



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.5/2004/3
29 July 2004

RUSSIAN
Original: ENGLISH

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ
КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта

(Семнадцатая сессия, 20-21 сентября 2004 года,
пункт 5 а) повестки дня)

ЕВРО-АЗИАТСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СОЕДИНЕНИЯ*

Деятельность, связанная с развитием евро-азиатских транспортных соединений

Представлено правительством Польши

Общие сведения о политике

Новый пространственный порядок, который сейчас сформировался в Европе, стимулирует новые инициативы на континентальном, национальном и региональном уровнях. Объединение Европы предоставило огромные возможности для достижения целей успешного развития, стабильности и процветания. Однако при этом не следует забывать о странах, расположенных к востоку от границ расширенного ЕС: Восточной Европы, СНГ и Дальнего Востока. Одной из ключевых задач на пути гармоничного развития Европы и Азии является преодоление всех возможных препятствий для транспортной деятельности и торгового обмена с этими странами.

* Отдел транспорта ЕЭК ООН передал настоящий документ по истечении крайнего срока представления официальной документации по причине ограничений на ресурсы.

По мере распространения экономической и политической стабильности на восток экономическая деятельность также будет перемещаться в Восточную Европу и Азию. Именно поэтому необходимо в максимальной степени использовать существующую транспортную инфраструктуру и сосредоточиться на модернизации железнодорожного транспорта. На евро-азиатских направлениях этот сектор транспорта более конкурентоспособен по сравнению с другими секторами, по-прежнему обладает некоторым незадействованным потенциалом и может обеспечить наилучшее предложение транспортных услуг. Успешные инвестиционные проекты позволят сохранить высокие темпы роста экономической деятельности, особенно в восточноевропейских странах, СНГ и на Дальнем Востоке.

Польша возлагает реальные надежды на рост грузовых транзитных перевозок из Азии и Дальнего Востока в Европу. В настоящее время свыше 250 млн. т груза (главным образом в контейнерах) перевозится в основном по морю: вокруг азиатского континента, по Индийскому океану, Суэцкому каналу и Средиземному морю. Например, только через корейский морской порт Пусан перевозится 3 млн. контейнеров. Продолжительность морской перевозки грузов с Дальнего Востока может составлять до 30 дней, не считая времени погрузки и ожидания, тогда как, если воспользоваться существующими евро-азиатскими железнодорожными соединениями, продолжительность внутренней перевозки может быть сокращена до 16 дней.

Имеется множество вариантов оптимального сообщения между Азией и Европой. Однако, по всей видимости, кратчайшими и самыми эффективными маршрутами являются маршруты с использованием Транссибирской железнодорожной магистрали. В Польше это Металлургическая линия с широкой колеей (LHS), которая соединяет железнодорожную сеть Украины с Верхнесилезским промышленным районом (GOR), где расположен перевалочный терминал в Славкове. Постепенной модернизацией своей железнодорожной инфраструктуры занимается и Российская Федерация, намеревающаяся создать маршруты из Восточной Азии через Российскую Федерацию в Центральную Европу. Предполагается, что после модернизации пропускная способность Транссибирской железнодорожной магистрали достигнет 600 000 контейнеров в год.

Модернизация Транссибирской железнодорожной магистрали создает новые возможности для стран Центральной и Восточной Европы и может обеспечить некоторые из евро-азиатских контейнерных транспортных потоков. Однако для использования таких возможностей крайне важно создать перевалочные и логистические терминалы вдоль этого маршрута.

Польша планирует построить подобный перевалочный терминал в Славкове. Предполагается создать один из крупнейших мультимодальных логистических центров в Европе, предназначенных для перевалки контейнеров, перевозимых из Российской Федерации в Западную Европу. Терминал в Славкове расположен в конце Metallургической линии с широкой колеей (LHS), что позволяет обеспечить беспрепятственные перевозки из Азии и Восточной Европы в Польшу без необходимости перехода на границе на другую ширину железнодорожной колеи. Кроме того, терминал будет располагаться на пересечении двух стратегических трансъевропейских транспортных коридоров (которые также включены в соглашения СМЖЛ и СЛКП):

- коридор III (Берлин - Дрезден - Вроцлав - Катовице - Львов - Киев);
- коридор VI (Гданьск - Торунь - Лодзь/Варшава - Катовице - Жилина/Острава).

Последние изменения в евро-азиатских транспортных коридорах в Польше (2003-2004 годы)

1. Декларация министров, ответственных за вопросы транспорта в странах, заинтересованных в активизации контейнерных перевозок по железной дороге между Азией, Дальним Востоком и Европой (Катовице, 29 мая 2003 года)

Для цели активизации контейнерных перевозок по железной дороге между Азией, Дальним Востоком и Европой необходимо будет создать руководящий комитет в составе представителей всех заинтересованных стран, ответственных за подготовку проекта конкретных действий.

2. Подписание соглашения между министрами транспорта Венгрии, Германии, Казахстана, Китая, Польши, Российской Федерации, Словакии, Украины и Чешской Республики по вопросу о едином тарифе для доступа к инфраструктуре Северной евро-азиатской магистральной линии (4 февраля 2004 года)

В настоящее время в рамках одного из экспериментальных проектов ведется подготовка к открытию в 2004 году нового железнодорожного грузового соединения из Китая в Европу. Этот железнодорожный маршрут обладает огромным потенциалом транзитных перевозок, который в настоящее время недоиспользуется. Данный маршрут является альтернативой Транссибирской железнодорожной магистрали.

3. Постановление министра инфраструктуры о строительстве в течение трех лет мультимодального логистического центра в Славкове (западный конечный пункт железнодорожной линии с широкой колеей в Польше), который будет способен обслуживать 120 000 контейнеров в год

Экономические анализы показывают, что строительство перевалочного терминала в Славкове может создать реальные преимущества для Польши и других стран, заинтересованных в развитии евро-азиатских транспортных соединений, а также для потенциальных инвесторов и других хозяйствующих субъектов, а именно:

- активизация перевозок по транспортному маршруту Европа - Азия;
- увеличение доходов на национальном, региональном и местном уровнях;
- развитие предпринимательской деятельности в регионе;
- создание новых рабочих мест и снижение уровня безработицы;
- возрождение промышленных районов, расположенных в Южной Польше, и восстановление их экономической деятельности.

В настоящее время по железнодорожной линии LHS перевозится приблизительно 4,7 млн. т грузов, в том числе 80% железной руды и 20% других массовых грузов, например гравия, химических веществ и древесины. Только 1% грузов перевозится по этой линии в контейнерах (3 000 единиц в год). Однако, согласно оценкам, объем перевозок по этой железнодорожной линии возрастет (кроме перевозок железной руды, объем которых останется на том же уровне) приблизительно на 20 000 TEU на первом этапе (2004-2005 годы), 38 000 TEU на втором этапе (2006-2010 годы) и 150 000 TEU к 2015 году.

4. Меморандум о взаимопонимании по вопросу о подготовке и осуществлении общего проекта "Скоростные грузовые железнодорожные перевозки между Европой и Дальним Востоком" (Острава, 25 ноября 2003 года)

Польша намерена развивать тесное сотрудничество с другими странами, заинтересованными в развитии евро-азиатских транспортных соединений. 25 ноября 2003 года министр транспорта Чешской Республики и министр инфраструктуры Республики Польша подписали вышеупомянутый меморандум.