решать проблемы железнодорожной инфраструктуры. В сети по-прежнему имеется около 12 400 км недостающих звеньев, что создает явную проблему для связуемости в сети. В странах-членах, в которых проходят эти линии, предпринимаются усилия по строительству недостающих звеньев, но между фактическими расходами и необходимыми инвестициями существует огромный разрыв. По приблизительным оценкам, для восстановления недостающих звеньев сети требуется 75 миллиардов долларов, что указывает на то, что это является долгосрочной задачей для железных дорог в регионе.

15. Помимо недостающих звеньев, сети приходится сталкиваться с проблемой разрыва колеи. Будущее развитие железнодорожного транспорта в странах-участницах СПЕКА требует решения проблемы разрыва колеи и достижения лучшего соответствия между новой инфраструктурой и моделями торговли с участием ключевых партнеров, а именно Китая и Исламской Республики Иран, которые работают в конфигурациях сетей шириной 1435 мм. Эти страны важны для транзита в международные морские порты, предлагая доступ к рынкам в других регионах мира.

### *Сеть Трансазиатских железных дорог<sup>3</sup>*

16. Седьмое совещание Рабочей группы по Трансазиатским железным дорогам<sup>4</sup> состоялось 20-21 мая 2021 года. Рабочая группа приветствовала Мьянму как 21-ю сторону соглашения и обновила список маршрутов Трансазиатских железных дорог в Мьянме, Таджикистане и Турции. Заседание Рабочей группы также позволило подвести итоги работы, продвинуть обсуждение сохраняющихся и возникающих вопросов, связанных с развитием и вводом в действие участков сети Трансазиатских железных дорог, а также интегрирования транспортных сетей в Азиатско-Тихоокеанском регионе. В ходе этих обсуждений страны подчеркнули, что железные дороги продемонстрировали свою высокую устойчивость к пандемии и что они представляют собой краеугольный камень перехода к устойчивым грузовым перевозкам в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

---

<sup>3</sup> <https://www.unescap.org/our-work/transport/trans-asian-railway-network>

<sup>4</sup> <https://www.unescap.org/events/2021/seventh-meeting-working-group-trans-asian-railway-network>

17. Рабочая группа также подчеркнула необходимость содействия гармонизации различных инициатив по электронному обмену информацией и данными для беспрепятственного обмена информацией между железнодорожными компаниями и контролирующими органами, что усилилось во время пандемии COVID-19. Это помогло бы пограничным ведомствам и железнодорожным компаниям быстро выполнять операционные и нормативные требования на пограничных переходах и могло бы значительно повысить эффективность процессов на пограничных переходах. На своем 6-м заседании Рабочая группа просила секретариат предпринять дальнейшие шаги по содействию экспертным обсуждениям и консультациям между заинтересованными странами-членами с целью выявления передовой практики, показателей эффективности и возможных многосторонних договоренностей, включая приложение или протокол к Соглашению по данному вопросу.

18. На своем седьмом совещании Рабочая группа согласилась работать над новым приложением к межправительственному соглашению по сети Трансазиатских железных дорог об общих принципах электронного обмена информацией/данными между железными дорогами и между железными дорогами и контролирующими органами вдоль сети Трансазиатских железных дорог.

### **Развитие «сухих портов» для облегчения интермодальных перевозок**

19. Государства - члены ЭСКАТО продолжают сталкиваться с проблемами и вызовами в развитии и эксплуатации «сухих портов». Это вызвано рядом факторов, от недостатков инфраструктуры (создание «сухих портов» в надлежащих местах, наличие транспортных связей, должным образом соединяющих «сухие порты» с другими местами, соблюдение технических стандартов и т.д.), до институциональных вопросов (недостаточное руководство, отсутствие гармонизации правил и процедур в различных агентствах, финансирование и эксплуатация развития «сухих портов»), а также отсутствие внедрения современных технологических решений. Развитие и эксплуатация «сухих портов», особенно международного значения, можно более эффективно решать, если рассматривать их комплексно наряду с вопросами, касающимися международных интермодальных транспортных коридоров, и в качестве их неотъемлемой части.

#### *Сухие порты*

20. Межправительственное соглашение о «сухих портах», вступившее в силу в апреле 2016 года, является фундаментальной основой развития «сухих портов» в Азиатско-Тихоокеанском регионе. В нем дается единообразное определение «сухого порта»

международного значения, определяется сеть существующих и потенциальных «сухих портов» в Азиатско-Тихоокеанском регионе и предлагаются руководящие принципы их развития и эксплуатации. По состоянию на 12 сентября 2021 года в Соглашении указано 269 в том числе 181 действующий и 88 потенциальных «сухих портов».

21. Секретариат ЭСКАТО разработал «Региональные рамочные параметры для развития, проектирования, планирования и эксплуатации «сухих портов» международного значения» в качестве регионального руководства для оказания помощи в развитии сети «сухих портов». Она направлена на оказание помощи государствам-членам и ассоциированным членам ЭСКАТО в их усилиях по реализации концепции устойчивой интегрированной интермодальной транспортно-логистической системы.

22. Четвертое совещание Рабочей группы по «сухим портам»<sup>5</sup> было созвано 2-3 июня 2021 года. Со времени предыдущего совещания количество Сторон Межправительственного соглашения по «сухим портам» увеличилось до 16, поскольку к нему присоединились Азербайджан и Мьянма. Рабочая группа приняла поправки к списку «сухих портов» в Мьянме и Российской Федерации. Встреча также способствовала продвижению обсуждения политики и вопросов, касающихся «сухих портов», имеющих международное значение, включая практические меры по созданию региональной сети «сухих портов», как это предусмотрено Соглашением, влияние пандемии COVID-19 на их операции и меры, необходимые для восстановления после пандемии, таких как более широкое применение цифровых технологий и решений. Рабочая группа также рассмотрела вопросы интеграции «сухих портов» региона в международные интермодальные транспортные коридоры и меры по повышению эффективности мультимодальных транспортных операций, включая гармонизацию соответствующих правовых рамок. Наконец, Рабочая группа коснулась подходов к постепенному переходу к устойчивому грузовому транспорту в регионе.

### **Следующая Региональная программа действий по устойчивой транспортной связуемости (2022-2026 гг.)**

23. ЭСКАТО организует свою 4-ю Министерскую конференцию по транспорту<sup>6</sup> 14-17 декабря 2021 года. Ожидается, что министерская конференция примет новую министерскую декларацию и региональную программу действий по устойчивому развитию

---

<sup>5</sup> <https://www.unescap.org/events/2021/4th-meeting-working-group-dry-ports#:~:text=The%20fourth%20Meeting%20of%20the,the%20Parties%20for%20possible%20adoption>

<sup>6</sup> <https://www.unescap.org/events/2021/ministerial-conference-transport-fourth-session>

транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе (2022-2026), которые обеспечат главную основу для работы ЭСКАТО по выработке долгосрочного видения развития устойчивого и бесперебойного транспортного сообщения в регионе. Три рабочие группы, созданные в соответствии с межправительственными соглашениями, будут и далее оставаться важным компонентом этой работы, предоставляя странам-членам платформы для координации действий, обмена передовым опытом и оценки прогресса в развитии транспортной инфраструктуры и трансграничной оперативной связи.

## ЕЭК ООН

### **Евразийские транспортные связи**

24. В области транспортной инфраструктуры ЕЭК ООН в настоящее время отвечает за разработку нескольких генеральных планов транспортной инфраструктуры, включая генеральные планы Трансъевропейской автомагистрали Север-Юг (ТЕА) и Трансъевропейской железной дороги (ТЕЖ); Генеральный план общеевропейской велосипедной инфраструктуры (в сотрудничестве с ОПТОСОЗ) и евроазиатские транспортные связи (этапы I, II и III).

25. Проект евро-азиатских транспортных связей (ЕАТС) является наиболее актуальным в контексте Венской программы действий (ВПД), поскольку он представляет собой долгосрочное мероприятие и объединяет многие развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю (РСНВМ), и транзитные страны в Европе и Азии.

26. Предыдущий анализ ЕАТС показал, что, хотя евро-азиатские коридоры функционируют практически, они выиграют от дальнейших усилий по их введению в действие, чтобы сделать их действительно конкурентоспособными для межконтинентальных перевозок дорогостоящих и чувствительных ко времени грузов. Для того чтобы быть эффективными и действенными, транзитные транспортные коридоры ЕАТС должны не только иметь хорошую и эффективно обслуживаемую транспортную инфраструктуру, они также требуют беспрепятственного внедрения согласованных правовых рамок, правил и политики транзита, а также мер по содействию транспорту и торговле. Более того, координация необходима для разработки и внедрения интегрированных услуг вдоль определенных коридоров, таких как маршрутные поезда. Сейчас, больше всего на данном этапе, необходимы действия на основе коридоров, в том числе посредством разработки планов работы и эксплуатационных целей для конкретных коридоров, привлечения определенных типов и объемов грузов, согласованных на региональном уровне ключевых показателей эффективности, объединения подвижного



состава, железнодорожные вагоны, контейнерные транспортные единицы и т. д. Поэтому было предложено создать группы управления коридорами (CMG) с целью установления приоритетов взаимодействия коридоров и мониторинга их реализации под общим контролем WP.5. CMG также должны устанавливать операционные цели и отслеживать их, а также предлагать корректирующие действия.

27. В рамках Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) правительства Азербайджана, Грузии, Казахстана, Турции и Украины выразили заинтересованность внести свой вклад в разработку механизма управления коридором на маршруте 3 ЕАТЛ (Транскаспийский коридор). Затем это предложение было повторено на восемьдесят третьей сессии Комитета по внутреннему транспорту в феврале 2021 года. Пять правительств при поддержке ЕЭК ООН будут работать над созданием Механизма обзора эффективности эксплуатации коридора и Механизма управления эксплуатацией коридора. Доклад о ходе работы будет представлен пятью правительствами на сессии WP.5 в сентябре 2022 года.

### **Обсерватория международной транспортной инфраструктуры**

28. Обсерватория разрабатывается в рамках проекта ВБ, в котором участвуют страны-бенефициары - члены Организации экономического сотрудничества (ОЭС) в Центральной Азии и на Южном Кавказе (почти все из которых являются странами СПЕКА). Проект получил полное финансирование Исламского банка развития.

29. В рамках проекта были собраны сравнительные данные и практика из следующих 10 стран-членов ОЭС: Афганистана, Азербайджана, Исламской Республики Иран, Кыргызстана, Казахстана, Пакистана, Таджикистана, Туркменистана, Турции и Узбекистана, каждая из которых также участвует в инициативе ЕЭК ООН по евро-азиатским транспортным связям. В рамках проекта были собраны данные о затратах на строительство транспортной инфраструктуры, охватывающей автомобильные, железнодорожные, внутренние водные пути и порты, а также интермодальных терминалов.

30. Обсерватория разрабатывается как онлайн-платформа в среде географической информационной системы (ГИС), где: а) широкая общественность должна найти иллюстрированные данные транспортной инфраструктуры; б) правительства найдут все соответствующие данные для подготовки, сравнения и представления их проектов транспортной инфраструктуры и (в) международные финансовые учреждения (МФИ) могут рассматривать, анализировать и сравнивать проекты с региональной/международной точки зрения и определять проекты, которые они хотят финансировать, и (г) пользователи,

которые будут иметь, с учетом их конкретных потребностей, обзор всех доступных им функций, включая доступ к статистике, диаграммам и таблицам. Фаза тестовой эксплуатации будет запущена в ноябре 2021 года.

**Рабочая группа, возможно, пожелает:**

- Призвать те страны СПЕКА, которые еще не сделали этого, принять меры по ратификации, принятию, одобрению или присоединению к Межправительственному соглашению о сети Трансазиатских железных дорог и Межправительственному соглашению по «сухим портам», а также к активному участию в деятельности секретариата, связанной с ними. соглашения.
- Призвать страны СПЕКА приложить усилия для улучшения качества дорожной инфраструктуры, а также уделить приоритетное внимание строительству недостающих железнодорожных путей в сотрудничестве с партнерами по развитию для обеспечения устойчивого развития.
- Поощрять страны СПЕКА использовать региональные рамки для планирования, проектирования, развития и эксплуатации «сухих портов» международного значения и расширять интермодальные / мультимодальные перевозки с привлечением «сухих портов».
- Поощрять правительства СПЕКА к активному участию в обсуждениях того, как ввести в действие коридоры ЕАТС, а также в создании и деятельности групп управления коридорами (ГУК);
- Обратиться к странам СПЕКА с просьбой активно участвовать в работе по сбору данных о затратах на строительство транспортной инфраструктуры в рамках продолжающегося создания Интернет-центра Международной обсерватории транспортной инфраструктуры.

**Приложение I**

**Сеть Азиатских автомобильных дорог в странах СПЕКА**

Страна	Авто-магистраль	Класс I	Класс II	Класс III	Ниже III	Итого	Статус год	Соглашение	
								Подпись	В силе с
Длина (км)									
Афганистан	0	10	2,549	0	1,461	4,020	2015	2004	2006
Азербайджан	0	843	606	0	0	1,449	2019	2004	2005
Казахстан	0	557	5,407	6,389	475	12,828	2010	2004	2008
Кыргызстан	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
<b>В сумме</b>	<b>0</b>	<b>2685</b>	<b>10944</b>	<b>10,503</b>	<b>3,010</b>	<b>27,142</b>			
<i>Процент (только страны СПЕКА)</i>	<i>0%</i>	<i>9.89%</i>	<i>40.32%</i>	<i>38.70%</i>	<i>11.09%</i>				
<i>Соответствующий процент в 2004 г.</i>	<i>0%</i>	<i>1%</i>	<i>14%</i>	<i>55%</i>	<i>29%</i>				
<i>Последний процент по всей сети (2019)</i>	<i>11.75%</i>	<i>23.4%</i>	<i>38.2%</i>	<i>19.79%</i>	<i>6.86%</i>				

**Сеть Трансазиатских железных дорог в странах СПЕКА**

Страна	Сеть ТАЖД		Соглашение по ТАЖД	
	Колея (мм)	Длина маршрута (км)	Подписан	Стала стороной в*
Афганистан			-	
Азербайджан	1,520	1,261	2006	
Казахстан	1,520	9,548	2006	
Кыргызстан	1,520	280	-	
Таджикистан	1,520	527	2006	2008(AA)
Туркменистан	1,520	1,741	-	2016 (a)
Узбекистан	1,520	3,484	2006	2009
<b>В сумме</b>		<b>16,841</b>		

**Межправительственное соглашение по сухим портам в странах СПЕКА**

Страна	Подписан	Стала стороной в*
Афганистан	-	2016(a)
Азербайджан	-	2020(a)
Казахстан		2016(a)
Кыргызстан	-	
Таджикистан	2013	2015(AA)
Туркменистан	-	2016(a)
Узбекистан	-	

\*Дата ратификации, принятия (A), утверждения (AA), вхождения (a)