

Distr.: General
27 January 2017
Russian
English and Russian only

Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Рабочая группа по тенденциям
и экономике транспорта**

Группа экспертов по евро-азиатским
транспортным связям

Пятнадцатая сессия

Варшава, 31 января и 1 февраля 2017 года

Пункт 2 предварительной повестки дня

Определение потоков грузов на евро-азиатских транспортных маршрутах

Выводы и рекомендации к докладу по этапу 3 евро-азиатских транспортных связей (ЕАТС)

Подготовлено «Научно-исследовательским институтом
автомобильного транспорта» (НИИАТ)

Введение

Этот документ содержит обновленную версию разделов "ЕАТС: Взгляд в будущее" и "Выводы и Рекомендации" проекта доклада по этапу 3 евро-азиатских транспортных связей (ЕАТС) (главы IV и V неофициального документа № 1).

IV. ЕВРОАЗИАТСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СВЯЗИ: ВЗГЛЯД В БУДУЩЕЕ

Как отмечается в Совместном заявлении о будущем развитии Евро-Азиатских транспортных связей, подписанном в Женеве 26 февраля 2013 года министрами транспорта государств Европы и Азии, существует большой потенциал для диверсификации маршрутов перевозок грузов между Европой и Азией и более широкого использования имеющихся и запланированных мощностей наземного транспорта.

Развитие эффективных, экономически обоснованных, безопасных и более надежных евроазиатских наземных транспортных маршрутов может обеспечить альтернативные или дополнительные стыковки с морским транспортом, содействовать существующим и будущим торговым и грузовым потокам между Европой и Азией и облегчить интеграцию национальных экономик в мировую экономику.

SWOT-анализ евроазиатских транспортных связей, который был разработан в ходе второй фазы проекта ЕАТС позволил дать общую картину проекта. Результаты SWOT-анализа помогают получить максимум выгод от преимуществ использования наземных транспортных коммуникаций, наметить пути для устранения узких мест, свести к минимуму угрозы и принимать решения в области транспортной политики, которые позволяют получить максимально возможное преимущество.

Текущий раздел отчета содержит обновленную версию SWOT анализа проекта ЕАТС, отражающую изменения и тенденции, выявленные в ходе реализации его III фазы.

Ниже выделены наиболее **важные преимущества** евроазиатских наземных транспортных связей:

- наземных транспортных маршрутов ЕАТС часто может обеспечить более быструю доставку, чем морские маршруты для перевозки грузов между ЕС и Азиатско-Тихоокеанским регионом;
- наземные транспортные маршруты ЕАТС чрезвычайно важны для развивающихся стран региона, не имеющих выхода к морю и их доступа к международным рынкам и участия в глобальной торговле, что означает постоянное объективное внимание к их развитию со стороны правительств, стран не имеющих выхода к морю и международных организаций, что нашло отражение в Венской программе действий;
- Вдоль ряда участков автомобильных и железнодорожных маршрутов ЕАТС как на направлении Восток-Запад, так и на направлении Север-Юг существуют резервы пропускной способности транспортной инфраструктуры;
- Некоторые маршруты ЕАТС в настоящее время являются предпочтительными для некоторых стран-участниц ЕАТС при реализации их транспортно-экономических связей со своими основными партнерами. В первую очередь, речь идет о государствах Центральной Азии, Афганистане, Монголии и других странах, не имеющих выхода к морю;
- ЕАТС являются неотъемлемым инструментом физического расширения и повышения эффективности использования транспортных сетей, включая

панъевропейские коридоры, сети СМА, СМЖЛ, СЛКП, трансъевропейскую транспортную сеть, коридоры ОСЖД, сети азиатских автомобильных дорог (АН) и трансасиатской железной дороги (ТАР), трансъевропейских автомагистралей (ТЕА), трансъевропейской железнодорожной магистрали (ТЕР), других связанных коридоров и сетей, имеющих большое значение для Европы и Азии. Таким образом, развитие ЕАТС и транспортных сетей является элементом национальных и международной транспортной политики содействия региональной соединяемости, упрощения процедур торговли и пересечения границ;

- Существует политическая воля для развития наземных транспортных маршрутов ЕАТС, выраженная многими заинтересованными правительствами и различными международными межправительственными и неправительственными организациями, реализующими соответствующие инициативы и проекты в области транспорта;
- Возрастает значение государственно-частных партнерств в реализации проектов и инициатив, направленных на развитие евроазиатских транспортных связей. Важную роль в развитии ЕАТС помимо ГЧП будут играть и новые институциональные формы партнерств, в частности Глобальное партнерство по устойчивому транспорту (GPST), в обеспечении сотрудничества бизнесов различных видов транспорта с ООН, ее специализированными и региональными структурами по вопросам упрощения перевозок, создания универсального транспортного права и другим важным вопросам, имеющим первостепенное значение для рынка перевозок грузов между Европой и Азией.
- С учетом того, что многие маршруты ЕАТС находятся в стадии планирования и развития, они могут быть построены, реконструированы и/или развиваться в соответствии с наилучшими имеющимися технологическими и экологическими международными стандартами и наилучшими практиками.

Ниже рассматриваются как общие **недостатки и «узкие места»**, наземных транспортных маршрутов ЕАТС (которые не обязательно имеют место во всех странах ЕАТС):

- Стоимость перевозок грузов по наземным транспортным маршрутам ЕАТС, как правило, слишком высока по сравнению с конкурирующими маршрутами, содержащими морское «плечо» доставки через Индийский Океан и Суэцкий канал. Причиной этого является не только объективные транспортно-экономические факторы, такие как высокая конкуренция среди линейных судоходных компаний и связанные с этим низкие фрахтовые ставки, но (иногда) и необоснованно высокие транзитные тарифы, сборы и платежи, преследующие, фискальные цели, а также отсутствие во многих случаях договоренностей о применении железнодорожными операторами сквозных тарифных ставок на доставку грузов в сообщениях между Европой и Азией;
- Качество транспортно-логистических услуг, оказываемых на многих наземных маршрутах ЕАТС является относительно низким по сравнению с морскими судоходными линиями и, как правило, не соответствует рыночным стандартам развитых стран;
- Интермодальные перевозки, как правило, слабо развиты в регионе ЕАТС, особенно в Центральной Азии. Есть относительно небольшое число интермодальных услуг на континентальном Евро-азиатском рынке; крупные интермодальные и

логистические центры в большинстве остаются за пределами транспортной инфраструктуры внутренних регионов Евразии;

- Интермодальные перевозки, как правило, слабо развиты в регионе ЕАТС, особенно в Центральной Азии. Существует относительно небольшое число интермодальных сервисов на континентальном Евро-азиатском рынке; интермодальные логистические центры остаются за пределами внутренних районов Евразии;

Многочисленные физические и нефизические барьеры вдоль наземных маршрутов ЕАТС оказывают негативное влияние на стоимость транспортных операций отнимает, отнимают много времени, приводят к непредсказуемости и неопределенности графика доставки товаров потребителям. К наиболее серьезным барьерам, в частности, относятся:

- Наличие отдельных железнодорожных и автодорожных участков евроазиатских транспортных маршрутов с несоответствующей, требующей развития и плохо обслуживаемой инфраструктурой и большим количеством «узких мест» и «недостающих звеньев»;
- громоздкие и неэффективные контрольные процедуры, приводящие к длительным задержкам в пунктах пропуска через государственную границу;
- множественные проверки грузов на автодорожных маршрутах, обязательные транзитные конвои для ряда грузов, перевозимых автомобильным транспортом, неоднократные требования предъявления бумажной документации, а также требования по оплате налоговых, таможенных и др. платежей непосредственно в пунктах вдоль маршрутов;
- плохое оборудование многих пограничных постов, их недостаточная пропускная способность, отсутствие круглосуточного режима работы;
- ограничения правил и процедур транзитных перевозок и пересечения границ, которые вводятся и изменяются без предварительного уведомления.

Институты рынка, а также условия для развития конкурентного бизнеса часто недостаточно развиты в странах ЕАТС, что является институциональным ограничением развития евроазиатских транспортных связей, в частности:

- ориентированные на рынок железнодорожные реформы не проведены или не доведены до конца и многие национальные железнодорожные системы находятся в государственной собственности, сохраняя свое монопольное положение. В результате ставки железнодорожных тарифов неконкурентоспособны, негибки и часто содержат скрытые платежи. Намерения частных железнодорожных операторов по организации конкурентоспособных услуг перевозок грузов часто не имеют правовой основы;
- хотя в большинстве случаев операторы грузовых автомобильных перевозок грузов по маршрутам ЕАТС в настоящее время представлены частным сектором, монополизация и олигополизация рынка международных перевозок все имеют место в некоторых странах, что ведет к росту фрахтовых ставок и недостаточному уровню сервиса. Разрешительная система в области двусторонних и транзитных перевозок грузов существенно сдерживает доступ на рынок для транспортных операторов из других стран-участниц Проекта ЕАТС;

- институт экспедиторов, грузовых логистических операторов, в т.ч. поставщиков услуг логистики 3PL, и других участников рынка, облегчающих торговлю и международные перевозки, недостаточно развиты во многих странах, участвующих в Проекте ЕАТС (также как и нормативно-правовая база для их деятельности);

Уровень международной координации и сотрудничества вдоль маршрутов ЕАТС пока недостаточно высок, чтобы обеспечить беспрепятственное движение транспортных средств и товаров. В частности:

- нет согласованного режима таможенного транзита по всем маршрутам ЕАТС от восточных до западных пунктов;
- разрешения на двусторонние и транзитные автомобильные перевозки грузов котируются в большинстве стран, в то время как предоставление виз профессиональным водителям является громоздким и дорогостоящим;
- разнородность существующих транспортных и транзитных правил и положений вдоль наземных маршрутов ЕАТС делает мониторинг ситуации в области перевозок грузов между Европой и Азией на национальном уровне затруднительным;
- некоторые национальные и региональные инициативы в области транспорта направлены на переключение грузопотоков, а на развитие сотрудничества по развитию транспортных связей между Европой и Азией в целом;
- намерения в отношении скоординированного развития инфраструктуры надлежащим образом не подкреплены взаимными практическими шагами, в частности – инвестициями.

Широко распространенная коррупция вдоль некоторых маршрутов ЕАТС, подтвержденная многими международными проектами (NELTI, Глобальная антикоррупционная инициатива и др.), а также международными организациями (ОБСЕ, ОЭС, IRU и др.) не только вынуждает транспортных операторов делать незаконные выплаты, что повышает стоимость перевозок, но и приводит к ощущению ненадежности и недейственности официально объявленных процедур на маршрутах и в пунктах пересечения границ.

Существуют проблемы безопасности вдоль отдельных участков автодорожных маршрутов ЕАТС и международные транспортные операторы предпочитают круглые маршруты или нанимают вооруженный конвой, что увеличивает стоимость доставки.

Еще одной проблемой, влияние которой усиливается, является отсутствие практически на всех маршрутах ЕАТС полностью электронного документооборота, процедур, включая предварительное декларирование транспортных средств и грузов.

Серьезной проблемой являются ограниченные институциональные и человеческие ресурсы в области транспорта, таможни и процедур пересечения границ во многих странах-участницах Проекта ЕАТС.

В целом низкий уровень инвестиционного потенциала многих стран-участниц Проекта ЕАТС в настоящее время усугубляется экономическим кризисом, который вынуждает правительства выполнять в первую очередь социальные обязательства, такие как

здравоохранение, жилье, пенсии и т.д. в ущерб инвестициям в транспортную инфраструктуру.

В связи с низкой плотностью транспортных маршрутов, обеспечивающих евроазиатские транспортные связи и недостаточным количеством альтернативных маршрутов (по сравнению с европейским регионом) один конкретный участок сети или недостающее звено инфраструктуры может приводить к экономической неэффективности всего маршрута ЕАТС и его непривлекательности для международных перевозок.

То же самое справедливо и в случае возникновения различных природных, техногенных или политических катаклизмов, которые могут выводить из эксплуатационной операбельности не только конкретные участки, но и целые маршруты (что было убедительно показано профессором Робертом де Суссой из Университета Сингапура на 14-м заседании Группы экспертов по развитию Евроазиатских транспортных связей, 26-27 ноября 2016 г., Ереван, Республика Армения). В этой связи все большее значение приобретает деятельность по управлению рисками в области транспорта и развитию резервных транспортных маршрутов во избежание коллапса международной торговли и транзита.

Ниже приведены **возможности** дальнейшего развития наземных транспортных маршрутов ЕАТС:

В долгосрочной перспективе, непрерывная глобализация, как ожидается, увеличит объемы перевозок грузов между Европой и Азией. Интенсивный рост Китая, Индии и некоторых других стран Азии создает большой транспортный спрос и, таким образом, новые возможности для использования наземных маршрутов ЕАТС.

Несколько ключевых событий и тенденций, как ожидается, способствовать развитию маршрутов ЕАТС, в частности:

- Принятие в 2014-2015 гг. и начало реализации резолюций Генеральной ассамблеей ООН 70/1 «Преобразование нашего мира: Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года», 69/213 «Роль транспортных и транзитных коридоров в обеспечении международного сотрудничества в целях устойчивого развития», 70/197 «На пути к обеспечению всестороннего взаимодействия между всеми видами транспорта в целях содействия созданию устойчивых мультимодальных транзитных коридоров»;
- Запуск «Ашхабадского процесса» по устойчивому транспорту по итогам Первой глобальной конференции ООН по устойчивому транспорту (26-27 ноября 2016 г., г. Москва, Российская Федерация);
- Принятие декларации министров об устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе и Региональной программы действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2017-2021 годы) в ходе Третьей сессии Конференции Министров транспорта ЭСКАТО ООН (5-9 декабря 2016 г., г. Москва, Российская Федерация);
- Реализация Венской программы действий для стран, не имеющих выхода к морю на период 2014-2024 годы;
- Создание Евразийского экономического союза и реализация скоординированной согласованной транспортной политики в ЕАЭС, которая должна привести к

созданию единого транспортного пространства и общего рынка транспортных услуг в ЕАЭС;

- Запуск и начало реализации инициативы «Один пояс – Один путь»;
- Создание Глобального партнерства по устойчивому транспорту и начало его работу по ряду ключевых проблем развития транспорта, имеющих отношение к развитию евроазиатских транспортных связей;
- Присоединение стран-участниц Проекта ЕАТС к ВТО, в т.ч. Российской Федерации (2012), Республики Таджикистан (2013 г.) и Республики Казахстан (2015 г.), принятие и реализация Соглашения ВТО по упрощению роцедур торговли;
- Экономические реформы в некоторых странах-участницах ЕАТС, что нашло отражение в улучшении делового климата, повышении прозрачности процедур, росте индексов конкурентоспособности и эффективной логистики;
- Положительная динамика торговли между странами-участницами Проекта ЕАТС, в частности между развивающимися странами, не имеющими выхода к морю в Центральной Азии и соседними развивающимися странами транзита
- Успешная реализация крупных проектов развития транспортной инфраструктуры евроазиатских маршрутов, таких как тоннель под проливом Босфор, строительство автодорожного коридора «Европа – Западный Китай», создание морского торгового порта, сухого порта и транспортно-логистического центра в Аляте (Азербайджанская Республика), строительство автодорожного коридора Север-Юг в Республике Армения, масштабная реконструкция железнодорожных магистралей БАМ и ТРАНССИБ в Российской Федерации и др.

Последовательная реализация указанных мер в среднесрочной перспективе будет содействовать переключению части «чувствительных ко времени» транзита грузов на наземные маршруты ЕАТС. Сохранение практики "медленного судового хода" на морских линиях, связывающих порты Европы и Азии, как ожидается, увеличит рыночную нишу наземных маршрутов доставки грузов, чувствительных ко времени доставки.

Дальнейшее расширение универсального железнодорожного правового режима, в частности - расширение географического охвата накладной ЦИМ/СМГС, а также книжки МДП и накладной КДПГ вдоль транспортных маршрутов ЕАТС облегчит и повысит эффективность как железнодорожных, так и автомобильных перевозок грузов между Европой и Азией.

Продолжение железнодорожных реформ в некоторых странах-участницах ЕАТС создаст условия для дальнейшего развития дальнемагистральных перевозок контейнеров блок-поездами и расширению доступа операторов контейнерных перевозок к новым рынкам;

Развитие контейнерных перевозок блок-поездами между странами Европы и Азии является одним из наиболее эффективных механизмов развития евроазиатских транспортных связей, что нашло практическое подтверждение в деятельности как бизнеса, так и международных организаций – ОСЖД, ОЭС, Координационного совета по транссибирским перевозкам, Международного союза железных дорог.

В связи с этим необходимо активизировать усилия по развитию регионального сотрудничества между странами-участницами Проекта ЕАТС с целью успешной реализации новых возможностей по развитию евроазиатских транспортных связей.

Ниже рассматриваются **основные риски** развития наземных транспортных связей:

- Опасности «охлаждения» китайской и ряда других быстрорастущих экономик Азиатского региона, что приведет к снижению темпов роста или физическому сокращению объемов торговли между Европой и Азией;
- Переориентация транс-национальных компаний при размещении производства экспортоориентированной продукции из Китая в другие страны АТР (например, Вьетнам и Индонезию), что сделает невозможным переключение грузопотоков с морских судоходных линий на наземные транспортные маршруты;
- Тенденция к росту экономического национализма, что может приводить к репатриации производств крупнейшими производителями товаров (предположительно, что после вступления в должность Президента США Д.Трампа ряд производств будет выведен из зарубежных стран, в т.ч. Китая и возвращен в США);
- Чрезвычайно низкие конкурентные транспортные издержки морских судоходных компаний, которые будут поддерживать морские линии между Европой и Азией как самый дешевый, простой (минимальное количество границ) и привлекательный вариант доставки товаров евро-азиатской торговли;
- Непрерывающийся рост эффективности международных грузовых авиаперевозок и авиатранспортной логистики будет способствовать дальнейшему оттоку наиболее привлекательных «дорогих» грузов с морских и наземных евро-азиатских маршрутов пользу грузовых авиаперевозчиков;
- Глобальное потепление и ожидаемое открытие прохода через Арктику по Северному морскому пути для контейнерных перевозок может привести к еще большей конкурентоспособности морских маршрутов;
- сохраняющихся конфликты и политическая нестабильность в некоторых странах и регионах Евразии может препятствовать эффективной эксплуатации ряда наземных евроазиатских транспортных маршрутов.

Дорожная карта развития евроазиатских транспортных связей на период до 2030 года (Матрица «Вызовы - Возможности – Решения»)

В этом разделе описываются предлагаемые шаги на национальном, региональном и многостороннем уровнях, направленные на дальнейшее развитие ЕАТС.

Основной целью Фазы III Проекта является определение мер, которые позволят перевести наземные маршруты ЕАТС в стадию эксплуатационной операбельности.

По сути, евроазиатские транспортные маршруты уже успешно функционируют накапливая повседневный опыт торговли и транзита между Европой и Азией. Таким образом, задача состоит в том, чтобы обобщить этот опыт и сформулировать

согласованные меры, которые будут способствовать дальнейшему росту международных перевозок грузов по маршрутам ЕАТС.

В таблице 1 представлена матрица «Вызовы - Возможности – Решения» для дальнейшего развития ЕАТС. Основные задачи проекта ставятся вместе с возможностями, выявленными в ходе анализа SWOT.

Принцип решений, указанный в таблице, расписаны ниже более подробно в виде рекомендаций в следующих областях:

- транспортная политика;
- гармонизация и упрощение процедур, меры институционального характера;
- развитие инфраструктуры.

Таблица 1. Матрица «Вызовы - Возможности – Решения» для дальнейшего развития ЕАТС.

Возможности	Вызовы		
	Транспортная политика	Гармонизация, упрощение процедур и меры институционального характера	Инфраструктура
В долгосрочной перспективе - увеличение объемов торговли между Европой и Азией. В то же время - развитие торговли и перевозок между странами-участницами ЕАТС	Продолжить деятельность в рамках Проекта ЕАТС, других международных организаций (ЕЭК ООН, ЭСКАТО ООН, СПЕКА, ОСЖД, ОЭС, КСТП, МСЖД, IRU, GPST и др.) по реализации инициатив и проектов, результатом которых станет повышение эффективности наземных транспортных связей	Последовательная реализация мер по упрощению процедур торговли и транзита, введению безбумажных технологий. Движение в сторону универсальных правовых режимов и административных процедур в евразийском пространстве на основе передовых международных практик	Устранение узких мест и недостающих звеньев на потенциально наиболее эффективных наземных транзитных маршрутах ЕАТС
Рыночные экономические реформы в странах-участницах ЕАТС	Анализ и внедрение международных стандартов и наилучших практик и моделей в сфере международной торговли и транспорта («Наилучшие практики в области пересечения границ» ЕЭК ООН-ОБСЕ, стандарты ВТамО и др.)	Внедрение передовой международной практики путем присоединения стран-участниц ЕАТС к международным соглашениям и конвенциям ООН в области транспорта и транзита и неукоснительное соблюдение их положений	Поощрение использования различных форм государственно-частного партнерства. Сотрудничество, направленное на привлечение инновационных источников финансирования инфраструктурных проектов
Необходимо активизировать усилия и прогресс в области регионального сотрудничества и интеграции. Развитие ряда региональных инициатив и соглашений. Дальнейшая реализация инфраструктурных проектов в области ЕАТС	Развитие многосторонних и двусторонних форм сотрудничества в области транспорта между странами-участницами Проекта ЕАТС. Реализация интеграционных инициатив, направленных на развитие ЕАТС, таких как сопряжение Евразийской интеграции и Экономического пояса Шелкового пути и др. Развитие мониторинга реализации национальной, региональной и многосторонней транспортной политики, направленной на развитие ЕАТС	Осуществление мер по гармонизации и упрощению транспорта, транзита и торговли в рамках двусторонних и региональных соглашений	Координация программ и проектов в области инфраструктуры. Реализация "системного подхода" к программам в области развития транспортной и логистической инфраструктуры в рамках регионального сотрудничества и объединений региональной экономической интеграции

Возможности	Вызовы		
	Транспортная политика	Гармонизация, упрощение процедур и меры институционального характера	Инфраструктура
Растущий практический опыт дальнемагистральных железнодорожных перевозок контейнеров блок-поездами	Развитие сотрудничества бизнеса и межправительственного сотрудничества по развитию контейнерных поездов в сообщении Европа – Азия.	Развитие институтов и процедур, способствующих эксплуатации дальнемагистральных контейнерных поездов и деятельности, связанной с развитием и продвижением контейнерных сервисов	Опережающее развитие железнодорожной и логистической инфраструктуры, сухих портов, обеспечивающих эффективное развитие контейнерных перевозок
Рост "чувствительного ко времени доставки" сегмента грузов в евро-азиатской торговле	Создание условий для развития на национальном и региональном уровне транспортно-экспедиторского бизнеса и сегмента логистики высоких уровней (3PL и выше)	Внедрение процедур, ускоряющих торговые и транспортные операции, внедрение полностью безбумажного документооборота в области транспорта, логистики и пересечения границ	Реализация проектов в области логистической инфраструктуры, создание сети сухих портов, модернизация инфраструктуры пунктов пересечения границ
Железнодорожные реформы в некоторых странах-участницах ЕАТС. Расширение использования универсальных правовых режимов в области перевозок и транзита	Активизация реформ железных дорог в странах, где они еще не завершены и создание конкурентного сектора операторов железнодорожных перевозок (в числе важнейших приоритетов транспортной политики)	Внедрение передового международного опыта в железнодорожном законодательстве на национальном уровне и на уровне интеграционных экономических объединений стран	Внедрение эффективных инновационных механизмов развития и финансирования железнодорожной инфраструктуры в рамках программ реформирования

РЕКОМЕНДАЦИИ

Транспортная политика

Проект ЕАТС является наиболее комплексным среди других международных проектов и инициатив, направленных на облегчение и развитие межрегиональной соединяемости, торговли и транспорта в Евразии. Таким образом, представляется целесообразным продолжить деятельность по развитию евроазиатских транспортных связей, осуществляемую в рамках Проекта ЕАТС в качестве "зонтика" над другими инициативами и проектами по развитию транспорта, упрощению торговли, транзита и пересечения границ, реализуемыми на национальном, региональном и многостороннем уровне.

1. Продолжение деятельности в рамках Проекта ЕАТС, других международных организаций (ЕЭК ООН, ЭСКАТО ООН, СПЕКА, ОСЖД, ОЭС, КСТП, МСЖД, IRU, GPST и др.) по реализации инициатив и проектов, результатом которых станет повышение эффективности наземных транспортных связей:

- выполнение на национальном уровне положений Резолюций Генеральной ассамблеи ООН 69/213 «Роль транспортных и транзитных коридоров в обеспечении международного сотрудничества в целях устойчивого развития», 70/197 «На пути к обеспечению всестороннего взаимодействия между всеми видами транспорта в целях содействия созданию устойчивых мультимодальных транзитных коридоров»;
- последовательная реализация странами-участницами Проекта ЕАТС, одновременно являющимися членами ЭСКАТО ООН, Региональной программы действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2017-2021 годы);
- участие в проектах и инициативах, касающихся развития ЕАТС, осуществляемых международными организациями, в т.ч. ЕЭК ООН, ЭСКАТО ООН, СПЕКА, ОСЖД, ОЭС, КСТП, МСЖД, IRU, GPST и др.;
- присоединение к соответствующим международным соглашениям и конвенциям ООН, региональным и субрегиональным соглашениям и другим правовым документам, касающимся транзитных перевозок и упрощения процедур торговли
- разработка национальной политики, направленной на реализацию Соглашения ВТО об упрощении процедур торговли;
- интеграция целей и задач развития ЕАТС в национальные планы и программы развития транспорта.

2. Анализ и внедрение международных стандартов и наилучших практик и моделей в сфере международной торговли и транспорта («Наилучшие практики в области пересечения границ» ЕЭК ООН-ОБСЕ, стандарты ВТамО и др.)

- проведение исследований по вопросам конкурентоспособности транспортно-логистического на основе международно признанных методологий;

- содействие проведению политики оказания содействия национальным фирмам, особенно малого и среднего бизнеса, участвующим в международной торговле и перевозках грузов между Европой и Азией;
- упрощения и синхронизации процедур выдачи виз, введение долгосрочных многократных виз, для водителей-международников.

3. Развитие многосторонних и двусторонних форм сотрудничества в области транспорта между странами-участницами Проекта ЕАТС. Реализация интеграционных инициатив, направленных на развитие ЕАТС, таких как сопряжение Евразийской интеграции и Экономического пояса Шелкового пути и др. Развитие мониторинга реализации национальной, региональной и многосторонней транспортной политики, направленной на развитие ЕАТС

- включение вопросов развития евроазиатских транспортных связей, развития инфраструктуры маршрутов ЕАТС, упрощения процедур пересечения границ в повестку дня двустороннего и регионального сотрудничества стран-участниц проекта ЕАТС;
- проведение мониторинга развития инфраструктуры, выполнения планов по упрощению перевозок, функционирования евроазиатских транспортных маршрутов;
- совершенствование систем мониторинга, сбора статистических данных о развитии перевозок грузов между странами Европы и Азии и прогнозирования транспортных потоков по евроазиатским маршрутам;
- сотрудничество в обмене оперативных торговых и транспортных данных по маршрутам ЕАТС между соседними странами-участницами Проекта ЕАТС;
- гармонизация региональной транспортной политики, в частности - в рамках региональных инициатив и программ - в целях укрепления регионального взаимодействия, конкурентоспособности и развития региональных транспортно-экономических связей по маршрутам ЕАТС.

4. Развитие сотрудничества бизнеса и межправительственного сотрудничества по развитию контейнерных поездов в сообщении Европа – Азия

Развитие сотрудничества в административном и деловом уровне вместе с межправительственным сотрудничеством

- продолжать и укреплять координацию и сотрудничество национальных учреждений и органов, ответственных за все виды пограничного и таможенного контроля и процедур
- способствовать вовлечению транспортных бизнес-ассоциаций в государственно-частного партнерства, профессиональной подготовки и знаний проектов по обмену
- создание и/или укрепление национальных комитетов по содействию торговле и транспорту, с привлечением всех заинтересованных сторон;
- внедрение систем раннего предупреждения с целью информирования стран вдоль евроазиатских транспортных маршрутов об изменениях в административных режимах, сборах, ограничениях инфраструктуры и т.д.

5. Создание условий для развития на национальном и региональном уровне транспортно-экспедиторского бизнеса и сегмента логистики высоких уровней (3PL и выше)

- обеспечение правовых условий для развития конкуренции на рынке в транспортно-логистической отрасли;
- наращивание кадрового потенциала в логистическом секторе (подготовка кадров, образовательные программы, международный обмен и т.д.);
- поощрение создани ассоциаций и других неправительственных структур, выражающих интересы участников рынка, участвующих в международной торговле и перевозках грузов в евроазиатских сообщениях.

6. Активизация реформ железных дорог в странах, где они еще не завершены и создание конкурентного сектора операторов железнодорожных перевозок (в числе важнейших приоритетов транспортной политики)

- создание благоприятных условий для независимых национальных и иностранных железнодорожных операторов для доступа к рынку международных и транзитных перевозок грузов в сообщениях Европа – Азия;
- обеспечение гибких железнодорожных тарифов в зависимости от ситуации на рынке евроазиатского транзита;
- обеспечение необходимых рыночных условий в соседних сегментах (например, производство вагонов-платформ для перевозки контейнеров), чтобы избежать нехватки оборудования и услуг, используемых для перевозок грузов в сообщениях Европа – Азия;
- независимо от модели реформирования железнодорожного транспорта уход от монополизма в области услуг транспортных операторов.

ГАРМОНИЗАЦИЯ, УПРОЩЕНИЕ ПРОЦЕДУР И МЕРЫ ИНСТИТУЦИОНАЛЬНОГО ХАРАКТЕРА

Для многих развивающихся стран-участниц Проекта ЕАТС и стран с переходной экономикой масштабные инвестиции в транспортную инфраструктуру, как представляется, являются серьезным бременем. Именно поэтому институциональные реформы и упрощение процедур торговли, транзита и перевозок могут обеспечить сопоставимые эффекты при развитии евроазиатских транспортных связей и стать ведущим приоритетом по сравнению с инфраструктурными проектами.

1. Последовательная реализация мер по упрощению процедур торговли и транзита, введению безбумажных технологий.

движение в сторону универсальных правовых режимов и административных процедур в евразийском пространстве на основе передовых международных практик

- стандартизации торговых и транспортных документов;

- поощрение перехода к электронным документам, а в качестве конечной цели – к полностью электронному документообороту;
- реализация или расширения масштабов инициатив по упрощению процедур торговли, таких как совместного контроля на границах, одного окна для документации, электронных платежей и т.д.
- исключение дискриминации в визовых режимах для водителей; внедрение долгосрочных и многократных виз для водителей-международников;
- использование стандартных практических инструментов для выявления препятствий для торговли и транспортных потоков, например Инструмент оценки содействия торговле и транспорту Всемирного банка.

2. Внедрение передовой международной практики путем присоединения стран-участниц ЕАТС к международным соглашениям и конвенциям ООН в области транспорта и транзита и неукоснительное соблюдение их положений

- использование стандартных практических инструментов для выявления препятствий для торговли и транспортных потоков, например Инструмент оценки содействия торговле и транспорту Всемирного банка;
- внедрение наилучших практик в области пересечения границ, рекомендованных ЕЭК ООН и ОБСЕ в Совместном Руководстве;
- внедрение стандартов Всемирной таможенной организации в области транзита и процедур пересечения границ.

3. Осуществление мер по гармонизации и упрощению транспорта, транзита и торговли в рамках двусторонних и региональных соглашений

- внедрение передовой международной практики в в рамках двустороннего и регионального сотрудничества, а также в национальном транспортном законодательстве;
- гармонизация процедур в области международных автомобильных перевозок грузов в евроазиатских сообщениях, отмена транзитных разрешений;
- введение правила обязательного "раннего предупреждения" об изменениях на национальном уровне в правилах, тарифах, а также процедурах, связанных с международной торговлей и транспортом
- упрощение процедур контроля для игроков рынка с хорошей репутацией;
- ограничение практики обязательного конвоя транспортных средств или сохранение конвоя только на товары с высокой степенью риска
- внедрение лучших практики в области принятия международных режимов и процедур, таких как МДП, электронный контракт e-CMR и др.

- обмен информацией и опытом реализации торговых и транспортных соглашений между странами-участницами ЕАТС
- поощрять многосторонних и региональных разрешительных систем на осуществление автомобильных перевозок, направленных на устранение количественных ограничений и обеспечение качества и безопасности услуг автомобильного транспорта

4. Развитие институтов и процедур, способствующих эксплуатации дальнемагистральных контейнерных поездов и деятельности, связанной с развитием и продвижением контейнерных сервисов

- содействие улучшению деловой среды, с тем чтобы помочь всем заинтересованным сторонам организовать и осуществлять работу контейнерных дальнемагистральных поездов
- поощрение создания контейнерных пулов через наземных транспортных операторов;
- поощрение организации учебных программ и программ обмена опытом между сотрудниками железнодорожных транспортных администраций и бизнеса в области организации и продвижения контейнерных блок-поездов;
- внедрение упрощенных процедур пограничного и таможенного контроля, обеспечивающих необходимые условия для эффективного и беспрепятственного осуществления контейнерных железнодорожных перевозок между Европой и Азией.

5. Внедрение процедур, ускоряющих торговые и транспортные операции, внедрение полностью безбумажного документооборота в области транспорта, логистики и пересечения границ

- упорядочение и упрощение процедур и практики пересечения границ и гармонизация норм и правил, в том числе присоединение к соответствующим международным конвенциям
- выявления нефизических барьеров и оценка их влияния в соответствии с согласованными процедурами бенчмаркинга
- использование имеющихся систем таможенного транзита (например, TIR) для ускорения транспортных и транзитных операций
- упрощения визовых требований и формальностей для персонала, участвующего в международных перевозках
- устранение, где это возможно дополнительных внутренних пунктов контроля за осуществлением международных перевозок
- анализа причин задержек при пересечении границ
- уменьшение количества документов, необходимых для экспортно-импортных процедур

- оптимизация процедур пересечения границ на основе проведения совместных операций контроля и обмена данными
6. Внедрение передового международного опыта в железнодорожном законодательстве на национальном уровне и на уровне интеграционных экономических объединений стран
- последовательная реализация положений Совместного заявления министров, подписанного в 2013 году, о создании общего правового режима для железнодорожных перевозок между Европой и Азией .

ИНФРАСТРУКТУРА

На сегодняшний день транспортная сеть маршрутов ЕАТС практически сформирована и доказала свою эффективность для перевозок грузов между Европой и Азией, о чем, в частности говорит успешный опыт развития контейнерных поездов. Многочисленные инициативы, программы и проекты осуществляются по улучшению инфраструктуры в регионе ЕАТС. Представляется целесообразным сосредоточить усилия на координации, стандартизации параметров инфраструктуры и реализации наиболее эффективных "фокусно-ориентированных проектов"

1. Устранение узких мест и недостающих звеньев на потенциально наиболее эффективных наземных транзитных маршрутах ЕАТС

- Фокус на выявление и устранение очевидных узких мест и недостающих звеньев, а не на новых масштабных инфраструктурных проектах, дублирующих существующие инфраструктурные возможности;
- избежание дублирования стандартов железнодорожной колеи при реализации проектов строительства новых железнодорожных линий, обеспечивающих евроазиатские транспортные связи;
- Обеспечение взаимодействия автомобильного и железнодорожного транспорта на евразийских транспортных маршрутах
- Развитие логистических центров и сухих портов на маршрутах ЕАТС
- Поощрение модернизации пунктов пересечения границ

2. Поощрение использования различных форм государственно-частного партнерства. Сотрудничество, направленное на привлечение инновационных источников финансирования инфраструктурных проектов

- разработка необходимых политики и нормативно-правовой базы в целях содействия участию частного сектора в развитии инфраструктуры;
- создание благоприятных условий для привлечения прямых иностранных инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры;
- поощрение механизмов государственно-частного партнерства при развитии инфраструктуры евроазиатских маршрутов;

Координация программ и проектов в области инфраструктуры. Реализация "системного подхода" к программам в области развития транспортной и логистической инфраструктуры в рамках регионального сотрудничества и объединений региональной экономической интеграции

- поощрение создания транспортно-логистических и промышленных кластеров в целях укрепления сетей знаний и связей между компаниями, участвующими в международной торговле и перевозках грузов между Европой и Азией;
- содействие получению эффектов масштаба для транспортных систем за счет развития интермодальных перевозок, создания сухих портов, логистических центров и т.д.;
- обеспечение согласованного развития морских портов с развитием наземных подходов к ним и транспортных связей портов с внутренними районами;
- мотивация разработчиков и операторов сотрудничать в создании высокотехнологичных масштабной многоцелевой логистической инфраструктуры, обслуживающей внутренние, международные и транзитные перевозки и торговлю;
- создание логистических центров и сухих портов как рыночно-ориентированных узлов, интегрирующих цепочки поставок и повышение конкурентоспособности всей системы маршрутов ЕАТС;
- Дальнейшее улучшение ГИС-приложений и разработка инструментов для поддержки "умных" решений в области транспорта и цепочек поставок.

4. Опережающее развитие железнодорожной и логистической инфраструктуры, сухих портов, обеспечивающих эффективное развитие контейнерных перевозок

- стимулирование развития логистических центров и интермодальных терминалов;
- разработка эффективных перегрузочных мощностей для контейнеров и других интермодальных грузовых единиц;
- содействие сотрудничеству железнодорожных компаний и портовых администраций / операторов с целью создания эффективных железнодорожных и интермодальных терминалов в морских портах и обеспечения быстрой и экономически эффективной обработки контейнеров;
- содействовать трансграничному сотрудничеству администраций железнодорожной инфраструктуры для гармонизации технологий пересечения границ контейнерными поездами;
- Содействие реализации проектов в области инфраструктуры, обеспечивающих эффективное время перевозки;
- Обеспечение технической и эксплуатационной совместимости железнодорожных и автомобильных систем соседних стран;

- внедрение ИТ-систем для обеспечения прозрачности процедур пересечения границ, таможенных и правил в области транзитных перевозок, сборов и платежей;
 - модернизация пограничных пунктов пропуска и оснащение их современными средствами наблюдения для обеспечения безопасности (сканирующее оборудование и т.д.), а также необходимой ИТ-инфраструктурой и вспомогательными системами.
6. Внедрение эффективных инновационных механизмов развития и финансирования железнодорожной инфраструктуры в рамках программ реформирования
- создание независимых органов, ответственных за управление и развитие инфраструктуры;
 - введение адекватных сборов за пользование железнодорожной инфраструктурой;
 - поощрение участия частного сектора в развитии и функционировании некоторых объектов инфраструктуры (терминалы, железнодорожные логистические центры и др., которые могут строиться и эксплуатироваться частными компаниями).