



---

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

**Рабочая группа по тенденциям  
и экономике транспорта**

Группа экспертов по евро-азиатским  
транспортным связям

Десятая сессия

Женева, 27–28 мая 2014 года

**Доклад Группы экспертов по евро-азиатским  
транспортным связям о работе ее десятой сессии**

GE.14-09465 (R) 200115 200115



\* 1 4 0 9 4 6 5 \*

Просьба отправить на вторичную переработку



## Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники .....	1–5	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня).....	6–7	3
III. Определение потоков грузов, которые могут перевозиться по евро-азиатским транспортным маршрутам (пункт 2 повестки дня).....	8–13	3
IV. Облегчение координации комплексных графиков движения и тарифов для евро-азиатских транспортных маршрутов (пункт 3 повестки дня).....	14–23	5
V. Определение потребностей и требований со стороны производителей, грузоотправителей, торговых компаний и экспедиционных агентств в области транспорта и торговли на маршрутах ЕАТС (пункт 4 повестки дня).....	24–27	7
VI. Информация от участников о последних изменениях, связанных с приоритетными проектами в области транспортной инфраструктуры на маршрутах ЕАТС (пункт 5 повестки дня).....	28–32	8
VII. Обновление информации о географической информационной системе (пункт 6 повестки дня).....	33–34	9
VIII. Прочие вопросы (пункт 7 повестки дня) .....	35–36	9
IX. Сроки проведения следующего(их) совещания(ий) (пункт 8 повестки дня).....	37	10
X. Резюме решений (пункт 9 повестки дня).....	38–39	10

## **I. Участники**

1. Группа экспертов по евро-азиатским транспортным связям (ЕАТС) провела свою десятую сессию 27–28 мая 2014 года в Женеве. В ее работе участвовали представители следующих государств – членов Организации Объединенных Наций: Афганистана, Бельгии, Германии, Ирана (Исламской Республики), Казахстана, Латвии, Монголии, Российской Федерации, Турции и Украины.
2. На сессии присутствовали представители следующих департаментов и специализированных учреждений Организации Объединенных Наций: проекты Трансъевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ).
3. Была представлена следующая межправительственная организация: Межправительственная организация по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ).
4. Были представлены следующие неправительственные организации: Международный союз железных дорог (МСЖД) и Международная федерация транспортно-экспедиторских ассоциаций (ФИАТА).
5. По приглашению секретариата в работе сессии также приняли участие представители Администрации порта Роттердама и Литовских железных дорог.

## **II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.5/GE.2/19

6. Группа экспертов утвердила повестку дня (ECE/TRANS/WP.5/GE.2/19).
7. В отсутствие как Председателя, так и заместителя Председателя Группы экспертов по ЕАТС, соответственно г-на Андрея Тимочкина (Российская Федерация) и г-на Константина Савченко (Украина), Группа избрала г-на Сергея Егоршева (Российская Федерация) Председателем и г-на Андриса Мальдрупса (Латвия) заместителем Председателя десятой сессии Группы экспертов по ЕАТС.

## **III. Определение потоков грузов, которые могут перевозиться по евро-азиатским транспортным маршрутам (пункт 2 повестки дня)**

8. Группа экспертов напомнила о том, что в соответствии с ее планом работы она должна определять потоки грузов (количества и типы), которые могут перевозиться по девяти евро-азиатским железнодорожным и автомобильным транспортным маршрутам. Для целей такого анализа будут приглашены представители основных европейских и азиатских портов, а также производителей, торговых и транспортно-экспедиционных компаний.
9. Группа экспертов провела предметный обмен мнениями по вопросу о важности портов как начальных/конечных пунктов железнодорожных и автомобильных маршрутов ЕАТС между Азией и Европой. Группа отметила, что на девять приоритетных железнодорожных маршрутов ЕАТС грузы поступают более чем с 20 портов, имеющих чрезвычайно важное значение. Кроме того, было отмечено, что все больше и больше грузоотправителей вкладывают средства в

развитие связей между портами и внутренними районами посредством создания железнодорожных операторов, которые предоставляют клиентам услуги "от двери до двери". Эксперты пояснили, что этот пункт повестки дня направлен не на создание конкуренции портами и не на привлечение грузов из портов, а прежде всего на формирование интегрированной сети наземных перевозок, которая обеспечивала бы эффективную доставку поступающих из портов товаров по евро-азиатским транспортным коридорам.

10. Представитель порта Роттердама г-жа Сара Олирок **проинформировала** Группу о грузопотоке порта, а также представила данные о соединениях, связывающих этот порт с внутренними районами. По грузопотоку, который в 2013 году составил 442 млн. т, порт Роттердама занимает первое место в Европе и пятое место в мире. В течение 2013 года 33 000 морских судов заходили в этот порт, где работают 140 000 сотрудников. Благодаря своему центральному географическому положению порт Роттердама имеет серьезное естественное преимущество. 54% грузов, проходящих через этот порт, перевозится автомобильным транспортом, 35 – по внутренним водным путям, а 11% – по железной дороге. В качестве приоритетного направления портовые власти планируют увеличить долю железнодорожного транспорта. Кроме того, в целях защиты окружающей среды для "чистых судов" предусмотрены скидки на портовые сборы. Порт обслуживает территорию в радиусе 500 км, т.е. до севера Италии. Привлекательность Роттердама обусловлена тем, что его причал с судоходной глубиной в 24 м подходит для самых крупных судов, а также тем, что он с высокой эффективностью оказывает комплекс различных сопутствующих торгово-транспортных услуг. Порт Роттердама намерен наладить деловые связи с портом Констанцы (Румыния).

11. Порт Роттердама создал интернет-приложение InlandLinks ([www.inlandlinks.eu](http://www.inlandlinks.eu)), которое позволяет получить данные (расстояние в километрах, часы, выбросы CO<sub>2</sub> и т.д.) о внутренних соединениях, связывающих порт с любой точкой материковой Европы. Это приложение подобно инструменту, который Группа должна разработать в рамках реализации цели d) своего плана работы, состоящей в том, чтобы "содействовать развитию евро-азиатских наземных транспортных маршрутов и разработать комплексную стратегию маркетинга". Эксперты согласились в том, что при подготовке вышеупомянутого инструмента им следует сотрудничать с портом Роттердама, с тем чтобы опираться на уже накопленные знания и минимизировать затраты.

12. Секретариат **проинформировал** Группу о недавних исследованиях, которые связаны с анализом грузопотоков на евро-азиатских транспортных маршрутах и являются полезными для работы Группы. До сих пор преобладают грузопотоки из Азии в Европу. В то же время нарастает новая тенденция: грузовые контейнеры перевозятся в обратном направлении, в Китай, для удовлетворения спроса растущего среднего класса в Китае (сопоставимого по численности со всем населением Европейского союза (ЕС)). Динамично развивающиеся рынки в Центральной и Восточной Азии увеличивают свой экономический вес; это вызывает потребность в улучшении наземных транспортных связей. Кроме того, новые глобальные тенденции в торговле, которые изменяют сложившиеся модели, связаны с тем, что потребители все чаще заказывают товары через Интернет.

13. С учетом того, что проект ЕАТС охватывает по крайней мере 20 портов, имеющих соединения с внутренними районами, Группа **просила** секретариат пригласить представителей этих портов для участия в будущих совещаниях Группы. Эксперты сочли, что участие портов имеет важное значение для прове-

дения анализа грузопотоков, и просили секретариат подготовить вопросник для утверждения на следующей сессии Группы, а затем разослать его в основные порты, связанные с маршрутами ЕАТС.

#### **IV. Облегчение координации комплексных графиков движения и тарифов для евро-азиатских транспортных маршрутов (пункт 3 повестки дня)**

14. Эксперты напомнили, что в рамках этого пункта повестки дня они должны разрабатывать комплексные графики движения и тарифы для железнодорожного транспорта – грузовых поездов – на маршрутах ЕАТС. Эксперты согласились в том, что подготовку к реализации и выполнение этой сложной комплексной задачи следует осуществлять в сотрудничестве с различными партнерами. Такой подход позволил бы обеспечить экономию усилий и времени и избежать дублирования в работе, а также добиться вовлеченности всех региональных инициатив и таким образом обеспечить успех проекта.

15. Представитель МСЖД г-н Р. Ребец проинформировал Группу о конкретных проектах, таких как ИКОМОД и eRailFreight, инициатором которых стала эта организация и которые способствовали развитию межконтинентальных железнодорожных соединений. По данным проведенного МСЖД анализа, товары, которые перевозятся сейчас и будут перевозиться в будущем, – это товары с относительно высокой стоимостью: детали транспортных средств, электрооборудование (компьютеры и их части), химикаты и одежда. При этом различные препятствия технического и юридического характера замедляют торговлю и увеличивают торгово-транспортные издержки. Эксперты согласились в том, что при подготовке комплексных графиков движения и тарифов в рамках проекта ЕАТС следует учитывать данные анализа, который был проведен в ходе реализации проекта ИКОМОД под эгидой МСЖД в отношении графиков движения и тарифов для евро-азиатских транспортных коридоров. В связи с этим эксперты просили МСЖД предоставить результаты, изложенные в полном докладе секретариату о реализации проекта ИКОМОД.

16. Г-н А. Азизи Панах от имени секретариата Организации экономического сотрудничества (ОЭС) **проинформировал** Группу о создании железнодорожной транспортной сети ОЭС и введении в рамках этой сети комплексных тарифов и графиков движения, а также об усилиях ОЭС по упрощению процедур осуществления железнодорожных операций.

17. Секретариат ОЭС разработал Рамочное соглашение по транзитным перевозкам, которое вступило в силу в 2006 году. Его основной целью является упрощение процедур пересечения границ при обеспечении безопасности товаров и пассажиров и устранение необоснованных задержек во время транзитных перевозок, а также согласование всех необходимых административных процедур, касающихся транзитного транспорта.

18. Кроме того, секретариат ОЭС создал железнодорожную транспортную сеть, в работе которой принимают участие все 10 государств-членов путем организации следующих железнодорожных сообщений (грузовых поездов):

- а) грузовые поезда:
  - і) контейнерный поезд ОЭС по маршруту Исламабад – Тегеран – Стамбул (ITI);

- ii) контейнерный поезд ОЭС по маршруту Стамбул – Алматы;
- iii) контейнерный поезд ОЭС по маршруту Бендер-Аббас – Алматы;
- b) железнодорожные проекты:
  - i) строительство железной дороги между Казахстаном, Туркменистаном и Ираном (Исламской Республикой) (Узень – Баракат – Горган);
  - ii) проект железнодорожной дороги Казвин – Решт – Астара (Иран (Исламская Республика)) – Астара (Азербайджан);
  - iii) железная дорога, соединяющая Китай и Европу через Кыргызстан – Таджикистан – Афганистан – Иран – Турцию.

19. Для вышеупомянутых маршрутов секретариат ОЭС оказывал содействие в разработке комплексных графиков движения и тарифов в сотрудничестве со всеми соответствующими железнодорожными администрациями. Эти графики движения и тарифы, которые были полностью пересмотрены и обновлены в 2014 году, были доведены до сведения Группы. Более подробная информация и новые данные будут представлены Группе в целях оказания ей содействия в выполнении своей задачи.

20. Группа экспертов **высоко оценила** вклад и усилия секретариата ОЭС в области железнодорожного транспорта и отметила, что железнодорожная сеть ОЭС является в значительной мере частью сети ЕАТС. Поэтому самая последняя информация о графиках движения и тарифах для контейнерных поездов ОЭС была бы чрезвычайно полезной для работы Группы.

21. Представитель Литовских железных дорог г-н М. Матулайтис **кратко проинформировал** Группу о поезде "Викинг". Этот поезд, который начал курсировать в 1999 году, соединяет Клайпеду с Минском и далее с Ильичевском (Одесса). Данное сообщение является стабильным и надежным, при этом оно осуществляется на основе постоянных тарифов, информация о которых размещена в Интернете. Услугами этого экологичного поезда, которые планируется расширить, активно пользуются жители Беларуси, Литвы и Украины. Представитель Литовских железных дорог отметил, что секретариат может использовать графики движения и тарифы поезда "Викинг" для выполнения задач, относящихся к этому пункту повестки дня.

22. Представитель Российских железных дорог г-н Р. Ребец **кратко проинформировал** Группу о вопросах транзита через территорию Российской Федерации. Контейнерные перевозки через территорию страны в основном связаны с экспортом из Китая в Европу. Кроме того, Япония и Республика Корея для перевозки своих экспортных товаров используют Транссибирскую железнодорожную магистраль. Вместе с тем растет объем перевозок из ЕС в Китай. Одна из проблем связана с административными вопросами. Необходимо упростить документацию, сопутствующую торгово-транспортным операциям, особенно в свете значительной заинтересованности Российской Федерации в увеличении объема торговли и перевозок на евро-азиатском маршруте, который, как ожидается, за период 2012–2020 годов вырастет на 45%. Группа экспертов **просила** представителя Российских железных дорог предоставить информацию о тарифах и графиках движения на транссибирских маршрутах, начинающихся в Китае, Южной Корее и восточной части Российской Федерации и связывающих их с Москвой и далее с Европой. Такая информация облегчит работу Группы по разработке комплексных графиков и тарифов на маршрутах ЕАТС. Представи-

тель Российских железных дорог пообещал, что эта информация будет доведена до сведения Группы.

23. Группа поблагодарила представителей МСЖД, секретариата ОЭС, Литовских железных дорог и Российских железных дорог за их любезную помощь в предоставлении обновленных графиков движения и тарифов по маршрутам ЕАТС. Группа отметила, что в таком случае для выполнения задачи в рамках данного пункта повестки дня будет не хватать только данных из Китая и стран Восточной Европы. Группа **поручила** секретариату подготовить к следующему совещанию шаблон графиков движения и тарифов для всех стран, участвующих в ЕАТС, для одобрения Группой. Этот шаблон будет разослан в вышеупомянутые организации для сбора всех соответствующих данных. Группа просила заместителя управляющего проектом ТЕЖ г-на Циммера задействовать проект ТЕЖ в этой работе и направить шаблон всем соответствующим государствам – участникам ТЕЖ в целях обеспечения сбора данных из Восточной Европы. Г-н Циммер подчеркнул, что проект ТЕЖ полностью поддерживает инициативы ЕАТС, и заверил, что государства-участники предоставят все необходимые данные.

## **V. Определение потребностей и требований со стороны производителей, грузоотправителей, торговых компаний и экспедиционных агентств в области транспорта и торговли на маршрутах ЕАТС (пункт 4 повестки дня)**

24. Группа отметила, что для обеспечения функционирования евро-азиатских транспортных связей необходимо учитывать потребности заинтересованных сторон, которые распоряжаются грузами, таких как производители, торговые компании и транспортно-экспедиционные компании, но что при этом следует также устранить препятствия, с которыми сталкиваются эти стороны при осуществлении перевозок в коридорах ЕАТС. В силу этого следует пригласить представителей указанных групп, с тем чтобы они изложили свои требования и нужды.

25. Генеральный директор ФИАТА г-н М. Сорджетти **представил** информацию о вопросах, касающихся участия транспортно-экспедиционных компаний и их потребностей на маршрутах ЕАТС. По оценкам ФИАТА, в будущем объем торговли и перевозок между Европой и Азией будет расти, особенно в секторе готовой продукции и полуфабрикатов, пригодных для перевозки железнодорожным транспортом. По мнению представителя ФИАТА, в будущем могут наблюдаться изменения в континентальных торговых потоках. Это, вероятно, будет обусловлено сочетанием двух факторов: неблагоприятными демографическими тенденциями в Европе, где в лучшем случае численность населения не сокращается, и быстрыми темпами роста населения в Азии; в частности, рост среднего класса на этом континенте приведет к увеличению числа потребителей дорогих товаров. Таким образом, в двусторонней торговле может сложиться тенденция, которая, вероятно, повлияет на существующие торговые потоки, среди которых ранее преобладали экспортные потоки из Азии в Европу. Торговые потоки, скорее всего, вновь войдут в состояние равновесия, в том числе благодаря новым дополнительным техническим решениям (например, складным контейнерам). В том что касается непосредственно железнодорожного транспорта, было отмечено, что он может служить эффективным и практичным

дополнением к морскому транспорту с точки зрения времени транзита (доставка груза по железной дороге из Китая в ЕС может занимать 14 дней, что составляет половину того времени, которое требуется для доставки груза по маршруту Китай – Антверпен/Роттердам/Гамбург морем).

26. Поделившись своим мнением относительно тех товаров и торговых потоков, которые могут повлиять на отдачу от использования железнодорожного транспорта в таких континентальных коридорах, представитель ФИАТА указал, в частности, следующие проблемы в качестве препятствий, с которыми сталкиваются транспортно-экспедиционные компании при осуществлении перевозок по маршрутам ЕАТС. Таковыми являются:

- а) чрезвычайно долгие простои в пунктах пересечения границы между Ираном (Исламской Республикой) и Туркменистаном, при том что ситуация ухудшается ввиду несоответствий между пунктами пересечения границы в Узбекистане и Таджикистане; среднее время ожидания составляет от 2–3 до 6–7 дней;
- б) нехватка дорожной инфраструктуры в восточной и северной части Туркменистана, а также в Таджикистане и Кыргызстане;
- в) проблемы в области безопасности в Афганистане и Ираке; рекомендуется использование услуг по сопровождению;
- г) отсутствие безопасных по международным стандартам парковочных мест;
- д) транзитные пошлины, которые принимают вид "платы за пользование дорогами" и являются неоправданно высокими в тех случаях, когда перевозится ценный груз.

27. Группа **отметила**, что секретариату следует учитывать эти препятствия при подготовке окончательного доклада Группы, а также в ходе осуществления инструментов и соглашений ЕЭК ООН, таких как e-CMR, приложение 9 Конвенции о согласовании и единое железнодорожное право.

## **VI. Информация от участников о последних изменениях, связанных с приоритетными проектами в области транспортной инфраструктуры на маршрутах ЕАТС (пункт 5 повестки дня)**

28. В рамках данного пункта повестки дня Группа экспертов была проинформирована о последних изменениях и связанных с ЕАТС проблемах.

29. Представитель Российской Федерации г-н С. Егоршев **проинформировал** Группу о проекте межправительственного соглашения по евро-азиатским транзитным перевозкам. Цель этого документа состоит в том, чтобы обеспечить возможность нового вида "бесшовного" транзита между двумя континентами. Для облегчения и обеспечения своевременной доставки грузов на контейнерные поезда должны распространяться унифицированные таможенные процедуры. В подготовке и реализации этого нового проекта в области евро-азиатских транспортных связей участвуют Латвия, Литва, Польша, Российская Федерация, Словакия, Украина и Финляндия.



30. Представитель Турции г-жа Е. Булут **проинформировала** Группу о выгодном географическом положении Турции с точки зрения обеспечения бесперебойных наземных перевозок, а также ее роли как логистического узла между Европой и Азией. Несмотря на существование таможенного союза между Турцией и ЕС, доля ЕС в турецком экспорте снизилась. Другим негативным фактором, о котором сообщила представитель Турции, является кризис в Сирии. Эта проблема в значительной степени сдерживает рост торговли со странами Ближнего Востока. В процессе выявления "узких мест" на маршрутах ЕАТС и осуществления усилий по их устранению Турция занимается поиском альтернативных маршрутов и вкладывает средства в их развитие, что обусловлено появлением новых осевых направлений и смещением производства с запада на восток. К требующим решения проблемам на маршрутах ЕАТС (и других маршрутах) относятся транзитные квоты, дискриминационный процесс выдачи разрешений, цены на топливо и различные сборы (такие, как плата за транзит).

31. Кроме того, Турция **проинформировала** Группу об инвестициях в развитие национальных портов. Несмотря на кризис 2008 года, инвестиции Турции в порты и транспортную инфраструктуру за 2002–2014 годы составили порядка 70 млрд. долл. США. Турция считает транспортные услуги важным фактором экономического роста и проводит соответствующую инвестиционную политику.

32. Группа экспертов **решила** направить правительствам и другим заинтересованным сторонам просьбу передать в секретариат новые данные и материалы исследований, касающиеся проекта ЕАТС. Она также поручила секретариату довести эту информацию до сведения Группы по ЕАТС, а также других заинтересованных сторон.

## **VII. Обновление информации о географической информационной системе (пункт 6 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.5/GE.2/2014/1

33. Группа **напомнила** о том, что одной из ее задач является обновление и модернизация географической информационной системы (ГИС). Группа напомнила также о том, что на последней сессии секретариат проинформировал Группу о технических, организационных и финансовых вариантах развития, расширения и обновления приложения ГИС ЕАТС. Ввиду сложности этой задачи Группа экспертов решила поручить секретариату довести новые варианты, касающиеся ГИС ЕАТС, до сведения правительств и просить их представить на этот счет свои соображения. Кроме того, Группа просила членов представить доклады о положении дел со статусом ГИС в своих странах.

34. Секретариат **проинформировал** Группу о том, что до сих пор никакой информации о положении дел с ГИС получено не было. Группа признала, что такая информация, запрошенная секретариатом, носит весьма технический и конкретный характер, в силу чего координаторам ЕАТС необходимо дать соответствующие указания относительно выполнения этой задачи.

## **VIII. Прочие вопросы (пункт 7 повестки дня)**

35. Представитель Латвии г-н А. Мальдрупс **проинформировал** Группу экспертов о ходе подготовки к председательству Латвии в ЕС в первой половине 2015 года. В период ее председательства транспорт будет одной из главных тем.

Латвия намерена поднять значимость ЕАТС для ЕС и планирует организовать совещание высокого уровня, посвященное евро-азиатским транспортным связям, в конце апреля 2015 года в Риге. Группа экспертов **приняла** к сведению представленную информацию и выразила благодарность представителю и правительству Латвии за признание важности проекта ЕАТС. Группа подчеркнула важность операционного соединения маршрутов ЕАТС с европейскими сетями и просила представителя Латвии кратко проинформировать ее о ходе подготовки к этому совещанию высокого уровня на следующей сессии Группы.

36. Секретариат **проинформировал** Группу о письме от 27 марта 2014 года, полученном от правительства Российской Федерации, в котором содержится информация о финансовой помощи в поддержку участия представителей Содружества Независимых Государств в совещаниях, посвященных ЕАТС. Группа экспертов **приветствовала** такую помощь и поблагодарила правительство Российской Федерации за содействие проекту и его любезное предложение. Группа обратилась к другим правительствам и потенциальным донорам с просьбой оказать поддержку, в частности финансовую, деятельности в области ЕАТС, а также проектным предложениям, описание и анализ которых содержатся в плане работы Группы.

## **IX. Сроки проведения следующего(их) совещания(ий) (пункт 8 повестки дня)**

37. Одиннадцатую сессию Группы экспертов в предварительном порядке планируется провести в Женеве 30–31 октября 2014 года.

- a) Одиннадцатая сессия: 30–31 октября 2014 года, Женева;
- b) двенадцатая сессия: 3–4 февраля 2015 года, Женева;
- c) тринадцатая сессия: 28–29 мая 2015 года, Женева;
- d) четырнадцатая сессия: 1–2 октября 2015 года, Женева.

## **X. Резюме решений (пункт 9 повестки дня)**

38. Группа отметила, что данный вид обмена информацией и мнениями оказался конструктивным и его необходимо продолжить в будущем.

39. В соответствии с установившейся практикой Группа экспертов **приняла** перечень решений и поручила секретариату подготовить доклад об итогах сессии.

---