



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.5/2001/14
21 November 2001

RUSSIAN
Original: ENGLISH

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ
КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта

ЕВРО-АЗИАТСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СОЕДИНЕНИЯ

Общая стратегическая позиция ЕЭК/ЭСКАТО по евро-азиатским
транспортным соединениям

На своей четырнадцатой сессии (17-19 сентября 2001 года) Рабочая группа ЕЭК по тенденциям и экономике транспорта приняла общую стратегическую позицию ЕЭК/ЭСКАТО по евро-азиатским транспортным соединениям, изложенную в настоящем документе.

* * *

ОБЩАЯ СТРАТЕГИЧЕСКАЯ ПОЗИЦИЯ ЕЭК/ЭСКАТО ПО ЕВРО-АЗИАТСКИМ ТРАНСПОРТНЫМ СОЕДИНЕНИЯМ

В соответствии с поручением Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) секретариат совместно с секретариатом ЭСКАТО объединил стратегический документ ЕЭК ООН (TRANS/WP.5/2000/9) с совместной программой работы ЕЭК/ЭСКАТО (основные положения для совместной программы ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН по развитию евро-азиатских наземных транспортных соединений, представленной на второй международной Евро-азиатской конференции по транспорту, которая состоялась в Санкт-Петербурге 12 и 13 сентября 2000 года) в целях разработки общей стратегической позиции ЕЭК/ЭСКАТО.

1. История вопроса

Со всей очевидностью признается основополагающее значение комплексной и четко функционирующей евро-азиатской наземной транспортной системы, которая облегчила бы международную и двустороннюю торговлю и туризм и которая способствовала бы экономическому развитию стран в охватываемых ею регионах. По существу этот вопрос стал главной темой первой Международной евро-азиатской конференции по транспорту (Санкт-Петербург, 12 и 13 мая 1998 года), которая, признав необходимость приоритетного рассмотрения данной проблемы, рекомендовала, в частности, в своей декларации:

"ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН при поддержке заинтересованных правительств рассмотреть возможность разработки совместной программы по развитию транспортных связей между Европой и Азией".

Другие международные форумы также призвали ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН предпринять совместные усилия для рассмотрения проблемы эффективного развития евро-азиатских транспортных соединений; речь идет о Совете министров ЕКМТ (сессия, состоявшаяся в Варшаве в 1998 году) и международной конференции "ТРАНСЪЕВРАЗИЯ-98" (Алма-Ата, май 1998 года).

В соответствии с вышеупомянутой декларацией в настоящем документе будет изложена стратегическая позиция по эффективному развитию евро-азиатских наземных транспортных соединений в рамках специальной совместной программы ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН, основанной на работе, которая уже была выполнена ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН в тесном взаимодействии с рядом государств и международных организаций.

Несмотря на значительные трудности, с которыми пришлось столкнуться, ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН в сотрудничестве с соответствующими государствами и другими заинтересованными международными организациями полны решимости продолжать работу по выполнению возложенной на них задачи.

2. Цели

2.1 Долгосрочные цели

В долгосрочной перспективе подчеркивается необходимость более эффективной интеграции восточной части России, Центральной Азии и Кавказа в европейское территориальное пространство (т.е. обращается особое внимание на концепцию *коридоров*):

- экономическое развитие государств Центральной Азии и Кавказа: евро-азиатские соединения будут, таким образом, служить коридорами развития, способствующими интеграции этих регионов в мировую экономику;
- создание единой европейской транспортной системы, которая должна быть расширена за счет территории восточной части Российской Федерации, а также республик Кавказа и Центральной Азии.

2.2 Краткосрочные цели

Краткосрочные оперативные цели сосредоточены скорее на текущих проблемах и возможностях (т.е. обращается особое внимание на концепцию *соединений*) и включают такие элементы, как:

- улучшение доступа к центральноазиатским государствам, не имеющим выхода к морю;
- облегчение международных перевозок (в частности, транзитных) в этих регионах (включая как правовые положения, так и аспекты инфраструктуры);
- развитие конкурентоспособных услуг на маршрутах внутренних перевозок по направлению Дальний Восток - Западная Европа в качестве альтернативы существующим морским маршрутам с уделением основного внимания развитию контейнерных перевозок по железной дороге.

2.3 Взаимодополняемость краткосрочных и долгосрочных целей

По существу оба подхода являются взаимодополняющими, однако следует подчеркнуть, что, как отметили министры ЕКМТ, *"в течение ближайших тридцати лет агропромышленное развитие, а также развитие городов и инфраструктуры в евразийских коридорах станут одним из основных направлений экономической политики стран Центральной Азии и их соседей"*. Таким образом, евро-азиатские коридоры являются в первую очередь одним из составных элементов радикальной стратегии экономического развития.

Транспортный сектор призван внести крайне важный вклад в реализацию данной стратегии экономического развития посредством предоставления эффективных дополнительных транспортных услуг в евро-азиатских коридорах. Для этого необходимо наладить и легализовать - посредством заключения меморандумов о договоренности, учреждения рабочих групп и согласования правовых процедур, технических параметров и графиков осуществления капиталовложений - надлежащую координацию усилий заинтересованных стран и международных организаций.

3. Евро-азиатские коридоры

После ряда мероприятий и сессий, проведенных ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН с участием различных заинтересованных сторон, и в частности неофициального совещания по евро-азиатским транспортным соединениям (Женева, 16 мая 2000 года), в котором приняли участие представители Германии, Российской Федерации, ЕС, секретариатов ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН и МСЖД, были определены важнейшие евро-азиатские наземные транспортные коридоры. Эти коридоры служат основой, на которой будет продолжаться работа по развитию в конечном счете интегрированных евро-азиатских наземных транспортных и мультимодальных сетей, что существенным образом отразится на развитии торговли и экономики заинтересованных стран.

На основе Декларации, принятой на второй Международной евро-азиатской конференции по транспорту (Санкт-Петербург, 12 и 13 сентября 2000 года), были определены следующие евро-азиатские наземные транспортные коридоры (ЕАТК) с учетом их соединений с общеевропейскими транспортными коридорами (ОЕТК):

1. Транссиб

Европа (ОЕТК 2,3 и 9) - Российская Федерация - Япония с тремя ответвлениями из Российской Федерации на:

- Казахстан - Китай;
- Корейский полуостров и
- Монголию - Китай;

2. ТРАСЕКА

Восточная Европа (ОЕТК 4,7,8,9) - через Черное море - Кавказ - через Каспийское море - Центральную Азию;

3. Южный

Юго-Восточная Европа (ОЕТК 4) - Турция - Исламская Республика Иран с двумя ответвлениями на

- Центральную Азию - Китай и
- Южную Азию - Юго-Восточную Азию/Южный Китай;

4. Север-Юг

Северная Европа (ОЕТК 9) - Российская Федерация с тремя ответвлениями на:

- Кавказ - Персидский залив;
- Центральную Азию - Персидский залив и
- через Каспийское море - Исламскую Республику Иран - Персидский залив.

4. Соответствующие основные задачи

Евро-азиатские наземные транспортные коридоры являются одним из неотъемлемых элементов межрегиональной и глобальной комплексной транспортной системы; следовательно, они должны служить основой для обеспечения эффективных, экономически выгодных, безопасных и экологически благоприятных мультимодальных перевозок (ММП) и глобальной мобилизации ресурсов. Для применения рационального поэтапного подхода к развитию этих коридоров предлагается первоначально сосредоточить основное внимание на определении маршрутов перевозок отдельными видами транспорта в рамках каждого коридора и реализации связанных с этим мероприятий и задач.

На первоначальных этапах предлагается проделать следующую работу:

1. Определение железнодорожных маршрутов в каждом коридоре, соединяющем Европу с крупными портами Азии:
 - a) определение и согласование (в частности, заинтересованными странами) железнодорожных маршрутов, включая порты в Азии, на основе, главным образом, международной железнодорожной сети СМЖЛ и трансазиатской железнодорожной сети;
 - b) подготовка карт.
2. Определение автомобильных маршрутов:
 - a) определение и согласование автомобильных маршрутов (в частности, заинтересованными странами) на основе, главным образом, автомобильной сети СМА и азиатской сети автомагистралей;
 - b) подготовка карт.

4.1 Азиатско-европейские железнодорожные маршруты

Для каждого маршрута:

- a) постановка основных целей в области развития применительно к таким аспектам, как затраты/тарифы, время транзита и уровень предоставляемых услуг, которые должны быть конкурентоспособными по отношению к услугам на соответствующих морских маршрутах, с использованием надлежащих данных (существующих и целевых) о конкретном морском маршруте в качестве основы для сравнения;
- b) перечень маршрутов (включая порт(ы)) и создание базы данных, которая должна также охватывать необходимые (для оценки конкурентоспособности) данные/информацию о соответствующих морских маршрутах;
- c) прогнозирование перевозок (грузовых перевозок всех видов и пассажирских перевозок) с уделением особого внимания контейнерным перевозкам и регулярному обновлению этих прогнозов;

- d) подробное изучение состояния коридоров/маршрутов в целях выявления основных физических и нефизических препятствий, а также возможных мер по исправлению ситуации;
- e) показательные рейсы контейнерных маршрутных составов по конкретному маршруту для демонстрации их конкурентоспособности и выявления узких мест;
- f) анализ полученных результатов и составление программы дальнейших действий, включая внедрение/развитие комбинированных перевозок.

4.2 Азиатско-европейские автотранспортные маршруты:

- a) выявление и согласование маршрутов;
- b) создание сетевых баз данных;
- c) прогнозирование перевозок по основным маршрутам;
- d) подробное изучение состояния коридоров по этим маршрутам в целях выявления физических и нефизических препятствий, а также мер по исправлению ситуации;
- e) облегчение наземных перевозок в пунктах пересечения границ посредством учреждения рабочих групп в составе представителей заинтересованных стран (если это еще не сделано) и осуществление соответствующих международных конвенций;
- f) анализ полученных результатов и составление программы дальнейшей работы, включая развитие мультимодальных перевозок.

4.3 Дополнительные вопросы

Данная программа должна также включать следующее:

1. Учреждение национальных комитетов по изучению проблемы облегчения перевозок:

- a) учреждение такого комитета в каждой стране в целях облегчения перевозок в пунктах пересечения границ и в портах;
 - b) утверждение и выполнение планов работы этих комитетов.
2. Создание (и обновление) всеми заинтересованными организациями специальной базы данных по завершенным, осуществляемым и запланированным проектам в рамках азиатско-европейских маршрутов.
 3. Учреждение рабочих групп.
 4. Участие частного сектора и банков/финансовых учреждений.
 5. Организация международных конференций/совещаний.
 6. Координация работы со всеми заинтересованными международными организациями (СНГ, ЕК, ЕЭК ООН, ОЭС, ЭСКАТО ООН, МАФ, МСАТ, ОСЖД, МСЖД, ПРООН и т.д.).
 7. Содействие реализации проектов, включая рекламную деятельность и маркетинг.

4.4 Краткосрочные и среднесрочные меры

Краткосрочные меры могут играть решающую роль в укреплении сотрудничества между правительствами и международными организациями, способствуя извлечению непосредственной выгоды путем совершенствования транспортного сообщения и повышения эффективности перевозок в некоторых странах, а также стимулирования транзитного движения. Наиболее наглядным примером этого служат потенциальные возможности железных дорог в плане предоставления конкурентоспособных услуг по перевозкам Дальний Восток - Европа, которые могли бы стать привлекательной альтернативой некоторым из нынешних морских маршрутов. Потенциальные доходы, связанные с предоставлением подобных услуг, безусловно, будут стимулировать усилия правительств по реформированию законодательства и реорганизации железных дорог в целях создания более эффективных коммерческих структур.

Совместная программа, разработанная ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН, сосредоточена на принятии именно таких кратко- и среднесрочных мер. В ней предусматривается следующее:

- разработка двусторонних и многосторонних соглашений об облегчении транзитных перевозок, включая упрощение процедур пересечения границ;
- разработка транспортного законодательства и стратегий на основе общих принципов и норм;
- обновление действующей институциональной и нормативной основы, включая реорганизацию железнодорожных предприятий;
- развитие коммерческих железнодорожных перевозок "от двери до двери" (высокую активность в данной области проявляет также МСЖД);
- усовершенствование инфраструктуры, включая реконструкцию ключевых участков, разработку программ технического обслуживания и ремонта, создание/усовершенствование оборудования для комбинированных перевозок и т.д.;
- ограничение уровня преступности в ходе международных перевозок.

5. Пересмотр осуществляемой деятельности в краткосрочной перспективе

5.1 Сотрудничество

Уже налажено сотрудничество между странами, участвующими в эксплуатации Трансазиатского северного маршрута (ТАМ-С), обозначенного как ЕА-1 в главе 3 выше. 23-25 сентября 1999 года в Алма-Ате (Казахстан) состоялось совещание рабочей группы. На нем присутствовали представители министерств транспорта и железнодорожных администраций Беларуси, Германии, Казахстана, Китая, Польши и Российской Федерации¹. Эта инициатива призвана обеспечить эффективные и конкурентоспособные контейнерные железнодорожные перевозки по данному маршруту.

¹ На этом совещании присутствовали также представители ЭСКАТО ООН и Объединенного комитета государств, подписавших соглашение от 29 марта 1996 года (Беларуси, Казахстана, Кыргызстана, Российской Федерации и Таджикистана).

5.2 Определение железнодорожных коридоров

ОСЖД определила железнодорожные коридоры, соединяющие общеевропейскую систему с Азией (с уделением основного внимания комбинированным перевозкам).

В настоящее время во всех этих коридорах осуществляется сбор данных и анализ технических параметров, грузовых потоков и коммерческого потенциала.

К Комитету ОСЖД может быть обращена просьба об исследовании евро-азиатских железнодорожных коридоров и подготовке предложений, касающихся развития этих коридоров и повышения их конкурентоспособности. Сбор дополнительных данных проводится МСЖД в рамках осуществляемого им проекта развития коридоров, а также ЭСКАТО ООН в контексте проекта АЛТИД.

5.3 Определение коридоров мультимодальных перевозок

С учетом того, что расширение сетей СМЖЛ и СМА идет полным ходом, сейчас имеются возможности для определения коридоров мультимодальных перевозок; это позволит получить полное представление о мультимодальных перевозках в евро-азиатских коридорах.

Ведется также сбор информации о транспортных возможностях этих коридоров.

Такую информацию собирают главным образом применительно к дальним перевозкам, поэтому ее следует дополнить сведениями о двусторонних и национальных перевозках. Для заполнения этого пробела следует стимулировать усилия организаций, которые в настоящее время принимают участие в железнодорожных проектах.

6. Дополнительная информация и потребности в данных

Основные имеющиеся информационные пробелы связаны с текущей транспортной политикой в соответствующих странах и недостаточностью данных о потенциальном воздействии евро-азиатских транспортных соединений на национальном, региональном и местном уровнях.

В этой связи странам может быть предложено представить информацию, касающуюся:

- основных стратегий экономического и регионального развития в рамках коридоров (включая основные экономические центры, экологические проблемы и т.д.);

- национальных планов и стратегий на транспорте, направленных на реформирование нормативной базы, присоединение к международным соглашениям об облегчении перевозок и реализацию проектов капиталовложений в целях развития коридоров;
- национальной статистики транспорта.

По всей видимости, не существует особой потребности в каких-либо дальнейших мероприятиях по сбору данных в секторе железнодорожного транспорта. Однако необходимо отметить, что вопрос о доступности этой информации иногда неясен и степень ее совместимости не определена, поскольку сбор такой информации осуществляется по конкретным проектам без каких-либо ссылок на параметры. Таким образом, *было бы крайне важно разработать некоторые параметры для базы данных в целях объединения имеющейся информации на основе общего формата и облегчения работы по сбору данных в будущем. Эта деятельность могла бы базироваться на опыте реализации проекта ТИНА.*

Возможно, необходимо приложить дополнительные усилия в сфере автодорог. Например, сбор данных осуществлялся Европейской комиссией для ее публикации 1998 года "Comparative Study of Surface Transport Routes between Europe and Asia" ("Сравнительный анализ наземных транспортных маршрутов между Европой и Азией"). Мероприятиям по сбору данных может способствовать также текущая подготовка ЕЭК ООН обследования дорожного движения 2000 года в рамках СМА. Кроме того, *существует явная потребность в охвате сектора автомобильного транспорта* общей концепцией при помощи таких неправительственных организаций, как Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ), Международная автодорожная федерация (МАФ) или Постоянная международная ассоциация дорожных конгрессов (ПМАДК).

7. Существующие пробелы

Разработка "коридорного подхода" требует активизации нынешних усилий, сосредоточенных на предоставлении услуг по железнодорожным перевозкам, в двух сферах:

7.1 Политическая и техническая поддержка

Таким инициативам в области железнодорожных перевозок, как проекты развития железнодорожных коридоров МСЖД и ОСЖД, следует оказывать полномасштабную политическую и техническую поддержку, поскольку они служат стимулом для

многостороннего сотрудничества и доказательством осуществимости концепции евро-азиатских соединений и их позитивного воздействия на ситуацию в регионе. На этих вопросах сосредоточена также совместная программа работы ЭСКАТО/ЕЭК.

7.2 Участие автомобильного сектора

Следует реализовать мультимодальный потенциал указанных коридоров. Это означает, что необходимо в полном объеме использовать сектор автомобильного транспорта и обеспечить последовательный пересмотр правовой основы. С этой целью следует определить надлежащие координационные пункты на национальном уровне и подготовить меморандумы о взаимопонимании (по аналогии с общеевропейскими транспортными коридорами).

7.3 Создание "коридоров развития"

Следует предпринять серьезные шаги для перехода от концепции "железнодорожных соединений" к концепции "коридоров развития" как на национальном, так и на международном уровне. Было бы необходимо, во-первых, в полном масштабе задействовать сектор автомобильных перевозок и, во-вторых, обеспечить надлежащее взаимодействие с органами, отвечающими за экономическое развитие, и с региональными органами, а также с другими заинтересованными представителями как государственного, так и частного сектора. Это следует сделать главным образом на национальном уровне, причем инициатором должны выступить соответствующие министерства транспорта.

8. Механизм реализации

Предлагается включить в механизм реализации программы работы следующие элементы:

1. Создание целевой группы ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН (ЦГ с участием ЕС);
2. Назначение каждым заинтересованным государством координационных пунктов (предпочтительнее создавать КП на уровне министров);
3. Учреждение специальной рабочей группы (РГ) для каждого евро-азиатского наземного транспортного коридора (ЕАТК) в целях решения вопроса о создании и развитии маршрутов и сетей различных видов транспорта. Необходимо принять во внимание опыт развития общеевропейских транспортных коридоров и проектов ТИНА. В состав каждой РГ должны

входить представители заинтересованных государств, ЕС, ЕЭК ООН, ЭСКАТО ООН, МСАТ, МАФ, ОСЖД, МСЖД и МФУ. Круг ведения РГ должен включать следующее: создание маршрутов и сетей различных видов транспорта, разработку совместной стратегии эксплуатации каждого коридора и соответствующих важнейших маршрутов, мониторинг и реализацию этой стратегии, наблюдение за развитием основных конкурентоспособных маршрутов и разработку совместных проектов.

9. Мобилизация ресурсов

Решающее значение для успешного выполнения данной программы имеет мобилизация ресурсов, в этой связи уместно изложить следующие предварительные соображения:

1. Следует подготовить программу работы на двухгодичный период.
2. Эту программу следует разработать для первых двух лет на основе имеющихся ресурсов в рамках существующих бюджетов и планов соответствующих организаций (ЕЭК ООН, ЭСКАТО ООН, ЕС и т.д.).
3. В дополнение к коридору ТРАСЕКА необходимо рассмотреть возможность включения в программу ТАСИС Европейского союза евро-азиатские транспортные коридоры 1 и 5.
4. ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН следует рассмотреть вопрос о том, какие проекты/мероприятия можно было бы осуществлять в контексте их нынешних программ работы и приоритетов.
5. Каждому заинтересованному правительству следует определить имеющиеся в наличии ресурсы для реализации этой программы.

10. Краткосрочная программа работы (на два года)

Предлагается разработать изложенную ниже краткосрочную программу работы. Она должна предусматривать мероприятия, которые либо требовали бы незначительного, либо никакого дополнительного финансирования и которые могли бы проводиться в рамках существующих бюджетов заинтересованных государств и международных организаций.

1. Определение координационных пунктов заинтересованными государствами.
2. Учреждение рабочих групп для каждого евро-азиатского коридора.
3. Определение и согласование евро-азиатских железнодорожных маршрутов и сетей заинтересованными государствами, ЕС, ЕЭК ООН, ЭСКАТО ООН, ОСЖД, МСЖД и т.д.
4. Определение и согласование евро-азиатских автомобильных маршрутов и сетей заинтересованными государствами, ЕС, ЕЭК ООН, ЭСКАТО ООН, МСАТ и т.д.
5. Составление перечня соответствующих проектов (завершенных, осуществляющихся и/или запланированных) международными организациями и МФУ.
6. Подготовка карт железнодорожных и автомобильных маршрутов.
7. Распространение среди общественности информации, касающейся евро-азиатских коридоров, через средства массовой информации.
8. Проведение совещания/конференции для обзора достигнутых результатов и проекта программы работы на следующий двухгодичный период, а также анализа возможностей для мобилизации ресурсов.
