

# ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ



UNITED NATIONS

NATIONS UNIES

ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН

## **Второе Совещание группы экспертов по развитию Евро Азиатских транспортных сообщений**

(3-5 ноября 2004 года, Одесса, Украина)

### **Обзор проекта и достигнутые результаты до настоящего времени**

#### **I. Предисловие**

В 2000 году ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН на 2-ой Евроазиатской транспортной конференции (в сентябре 2000 года) предложили ‘Общее стратегическое видение ЕЭК-ЭСКАТО Евроазиатских транспортных соединений’, в которое впоследствии были внесены изменения, и было принято Комиссией по внутреннему транспорту ЕЭК ООН в 2001 году.

В 2001 году Генеральная Ассамблея утвердила ‘Наращивание институциональных возможностей развития межрегиональных наземных и наземно-морских транспортных соединений’ (2002-2006). Этот проект включает в себя информацию, которая в особенности концентрируется на транспортных соединениях между Европой и Азией. Объем торговли между Европой и Азией неуклонно увеличивается, поэтому согласование этого проекта предоставляет странам ценную возможность поддержать проект совместными усилиями через действия, определённые в ‘Стратегическом видении’. Это также предоставит возможность странам представить ‘создание интегрированной и гармонично функционирующей евроазиатской транспортной системы’, поддержанной Третьей Международной евроазиатской конференцией по транспорту (в сентябре 2003 года), и обратить внимание на некоторые приоритетные активности, включенных в Алматинскую Программу Действий (Международной Конференции ООН по вопросам сотрудничества в области транзитных перевозок, в августе 2003 года).

1<sup>ая</sup> группа экспертов по развитию Евроазиатских транспортных сообщений, заседающая в Алма-Ате, Казахстане в марте 2004 года, пришла к заключению общей стратегии для осуществления проекта. Основные фазы стратегии указаны в Таблице 1. Для 1<sup>ой</sup> фазы проекта, *формирование межрегиональных транспортных коридоров между Европой и Азией*, страны-участники должны были номинировать важные ‘Евроазиатские транспортные соединения’, проходящие через их территории. Было предложено, что основой выбора этих соединений будут являться следующие факторы: 1) маршруты должны большей частью находиться

на имеющийся международных транспортных сетях, включая автомобильные дороги категории «Е» и сеть Азиатских шоссейных дорог, железнодорожные дороги категории «Е» и Трансазиатские железнодорожные магистрали; Панъевропейские транспортные коридоры, маршрут ТРАСЕКА, ОЭС шоссейные дороги и железнодорожные магистрали, а также ОСЖД Евроазиатские транспортные маршруты и т.д.; 2) маршруты должны отражать интермодальные аспекты, обеспечивающие связь с внутренними водными путями и основными морскими портами, а также с крупными пунктами по перегрузке, такие как внутренние контейнерные ДЭПО и пункты пересечения границ; и 3) в работе необходимо принимать во внимание контейнерные перевозки.

Ссылаясь на отчеты по странам-участницам, полученных от национальных координаторов проекта, ЕЭК ООН-ЭСКАТО ООН (впоследствии 'секретариат') начал: 1) Объединять номинированные транспортные соединения и ассоциированные с ними информацию в базу данных ГИСа, 2) определять пробелы в данных и недостающие звенья между номинированными транспортными соединениями. Этот документ описывает достигнутые результаты до середины октября.

**Таблица 1: Действия в развитии Евроазиатских транспортных соединений (2004-2006)**

**1. *Формирование межрегиональных транспортных коридоров между Европой и Азией (2004)***

- 1.1 Определение важных маршрутов
- 1.2 Описание маршрутов
- 1.3 Консолидация и анализ данных
- 1.4 Представление результатов и приоритетность инвестиционных проектов

**2. *Упрощение транспортных перевозок по Евроазиатским транспортным коридорам (2005)***

- 2.1 Анализ времени транзита и его стоимости на маршрутах
- 2.2 Укрепление возможностей в реализации основных международных соглашений и конвенций
- 2.3 Укрепление национальных органов развития транспорта, которые отвечают за редакцию и осуществление государственных Планов действий упрощения и развития перевозок

**3. *Распространение информации и работы институциональных сетей (2006)***

- 3.1 Разработка базы данных с контактной информацией об ответственных экспертах и вовлеченных ведомств вовлеченных в развитие Евроазиатского транспорта
- 3.2 Создание и постоянное обновление вебсайта проекта (см. <http://www.unece.org/trans/main/eatl/>)
- 3.3 Организация семинара для того, чтобы поделиться опытом, полученным Региональными Комиссиями

## **II. Достигнутые результаты на этапе I : ‘Формирование межрегиональных транспортных коридоров между Европой и Азией’**

### **A. Отчёты по странам**

Страны-участницы должны номинировать Евроазиатские соединения в соответствии с разработанной секретариатом структурой отчётов по странам, и предоставить отобранную информацию по этим соединениям, включая

1. Основные технические спецификации автомобильные / железнодорожные/ ВВТ соединений, интенсивность движения; недостающие звенья и узкие места;
2. Порты/ВКД: объем, кубатура груза, действующее оборудование, регулирование транспорта.
3. Пересечение границ для автомобильных и железнодорожных соединений: объем (в исчислении количества рельсовых путей); часы работы, обслуживание, регулирование транспорта.
4. инвестиционные деятельности на наменированных транспортных коридоров: список текущих/планируемых проектов и новых предложенных проектов.

Отчёты по странам были получены из: (14 из 18 участвующих стран): Азербайджана, Беларуси, Болгарии, Грузии, Исламской Республики Иран (карты маршрутов и списки проектов), Казахстана, Китая (автомобильные соединения и порты), Молдовы (карты маршрутов), Румынии, Российской Федерации (карты маршрутов и детали проектов), Таджикистана, Турции, Узбекистана и Украины.

Некоторые предварительные замечания:

- Как было условлено на собрании 1<sup>ой</sup> группы экспертов большинство соединений, номинированных странами до настоящего времени были основаны на сетях СМА/ААД и сети СМЖЛ, предварительный план сети ТЖМ. Некоторые страны также указали, где соединения являются частью Панъевропейских транспортных коридоров (ПТК), ОСЖД Евроазиатских транспортных маршрутов и программы ТРАСЕКА. Некоторые страны указали только несколько соединений, в то время как другие номинировали все транспортные маршруты, которые можно найти в международных соглашениях.
- Относительно полученной информация, было найдено, что уровень подробностей значительно отличался, и страны интерпретировали таблицы разными способами. Для того чтобы получить точную информацию, а также запросить недостающие данные нужно было

контактировать дополнительно с участвующими странами. В дальнейшем дополнительные данные от стран будут обязательно приняты во внимание, т.к. нужны в рамках использования ГИС.

- Т.к. некоторые страны еще не отправили отчеты секретариату было трудно предоставить подробное описание всех Евроазиатских соединений.

***В. Нанесение на карту номинированных соединений и консолидация ассоциированных данных в базу данных ГИС.***

Секретариат решил, что следующее будет наилучшим способом развития:

- Т.к. участвующие страны, члены ЕЭК ООН-ЭСКАТО ООН имеют долгосрочное видение развития интегрированных интермодальных транспортных сетей для соединения Европы и Азии, большинство номинированных соединений должны быть сохранены и должны формировать базу для долгосрочного плана развития к окончанию проекта. Исключением будут являться те соединения, которые не будут обслуживать транспорт между Европой и Азией (например, те соединения, которые управляют/ оперируют внутриевропейским или внутриазиатским транспортом).
- Информация, полученная из отчетов может стать ценной возможностью, особенно, если будет использована среди всех участвующих стран. Однако, информация должна быть сгруппирована так что будет понятна всем странам, со временем открыта для усовершенствования, и легко доступна.

Для того, чтобы достигнуть этого, начался процесс преобразования отчетов стран в базу данных ГИС. Эта база данных предоставит возможность: 1) рассматривать соединения в отношении к национальным и международным транспортным сетям, 2) рассматривать виды транспорта отдельно или совместно, это в свою очередь может помочь в определении интермодальных возможностей; 3) рассматривать выборочную, объединенную информацию относительно специфических соединений (например, возможности или состояние соединений), которая может оказаться полезной при подготовке к подготовительным оценкам потенциальных международных маршрутов; и 4) распределить существующие инвестиционные мероприятия и приоритетные области для будущих инвестиций.

В связи с ограниченным временем и нехваткой ресурсов, консультанту ГИСа требовалось: 1) внести в базу данных сети СМА/СМЖЛ/Азиатских Автомобильных Дорог и предварительный план Трансазиатской железнодорожной магистрали (ТЖМ), 2) показать номинированные соединения всех стран, а также потенциальные соединения для тех стран, которые не предоставили отчеты (основанных на существующих международных соглашениях); 3) суметь показать

лучшие качества базы данных, основанных на примере одной страны. Существенная часть этой работы уже завершена.

### ***III. Спорные вопросы для рассмотрения***

Исходя из демонстрации работы базы данных, секретариат просит мнения участвующих стран по следующим пунктам:

- **Следует ли развивать базу данных дальше?** Если да, то страны должны будут предоставить как можно больше недостающей информации, а также дополнительную информацию, необходимой для применения ГИСом
- **Как поддерживать базу данных в порядке и совместно использовать?** В зависимости от лицензии, необходимой для использования компьютерной программы ГИСа, будет возможным: 1) предоставить каждой стране-участнице собственную копию для использования (это может оказаться сложной задачей при поддержании базы данных в порядке, так же как дорогостоящей в целях приобретения лицензий); и 2) поместить базу данных на вебсайт (страны должны договориться об уровне доступа к их информации, который они согласны предоставить).
- **Как можно улучшить базу данных для стран?** Страны могут предлагать идеи и предложения как улучшить базу данных для себя. Этот вопрос также связан со следующей фазой проекта, то есть с выбором транспортных маршрутов для дальнейших анализов, взаимодействия и развития.