


**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

**Рабочая группа по тенденциям  
и экономике транспорта**
**Группа экспертов по евро-азиатским  
транспортным связям**
**Четырнадцатая сессия**

Ереван, 26 и 27 октября 2016 года

**Доклад Группы экспертов по евро-азиатским  
транспортным связям о работе ее четырнадцатой  
сессии**

## Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники.....	1–3	2
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня) .....	4–12	2
III. Определение потоков грузов на евро-азиатских маршрутах (пункт 2 повестки дня) .....	13–23	3
IV. Облегчение координации комплексных графиков движения и тарифов на евро-азиатских транспортных маршрутах (пункт 3 повестки дня) .....	24–26	5
V. Определение потребностей и требований производителей, грузоотправителей, торговых компаний и экспедиционных агентств в области транспорта и торговли на маршрутах ЕАТС (пункт 4 повестки дня) .....	27	5
VI. Информация от участников о последних изменениях, связанных с приоритетными проектами в области транспортной инфраструктуры на маршрутах ЕАТС (пункт 5 повестки дня).....	28–33	5
VII. Географическая информационная система (пункт 6 повестки дня).....	34–35	7
VIII. Прочие вопросы (пункт 7 повестки дня) .....	36–39	8
IX. Сроки проведения следующего совещания (пункт 8 повестки дня).....	40	8
X. Резюме решений (пункт 9 повестки дня) .....	41	8



## I. Участники

1. Группа экспертов по евро-азиатским транспортным связям (ЕАТС) провела свою четырнадцатую сессию 26 и 27 октября 2016 года в Ереване. В работе сессии приняли участие представители следующих государств – членов Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций: Армении, Греции, Исламской Республики Иран, Польши, Российской Федерации и бывшей югославской Республики Македония.
2. Были представлены следующие межправительственные организации: Организация по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ) и Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД).
3. По приглашению секретариата на совещании присутствовали также представители ОАО «Российские железные дороги», Координационного совета по трансибирским перевозкам (ККТП), АО «ПЛАСКЕ», а также консультанты от Греции и Сингапура.

## II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

*Документация:* WP.5/GE.2/27/Rev.1

4. Принимающей стороной этого совещания Группы экспертов выступила ОБСЕ.
5. Председатель Постоянной комиссии Национального Собрания по внешним связям Республики Армения г-н А. Закарян приветствовал участников совещания, отметил важность ЕАТС для стран, не имеющих выхода к морю, и пожелал собравшимся успехов в работе.
6. Первый заместитель министра транспорта, связи и информационных технологий Республики Армения г-н А. Аракелян приветствовал участников совещания, выразил признательность Группе экспертов по ЕАТС за проделанную работу и сообщил об интересе Армении к результатам этапа проекта III ЕАТС.
7. Г-н Д. Гюлет (ОБСЕ) с удовлетворением отметил проведение этого совещания в рамках непрерывной совместной работы и сотрудничества с ЕЭК ООН в реализации проектов, влияющих на экономическое развитие и социальную стабильность.
8. Г-жа З. Бектепова (Управление координатора ОБСЕ по вопросам деятельности в области экономики и окружающей среды) напомнила, что вопросы транспорта по-прежнему занимают важное место в повестке дня ОБСЕ. Она отметила, что содействие развитию экономических связей путем укрепления сотрудничества в сферах торговли, транспорта и таможенного регулирования между странами является одной из главных тем в контексте председательства Германии в ОБСЕ в 2016 году. Г-жа Бектепова подчеркнула, что в соответствии со своим мандатом ОБСЕ будет продолжать принимать меры для содействия ратификации и осуществлению соответствующих международных конвенций и правовых документов, направленных на преодоление административных и нормативных барьеров для перевозок и торговли в регионе. В качестве одной из эффективных платформ для таких усилий по наращиванию потенциала был упомянут созданный под эгидой ОБСЕ в Душанбе колледж для руководящего состава пограничных служб.
9. Г-н Е. Кленевски (Польша) заявил о своей неуклонной поддержке программы ЕАТС.
10. Г-н М. Копевски (бывшая югославская Республика Македония) отметил, что он поддерживает программу ЕАТС, особенно с учетом ее важности для стран, не имеющих выхода к морю.

11. Группа экспертов (ГЭ) по ЕАТС избрала г-жу Алевтину Кириллову (Российская Федерация) Председателем ГЭ. Г-жа Кириллова согласилась взять на себя функции Председателя ГЭ по ЕАТС и заявила о неизменной поддержке проекта ЕАТС со стороны Российской Федерации.

12. Группа экспертов утвердила повестку дня.

### **III. Определение потоков грузов на евро-азиатских маршрутах (пункт 2 повестки дня)**

13. Г-жа П. Мораити (Афинский национальный технический университет) проинформировала ГЭ об основных результатах этапа II проекта ЕАТС. Они послужили основой для следующего этапа этого проекта.

14. С учетом выводов доклада по этапу I проекта ЕАТС, а также создания в 2008 году ГЭ по евро-азиатским транспортным связям этап II осуществлялся в период 2008–2013 годов, а заключительный доклад был одобрен вторым совещанием министров стран – участниц проекта ЕАТС в феврале 2013 года. В реализации проекта на втором этапе приняли участие 27 стран. Исследование представляет собой результат длительных совместных усилий ЕЭК ООН, стран-членов, принимавших участие в проекте через назначенных ими национальных координаторов (НК), и группы внешних консультантов.

15. Основные результаты этапа II: i) выявление девяти автодорожных и девяти железнодорожных приоритетных маршрутов ЕАТС, а также соответствующих инфраструктурных узлов (внутренние порты, ключевые контейнерные склады, интермодальные терминалы, морские порты); и ii) разработка нового плана инвестиций в инфраструктуру, представляющего собой кратко-, средне- и долгосрочную стратегию капиталовложений с уделением первоочередного внимания 311 проектам, выбранным на приоритетных маршрутах ЕАТС.

16. Исследование включало также определение ряда других вспомогательных задач и параллельных направлений аналитической деятельности, а именно анализ евро-азиатских транспортных потоков и тенденций; сопоставление отдельных железнодорожных маршрутов с существующими евро-азиатскими морскими маршрутами; выявление нефизических барьеров; анализ сильных и слабых сторон, возможностей и угроз (ССВУ) применительно к наземным ЕАТС; обзор состояния сетей транспортной инфраструктуры и инициатив, обеспечивающих связь между Европой и Азией, а также подготовку страновых докладов. Еще одним важным результатом стало создание и переход к эксплуатации комплексной базы данных географической информационной системы (ГИС). И наконец, были вынесены рекомендации по трем ключевым стратегическим направлениям деятельности, т.е. «Инфраструктура», «Политика» и «Содействие», формирующим основу для продолжения проекта ЕАТС, а также определены потребности и вопросы, которые могли бы стать предметом рассмотрения в ходе следующего (третьего) этапа.

17. Некоторые результаты вышеуказанной аналитической работы были успешно задействованы и обновлены/доработаны в рамках этапа III проекта ЕАТС. В отношении приоритетных инфраструктурных проектов и инвестиционного плана для этапа II следует отметить, что с 2013 года истекло много времени, однако одним из дополнений к докладу по этапу III могло бы стать выявление сохраняющихся узких мест и рассмотрение вопроса о том, охвачены ли они какими-либо текущими или планируемыми проектами. Кроме того, на этапе III были выявлены определенные вопросы, касающиеся инфраструктуры/пересечения границ на уровне маршрутов ЕАТС. Поскольку подход «коридор/маршрут» имеет достаточно много преимуществ, целесообразно было бы разработать также план действий для каждого конкретного маршрута ЕАТС наряду с предлагаемыми мерами для устранения как физических, так и административных/оперативных узких мест. Что касается последнего аспекта, то существует настоятельная необходимость в «мягких» мерах с быстрой отдачей, ко-

торые требуют сотрудничества, готовности и поддержки со стороны директивных органов высокого уровня. Одним из наиболее прагматичных и эффективных решений являются обмен опытом и использование международно признанной передовой практики.

18. Г-н С. Теофанис (Ратгерский университет, штат Нью-Джерси, Соединенные Штаты Америки) ознакомил членов ГЭ с различными аспектами плана «Один пояс – один путь» и сравнил его с морскими перевозками между Китаем и Европой. Относительно низкие цены на нефть перестали коммерчески оправдывать морские перевозки «на малом ходу», которые являются более предпочтительным вариантом (в экономическом отношении) по сравнению с сухопутными перевозками контейнеров и массовых грузов. Вместе с тем по сравнению с морским транспортом железнодорожные перевозки характеризуются более высокой скоростью, тем самым оперативнее высвобождая ресурсы, которые задействованы при перевозке груза.

19. Г-н Р. де Суза (Институт логистики при Национальном университете Сингапура) рассказал об азиатском опыте управления цепочками поставок и рисками. По его мнению, проект доклада ЕАТС является большим шагом вперед в том, что касается подготовки и активизации мер для совершенствования общего состояния транспортных и логистических услуг, которое, возможно, позволило бы сократить сроки перевозок и связанные с ними издержки для перевозчиков и предприятий торговли, а также – в перспективе – для конечных потребителей. В мире, в котором могут произойти серьезные дестабилизирующие события природного и иного характера, не следует забывать об обсуждении вопросов управления рисками и их классификации в зависимости от частоты и последствий: дестабилизирующее событие характеризуется низкой вероятностью и масштабными последствиями. Дестабилизирующие события являются спонтанными и непредвиденными и могут вызвать серьезные сбои в запланированных потоках товаров, перевозимых с использованием инфраструктуры и с задействованием различных видов транспорта в пределах одного государства или по территории нескольких стран в системе ЕАТС. Ранее функционировавшие объекты (целостной) инфраструктуры могут не иметь требуемого запаса прочности, тем самым обуславливая снижение пропускной способности для одной или нескольких заинтересованных сторон в рамках ЕАТС. Более того, последствия таких дестабилизирующих событий могут распространяться по сети тесно связанных объектов инфраструктуры или интермодальных либо мультимодальных перевозок. По всей вероятности, в будущем исследования целесообразно было бы включать анализ рисков, возможных вариантов развития дестабилизирующих событий и альтернативных маршрутов или видов транспорта для смягчения воздействия неблагоприятных факторов и на восстановительном этапе. Институт логистики для Азиатско-Тихоокеанского региона при Национальном университете Сингапура проводит исследования в области моделирования и анализа взаимосвязей между сроками, издержками и дестабилизирующими событиями и рассматривает возможности для представления материалов и сотрудничества в контексте этой и будущих сессий и исследований ЕАТС.

20. ГЭ приветствовала участие в проекте ЕАТС московского Научно-исследовательского института автомобильного транспорта (НИИАТ). Она с удовлетворением отметила также первый вариант доклада о реализации этапа III проекта ЕАТС, представленный г-ном Забоевым.

21. ГЭ представила замечания по существу и оформлению первого варианта доклада о реализации этапа III. Замечания по существу касались сопоставления сухопутного и морского транспорта, в частности включения новых отправных и конечных пунктов (Иу–Варшава, Китай–Гронинген, Китай–Мюнхен, Дуйсбург, ...); издержек, являющихся следствием технических несоответствий (ширина рельсовой колеи) и юридических препятствий в секторе евроазиатского наземного транспорта; последствий для стран, не имеющих выхода к морю; а также управления рисками. Что касается оформления доклада, то НИИАТ будет использовать формат Организации Объединенных Наций и

предоставит секретариату картографические материалы наивысшего качества и другие пригодные для опубликования нетекстовые элементы для включения в доклад.

22. НИИАТ предоставит ГЭ по ЕАТС пересмотренный вариант доклада о реализации этапа III к концу 2016 года.

23. ГЭ решила представить новый вариант доклада по этапу III проекта ЕАТС на семидесятой сессии Комитета по внутреннему транспорту в качестве неофициального информационного документа.

#### **IV. Облегчение координации комплексных графиков движения и тарифов на евро-азиатских транспортных маршрутах (пункт 3 повестки дня)**

24. Г-жа З. Аспаева (ОСЖД) сообщила, что ее организация продолжает оказывать поддержку в связи с реализацией проекта ЕАТС, и кратко проинформировала участников совещания о последних событиях в ОСЖД. ГЭ с удовлетворением отметила также документ ОСЖД под названием «Перечень контейнерных поездов и контрейлерных перевозок по железным дорогам стран – членов ОСЖД».

25. Г-н Г. Бессонов (Координационный совет по транссибирским перевозкам (ККТП)) проинформировал делегатов о деятельности ККТП, и в частности о новых возможностях, которые возникнут в ближайшем будущем после того, как региональные органы власти в Китае откажутся от субсидирования железных дорог. Ожидается, что повышение стоимости железнодорожных перевозок в Китае приведет к увеличению объемов грузов, перевозимых российскими железными дорогами. Стоимость перевозки 20-футового контейнера в Российской Федерации составляет 0,14 долл. США за 1 километр.

26. Г-жа Р. Дранченко («Российские железные дороги») представила информацию об объемах грузовых перевозок за 2015 год и восемь месяцев 2016 года по Транссибирской железнодорожной магистрали, о восстановлении и модернизации Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожной магистралей, включая их финансирование, а также об инвестиционных проектах по развитию инфраструктуры складских комплексов и терминалов «Российских железных дорог» на период до 2018 года.

#### **V. Определение потребностей и требований производителей, грузоотправителей, торговых компаний и экспедиционных агентств в области транспорта и торговли на маршрутах ЕАТС (пункт 4 повестки дня)**

27. ГЭ с удовлетворением отметила обновленную информацию, представленную г-ном В. Луговцом (АО «ПЛАСКЕ») и выразила «ПЛАСКЕ» признательность за неизменную поддержку проекта ЕАТС.

#### **VI. Информация от участников о последних изменениях, связанных с приоритетными проектами в области транспортной инфраструктуры на маршрутах ЕАТС (пункт 5 повестки дня)**

28. Г-н М. Каримсизаде (Исламская Республика Иран) сообщил ГЭ о важности ЕАТС для его страны и о текущих инвестициях в инфраструктуру, имеющую отношение к ЕАТС. Он подчеркнул важное географическое положение

Исламской Республики Иран в регионе, а также ее роль в проекте ЕАТС. Он проинформировал участников совещания о наиболее значимых мерах, которые были приняты в этой связи в последние годы. В частности, он представил следующую информацию:

- На этапе строительства находятся железнодорожная магистраль «Казвин–Решт–Астара» (330 км), которая является одним из основных маршрутов ЕАТС, и коридор «Север–Юг». Строительство участка «Казвин–Решт» протяженностью 164 км практически полностью завершено. Окончание этапа строительства этого участка намечено на конец 2017 года. Участок «Решт–Астара» протяженностью 164 км представляет собой продолжение этой же железнодорожной магистрали, для строительства которого ведется поиск иностранного партнера. Общий транзитный потенциал этого маршрута составляет 10 млн т в год.
- Порт Амирабад на берегу Каспийского моря – это порт третьего поколения. Он уже построен и предоставляет услуги заказчикам. Порт связан с железнодорожной сетью страны и другими транспортными каналами, в частности с портом Бендер-Аббас.
- Магистраль «Порт Имам Хомейни – Базерган (на границе с Турцией) – Кавказ», являющаяся частью коридора «Север–Юг», представляет собой одно из приоритетных направлений развития транспортной инфраструктуры в стране. В настоящее время рассматривается вопрос о реализации проектов модернизации железных и автомобильных дорог по этому маршруту. Он является одним из основных элементов коридора «Персидский залив – Черное море», соглашение по которому было недавно заключено между Азербайджаном, Арменией, Болгарией, Грецией, Грузией и Исламской Республикой Иран.

29. Что касается коридора «Шелковый путь», то г-н Каримсизаде представил подробные разъяснения в отношении мер, которые были приняты для создания соответствующих сегментов этого коридора. Он указал три возможных пути соединения Европы с Китаем:

- Китай – Кыргызстан – Таджикистан – Афганистан – Исламская Республика Иран – в Европу (железнодорожно-автомобильный коридор);
- Китай – Казахстан – Узбекистан – Туркменистан – Исламская Республика Иран – в Европу (железнодорожный коридор);
- Китай (порты в восточной части страны) – Персидский залив – Исламская Республика Иран – страны Черноморского бассейна – Европа (мультимодальный транзитный коридор).

30. Г-жа З. Бектепова (Управление координатора ОБСЕ по вопросам деятельности в области экономики и окружающей среды) проинформировала Группу о двух мероприятиях по наращиванию потенциала, проведенных при поддержке ОБСЕ в начале этого года. В июне в Душанбе Управление координатора ОБСЕ по вопросам деятельности в области экономики и окружающей среды и Отдел торговли ЕЭК ООН совместно организовали региональное рабочее совещание по упрощению процедур торговли и пограничного контроля. На этом мероприятии эксперты представили правительствам рекомендации относительно путей упрощения процедур международной торговли и согласования и автоматизации порядка таможенной очистки, а также процедур транзита, импорта и экспорта. Г-жа Бектепова упомянула также региональное рабочее совещание по активизации упрощения процедур торговли на основе совершенствования регионального транзита, которое проводилось совместно с Всемирной таможенной организацией (ВТамО) в Астане в сентябре 2016 года. На этом рабочем совещании эксперты и представители деловых кругов обсудили имеющиеся инструменты для расширения потенциала транзитных перевозок в регионе Центральной Азии и обменялись мнениями о проблемах, связанных с осуществлением Соглашения ВТО об упрощении процедур торговли.

31. Г-н М. Копевски (бывшая югославская Республика Македония) представил ГЭ обновленную информацию о последних изменениях в его стране, связанных с инфраструктурой.

32. Г-н Е. Кленьевски (Польша) рассказал о международном транспортном коридоре «Виа Карпатия». «Виа Карпатия» – это условное название транспортного коридора, связывающего центральноевропейские и балтийские страны со странами Южной Европы и Центральной Азии, или – с другой точки зрения – коридора, соединяющего порты Балтийского, Черного и Средиземного морей. К настоящему времени (2016 год) этот коридор проходит по маршруту Литва–Польша, Словакия–Венгрия–Украина–Румыния–Болгария–Греция–Турция. Идея строительства «Виа Карпатия» принадлежит Польше и первоначально предусматривала ее соединение транспортным коридором с Литвой, Словакией и Венгрией, а Чешской Республике отводилась роль наблюдателя. О создании коридора было объявлено в 2006 году в ходе первой международной конференции. В то же время была подписана Ланьцутская декларация. В 2010 году в ходе второй международной конференции к этой декларации присоединились Румыния, Болгария и Греция. 3 марта 2016 года в Варшаве состоялась третья конференция. Декларация была подписана также Украиной и Турцией, а концепция коридора была пересмотрена: было определено его основное направление и ветви. Ланьцутская декларация открыта для подписания другими странами. В октябре 2016 года состоялись переговоры с Беларусью. В основе создания коридора лежит идея о задействовании существующей и функционирующей евроазиатской транспортной сети. Коридор будет способствовать развитию экономических и социальных отношений между странами, включая страны, не имеющие выхода к морю, и наименее развитые страны, позволит навести мосты между континентами, вовлечь участников проекта в основное русло международной торговли и использовать их потенциал в области развития. На первом этапе коридор будет представлять собой дорожную сеть, но планируется его расширение посредством задействования сетей железнодорожных и воздушных перевозок.

33. Г-н К. Еранян (Армения) представил информацию о масштабной программе развития инфраструктуры (Инвестиционная программа развития дорожного коридора «Север–Юг»), которая является значимой для проекта ЕАТС в его стране, а также о финансовой поддержке этой программы, транспортном сообщении и важности инфраструктурных связей с соседними европейскими странами.

## **VII. Географическая информационная система (пункт 6 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.5/GE.2/2014/1

34. Группа упомянула о своих предыдущих совещаниях и отметила отсутствие прогресса в области развития географической информационной системы (ГИС), главным образом из-за нехватки финансовых средств. Тем не менее Группа экспертов будет и впредь изучать способы продолжения работы над этим важным инструментом. Приветствуется участие коммерческих предприятий, желающих внести вклад в реализацию ГИС. Достойное применение в проекте ЕАТС будет также найдено опыту, накопленному ОСЖД, и контактам, налаженным ею в рамках этого направления работы.

35. Группа решила сохранить этот пункт в повестке дня следующей сессии.

## **VIII. Прочие вопросы (пункт 7 повестки дня)**

36. Группа экспертов с новым интересом отметила Венскую программу действий (ВПД) (2014 год) для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. Эта программа рассчитана на десять лет. Транспорт и трансграничные связи занимают в ВПД центральное место, и предусмотрено обязательство по отражению этих вопросов в деятельности Группы. Группа пришла к выводу, что все мероприятия по ЕАТС непосредственно связаны с общей повесткой дня в рамках ВПД.

37. Г-н Йованович пригласил делегатов на семидесятую сессию Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) (21–24 февраля 2017 года), которая состоится в Женеве.

38. ГЭ по ЕАТС выразила признательность правительству Армении и ОБСЕ за проведение четырнадцатой сессии Группы. Она решила также стимулировать и поддерживать участие международных организаций и других заинтересованных сторон в проекте ЕАТС.

39. Секретарь ГЭ по ЕАТС г-н Мирослав Йованович (ЕЭК ООН) сообщил ГЭ о том, что в январе 2017 года после 27 лет службы в Организации Объединенных Наций он выходит на пенсию.

## **IX. Сроки проведения следующего совещания (пункт 8 повестки дня)**

40. ГЭ по ЕАТС с удовлетворением отметила приглашение ОСЖД провести пятнадцатую сессию ГЭ в Варшаве. ГЭ просила секретариат изучить совместно с ОСЖД возможность организации этой сессии в конце января или начале февраля 2017 года. Она просила также секретариат проинформировать ГЭ о сроках проведения ее следующей сессии.

## **X. Резюме решений (пункт 9 повестки дня)**

41. В соответствии с установившейся практикой Группа экспертов приняла перечень решений и поручила секретариату подготовить доклад об итогах сессии.

Решения:

1. НИИАТ пересмотрит проект доклада по этапу III к концу 2016 года. Секретариат направит пересмотренный вариант доклада по этапу III проекта ЕАТС Группе экспертов и КВТ, как только он будет готов.

2. Секретариат свяжется с ОСЖД в целях организации пятнадцатой сессии ГЭ и сообщит ГЭ о сроках ее проведения.

3. ГЭ по ЕАТС и секретариат изучат пути продолжения проекта ЕАТС в будущем, т.е. в период после 2018 года, когда окончательный доклад по этапу III будет представлен КВТ в 2018 году. Одним из вариантов может быть укрепление взаимосвязей с проектом Трансъевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ).