



---

## **Европейская экономическая комиссия**

### **Комитет по внутреннему транспорту**

#### **Восьмидесятая сессия**

Женева, 20–23 февраля 2018 года

Пункт 5 а) ii) предварительной повестки дня

**Стратегические вопросы, связанные с разными  
видами транспорта и тематическими направлениями:  
деятельность, связанная с проектами**

**Проект по евро-азиатским транспортным связям (ЕАТС)**

### **Доклад о ходе работы на этапе III проекта по евро-азиатским транспортным связям**

#### **Записка секретариата**

##### *Резюме*

В настоящем документе представлена справочная информация и резюме доклада о ходе работы на этапе III проекта по евро-азиатским транспортным связям. В нем содержится краткий обзор работы, проделанной в ходе этапа III проекта, а также анализ содержания и выводов доклада.

Комитету предлагается **принять к сведению** выводы и рекомендации по дальнейшей разработке ЕАТС на национальном, международном и промышленном уровнях, содержащиеся в настоящем докладе, и **дать указания** относительно направления дальнейшей деятельности.



## I. Введение

1. Настоящая справочная информация и резюме доклада о ходе работы на этапе III проекта по евро-азиатским транспортным связям (ЕАТС) касается работы, проделанной в ходе этапа III проекта, а также его содержания и выводов. Хотя к моменту представления и утверждения этого доклада этап III уже официально завершится, работу по практическому использованию наземных маршрутов ЕАТС, т.е. деятельность, направленную на улучшение сообщения и повышение пропускной способности и экономической эффективности наземных маршрутов, следует продолжать. Эта работа должна основываться на анализе, содержащемся в докладе о ходе работы на этапе III ЕАТС, и особенно на сильных и слабых сторонах, проблемах и возможностях наземных маршрутов ЕАТС, а также на выполнении вынесенных в докладе рекомендаций. В силу важности анализа сильных и слабых сторон, возможностей и угроз (анализа ССВУ) и рекомендаций относительно будущей работы они включены в настоящий документ.

## II. Справочная информация и резюме доклада

### A. Предыдущие этапы

2. ЕАТС – это долгосрочный проект, который осуществлялся в последние десятилетия с участием многих стран Европы и Азии и который был поддержан международными институтами и транспортным деловым сообществом в целях улучшения условий для торговли и социально-экономического развития на континенте.

3. ЕАТС начался в 2002 году с ЕЭК и ЭСКАТО.

4. Этап I под названием «Увеличение пропускной способности инфраструктуры в ходе развития межрегиональных наземных и наземно-морских транспортных связей» был реализован в 2002–2007 годах. В ходе этого этапа были определены основные евро-азиатские автомобильные, железнодорожные и внутренние водные транспортные маршруты, морские и внутренние речные порты, а также расставлены приоритеты относительно инициатив развития маршрутов. Был впервые проведен анализ физических и нефизических препятствий для транспортных и грузовых потоков на маршрутах. Была учреждена Группа экспертов, которая доказала свою эффективность в деле координации развития целостной евро-азиатской системы внутренних перевозок.

5. Этап II проводился ЕЭК в 2008–2013 годах и имел целью помочь странам-участницам достичь соглашения по девяти железнодорожным и девяти автомобильным маршрутам, которые были выбраны в качестве основных транспортных соединений между Европой и Азией из предложенных 311 инициатив. Инициативы оценивались с точки зрения их актуальности, значимости для международных перевозок и эффективности в построении транспортных связей между Азией и Европой. На этом этапе была также проведена оценка потребностей в инвестициях в транспортный сектор в рамках маршрутов ЕАТС на многострановом уровне. Были проведены сравнительный анализ евро-азиатского железнодорожного транспорта и морского транспорта и сравнительный анализ сценариев грузового потока на девяти маршрутах «от двери до двери» в плане временных и материальных затрат, т.е. анализ ССВУ на маршрутах ЕАТС. Кроме того, ЕЭК разработала бесплатное интерактивное приложение «Географическая информационная система» (ГИС) с доступом к базе данных о маршрутах ЕАТС. Группа экспертов продолжала эффективно обеспечивать платформу для сотрудничества между странами региона ЕАТС.

## В. Этап III

6. Участники второго Совещания министров стран – участниц ЕАТС (26 февраля 2013 года, Женева) одобрили итоговый доклад о ходе работы на этапе II и в своей совместной декларации поддержали продолжение проекта на этапе III. Этап III был сочтен наиболее важным этапом, направленным на повышение оперативной пропускной способности и связности наземных транспортных маршрутов между Европой и Азией.

7. Этап III поддержали 38 стран: Азербайджан, Армения, Афганистан, Беларусь, Бельгия, Болгария, Босния и Герцеговина, бывшая югославская Республика Македония, Германия, Греция, Грузия, Иран (Исламская Республика), Испания, Италия, Казахстан, Кипр, Китай, Кыргызстан, Латвия, Литва, Люксембург, Мальта, Монголия, Пакистан, Польша, Португалия, Республика Молдова, Российская Федерация, Румыния, Сербия, Таджикистан, Туркменистан, Турция, Узбекистан, Украина, Финляндия, Франция и Хорватия.

8. Группа экспертов проанализировала тенденции торговли между Европой и Азией, оценила грузовые потоки на маршрутах ЕАТС, сравнила сроки доставки и затраты на нее на различных маршрутах между Европой и Азией, проанализировала возможности интеграции графиков и координации тарифов, провела обзор различных инициатив и проектов по маршрутам ЕАТС и выявила основные препятствия, затрудняющие грузовые потоки на маршрутах ЕАТС.

9. В этот момент в мире произошло несколько значительных событий, которые оказали непосредственное влияние на развитие ЕАТС и придали дополнительную значимость практическому использованию наземных маршрутов ЕАТС, продемонстрировав значение ввода маршрутов в эксплуатацию для реализации региональной и глобальной повесток дня в области развития, а именно:

а) Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций приняла резолюцию 69/213 «Роль транспортных и транзитных коридоров в обеспечении международного сотрудничества в целях устойчивого развития» (декабрь 2014 года);

б) Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций приняла резолюцию 70/1 «Преобразование нашего мира: Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года» (сентябрь 2015 года) и резолюцию 70/197 «На пути к обеспечению всестороннего взаимодействия между всеми видами транспорта в целях содействия созданию устойчивых мультимодальных транзитных коридоров» (декабрь 2015 года);

в) вторая Конференция Организации Объединенных Наций по развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, приняла Венскую программу действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на десятилетие 2014–2024 годов (ноябрь 2014 года);

г) участники первой Глобальной конференции Организации Объединенных Наций по устойчивому транспорту инициировали Ашхабадский процесс по устойчивому транспорту (ноябрь 2016 года); и

е) Китай запустил инициативу «Один пояс – один путь (ОПОП)» (май 2017 года).

10. Еще одним ключевым событием для ЕАТС стала сессия Комитета по внутреннему транспорту (февраль 2017 года), на которой министры транспорта, представители высокого уровня из 58 стран и Европейский комиссар по транспорту подписали резолюцию министров «Вступление в новую эру устойчивого внутреннего транспорта и мобильности» и договорились работать над повышением эффективности регионального и межконтинентального взаимодействия с особым упором на проект ЕАТС посредством координации политики и содействия обеспечению бесперебойных перевозок.

## С. Выгоды

11. Практическое использование маршрутов ЕАТС улучшает их сообщение и повышает пропускную способность и экономическую эффективность, что должно затронуть сразу несколько сфер функционирования стран ЕАТС, особенно развивающихся стран ЕАТС. Действия следует направить на:

а) достижение целей устойчивого развития: практическое использование маршрутов ЕАТС имеет основополагающее значение для успешной реализации Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года и достижения целей 2, 3, 7, 8, 9, 11, 12 и 13. Надежные и эффективные евроазиатские наземные маршруты являются не только транспортными и транзитными коридорами, но и экономическими коридорами, которые поддерживают устойчивый транспорт, инклюзивный рост, создание рабочих мест, сокращение масштабов нищеты, доступ на рынки. Эффективное практическое использование маршрутов будет также способствовать борьбе с изменением климата, сокращению уровня загрязнения воздуха и повышению безопасности дорожного движения;

б) развитие международных логистических цепочек: практическое использование маршрутов ЕАТС создает условия для увеличения объемов грузов – скоропортящихся, высокоценных сырьевых товаров – главным образом на железнодорожных маршрутах, поэтому логистические цепочки в регионе ЕАТС должны развиваться, способствуя увеличению объема грузов;

с) реагирование на вызовы развивающихся стран, не имеющих выхода к морю (РСНВМ): практическое использование маршрутов ЕАТС устраняет фрагментацию цепей поставок и должно снизить расходы на перевозки между страной, не имеющей выхода к морю, и ближайшим иностранным морским портом на 50%. Оно должно также помочь РСНВМ получить максимальную выгоду от доступа на глобальный рынок. Кроме того, оно должно помочь РСНВМ достичь целей приоритетных направлений Венской программы действий (ВПД), в том числе:

i) сократить продолжительность перевозки по коридорам и время пересечения границ и улучшить состыкованность смешанных перевозок (цели приоритетного направления 1 ВПД «Основополагающие вопросы политики в области транзитных перевозок»);

ii) значительно повысить качество автомобильных дорог, в том числе увеличить долю автомобильных дорог с твердым покрытием, с учетом международных стандартов; расширить и модернизировать железнодорожную инфраструктуру и устранить отсутствующие звенья в региональных автодорожных и железнодорожных транзитных сетях (приоритетное направление 2 «Развитие и эксплуатация инфраструктуры»);

iii) существенно увеличить долю экспорта РСНВМ, приходящуюся на товары с добавленной стоимостью и продукцию обрабатывающей промышленности, с целью значительной диверсификации их рынков и товаров (приоритетное направление 3 «Международная торговля и содействие развитию торговли»);

iv) стимулировать региональную интеграцию через укрепление региональной торговли и транспорта (приоритетное направление 4 «Региональная интеграция и сотрудничество»);

д) содействие развитию региональной торговли, прежде всего в Центральной Азии, особенно в контексте осуществления Соглашения ВТО об упрощении процедур торговли, которое вступило в силу 22 января 2017 года. В частности, «точечные» инвестиционные проекты и институциональные усовершенствования должны способствовать упрощению процедур торговли и повышению эффективности взаимодействия в Центральной Азии.

## D. Доклад об этапе III

12. Доклад об этапе III состоит из пяти глав, посвященных анализу, выводам и рекомендациям относительно улучшения практического использования наземных маршрутов ЕАТС.

13. В главе I проводится анализ экономического положения и тенденций торговли, описываются маршруты ЕАТС и приводится всеобъемлющая сравнительная оценка сроков и стоимости доставки грузов различными видами транспорта по некоторым маршрутам между Европой и Азией. Далее в ней определены типы грузов, для доставки которых наземные маршруты ЕАТС могут составить конкуренцию морским и воздушным маршрутам между Европой и Азией. Ключевые выводы этой главы:

- экономический рост и рост международной торговли больше не являются движущими силами увеличения грузовых потоков, как в прошлом;
- даже если наземные маршруты никогда не смогут соперничать с морскими маршрутами в плане объема перевозимых грузов, они могут чаще использоваться для высокоценных и скоропортящихся грузов;
- рынки создают новые возможности, например для электронной торговли, что может увеличить грузовые потоки на наземных маршрутах;
- наземные маршруты, которые могут составить конкуренцию для перевозки высокоценных и скоропортящихся грузов (например, в рамках электронной торговли), должны отвечать требованиям современных цепей поставок;
- железнодорожный транспорт развивается, однако его развитие должно быть более интенсивным: необходимо ликвидировать имеющиеся пробелы в инфраструктуре и, что еще более важно, продолжать адаптацию к требованиям современных цепей поставок;
- регулярное использование контейнерных маршрутных поездов является наиболее конкурентоспособной моделью усовершенствованного практического применения наземных маршрутов ЕАТС, ориентированного на логистику и рынок; и
- автомобильный транспорт пока не используется для перевозок на дальние расстояния (из Восточной и Юго-Восточной Азии в Европу), роль автомобильного транспорта требует тщательного анализа.

14. В главе II проводится обзор многочисленных инициатив, проектов (национальных и реализуемых различными международными организациями) и программ в поддержку развития наземных маршрутов ЕАТС. Тем не менее, несмотря на некоторые успехи, необходимо двигаться дальше и продолжать работу в этом направлении.

15. В главе III выявляются и описываются препятствия и узкие места, затрудняющие грузовой поток на наземных маршрутах ЕАТС. Подробно объясняются физические и особенно нефизические барьеры, определенные в качестве основных препятствий для развития наземных маршрутов ЕАТС. В число основных препятствий входят задержки в пунктах пересечения границ, обусловленные главным образом неэффективностью процесса, отсутствие и длительное время получения различных разрешений, визовые процедуры, полностью бумажная документация, различия в правовых режимах, неудовлетворительное обслуживание, недостаточная гибкость при изменении маршрута и неконкурентоспособные и изменчивые тарифы.

16. В главе IV приводится обновленная информация по анализу ССВУ ЕАТС по сравнению с этапом II. При рассмотрении сильных и слабых сторон, возможностей и угроз обозначены различные проблемы, в частности: i) доступ на

рынки для РСНВМ; ii) международная торговля между Европой и Азией; iii) инфраструктура ЕАТС; и iv) унификация процедур между странами ЕАТС.

17. Наконец, в главе V содержатся рекомендации относительно будущего развития ЕАТС на национальном, международном и промышленном уровнях. Эти рекомендации, предназначенные для рассмотрения и принятия решений правительствами, международными организациями, неправительственными организациями, деловыми кругами и другими заинтересованными сторонами, сформулированы в виде практически реализуемых инициатив.

## **Е. Путь вперед**

18. Собранные знания, сильные стороны, которые могут стать основой для будущей деятельности, и слабые стороны, которые необходимо ликвидировать, возможности, которыми можно воспользоваться, и угрозы для наземных маршрутов ЕАТС, которые следует устранить на этапе III, а также конкретные рекомендации в формате практически реализуемых инициатив, которые могли бы осуществить правительства, международные организации, неправительственные организации и деловые круги, – все это служит надежным фундаментом для продолжения работы, направленной на дальнейшее постоянное усовершенствование наземных маршрутов ЕАТС. Для достижения успехов в этой деятельности страны ЕАТС, поддерживаемые международным сообществом и деловыми кругами, должны работать вместе для устранения любых слабых мест на наземных маршрутах ЕАТС.

## **III. Дальнейшая работа в интересах наземных маршрутов ЕАТС**

### **А. Часть IV. ЕАТС: взгляд в будущее**

19. Как отмечается в Совместном заявлении о будущем развитии ЕАТС, подписанном в Женеве 26 февраля 2013 года министрами транспорта стран региона ЕАТС, существует большой потенциал для диверсификации маршрутов перевозок грузов между Европой и Азией и более широкого использования имеющихся и запланированных мощностей наземного транспорта.

20. Развитие эффективных, экономически обоснованных, безопасных и более надежных наземных маршрутов региона ЕАТС может обеспечить альтернативные или дополнительные транспортные соединения с морским транспортом, содействовать существующим и будущим торговым и грузовым потокам между Европой и Азией и облегчить интеграцию национальных экономик в мировую экономику<sup>1</sup>.

21. Развитие ЕАТС может внести значительный вклад в достижение целей устойчивого развития (ЦУР). Наземные транспортные маршруты ЕАТС могут облегчить доступ к рынкам, экономическим возможностям и социальным услугам для ряда стран, расположенных вдоль этих маршрутов, включая развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита, таким образом, что это могло бы значительно способствовать экономическому развитию, снижению бедности и повышению стабильности экономических перспектив в этих государствах.

22. Первоначальный анализ сильных и слабых сторон, возможностей и угроз (ССВУ), который был разработан в ходе этапа II проекта ЕАТС, позволил представить общую картину проекта ЕАТС. Результаты анализа ССВУ помога-

<sup>1</sup> ЕЭК ООН. Совместное заявление о будущем развитии евро-азиатских транспортных связей, 26 февраля 2013 года. См. [http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2013/itc/Joint\\_Declaration\\_on\\_EATL.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2013/itc/Joint_Declaration_on_EATL.pdf).

ют получить выгоды от преимуществ, наметить пути для устранения слабых мест, свести к минимуму угрозы и получать максимально возможную отдачу от реализации возможностей.

23. Текущий раздел доклада содержит обновленный вариант анализа ССВУ по проекту ЕАТС, отражающий изменения и тенденции, выявленные в ходе реализации этапа III этого проекта.

24. Ниже определены следующие сильные стороны наземных маршрутов ЕАТС:

a) более быстрая доставка грузов по наземным маршрутам ЕАТС между Европой и Азиатско-Тихоокеанским регионом по сравнению с морскими маршрутами;

b) важное транспортное значение для развивающихся стран региона, не имеющих выхода к морю (РСНВМ), которые расположены вдоль наземных маршрутов ЕАТС;

c) неиспользованные резервы пропускной способности транспортной инфраструктуры вдоль ряда участков автомобильных и железнодорожных маршрутов ЕАТС по направлениям Восток–Запад и Север–Юг;

d) предпочтительный вариант для некоторых стран – участниц ЕАТС при реализации их транспортно-экономических связей со своими основными партнерами (страны Центральной Азии, Афганистан и Монголия);

e) неотъемлемая часть и инструмент физического расширения общеевропейских коридоров, сетей СМА, СМЖЛ, СЛКП, трансъвропейской транспортной сети (ТЕС-Т), Сети азиатских автомобильных дорог (АН), Трансазиатской железной дороги (ТАЖД), Трансъвропейской автомагистрали (ТЕА), Трансъвропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ), коридора ТРАСЕКА, международного транспортного коридора Север–Юг и международных железнодорожных коридоров ОСЖД<sup>2</sup>, международного транспортного коридора «Виа Карпатия», международного автомобильного коридора Европа – Западный Китай и других соответствующих коридоров и сетей, имеющих большое значение для перевозок между Европой и Азией;

f) политическая воля для развития наземных маршрутов ЕАТС, выраженная многими заинтересованными правительствами и различными международными и субрегиональными межправительственными и неправительственными организациями, реализующими соответствующие инициативы и проекты в области транспорта;

g) наличие государственно-частных партнерств (ГЧП) для реализации проектов и инициатив, направленных на развитие наземных маршрутов ЕАТС (в дополнение к ГЧП, новые институциональные формы глобальных партнерств, в частности Глобальное партнерство по устойчивому транспорту (ГПУТ), как ожидается, будут также вносить вклад в активизацию сотрудничества между транспортными предприятиями и ООН, ее специализированными и региональными структурами по вопросам упрощения перевозок, гармонизации транспортного законодательства и другим важным вопросам, имеющим первостепенное значение для перевозок по маршрутам ЕАТС); и

h) наилучшие имеющиеся технологические и экологические стандарты и виды наилучшей практики для целей планирования и строительства недостающих транспортных звеньев.

25. Ниже рассматриваются общие слабые стороны наземных маршрутов ЕАТС (которые необязательно имеют место во всех странах ЕАТС):

<sup>2</sup> Организация сотрудничества железных дорог.

a) стоимость перевозок грузов по наземным маршрутам ЕАТС слишком высока по сравнению с морскими маршрутами через Индийский океан и Суэцкий канал ввиду следующих причин:

i) ограниченная конкуренция на наземных маршрутах ЕАТС по сравнению с высокой конкуренцией среди линейных судоходных компаний, которая обуславливает низкие фрахтовые ставки;

ii) (в некоторых случаях) необоснованно высокие транзитные тарифы, сбор и платежи, преследующие, как правило, фискальные цели; и

iii) трудности при согласовании среди железнодорожных операторов сквозных тарифных ставок на доставку грузов в сообщениях между Европой и Азией;

b) транспортно-логистические услуги, оказываемые на наземных маршрутах ЕАТС, развиваются медленными темпами;

c) интермодальные перевозки слабо развиты в регионе ЕАТС, особенно в Центральной Азии (оказывается лишь небольшое число интермодальных услуг на континентальном евро-азиатском рынке; недостаточное число логистических центров вдоль маршрутов);

d) транспортные операции затрудняются ввиду наличия препятствий физического и нефизического характера вдоль наземных маршрутов ЕАТС, в частности:

i) недостающих звеньев в автодорожных и железнодорожных сетях;

ii) длительных процедур контроля, приводящих к задержкам в пунктах пересечения границы;

iii) отсутствия системы «одного окна» в пунктах пересечения границы;

iv) множественных проверок грузов на маршрутах;

v) обязательного транзитного сопровождения для ряда грузов; и

vi) часто меняющихся ограничений, а также санитарных и фитосанитарных требований;

e) условия для работы конкурентного бизнеса в ряде стран ЕАТС развиваются медленными темпами, а именно:

i) ограничения в отношении выдачи разрешений автотранспортным операторам для транзита, двусторонних перевозок и перевозок в третьи страны/из третьих стран;

ii) медленно развивающиеся рынки для транспортно-экспедиционных компаний, интегрированных логистических компаний, поставщиков комплексных логистических услуг (ЗРЛ-операторов) и других участников рынка, облегчающих торговлю и перевозки (а также недостаточно развитая нормативно-правовая база для их деятельности);

f) отличается подход к международной координации и согласованию, в частности:

i) нет согласованного режима таможенного транзита по наземным маршрутам ЕАТС;

ii) процедуры выдачи виз профессиональным водителям являются долгими и дорогостоящими;

iii) разнородность действующих транспортных и транзитных правил затрудняет мониторинг перевозок по наземным маршрутам ЕАТС; и

iv) в разных странах подходы к развитию инфраструктуры ЕАТС различаются, и отсутствует синхронизация в этой области;



g) случаи коррупции вдоль некоторых наземных маршрутов ЕАТС (выявленные в ходе реализации ряда международных проектов, таких как Новая евразийская инициатива в области наземного транспорта (НЕИИТ), Глобальная антикоррупционная инициатива и т.д., и подтвержденные международными организациями, в частности ОБСЕ, ОЭС, МСАТ и др.) вынуждают транспортных операторов делать незаконные выплаты, что снижает надежность официально объявленных процедур;

h) существуют проблемы в области безопасности и сохранности грузов вдоль наземных маршрутов ЕАТС;

i) отсутствие на большинстве наземных маршрутов ЕАТС полностью электронных документооборота и процедур в пунктах пересечения границы, включая предварительное декларирование транспортных средств и грузов, e-CMR, e-TIR;

j) ограниченные институциональные и кадровые ресурсы во многих странах – участницах проекта ЕАТС, особенно в РСНВМ;

к) недостаточный уровень инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры в некоторых странах;

l) относительно высокий риск стихийных бедствий и технических сбоев вдоль некоторых участков наземных маршрутов ЕАТС при явно недостаточной деятельности по управлению рисками в области транспорта и развития резервных транспортных и транзитных маршрутов.

26. Ниже рассматриваются возможности для дальнейшего развития наземных маршрутов ЕАТС:

a) увеличение объема перевозок между Европой и Азией в долгосрочной перспективе в результате продолжающейся глобализации;

b) интенсивный рост Китая, Индии и некоторых других азиатских стран создает повышенный транспортный спрос и тем самым новые возможности для использования наземных маршрутов ЕАТС;

c) принятие в 2014–2015 годах Генеральной ассамблеей и начало реализации резолюций 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» и 70/197 «На пути к обеспечению всестороннего взаимодействия между всеми видами транспорта в целях содействия созданию устойчивых мультимодальных транзитных коридоров»;

d) запуск «Ашхабадского процесса» по устойчивому транспорту по итогам Первой глобальной конференции ООН по устойчивому транспорту (26–27 ноября 2016 года, Ашхабад (Туркменистан));

e) 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 III (2017–2021 годы) в ходе третьей сессии Конференции ЭСКАТО ООН по транспорту на уровне министров (5–9 декабря 2016 года, Москва (Российская Федерация));

f) реализация Венской программы действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на десятилетие 2014–2024 годов;

g) создание в 2014 году Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и реализация его членами скоординированной (согласованной) транспортной политики, которая должна постепенно привести к созданию единого транспортного пространства и общего рынка транспортных услуг;

h) запуск Китаем инициативы «Один пояс – один путь»;

- i) создание Глобального партнерства по устойчивому транспорту (ГПУТ) и начало его работы по ряду ключевых транспортных вопросов, имеющих отношение к развитию ЕАТС, например предложение разработать глобальный транзитный документ (ГТрД) в целях облегчения интермодальных транзитных перевозок грузов через несколько стран, который учитывал бы соответствующие правовые и страховые аспекты такого транзита;
- j) присоединение стран – участниц проекта ЕАТС к ВТО (Российской Федерации (2012 год), Таджикистана (2013 год) и Казахстана (2015 год));
- k) вступление в силу Соглашения ВТО по упрощению процедур торговли (СУПТ) в 2017 году;
- l) экономические реформы в некоторых странах ЕАТС, что нашло отражение в улучшении делового климата, повышении прозрачности процедур, росте показателей конкурентоспособности и эффективности логистики в этих странах;
- m) положительная динамика торговли между странами ЕАТС, в частности между РСНВМ в Центральной Азии и соседними развивающимися странами транзита;
- n) реализация ряда инфраструктурных проектов позволила улучшить транспортно-логистическую сеть в регионе ЕАТС, в том числе проект коридора «Виа Карпатия», строительство международного автодорожного коридора Европа – Западный Китай и коридора Север–Юг всеми участвующими странами, реконструкция железнодорожных магистралей БАМ и ТРАССИБ в Российской Федерации, строительство и ввод в эксплуатацию нового морского торгового порта и сухого порта в Аляте (Азербайджанская Республика), строительство подводного туннеля «Евразия» под проливом Босфор, строительство железнодорожного участка Решт–Астара в Исламской Республике Иран и др.;
- o) увеличение объема транзитных перевозок грузов, для которых приоритетное значение имеют сроки доставки, по наземным маршрутам ЕАТС ввиду практики «медленного судового хода» на морских путях;
- p) более широкое применение накладной ЦИМ/СМГС вдоль железнодорожных маршрутов ЕАТС (например, в Китае и Исламской Республике Иран);
- q) более активное использование накладной КДПГ и книжки МДП вдоль автомобильных маршрутов ЕАТС;
- r) проведение железнодорожных реформ в некоторых странах ЕАТС, что улучшает условия для развития дальних перевозок контейнеров маршрутными поездами;
- s) наличие правовых рамок (Конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах) и передовой практики в области облегчения процедур пересечения границ;
- t) активизация усилий по развитию регионального сотрудничества и интеграции между странами ЕАТС для реализации новых возможностей в плане согласованных подходов к устранению существующих проблемных мест.

27. Ниже рассматриваются угрозы, связанные с развитием наземных маршрутов ЕАТС:

- a) риски замедления экономического роста быстро развивающихся экономик Азиатского региона и, как следствие, снижение темпов роста или физическое сокращение объемов торговли между Европой и Азией;
- b) переориентация транснациональных компаний при размещении производства экспортоориентированной продукции из Китая в другие страны Азиатско-Тихоокеанского региона, что делает менее желательным переключение грузопотоков с морских судоходных линий на наземные маршруты;

- с) тенденция к росту экономического протекционизма;
- д) неизменно низкие транспортные издержки на морских маршрутах, что делает их самым привлекательным и простым вариантом доставки грузов в производственно-сбытовых цепочках между Европой и Азией;
- е) непрекращающийся рост эффективности международных грузовых авиаперевозок и авиатранспортной логистики, который будет способствовать оттоку наиболее привлекательных «дорогих» грузов с морских и наземных маршрутов ЕАТС на рынок авиаперевозок;
- ф) рост транспортных потоков на Северном морском пути для контейнерных перевозок, что может привести к улучшению конкурентоспособности морских маршрутов;
- г) сохраняющиеся конфликты и политическая нестабильность в некоторых странах и регионах Евразии, что повышает риски и может препятствовать эффективной эксплуатации ряда наземных маршрутов ЕАТС.

### **«Дорожная карта» для ЕАТС на период до 2030 года (сильные и слабые стороны, возможности и угрозы)**

28. Основная цель этапа III проекта заключалась в определении мер, которые обеспечили бы практическое использование маршрутов ЕАТС.

29. В действительности эти связи уже функционируют, что позволяет накапливать повседневный опыт в сфере торговли и транспорта. Поэтому задача заключалась скорее в том, чтобы обобщить этот опыт и разработать скоординированные меры, которые могли бы способствовать дальнейшему росту транспортных потоков на маршрутах ЕАТС.

30. В таблице 1 перечислены сильные и слабые стороны, возможности и угрозы в отношении ряда вопросов, признанных важными для развития и дальнейшего практического использования наземных маршрутов ЕАТС, а именно: i) достижение ЦУР; ii) улучшение доступа к рынкам для РСНВМ; iii) наземные перевозки и международная торговля между Европой и Азией; iv) инфраструктура ЕАТС; v) согласование и упрощение процедур на наземных маршрутах ЕАТС; vi) контейнерные маршрутные поезда; vii) автомобильные перевозки и сообщение между Европой и Азией; viii) единый правовой режим; ix) реформы в области железнодорожного транспорта в некоторых странах ЕАТС. Такая таблица, в которой соответствующим образом сгруппированы сильные и слабые стороны, возможности и угрозы, позволяет получить наглядное представление о том, какие сильные стороны следует развивать, какие слабые стороны устранять, какие возможности использовать и какие угрозы минимизировать по каждому из девяти вопросов, представляющих важность. Таким образом, эта таблица может служить эффективным инструментом для различных участников в деле разработки надлежащих мер по каждому из девяти вопросов, которые имеют важное значение.

Таблица 1

**Сильные и слабые стороны, возможности и угрозы (ССВУ) для дальнейшего развития ЕАТС**

Вопрос	ССВУ			
	Сильные стороны	Слабые стороны	Возможности	Угрозы
	<i>которые могут ускорить развитие и дальнейшее практическое использование ЕАТС</i>	<i>которые могут затормозить развитие и дальнейшее практическое использование ЕАТС</i>	<i>которые должны позитивно отразиться на развитии и дальнейшем практическом использовании ЕАТС</i>	<i>которые могут повлечь за собой риски для развития и дальнейшего практического использования ЕАТС</i>
ЕАТС и достижение ЦУР	<ul style="list-style-type: none"> <li>• включение проблематики ЕАТС в ЦУР 2, 8, 9, 11, 12;</li> <li>• политические обязательства правительств, МПО и НПО по вопросам осуществления ЦУР; и</li> <li>• повышение роли новых глобальных партнерств по устойчивому развитию (например, ГПУТ)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• низкий уровень вовлеченности некоторых стран ЕАТС в скоординированные усилия по развитию наземных маршрутов ЕАТС</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• возможности, открывающиеся в связи с глобальными тенденциями в области развития устойчивого транспорта; и</li> <li>• мультипликативный эффект, возникающий благодаря развитию наземных маршрутов ЕАТС, в плане социально-экономического роста, занятости, торговли и транспортных расходов для экспортеров и потребителей</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• сохраняющиеся конфликты и политическая нестабильность в некоторых странах ЕАТС, которые мешают сосредоточиться на достижении ЦУР</li> </ul>
ЕАТС и расширение доступа к рынкам для РСНВМ	<ul style="list-style-type: none"> <li>• важное транспортное значение ЕАТС для РСНВМ и получения ими доступа к морским портам и мировым рынкам;</li> <li>• всесторонний учет Венской программы действий в национальных и отраслевых стратегиях развития</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• слабое развитие регионального и межрегионального сообщения в РСНВМ;</li> <li>• недостаточный уровень инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры в РСНВМ;</li> <li>• несогласованность процедур перевозок, транзита и пересечения границ между соседними РСНВМ; и</li> <li>• ограниченность институционального и кадрового потенциала во многих РСНВМ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• улучшение регионального сообщения между РСНВМ в будущем, что расширит их доступ на региональные и глобальные рынки;</li> <li>• более инклюзивный и устойчивый экономический рост в РСНВМ;</li> <li>• возможность сокращения расходов, связанных с импортом; и</li> <li>• более гибкие условия для малых и средних предприятий в РСНВМ в плане интеграции в глобальные производственно-сбытовые цепочки</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• снижение инвестиционного потенциала РСНВМ</li> </ul>

<i>Вопрос</i>	<i>ССВУ</i>			
	<i>Сильные стороны</i>	<i>Слабые стороны</i>	<i>Возможности</i>	<i>Угрозы</i>
	<i>которые могут ускорить развитие и дальнейшее практическое использование ЕАТС</i>	<i>которые могут затормозить развитие и дальнейшее практическое использование ЕАТС</i>	<i>которые должны позитивно отразиться на развитии и дальнейшем практическом использовании ЕАТС</i>	<i>которые могут повлечь за собой риски для развития и дальнейшего практического использования ЕАТС</i>
Наземные перевозки и международная торговля между Европой и Азией	<ul style="list-style-type: none"> <li>• более быстрая доставка товаров между Европой и Азией по наземным маршрутам по сравнению с морскими маршрутами; и</li> <li>• расположение торговых партнеров вдоль наземных маршрутов</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• более дорогая перевозка товаров по наземным маршрутам по сравнению с морскими маршрутами; и</li> <li>• медленно развивающиеся рынки для транспортно-экспедиционных компаний, интегрированных логистических компаний, поставщиков комплексных логистических услуг (3PL-операторов) и других участников рынка, облегчающих торговлю и перевозки (а также недостаточная развитость нормативно-правовой базы для их деятельности)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• рост объема наземных контейнерных перевозок грузов, для которых приоритетное значение имеют сроки доставки; и</li> <li>• рост объема наземных перевозок грузов из регионов Китая, не имеющих выхода к морю (например, из Западного Китая и Центрального Китая)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• дальнейший/потенциальный перенос производственных мощностей из Китая в Юго-Восточную Азию, что делает более предпочтительным использование морских маршрутов перевозки грузов;</li> <li>• возможное замедление экономического роста быстро развивающихся стран Азии;</li> <li>• тенденция к росту экономического протекционизма;</li> <li>• непрекращающийся рост эффективности международных грузовых авиаперевозок и авиатранспортной логистики; и</li> <li>• рост транспортных потоков на Северном морском пути для контейнерных перевозок, что может повысить конкурентоспособность морских маршрутов</li> </ul>

Вопрос	ССВУ			
	Сильные стороны	Слабые стороны	Возможности	Угрозы
	<i>которые могут ускорить развитие и дальнейшее практическое использование ЕАТС</i>	<i>которые могут затормозить развитие и дальнейшее практическое использование ЕАТС</i>	<i>которые должны позитивно отразиться на развитии и дальнейшем практическом использовании ЕАТС</i>	<i>которые могут повлечь за собой риски для развития и дальнейшего практического использования ЕАТС</i>
Инфраструктура ЕАТС	<ul style="list-style-type: none"> <li>• неиспользованные резервы пропускной способности некоторых маршрутов по направлениям Восток–Запад и Север–Юг;</li> <li>• маршруты ЕАТС – неотъемлемая часть и инструмент физического расширения трансъевропейских и азиатских транспортных сетей, железнодорожных коридоров ОСЖД, коридора ТРАСЕКА, международного транспортного коридора Север–Юг, международного транспортного коридора «Виа Карпатия», международного автомобильного коридора Европа – Западный Китай и других соответствующих коридоров и сетей, имеющих большое значение для перевозок между Европой и Азией; и</li> <li>• текущая деятельность в рамках международных проектов и инициатив, осуществляемых МПО и НПО и направленных на развитие инфраструктуры и повышение эффективности наземных маршрутов ЕАТС</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• недостаточный уровень инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры в некоторых странах;</li> <li>• слабое развитие интермодальных и комбинированных перевозок (оказывается лишь небольшое число интермодальных услуг на континентальном Евро-азиатском рынке);</li> <li>• недостаточное число логистических центров вдоль маршрутов; и</li> <li>• медленные темпы улучшения инфраструктуры пограничных контрольно-пропускных пунктов</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• запланированные проекты в области развития инфраструктуры;</li> <li>• запуск Китаем инициативы «Один пояс – один путь»;</li> <li>• ГЧП, новаторские подходы и другие механизмы для финансирования развития инфраструктуры ЕАТС;</li> <li>• потенциальная активизация скоординированных усилий по развитию некоторых маршрутов ЕАТС (например, коридоров ОСЖД в рамках комплексных планов, разработанных Комитетом ОСЖД);</li> <li>• устранение узких мест и недостающих звеньев на маршрутах;</li> <li>• улучшение координации программ и проектов по развитию инфраструктуры, осуществляемых правительствами стран ЕАТС; и</li> <li>• активное развитие железнодорожной и логистической инфраструктуры и сухих портов для повышения эффективности контейнерных перевозок</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• предпочтительное использование перевозок сырьевых грузов, а не контейнерных перевозок</li> </ul>

<i>Вопрос</i>	<i>ССВУ</i>			
	<i>Сильные стороны</i>	<i>Слабые стороны</i>	<i>Возможности</i>	<i>Угрозы</i>
	<i>которые могут ускорить развитие и дальнейшее практическое использование ЕАТС</i>	<i>которые могут затормозить развитие и дальнейшее практическое использование ЕАТС</i>	<i>которые должны позитивно отразиться на развитии и дальнейшем практическом использовании ЕАТС</i>	<i>которые могут повлечь за собой риски для развития и дальнейшего практического использования ЕАТС</i>
Согласование и упрощение процедур на наземных маршрутах ЕАТС	<ul style="list-style-type: none"> <li>• участие большинства стран ЕАТС в ключевых международных соглашениях и конвенциях Организации Объединенных Наций, таких как КДПГ, Конвенция МДП и Конвенция о согласовании, а также в СУПТ ВТО</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• некоторые страны ЕАТС не присоединились к соответствующим международным конвенциям и соглашениям Организации Объединенных Наций;</li> <li>• недостаточный уровень международной координации и согласования процедур пересечения границ;</li> <li>• случаи коррупции, отмечающиеся на некоторых автомобильных маршрутах ЕАТС;</li> <li>• отсутствие полностью электронных документооборота и процедур, в том числе на этапе предварительного декларирования; и</li> <li>• ограниченность институционального и кадрового потенциала</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• вступление в силу Соглашения ВТО по упрощению процедур торговли (СУПТ) в 2017 году;</li> <li>• начало использования книжек МДП в Пакистане;</li> <li>• присоединение Китая к Конвенции МДП;</li> <li>• вступление в силу и осуществление новых региональных соглашений в области транспорта (соглашения ШОС, Межправительственного соглашения о международных автомобильных перевозках по сети азиатских автомобильных дорог и т.д.);</li> <li>• создание в 2014 году Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и реализация его членами скоординированной (согласованной) транспортной политики, которая должна постепенно привести к созданию единого транспортного пространства и общего рынка транспортных услуг;</li> <li>• распространение оптимальных решений и моделей в области международной торговли, транспорта и пересечения границ (на основе справочника ЕЭК ООН – ОБСЕ по передовой</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• неизменно низкий уровень осуществления в некоторых странах ЕАТС международных программ и инициатив, касающихся упрощения и согласования правил перевозки и транзита и процедур пересечения границ</li> </ul>

Вопрос	ССВУ			
Сильные стороны	Слабые стороны	Возможности	Угрозы	
<i>которые могут ускорить развитие и дальнейшее практическое использование ЕАТС</i>	<i>которые могут затормозить развитие и дальнейшее практическое использование ЕАТС</i>	<i>которые должны позитивно отразиться на развитии и дальнейшем практическом использовании ЕАТС</i>	<i>которые могут повлечь за собой риски для развития и дальнейшего практического использования ЕАТС</i>	
Контейнерные маршрутные поезда	<ul style="list-style-type: none"> <li>использование регулярных контейнерных маршрутных поездов</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>высокий уровень конкуренции среди линейных судоходных компаний и, как следствие, низкие фрахтовые ставки;</li> <li>трудности при согласовании тарифов для контейнерных перевозок между Европой и Азией для железнодорожных транспортных операторов;</li> <li>медленные темпы повышения качества транспортных и логистических услуг вдоль коридоров ЕАТС по сравнению с морскими маршрутами;</li> <li>недостаточное число интермодальных логистических</li> </ul>	<p>практике на пунктах пересечения границы, стандартов ВТамО, системы Safe-TIR, предварительной электронной декларации МДП (TIR-EPD) и т.д.);</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>дальнейшее развитие двусторонних и многосторонних форм сотрудничества в области перевозок между странами ЕАТС; и</li> <li>активизация развития транспортно-экспедиторского сегмента и логистических услуг высоких уровней (3PL и выше)</li> <li>наращивание потенциала в области эксплуатации маршрутных контейнерных поездов между Европой и Азией благодаря усилиям МПО, НПО (в частности, ОСЖД, Международной ассоциации «Координационный Совет по Транссибирским перевозкам» и др.) и транспортных предприятий;</li> <li>рост объема наземных контейнерных перевозок грузов, для которых приоритетное значение имеют сроки доставки;</li> <li>совершенствование транспортно-логистической сети в регионе ЕАТС через осуществление</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>сохраняющаяся тенденция к предпочтительному использованию перевозок сырьевых грузов, а не контейнерных перевозок;</li> <li>непрекращающийся рост эффективности международных грузовых авиаперевозок и авиатранспортной логистики;</li> <li>сохранение высоких тарифов на контейнерные перевозки по внутренним маршрутам, что снижает конкурентоспособность последних по сравнению с</li> </ul>



Вопрос	ССВУ			
	Сильные стороны	Слабые стороны	Возможности	Угрозы
	которые могут ускорить развитие и дальнейшее практическое использование ЕАТС	которые могут затормозить развитие и дальнейшее практическое использование ЕАТС	которые должны позитивно отразиться на развитии и дальнейшем практическом использовании ЕАТС	которые могут повлечь за собой риски для развития и дальнейшего практического использования ЕАТС
		центров вдоль маршрутов ЕАТС; и	конкретных инфраструктурных проектов;	морскими маршрутами; и
		• необходимость обратной перевозки порожних контейнеров	• поощрение проектов в области развития маршрутных грузовых железнодорожных перевозок и рыночное продвижение услуг маршрутных поездов, курсирующих между Европой и Азией; и	• рост транспортных потоков на Северном морском пути для контейнерных перевозок, что может повысить конкурентоспособность морских маршрутов
Автомобильные перевозки и сообщение между Европой и Азией	<ul style="list-style-type: none"> <li>• существующая сеть автодорог;</li> <li>• важное значение автомобильного транспорта для торговли между соседними странами, расположенными вдоль наземных маршрутов ЕАТС; и</li> <li>• важное значение автомобильного транспорта для малых и средних предприятий в плане торговли между Европой и Азией</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• препятствия физического и нефизического характера вдоль наземных маршрутов ЕАТС, затрудняющие транспортные операции, включая: длительные, ведущие к задержкам процедуры контроля на пунктах пересечения границы, отсутствие системы «одного окна» на пунктах пересечения границы, многочисленные проверки грузов на пути следования, обязательное транзитное сопровождение, часто меняющиеся ограничительные нормы, а также санитарные и фитосанитарные требования;</li> <li>• отсутствие полностью электронных таможенных документов и процедур;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• постепенная модернизация и обновление дорожно-транспортной инфраструктуры и создание новых автодорожных коридоров (таких, как коридоры «Европа – Западный Китай» и «Китай – Монголия – Россия», маршруты ШОС, кольцевая автомагистраль ОЧЭС, международный транспортный коридор «Виа Карпатия» и др.);</li> <li>• расширение географического охвата системы МДП (присоединение Пакистана и Китая);</li> <li>• новые возможности в результате внедрения инструментов электронного документооборота (e-CMR, e-TIR);</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• сохраняющиеся ограничения в плане доступа к рынкам и ограничения, налагаемые на автомобильных перевозчиков двусторонними и региональными соглашениями в области дорожных перевозок;</li> <li>• сохраняющиеся ограничения в области автомобильных перевозок между Китаем и другими странами; и</li> <li>• повышение транспортной перегруженности и возникновение дорожных заторов в зонах, прилегающих к крупным городам, расположенным вдоль</li> </ul>

Вопрос	ССВУ			
Сильные стороны	Слабые стороны	Возможности	Угрозы	
<i>которые могут ускорить развитие и дальнейшее практическое использование ЕАТС</i>	<i>которые могут затормозить развитие и дальнейшее практическое использование ЕАТС</i>	<i>которые должны позитивно отразиться на развитии и дальнейшем практическом использовании ЕАТС</i>	<i>которые могут повлечь за собой риски для развития и дальнейшего практического использования ЕАТС</i>	
Единый правовой режим	<ul style="list-style-type: none"> <li>• наличие международной перекрестной практики в области создания национальных правовых режимов и административных процедур для облегчения транспортных операций; и</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• необходимость получения разрешения на транзит, ограничения в отношении квоты разрешений на транзит;</li> <li>• визовые формальности для водителей;</li> <li>• слабо развитая инфраструктура пунктов пересечения границы, сухих портов и логистических центров, обслуживающих автомобильный транспорт; и</li> <li>• недостаточно развитые вспомогательные инфраструктура и услуги вдоль автомобильных маршрутов ЕАТС (вопросы безопасности дорожного движения)</li> <li>• отсутствие согласованных административных и таможенных процедур в некоторых странах ЕАТС, участвующих в международной торговле</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• вступление в силу и осуществление новых региональных соглашений, направленных на облегчение международных дорожных перевозок (соглашения ШОС, Межправительственного соглашения о международных автомобильных перевозках по сети азиатских автомобильных дорог и т.д.);</li> <li>• повышение доли автомобильных перевозок на дальних маршрутах между Европой и Азией, в частности между Центральной Азией, Ираном, Турцией и Европейским союзом, а также между Китаем и соседними с ним странами; и</li> <li>• повышение значения автомобильного транспорта для малых и средних предприятий в плане торговли между Европой и Азией</li> <li>• активизация внедрения единой накладной/единых счетов-фактур для наземных перевозок на региональном и глобальном уровнях, а также предлагаемого глобального транзитного документа (ГТрД) для мультимодальных грузовых операций;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• евро-азиатских автомобильных маршрутов</li> <li>• потенциальные осложнения (например, политическая нестабильность), которые могут приводить к задержкам согласования правовых режимов</li> </ul>

<i>Вопрос</i>	<i>ССВУ</i>			
	<i>Сильные стороны</i>	<i>Слабые стороны</i>	<i>Возможности</i>	<i>Угрозы</i>
	<i>которые могут ускорить развитие и дальнейшее практическое использование ЕАТС</i>	<i>которые могут затормозить развитие и дальнейшее практическое использование ЕАТС</i>	<i>которые должны позитивно отразиться на развитии и дальнейшем практическом использовании ЕАТС</i>	<i>которые могут повлечь за собой риски для развития и дальнейшего практического использования ЕАТС</i>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• выработанные меры по упрощению процедур торговли и транзита для облегчения мультимодальных перевозок грузов между Европой и Азией</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• расширение зоны охвата единого правового режима ЦИМ/СМГС вдоль железнодорожных маршрутов ЕАТС, а также использования накладных КДПГ и книжек МДП для перевозок по автомобильным маршрутам ЕАТС; и</li> <li>• создание в 2016 году группы экспертов по ГТрД в рамках ГПУТ</li> </ul>	
Реформы в области железнодорожного транспорта в некоторых странах ЕАТС	<ul style="list-style-type: none"> <li>• наличие передового опыта в области реформирования железнодорожного транспорта</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• отсутствие правовой базы, которая позволила бы частным операторам создать систему конкурентоспособных услуг по железнодорожной перевозке грузов</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• создание конкурентного рынка железнодорожных транспортных операций на маршрутах между Европой и Азией</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• потенциальные осложнения, которые могут привести к задержкам реформ на железнодорожном транспорте</li> </ul>

## В. Часть V. Выводы и рекомендации

31. В контексте приведенной выше матрицы ССВУ представляется целесообразным выявить наилучшие варианты и механизмы дальнейшего развития ЕАТС для правительств, международных межправительственных и неправительственных организаций и делового сообщества. Настоящие рекомендации подготовлены при том понимании, что условия развития транспортных систем отличаются по странам и регионам, расположенным вдоль наземных маршрутов ЕАТС.

32. Настоящие рекомендации призваны предложить варианты наиболее эффективного развития наземных маршрутов ЕАТС на национальном и международном уровнях и для бизнеса путем «перевода» политических формулировок на язык потенциально реализуемых с практической точки зрения инициатив, которые могут быть предприняты правительствами, МПО, НПО и деловым сообществом для того, чтобы воспользоваться преимуществами этих важных политических инструментов.

### 1. Транспортная политика

33. Одной из приоритетных задач для содействия дальнейшему практическому использованию наземных маршрутов ЕАТС должны стать проведение транспортной политики с опорой на передовую международную практику и развитие двусторонних и международных форм сотрудничества.

Таблица 2

#### Рекомендации: для правительств и МПО

*Рекомендации:  
для правительств и МПО*

1. Продолжение деятельности в рамках проекта ЕАТС в координации с другими аналогичными инициативами (ЕЭК ООН, ЭСКАТО ООН, Специальной программой для экономик Центральной Азии (СПЕКА), ОСЖД, ОЭС, Координационным советом по транссибирским перевозкам (КСТП), Международным союзом железных дорог (МСЖД), МСАТ, ГПУТ и др.) в целях повышения эффективности ЕАТС:

- выполнение на национальном уровне положений резолюций Организации Объединенных Наций 69/213 «Роль транспортных и транзитных коридоров в обеспечении международного сотрудничества в целях устойчивого развития» и 70/197 «На пути к обеспечению всестороннего взаимодействия между всеми видами транспорта в целях содействия созданию устойчивых мультимодальных транзитных коридоров»;
- выполнение странами ЕАТС положений Декларации министров об устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе и Региональной программы действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап III (2017–2021 годы);
- участие в региональных и международных проектах и инициативах, осуществляемых МПО и НПО в области развития ЕАТС и облегчения торговли, транспорта и транзита (ЕЭК ООН, ЭСКАТО ООН, СПЕКА, ОБСЕ, ОСЖД, ОЭС, Программа центральноазиатского регионального экономического сотрудничества, КСТП, МСЖД, МАСТ, ГПУТ и др.);
- разработка мер по улучшению национальной транспортной политики, включая положения, касающиеся транзита и пересечения границ, при участии всех соответствующих заинтересованных сторон; и

---

*Рекомендации:  
для правительств и МПО*

---

- интеграция целей и задач развития ЕАТС в национальные планы и программы развития транспорта.
2. Анализ и внедрение передовой практики и моделей в сфере международной торговли и транспорта и пересечения границ (на основе Справочника ЕЭК ООН–ОБСЕ по оптимальной практике пересечения границ, стандартов ВТамО и т.д.):
- проведение исследований по вопросам конкурентоспособности транспортно-логистического сектора на основе международно признанных методологических инструментов;
  - проведение политики, способствующей более широкому участию национальных компаний, особенно малых и средних предприятий, в международных торговле и перевозках; и
  - упрощение и синхронизация процедур выдачи виз и по возможности введение долгосрочных многократных виз.
3. Развитие двусторонних и многосторонних форм сотрудничества в области перевозок между странами ЕАТС:
- совершенствование мониторинга развития инфраструктуры, выполнения планов по упрощению перевозок и функционирования транспортных коридоров;
  - совершенствование систем сбора и распространения статистических данных о торговле и других соответствующих данных, разработка согласованного подхода к мониторингу и прогнозированию в сфере торговли и транспорта в целях составления надежных прогнозов для широкого пользования;
  - сотрудничество в обмене оперативными торговыми и транспортными данными между соседними странами на маршрутах ЕАТС;
  - содействие гармонизации региональной транспортной политики, в частности в рамках региональных инициатив и программ, в целях укрепления регионального взаимодействия, конкурентоспособности и развития региональных производственно-сбытовых связей;
  - поддержка осуществления национальных планов действий по упрощению транспортных и торговых процедур и создания вспомогательных комитетов при участии всех групп заинтересованных сторон;
  - участие в существующих и новых инициативах, направленных на развитие ЕАТС, например в проекте «Сопряжение евразийской интеграции и Экономического пояса Шелкового пути»; и
  - улучшить мониторинг и координацию на высоком уровне региональных инициатив, программ и проектов.
4. Развитие международного сотрудничества на административном и деловом уровне:
- продолжать и укреплять международную координацию и сотрудничество национальных учреждений и органов, ответственных за все виды пограничного и таможенного контроля и процедур;
  - создание или укрепление национальных комитетов по содействию торговле и транспорту с привлечением всех заинтересованных сторон; и
  - внедрение международной системы раннего предупреждения с целью информирования стран вдоль транспортных коридоров об изменениях в

---

*Рекомендации:  
для правительств и МПО*

---

административных режимах, сборах, ограничениях инфраструктуры и т.д.

5. Поощрение развития транспортно-экспедиционных и логистических услуг высоких уровней (3PL и выше) через обеспечение правовых условий для развития конкуренции на рынке транспортных и логистических услуг.

6. Проведение реформ железнодорожного сектора как одного из важнейших приоритетов политики:

- создание конкурентного рынка железнодорожных транспортных операций на маршрутах между Европой и Азией;
- создание благоприятных условий для всех железнодорожных транспортных операторов для доступа к рынку международных и транзитных перевозок между Европой и Азией;
- обеспечение гибких железнодорожных тарифов в зависимости от ситуации на рынке;
- обеспечение необходимых рыночных условий в соседних сегментах (например, производство вагонов-платформ) во избежание нехватки оборудования и услуг, используемых для железнодорожных перевозок между Европой и Азией.

7. Разработка таких транспортных стратегий, которые способствовали бы не усилению конкуренции между автомобильным и железнодорожным видами транспорта, а повышению взаимодополняемости этих видов транспорта на наземных маршрутах ЕАТС и сообщениях между портами и удаленными районами в регионе ЕАТС.

---

Таблица 3

**Рекомендации: для транспортных предприятий и НПО**

---

*Рекомендации:  
для транспортных предприятий и НПО*

---

1. Содействие развитию сотрудничества между предприятиями, правительствами и международными организациями:

- участие в государственно-частных партнерствах, программах подготовки и проектах, предусматривающих обмен знаниями;
- участие в национальных комитетах по вопросам упрощения процедур торговли и перевозок;
- сотрудничество с директивными и законодательными органами и органами, формирующими общественное мнение, в целях содействия согласованию национальных правил перевозки вдоль наземных маршрутов ЕАТС с международными нормами и передовой практикой; и
- инициирование процесса общественных консультаций о возможностях и преимуществах присоединения к соглашениям и конвенциям Организации Объединенных Наций в области транспорта.

2. Содействие развитию транспортно-экспедиционных и логистических услуг высоких уровней (3PL и выше):

- принятие мер для укрепления кадрового потенциала в логистическом секторе (организация профессиональной подготовки, образовательных программ, международного обмена знаниями и опытом и т.д.); и

---

*Рекомендации:  
для транспортных предприятий и НПО*

---

- содействие созданию ассоциаций и других негосударственных структур, выражающих интересы грузовладельцев, транспортных и логистических операторов и транспортно-экспедиционных компаний, участвующих в международной торговле и перевозках между Европой и Азией.
- 

## 2. Гармонизация, упрощение процедур и меры институционального характера

34. Одной из приоритетных задач для содействия дальнейшему практическому использованию маршрутов ЕАТС должны стать проведение институциональных реформ и упрощение процедур торговли.

Таблица 4

### **Рекомендации: для правительств и МПО**

---

*Рекомендации:  
для правительств и МПО*

---

1. Осуществление универсальных мер по упрощению процедур торговли и транзита, внедрение безбумажных технологий в сфере перевозок и пересечения границ:

- стандартизация и приведение к единому формату торговых и транспортных документов;
- поощрение перехода к электронным документам, а в конечном итоге и к полностью электронному документообороту в сфере транспорта и транзита;
- реализация или расширение сферы охвата инициатив по упрощению процедур торговли, включая проведение совместного контроля на границах, введение системы «одного окна» для проверки документации, использование электронных платежей и т.д.;
- исключение таких ограничений для международной торговли и перевозок, как требование использовать фиксированные конкретные маршруты или пункты пересечения границ, и создание гибких условий в плане выбора торговых путей;
- исключение дискриминации в визовых режимах для водителей и выдача долгосрочных и многократных виз для водителей;
- недопущение произвольных отступлений от международных соглашений в области торговли и транспорта или ограничений их действия;
- использование стандартных практических инструментов для выявления препятствий для торговли и транспортных потоков, например Инструмента оценки содействия торговле и транспорту Всемирного банка;
- содействие развитию международных дорожных перевозок с использованием книжек МДП между странами ЕАТС; и
- содействие развитию международных железнодорожных перевозок с использованием накладной ЦИМ/СМГС.

2. Присоединение к международным соглашениям и конвенциям Организации Объединенных Наций в области транспорта и транзитных перевозок и осуществление этих соглашений и конвенций:

- присоединение тех стран, которые еще не сделали этого, к конвенциям и соглашениям Организации Объединенных Наций по вопросам упрощения транспортных и транзитных процедур, включая Международную конвенцию о согласовании условий проведения контроля грузов на гра-

---

*Рекомендации:  
для правительств и МПО*

---

- ницах, Таможенную конвенцию о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенцию МДП) и Конвенцию о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ);
- присоединение к Протоколу по e-CMR и внедрение электронной накладной e-CMR для международных автомобильных перевозок между Европой и Азией;
  - содействие внедрению электронной книжки МДП (e-TIR); и
  - осуществление Межправительственного соглашения о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок Шанхайской организации сотрудничества и Межправительственного соглашения о международных автомобильных перевозках по сети азиатских автомобильных дорог, подписанного в 2016 году Китаем, Монголией и Российской Федерацией.
3. Внедрение передовой практики и стандартов, принятых на международном уровне:
- внедрение передовой практики пересечения границы, рекомендованной ЕЭК ООН и ОБСЕ в их совместном справочнике; и
  - внедрение стандартов и передовой практики ВТамО в соответствии с ее Справочником по транзиту, принятым в 2017 году.
4. Согласование правовых положений в области транспорта, упрощения процедур торговли и транзита в рамках региональных и двусторонних соглашений:
- применение решений, основанных на передовой международной практике, в области двустороннего и регионального сотрудничества, а также их включение в национальное законодательство по вопросам торговли и транспорта;
  - согласование процедур международных автомобильных перевозок и внедрение систем транзитных автомобильных перевозок, не требующих получения разрешений;
  - введение правила об обязательном «раннем предупреждении» об изменениях в правилах, тарифах и процедурах, связанных с международной торговлей и транспортом;
  - введение специальных упрощенных процедур контроля для грузовладельцев и перевозчиков с хорошей репутацией;
  - ограничение применения обязательного сопровождения только перевозками товаров с высокой степенью риска;
  - принятие и осуществление законодательства, допускающего использование транспортных средств большой длины и грузоподъемности для перевозок по основным торговым коридорам и между логистическими центрами и внутренними районами; и
  - содействие созданию многосторонних и региональных систем выдачи разрешений для дорожного транспорта в целях ликвидации количественных ограничений и уделения основного внимания обеспечению качества и безопасности услуг в сфере автомобильных перевозок.
5. Развитие институтов и процедур, облегчающих осуществление дальних перевозок контейнеров маршрутными поездами и связанных с ними услуг и деятельности путем стимулирования создания более благоприятного делового климата, с тем чтобы помочь всем заинтересованным сторонам наладить и осуществлять перевозки контейнерными поездами на большие расстояния.



---

*Рекомендации:  
для правительств и МПО*

---

6. Внедрение процедур для облегчения транзита и пересечения границ и безбумажных технологий, ускоряющих торговые и транспортные операции:
- выявление нефизических барьеров и оценка их влияния в соответствии с согласованными контрольными процедурами;
  - упрощение визовых требований и формальностей для персонала, участвующего в международных перевозках;
  - по возможности устранение внутренних пунктов контроля;
  - регистрация и анализ причин возникновения заторов, очередей и задержек на пунктах пересечения границы;
  - разработка и внедрение системы показателей эффективности работы пунктов пересечения границы для оценки результатов инвестиционных проектов и внесения изменений в процедуры;
  - сокращение количества документов, необходимых для экспортно-импортных и транзитных процедур;
  - оптимизация процедур пересечения границ на основе проведения совместных операций контроля и обмена данными; и
  - оценка возможности введения единого формата обмена данными (например, ЭДИФАКТ).
7. Внедрение передовой международной практики при изменении железнодорожного законодательства:
- реализация положений подписанного в 2013 году Совместного заявления министров о создании общего правового режима для железнодорожных перевозок между Европой и Азией;
  - сотрудничество в целях разработки общих условий для евро-азиатских железнодорожных перевозок;
  - создание конкуренции в железнодорожном секторе с использованием наиболее эффективных международных моделей; и
  - разработка правовых условий для доступа иностранных железнодорожных операторов к национальным сетям, по крайней мере для контейнерных поездов.
- 

Таблица 5

**Рекомендации: для транспортных предприятий и НПО**

---

*Рекомендации:  
для транспортных предприятий и НПО*

---

1. Содействие правительствам в осуществлении международных соглашений и конвенций Организации Объединенных Наций в области транспорта и транзита:
- подготовка рекомендаций для правительств или органов по региональному сотрудничеству по вопросам создания благоприятных условий для региональных транспортных и транзитных операций (включая присоединение к международным соглашениям и конвенциям Организации Объединенных Наций и заключение новых региональных соглашений, направленных на упрощение процедур торговли, транспорта и транзита); и
  - участие в мероприятиях, осуществляемых в рамках Венской программы действий.

---

*Рекомендации:  
для транспортных предприятий и НПО*

---

2. Содействие развитию контейнерных перевозок маршрутными поездами, а также сопутствующих услуг и видов деятельности:

- создание контейнерных пулов;
- организация программ подготовки кадров и программ обмена опытом между сотрудниками железнодорожных транспортных администраций в области организации и продвижения контейнерных маршрутных поездов;
- проведение исследовательской работы для анализа успешных примеров и сбоев в ходе перевозок контейнерными поездами;
- изучение возможности разработки «минимальных стандартных терминальных услуг» для использования сотрудниками терминалов, расположенных вдоль наземных коридоров ЕАТС, в виде рекомендаций или «справочника передового опыта»; и
- повышение качества транспортных и логистических услуг, точности соблюдения сроков и условий безопасной перевозки грузов.

3. Содействие во внедрении безбумажных процедур и технологий, ускоряющих торговые и транспортные операции:

- содействие выявлению нефизических барьеров и оценке их влияния в соответствии с согласованными методами сопоставления;
  - предоставление данных и проведение анализа причин возникновения задержек, очередей и задержек в пунктах пересечения границ; и
  - содействие в разработке единого транзитного документа для мультимодальных перевозок.
- 

### 3. Инфраструктура

35. На сегодняшний день транспортная сеть маршрутов ЕАТС практически сформирована и доказала свою эффективность для определенных торговых направлений и товаров. Осуществляются многочисленные инициативы, программы и проекты по улучшению инфраструктуры в регионе ЕАТС. В этой связи представляется целесообразным сосредоточить усилия на координации и стандартизации параметров инфраструктуры и реализации наиболее эффективных «точечных» проектов.

Таблица 6

#### **Рекомендации: для правительств и МПО**

---

*Рекомендации:  
для правительств и МПО*

---

1. Устранение узких мест и недостающих звеньев на потенциально наиболее эффективных наземных транзитных маршрутах и торговых направлениях в регионе ЕАТС:

- уделение повышенного внимания усилиям по выявлению и устранению очевидных узких мест;
- развитие логистических центров и терминалов и сухих портов в узловых пунктах маршрутов ЕАТС; и
- модернизация инфраструктуры пунктов пересечения границ.

---

*Рекомендации:  
для правительств и МПО*

---

2. Поощрение использования государственно-частных партнерств и других рыночных и инновационных механизмов финансирования инфраструктурных проектов:

- разработка стратегий и нормативных баз, необходимых для поощрения участия частного сектора в развитии инфраструктуры;
- создание благоприятных условий для привлечения прямых иностранных инвестиций в развитие инфраструктуры; и
- поощрение использования механизма ГЧП для развития инфраструктуры наземных маршрутов ЕАТС.

3. Координация программ и проектов в области инфраструктуры с использованием «системного подхода» к программам 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;
- содействие получению эффекта масштаба для транспортных систем за счет развития интермодальных перевозок, создания сухих портов, логистических центров и т.д.;
- развитие морских портов в координации с развитием транспортного сообщения между портами и внутренними районами, а также с учетом инфраструктурных объектов, расположенных во внутренних районах, но непосредственно связанных с морскими портами;
- стимулирование разработчиков и операторов для сотрудничества в создании крупных многоцелевых логистических центров, обслуживающих внутренние, международные и транзитные перевозки;
- создание логистических центров и сухих портов как рыночно-ориентированных узлов, интегрированных в цепочки поставок и повышающих конкурентоспособность всей системы маршрутов ЕАТС;
- работа по согласованию параметров транспортных средств, таких как общий вес, габариты и ограничения по нагрузке на оси, для основных автотранспортных маршрутов ЕАТС в целях обеспечения эффективных автомобильных перевозок; и
- дальнейшее совершенствование ГИС- и ГНСС-приложений и разработка инструментов для поддержки «умных» решений в области транспорта и организации производственно-сбытовых цепочек.

4. Содействие развитию железнодорожной и логистической инфраструктуры, обеспечивающей эффективные контейнерные перевозки, в частности посредством содействия трансграничному сотрудничеству администраций железнодорожной инфраструктуры для гармонизации технологий пересечения границ контейнерными поездами.

5. Определение приоритетности инфраструктурных проектов, обеспечивающих перевозки с минимальными затратами времени:

- обеспечение технической и эксплуатационной совместимости железнодорожных и автомобильных систем соседних стран;
- содействие согласованию железнодорожных технологических стандартов и ограничений по предельной нагрузке на оси для облегчения регионального сообщения, когда это целесообразно;

---

*Рекомендации:  
для правительств и МПО*

---

- внедрение ИТ-систем для обеспечения прозрачности процедур пересечения границ, таможенных правил и правил, сборов и платежей в области транзитных перевозок;
  - модернизация пунктов пересечения границ и оснащение их современными средствами наблюдения для обеспечения безопасности (сканирующее оборудование и т.д.), а также необходимой ИТ-инфраструктурой и вспомогательными системами; и
  - подготовка руководства по проектированию пунктов пересечения границ для переходов различного типа и пропускной способности с опорой на примеры передовой практики в этой области.
6. Внедрение эффективных механизмов развития железнодорожной инфраструктуры в рамках программ реформирования:
- внедрение передовой практики в области управления инфраструктурой и ее развития;
  - введение приемлемых сборов за пользование железнодорожной инфраструктурой с уделением особого внимания интермодальным перевозкам; и
  - поощрение участия частного сектора в развитии и эксплуатации некоторых объектов инфраструктуры (терминалы, железнодорожные логистические центры и железнодорожные участки, построенные и эксплуатируемые частными компаниями).
- 

Таблица 7

**Рекомендации: для транспортных предприятий и НПО**

---

*Рекомендации:  
для транспортных предприятий и НПО*

---

1. Участие в государственно-частных партнерствах и других рыночных и инновационных механизмах финансирования инфраструктурных проектов путем более активного участия в национальных и международных программах, которые предлагают финансовую и техническую помощь в области развития транспортной инфраструктуры.
2. Содействие развитию железнодорожной и логистической инфраструктуры, обеспечивающей эффективные контейнерные перевозки:
  - участие в развитии многоцелевых логистических центров, имеющих интермодальные терминалы;
  - развитие эффективных мощностей по перегрузке контейнеров и других интермодальных единиц в пунктах смены колеи;
  - участие в работе по замене процедур смены вагонных тележек контейнерных маршрутных поездов на эффективную перевалку контейнеров на железнодорожных станциях, где производится смена колеи; и
  - расширение маркетинговых и рекламных стратегий для продвижения использования наземных маршрутов ЕАТС и услуг маршрутных поездов.

---

*Рекомендации:  
для транспортных предприятий и НПО*

---

3. Участие в инфраструктурных проектах, обеспечивающих перевозки с минимальными затратами времени:

- инвестирование в проекты, направленные на повышение эксплуатационной совместимости морского и железнодорожного транспорта для обеспечения синергизма между этими двумя видами транспорта;
  - содействие в проектировании пунктов пересечения границ для переходов различного типа и пропускной способности с опорой на примеры передовой практики в этой области; и
  - внедрение современных и инновационных транспортных систем, включая интеллектуальные транспортные системы (ИТС).
-