

11 марта 2004 года

**ОТЧЕТ ЕЭК ООН-ЭСКАТО ООН  
1-ГО СОВЕЩАНИЯ ЭКСПЕРТНОЙ ГРУППЫ ПО РАЗВИТИЮ ЕВРОАЗИАТСКИХ  
ТРАНСПОРТНЫХ СОЕДИНЕНИЙ**

9-11 марта 2004 года, Алматы, Казахстан

---

Отчет выпущен без официального издания (Данный отчет был выпущен без формального редактирования).

## СОДЕРЖАНИЕ

### I. ОРГАНИЗАЦИЯ СОВЕЩАНИЯ

A. Участники совещания

B. Открытие совещания

### II. ОБЗОР МАТЕРИАЛОВ

A. Введение в проект ООН «Наращивание институциональных возможностей развития межрегиональных наземных и наземно-морских транспортных соединений» и цели совещания

B. Обзор международных транспортных сетей и коридоров, соединяющих Европу и Азию, а также соответствующих инициатив

C. Национальные перспективы по Евроазиатским транспортным соединениям

D. Перспективы частного сектора по Евроазиатским транспортным соединениям

E. Стратегия дальнейшего развития Евроазиатских транспортных соединений

### III. ВЫВОДЫ И РЕКОММЕНДАЦИИ

### IV. ПРИНЯТИЕ ОТЧЕТА

#### Приложения

I. Повестка дня

II. Программа заседания

III. Список участников

## **I. ОРГАНИЗАЦИЯ**

1. 1-е совещание Экспертной группы по развитию Евроазиатских транспортных соединений совместно организовано Европейской экономической комиссией Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) и Экономической и социальной комиссией Организации Объединенных Наций для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО ООН) с 9 по 11 марта 2004 года в г. Алматы, Казахстан. Совещание проведено Министерством транспорта и коммуникаций Республики Казахстан. Повестка дня и Программа совещания прилагается (Приложение I, II).

### **A. Участники совещания**

2. В совещании приняли участие 70 участников из национальных правительств, международных организаций, межправительственных органов, связанных с транспортом, транспортных ассоциаций и представители частного сектора. Список участников прилагается (Приложение III).

### **B. Открытие совещания**

3. Совещание было совместно открыто г-ом Барри Кейблом, директором Департамента транспорта и туризма, ЭСКАТО ООН, г-ом Жозе Капел Феррером, директором Департамента транспорта, ЕЭК ООН и Его Превосходительством г-ом Лавриненко, Первым вице-Министром транспорта и коммуникаций Республики Казахстан.

4. **Г-н Барри Кейбл** передал послание участникам от имени г-на Ким Хак-Су, Исполнительного секретаря ЭСКАТО ООН. Он отметил, что в 1996 г., 52-я сессия ЭСКАТО ООН приняла резолюцию 52/9 по Азиатским и Евроазиатским наземным мостам, которая призывает государства-члены и секретариат укреплять транспортные связи между Азией и Европой. Это привело к определению общего стратегического видения ЕЭК-ЭСКАТО Евроазиатских транспортных соединений, представленного на 2-ой Евроазиатской транспортной конференции, проведенной в г. Санкт-Петербурге в 2000 году. Развивая данное видение, ЕЭК и ЭСКАТО готовы реализовывать Евроазиатский компонент проекта «Наращивание институциональных возможностей развития межрегиональных наземных и наземно-морских транспортных соединений», начиная с 1-го совещания экспертной группы. Он отметил, что проект своевременен, принимая во внимание увеличивающийся интерес в Евроазиатских перевозках в результате расширения торговли между двумя континентами, и растущее международное согласие по вопросу необходимости сотрудничества

международного сообщества для содействия странам, не имеющим выхода к морю, и странам транзита в развитии их транспортных маршрутов как указано в Алматинской декларации Международной министерской конференции по транзитно-транспортному сотрудничеству. Он проинформировал участников встречи о деятельности, реализуемой ЭСКАТО ООН, включая принятие Межправительственного соглашения по сети Азиатских шоссейных дорог, церемония подписания которого состоится в ходе 60-й сессии ЭСКАТО ООН в апреле 2004 года в городе Шанхае, Китай. ЭСКАТО ООН также содействовала проведению демонстрационных пробегов контейнерных поездов по маршрутам Северного коридора Трансазиатской железной дороги и, кроме того, планировала несколько дополнительных пробегов после удачного первого демонстрационного пробега между портом Тяньцзинь в Китае и Улан-Батором, Монголия в ноябре 2003 г.. В завершение совещания он поблагодарил Его Превосходительство г-на Лавриненко и его сотрудников за оказанное сотрудничество в проведении совещания.

5. **Г-н Жозе Капел Феррер** от имени г-жы Бригиты Шмегнеровой, Исполнительного секретаря ЕЭК ООН поприветствовал участников и выразил искреннюю признательность Его Превосходительству, г-ну Лавриненко за проведение совещание в г. Алматы. Он отметил, что проект Евроазиатских транспортных соединений ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН является частью совместного проекта, осуществляемого пятью региональными комиссиями ООН. Кроме того, он отметил, что целями проекта является содействие странам-членам в укреплении их национальных возможностей строительства внутрирегиональных наземных и наземно-морских транспортных маршрутов и укреплении межрегионального сотрудничества для облегчения межрегиональной торговли и туризма. Г-н Капел Феррер отметил, что развитие Евроазиатских транспортных коридоров является задачей ЕЭК ООН на протяжении нескольких лет. В феврале 1995 г. Комиссия по внутреннему транспорту ЕЭК ООН подчеркнула важность расширения сети автомобильных дорог категории «Е» (согласно Европейскому соглашению о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектов или СМА) для стран бывшего Советского Союза. В последствии СМА и Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ) были обновлены с внесением автодорожных и железнодорожных линий востока России и стран Центральной Азии и Кавказа. В настоящее время ведется работа по определению Евроазиатских комбинированных транспортных линий для включения в Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах. Для использования сетей ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН разработали «Общее стратегическое видение по Евроазиатским

транспортным соединениям», где были определены четыре основных коридора. В завершении, он сообщил, что проект должен сфокусировать внимание на данных коридорах и выразил мнение о том, что существует два обязательных условия для удачной реализации проекта. Во-первых, готовность стран к совместному сотрудничеству. Во-вторых, готовность стран к сотрудничеству в рамках данного проекта.

**6. Его Превосходительство г-н Лавриненко** приветствовал участников совещания. Он подчеркнул необходимость в сотрудничестве и координации действий между странами в вопросах развития интегрированной транспортной системы для обеспечения свободного передвижения людей и товаров. Сотрудничество и координация действий между странами особенно важно в эпоху глобализации, что не возможно без эффективных транспортных систем. Он отметил своевременность обсуждения вопросов в виду того, что большое количество стран проявило интерес в развитии коридоров. Он, пользуясь случаем, пригласил участников заседания на V Международную конференцию «ТРАНСЕВРАЗИЯ 2004», которая состоится в июне 2004 года в городе Астана. Он пожелал плодотворной работы и достижения целей совещания.

## **II. ОБЗОР МАТЕРИАЛОВ**

### **A. Введение в проект ООН «Наращивание институциональных возможностей развития межрегиональных наземных и наземно-морских транспортных соединений» и цели совещания**

**7. Г-н Михалис Адамантиадис**, Региональный Советник по транспорту, ЕЭК ООН, ознакомил участников с проектом Счета Развития ООН «Наращивание институциональных возможностей развития межрегиональных наземных и наземно-морских транспортных соединений». Он отметил, что проект реализуется совместно с пятью региональными комиссиями ООН и финансируется проектом Счета Развития ООН. Он информировал участников совещания о том, что проект осуществляется в трех фазах. Фаза 1 (2004 г.) – формирование межрегиональных транспортных коридоров между Европой и Азией, включая: определение важных маршрутов с внесением интермодальных концепций; выделение маршрутов и приоритетных проектов; и представление и приоритетность инвестиционных проектов. Фаза 2 (2005 г.) нацелена на упрощение транспортных перевозок по Евроазиатским транспортным коридорам, включая анализ времени транзита и его стоимости на маршрутах; укрепление возможностей в реализации основных международных соглашений и конвенций; укрепление национальных органов развития транспорта; представление результатов исследования и транзитного анализа. Фаза 3 (2006г.) заключается

в распространении информации и работы институциональных сетей, включая разработку базы данных с контактной информацией об ответственных экспертах и вовлеченных ведомств; создание и постоянное обновление вебсайта проекта и организация семинара для того, чтобы поделиться опытом, полученным Региональными Комиссиями.

**8. Г-н Джон Мун**, начальник отдела транспортной инфраструктуры, департамент транспорта и туризма, ЭСКАТО, разъяснил, что совещание разделено на две части. Задачами первой части являлось понимание концептуальной основы Проекта, обмен информацией по маршрутам, пролегающим на Евроазиатских транспортных коридорах, и понимание перспектив как на национальном уровне, так и на уровне пользователей в отношении Евроазиатских коридоров. При приведении концептуальной основы он отметил, что проект заключается в доступе на рынки; отличие стран, имеющих наземные соединения от стран, не имеющих выхода к морю; эффективное использование инвестиционных источников и существующей инфраструктуры; выбор рынков и средств их достижения; и определение эффективных и рентабельных путей через транспортные сети. Задачами второй части заседания явилось рассмотрение стратегии для достижения общих целей проекта, включая: разработку методологии реализации проекта; согласование структуры исследования, которое должно быть проведено в рамках Проекта; работа согласно возможного критерия для определения и приоритетности коридоров; рассмотрение технической и эксплуатационной информации, которая будет собрана Национальными координаторами; и определение ряда заданий, которые должны быть завершены к следующему совещанию (октябрь, 2004 г.).

### **С. Обзор международных транспортных сетей и коридоров, связывающих Европу и Азию и другие инициативы**

**9. Г-н Жозе Капел Феррер**, Директор Департамента по транспорту, ЕЭК ООН отметил работу, которая была проведена ЕЭК ООН в области соглашений по транспортной инфраструктуре: развитие инструментов планирования инфраструктуры; проекты по Трансевропейским автомагистралям (ТЕМ) и Трансевропейским железнодорожным магистралям (ТЕР) и Евроазиатским транспортным соединениям. Он проинформировал участников совещания о четырех основных транспортных соглашениях по транспортной инфраструктуре: СМА (1975) по дорогам; СМЖЛ (1983) по железным дорогам; СЛКП (1991) по комбинированным перевозкам и соответствующим объектам; и КППВ (1996) по внутренним водным путям. Он отметил, что данные сети использовались в качестве основы для определения Панъевропейских транспортных коридоров, согласованных в ходе конференций в Крите (1994 г.) и в Хельсинки (1997 г.). Кроме того, он отметил включение с

2000 г. международных сетей Кавказа и стран Центральной Азии, они представляют соответствующую основу для определения приоритетных Евроазиатских транспортных коридоров. Он информировал, что детальная информация будет доступна на вебсайте <[www.unecsc.org/trans](http://www.unecsc.org/trans)>.

**10. Г-н Барри Кейбл**, Директор Департамента транспорта и туризма, ЭСКАТО ООН описал проект «Развития наземной транспортной инфраструктуры в Азии» (АЛТИД) и его вклад в Евроазиатские транспортные коридоры. Проект АЛТИД, который начался в 1992 г., был разработан как “umbrella project” с тремя интегрированными компонентами, а именно Азиатские шоссейные дороги, Трансазиатская железнодорожная магистраль и упрощение наземных перевозок. Он также описал процессы формирования и формализации, где Секретариат ЭСКАТО ООН оказал помощь странам-членам в развитии сетей. Он отметил, что Межправительственное соглашение по Азиатским шоссейным дорогам единогласно согласовано 32 государствами-членами в ноябре 2003 г., и то, что официальная церемония подписания данного соглашения планируется на 60-ой сессии Комиссии ЭСКАТО ООН (26 апреля 2004 г.). Касательно Трансазиатской железнодорожной магистрали он отметил, что Секретариат проводит работу по разработке подобного соглашения. В то же время, Секретариат активно поддерживает государства-члены в проведении демонстрационных пробегов контейнерных поездов Северного коридора. В этой связи, второе заседание Управляющего комитета, которое состоялось в октябре 2003 г. в Улан-Баторе, определило график демонстрационного пробега контейнерных поездов вдоль ключевых сегментов коридора. В заключение, он представил результаты первого демонстрационного пробега между портом Тейджин, Китай и Улан-Батор с использованием таких параметров, как время/стоимость в отношении к методологии расстояний ЭСКАТО ООН, которые предложены для использования проектом Евроазиатских транспортных коридоров. Дальнейшая детальная информация доступна на вебсайте <[www.unescap.org/ttd](http://www.unescap.org/ttd)>.

**11. Г-н Мортеза Халадж**, Директор Директората по транспорту и коммуникациям, Организации экономического сотрудничества (ОЭС) проинформировал, что транспорт и коммуникации являются основными приоритетными вопросами в рамках сотрудничества среди государств-членов ОЭС. Самой важной деятельностью является Рамочное соглашение по транзитным перевозкам (ТТФА), которое включает положения согласно конвенции ТИР. Настоящее соглашение вступит в силу по истечению 6-ти месяцев после ратифицирования шестью странами-членами. В настоящее время соглашение подписано девятью странами-членами и ратифицировано пятью. Г-н Халадж также информировал участников о ряде событий ОЭС на предстоящие месяцы, включая: а) заседание Экспертной рабочей группы

по завершению проекта Плана действий по восстановлению и эксплуатации коридора Китай-Ближний Восток – Европа (9-10 мая 2004 г., Тегеран); б) Второе заседание Управляющего комитета по координации пропуска контейнерных поездов по маршруту Алматы-Стамбул (11-12 мая 2004 г., Тегеран); с) Второе заседание руководителей морских организаций стран – членов ОЭС для сотрудничества в области морских перевозок (июнь 2004 г., Турция).

**12. Г-н Анзал Глонти**, член Комитета Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД), проинформировал участников о тринадцати основных железнодорожных коридорах, определенных между Европой и Азией в 1996 г.. Данные маршруты были приняты странами-членами ОСЖД в августе 2001 г. (в соответствии с маршрутами, которые содержатся в документе TRANS/SC.2/2003/20). Он отметил, что десять коридоров используются в Европе на протяжении многих лет. Существует много проблем на коридорах между Европой и Азией, включая климатические условия и изменения ширины колеи. ОСЖД пытается разрешить данные проблемы. Одним из таких действий является разработка базы данных на каждом коридоре, который может быть доступен для грузовых перевозчиков посредством Интернета. Он также отметил, что в каждом коридоре будет назначен Управляющий комитет. В завершение, он сообщил, что если страны объединят свои усилия, то реализация проекта будет удачной.

**13. Г-н Ержан Сулейменов**, Национальный Секретарь (Казахстан) Постоянного Секретариата Межправительственной комиссии ТРАСЕКА, проинформировал участников совещания, что программой ТРАСЕКА в настоящее время пересматривается ее стратегия, разработан проект стратегии дальнейшей деятельности. Он отметил, что ТРАСЕКА ищет пути укрепления сотрудничества с международными финансовыми институтами и другими организациями, которые помогут избежать дублирования и реализовать совместные усилия. Он проинформировал о нескольких недавних проектах, которые были осуществлены в области операций пересечения границ, реконструкции автомобильных дорог, интермодальных перевозок, воздушного транспорта, гармонизации транзитных тарифов, законодательной базы для транзитных перевозок и обучающей деятельности.

**14. Г-н Випин Шарма**, Директор мирового Департамента, Международный союз железных дорог (МСЖД) отметил необходимость в устойчивых транспортных системах и то, что они должны базироваться на железных дорогах в качестве основы. Он также отметил, что Евроазиатские транспортные коридоры являются ключевым фактором в вопросе глобальной поддержки. Он обратил внимание участников на коридор МСЖД Северный Восток-Запад



(N.E.W.), связывающий Тихоокеанское побережье Азии с Нарвиком по железной дороге, а также перевозками по морю в Халифакс и Бостон, и отметил, что МСЖД ищет возможности партнерства в данном проекте. Он также обратил внимание участников на план Китая по строительству 18 национальных и региональных контейнерных узлов, семь из которых будут проходить по коридору N.E.W. (Урумчи, Ланжоу, Ксиань, Жэнгжоу, Кингдао, Шанхай и Тианжин).

**15. Его Превосходительство г-н Лавриненко**, Первый вице-Министр транспорта и коммуникаций РК проинформировал участников о деятельности Специальной программы ООН для экономик Центральной Азии (СПЕКА). Он отметил, что Азербайджан стал членом СПЕКА в ноябре 2002 г. и, что восьмая сессия Проектной рабочей группы – Транспорт и пересечение границ состоялась в марте 2003 г. в Баку. Заседание приняло Программу действий по транзитно-транспортному сотрудничеству стран-участниц СПЕКА. Кроме того, этот документ был представлен на Международной конференции министров развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, стран транзита по транзитно-транспортному сотрудничеству в качестве Региональной платформы стран Центральной Азии и Кавказа, которая состоялась 28-29 августа 2003 г.. На заседании также была отмечена важность активного вовлечения соседних стран и других заинтересованных организаций и финансовых институтов на будущих заседаниях рабочей группы. Участники заседания выразили свою полную поддержку проекту счет развития ООН «Наращивание институциональных возможностей развития межрегиональных наземных и наземно-морских транспортных соединений» и необходимости тесной работы рабочей группы с данным проектом, а также инициативы других организаций.

**16. Г-н Евгений Казанцев**, Председатель, Координационного транспортного совета СНГ отметил, что переориентировка торговли и экономических связей необходима для повторной проверки транспорта. Он сообщил, что перевозки больше не могут рассматриваться как расширение производства или средства предоставления социальных услуг, необходимо улучшить их эффективность и снизить их стоимость. Он проинформировал участников совещания, что документ «Концепция согласованной транспортной политики государств-участников СНГ на период до 2010 г.», в рамках которой рассматриваются вопросы развития и углубления интеграции транспортного сектора. Данный документ представляет основу для развития транспортных сетей и логистических систем и формирования международных транспортных коридоров.

**17. Г-жа Айгуль Идрисова**, Менеджер проекта «Развитие региона Шелкового пути», Программа развития ООН, проинформировала участников заседания о результатах работы Фазы I (2000-2002 гг.) и компонентах Фазы II (2004-2005 гг.). Странами-участниками Фазы I являлись Китай, Казахстан, Кыргызстан и Таджикистан с участием Туркменистана и Узбекистана в Фазе II. Отдельная деятельность Фазы I включала создание национального координационного комитета и вебсайта [www.silkroadprogram.org](http://www.silkroadprogram.org), диагностических исследований по региональному экономическому сотрудничеству и вопросам транзитного сотрудничества; три симпозиума по новому континентальному мосту Шелкового пути; также различные конференции по вопросам таможен, транспорта, таможенной статистики и вступлению ВТО. Цель Фазы II включает укрепление сотрудничества между Китаем и Центральной Азией и развитие партнерства государственного частного партнерства. В сфере торговли транзитных перевозок в рамках Фазы II планируется изучение барьеров реализации международных и субрегиональных соглашений, а также развитие дорожной карты для их реализации.

**18. Г-н Генри Керали**, Главный специалист по транспорту, Всемирный банк, провел обзор торговли и перевозок пяти Центрально-Азиатских стран и проекта Банка по торговле и упрощению перевозок в Юго-восточной Европе (TTFSE). Для стран Центральной Азии торговый аудит и упрощение перевозок не были проведены, что явилось препятствием, и привело к ряду реформ, включающих: необходимость региональной торговли и транспортной политики; гармонизация таможенных процедур; общие и транспарентные транзитные сборы и осуществление международных грузовых стандартов (например, TIR и ASYCUDA). TTFSE реализовывалось в течение двух с половиной лет. В это время достижениями явились – значительные сокращения времени ожидания на границах, участие пользователей в оценке работы пунктов пропуска; и увеличение дохода и объема торговли. Дальнейшая детальная информация доступна на вебсайте <[www.TTFSE.org](http://www.TTFSE.org)>.

**19. Г-н Кристофер Узи**, Главный банкир, Европейский банк Реконструкции и развития (ЕБРР) проинформировал о политике Банка по вопросам заимствования региональным транспортным проектам. Он сообщил, что Банк готов предоставить инвестиции для стран, где работал Банк в случае хорошего обоснования по каждому проекту. Он подчеркнул необходимость проектов, демонстрирующих последствия экономического перехода, которые могут включать продвижение большей конкуренции; большая частная собственность; влияние на законы, которые продвигают рыночную эффективность; и улучшение управления. Он представил информацию о проектах в области торговли и транспорта,

которые осуществляются Банком в 17-ти странах, включенных в проект ЕЭК - ЭСКАТО Евроазиатские транспортные коридоры.

**20. Г-н Нигель Райнер**, Директор Департамента транспорта и коммуникаций по Восточной и Центральной Азии, Азиатский банк развития (АБР), сообщил о транспортных вопросах в странах Центральной Азии и Кавказа (Азербайджан, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан и Синьцзян-Уйгурский Автономный регион, Китай), и их поддержке региональному процессу экономического сотрудничества, и деятельность по заимствованию и незаимствованию. Он отметил, что приоритетными областями инфраструктуры являются реабилитация региональных дорог и железнодорожных сетей. Банк оказал помощь в проведении двух предварительных заседаний Руководителей и двух министерских конференций (март 2002г. и ноябрь 2003г.) по поддержке субрегионального экономического сотрудничества. В ходе 2-ой министерской конференции делегации одобрили ряд стратегических приоритетов, включая: развитие региональных коридоров, гармонизацию регуляторной структуры; совершенствование работы контроля на границах; а также реструктуризацию и модернизацию, конкурентные тарифы и усовершенствованное финансирование и управление. Он отметил, что Банк тесно работает с другими международными финансовыми институтами по вопросам программ заимствования и незаимствования. Он предложил предоставить дальнейшую детальную информацию по проектам Банка в регионе.

**21. Г-н Абу Реза**, главный экономист, Исламский банк развития (ИБР) проинформировал о работе, проводимой при финансировании ИБР, проведенном исследовании ОЭС по мультимодальному транспорту. Он отметил, что в рамках исследования рассматривались торговые потоки десяти стран-членов ОЭС на протяжении 10-15 лет для того, чтобы оценить транспортные возможности и вытекающие инвестиционные требования. В дополнение, была проведена оценка принципиальных нефизических препятствий для определения нужд обучения. В настоящее время, восемь из десяти страновых транспортных секторных исследований были завершены, кроме того, было проведено исследование по упрощению торговли. Дальнейшие 10-15 исследований будут проведены для того, чтобы глубже понять вопросы, затронутые в предыдущих исследованиях. Он отметил, что проекты дорог финансировались Банком во всех странах-членах, выделив работу Банка в усовершенствовании дорожно-транспортных коридоров между Таджикистаном и Пакистаном через Китай. Он также упомянул о недавнем заседании в Тегеране, где

рассматривался вопрос трансграничной дорожной сети между Узбекистаном, Таджикистаном, Афганистаном и Исламской Республикой Иран.

**22. Г-н Томас Ламнидис**, Руководитель проекта, проект ТРАСЕКА по Общей транспортно-транзитной правовой основе, привел изменение в акценте проекта ТРАСЕКА. Он отметил, что в течение первой декады проект был сконцентрирован на институциональных вопросах, а во время второй декады он будет ориентирован на конкретные вопросы. Три основных вопроса, которые необходимо рассмотреть это торговля, инвестиции и транспорт. Он отметил, что каждый из этих аспектов нуждается в финансировании независимо от того инфраструктура ли это, торговля, информационно-коммуникационная технология или развитие человеческих ресурсов. Он подчеркнул важность «непрощитанных рисков» включая стабильную среду, которая привлекает инвестиции и могут проводиться торговые транзакции и транспортные операции. Он также отметил важность регионального и межрегионального сотрудничества в создании такой среды.

**23. Г-н Джерси Вишиевски**, директор, департамент Восток-Запад, МСЖД привел проект по пересечению границ (ППГ): исследование МСЖД по упрощению пересечения границ вдоль железнодорожных коридоров. Исследование было проведено в 40 пунктах пересечения границ Пан-Европейских коридоров. Каждый из пунктов был исследован поэтапно: установление фактов, процессы анализа и оптимизации, а также разработка предложений; обсуждение мер и составление отчета. Одним из принципов, продвигаемых исследованием, было перенесение формальностей с границы в «операционные центры». Что касается технических вопросов было предложено внедрение тележек с регулируемой шириной колеи для пассажирских и грузовых транспортных средств и вагонов, так как массовое производство снизит их стоимость. Был внесен ряд специфических рекомендаций по пассажирским и грузовым перевозкам, которые можно получить у МСЖД как на бумажном носителе, так и в электронном формате. Он также привел совместный проект МСЖД/ОСЖД кроме прочих исследований пересечения границ с разгрузкой между колеей европейского стандарта и ширококолейного пути.

**24. Г-н Михалис Адамантиадис**, региональный консультант, отдел транспорта ЕЭК ООН представил проекты трансевропейских шоссе дорог UNECE (TEM) и трансевропейских железных дорог (TER), являясь субрегиональными структурами сотрудничества, созданными в 1977 г. и 1990 г. – соответственно – правительствами Центральных, Восточных и Юго-восточных Европейских стран под эгидой UNECE. Он представил задачи

проекта, членство, структуру и его достижения, также представил информацию по сетям TEM и TER, работу по сбору данных, их обработке и их баз данных и картографическую деятельность ГИС. Он представил ведущую работу по разработке генерального плана проектов TEM и TER и подчеркнул важную роль проектов в развитии транспортной инфраструктуры в соответствующих странах. Характеризуя проекты TEM и TER, как лучшую практику для развития международной транспортной инфраструктуры, он пригласил страны Восточной Европы и Кавказа, которые еще не являются членами проектов для рассмотрения вопроса их вступления.

## **С. Национальные перспективы по Евроазиатским транспортным коридорам**

### **1. Афганистан**

**25. Господин Абдул Шарифов Сейар**, представитель Исламской Республики Афганистан отметил, что из-за топографического и географического положения страны, более 90% транспортного потока ложится на автомобильные дороги, остальные перевозки приходится на воздушный, гужевой и другие виды транспорта. В этой связи, он проинформировал участников совещания о том, что около 1400 км автомобильных дорог Афганистана входят в сеть Азиатских шоссейных дорог и одобрены в Бангкоке в ноябре 2003 года. В Афганистане около 19,000 км автодорог не имели дорожного покрытия, в то время как остальные 3,000 км дорог, имели асфальтовое и битумное покрытие, являлись соединением с соседними странами. Он проинформировал, что наземные транспортные средства не будут сталкиваться с проблемами, пересекая новые мосты, туннели и пешеходные мосты, так как они построены в соответствие с современными техническими стандартами. Он отметил, что, несмотря на тот факт, что некоторые участки автомобильных дорог повреждены и требуют реконструкции, наземные транспортные средства все еще ездят по ним. В тоже время, он высказал необходимость строительства в Афганистане автотранспортного парка. В завершении он отметил, что Афганистане в настоящее находится в процессе реабилитации и нуждается в сотрудничестве с соседними и другими странами для возобновления деятельности транспортных компаний, чтобы помочь им ускорить реабилитационный процесс.

### **2. Армения**

**26. Господин Ваагн Бадалян**, представитель Армении, проинформировал участников совещания, о том, что транспортная политика Армении поддерживает установление интегрированной Евроазиатской транспортной системы, которая создаст механизмы для унификации нормативно-правовых актов и других регулятивных норм. Он описал ряд проектов, выполненных для развития и модернизации транспортной инфраструктуры,

отметил, что особое внимание было уделено реконструкции и реабилитации мостов, туннелей и железных дорог; упрощению и унификацию процедур пересечения границ; комбинированным контейнерным перевозкам через порты Черного моря. Транспортная инспекция находится в процессе формирования, которая будет ответственна за наблюдение и контроль по исполнению нормативных актов. Он отметил, важность международных коридоров, таких как ТРАСЕКА и приветствовал расширение этой программы для Исламской Республики Иран и Афганистана. Более того, Армения выразила намерение присоединиться к Соглашению о Международном транспортном коридоре Север-Юг и активно принимала участие в деятельности Организации Черноморского экономического сотрудничества. К тому же, Армения в процессе завершения национальных процедур по одобрению Соглашения по Азиатским шоссейным дорогам похоже будет одной из первых стран которые подпишут соглашение в Шанхае в апреле 2004 года. Он также проинформировал участников совещания, о том, что Армения проводит работу по присоединению к 10 международным транспортным соглашениям ЕЭК ООН; о том, что многостороннее соглашение по мультимодальным транспортным перевозкам грузов было подписано между Арменией, Грузией и Болгарией в 2003 году; и что Армения недавно стала 43 членом Европейской Конференции Министров транспорта.

### **3. Азербайджан**

**27. Господин Рамиз Шарифов**, представитель Азербайджана представил национальные интересы в рамках Евроазиатских транспортных коридоров, подчеркивая важность, которая уделяется его страной развитию всех видов транспорта. Он упомянул, что недавно созданное Министерство транспорта определяет национальную транспортную политику и осуществляет стратегию, учитывая опыт Западноевропейских стран и уделяя особое значение структурным реформам. Он подчеркнул роль мультимодального транспорта в рамках Евроазиатских транспортных коридоров и необходимость установления благоприятной транзитной среды, поддерживая беспрепятственную транспортировку грузов и пассажиров в данном регионе. Он проинформировал участников совещания, о проводимых мероприятиях по развитию инфраструктуры на азербайджанских участках коридоров ТРАСЕКА и Север-Юг и о планах создания в Баку Центра логистики по перевозкам нефти железнодорожным транспортом в рамках ТРАСЕКА, и отметил необходимость повсеместного использования информационных телекоммуникационных технологий в целях управления транспортными потоками. В завершении он подчеркнул важность развития эффективных Евроазиатских транспортных соединений, что является основой процветания и повышения уровня жизни населения стран региона.

#### **4. Беларусь**

**28. Господин Геннадий Алексян**, представитель Беларуси проинформировал о международных транспортных коридорах №1, 2 и 9, пересекающих территорию Беларуси, и дал характеристику их существующему техническому оснащению, а также о грузопотоке, на главных участках данных коридоров. Он обратил особое внимание на необходимость укрепления дальнейшего сотрудничества с соседними странами при развитии инфраструктуры автомобильного транспорта, в частности с Российской Федерацией, а также проинформировал участников о строительстве некоторых участков дороги Е-30 ЕЭК ООН, обеспечивающие международные технические стандарты СМА, а также о других продолжающихся и планирующихся проектов на территории Беларуси.

#### **5. Болгария**

**29. Госпожа Альбина Пеева-Смилкова**, представитель Болгарии представила информацию об инвестиционной программе Болгарии по строительству и реабилитации дорог, электрификации двойных путей и ETMS на железных дорогах, и проинформировала о болгарских автомобильных, железнодорожных и комбинированных перевозках, а также наземных навигационных сетей, ссылаясь на Соглашения ЕЭК ООН: СМА, СМЖЛ, СЛКП и СМВП. Она представила информацию по текущим проектам транспортной инфраструктуры, включая мост Vidin Sarafat, Интермодальный терминал Софии, проект электрификации железнодорожного сектора София – Свиленград, и другие секции Болгарской железной дороги, строительство нового туннеля (2,5 км), концессию в портах Варна и Бургас, и некоторые приоритетные проекты ТРАСЕКА. В завершении, она проинформировала участников совещания, о введении с 1 апреля 2004 года карточной системы для тяжелых транспортных средств, а также о важности ее страны в развитии Панъевропейских транспортных коридоров и Евроазиатских транспортных соединений.

#### **6. Китай**

**30. Господин Рен Веймин**, представитель Китая заявил, что неразрывное транспортное соединение упростит торговлю и повысит экономическое развитие регионов расположенных вдоль маршрута, он также отметил, что региональное сотрудничество будет решающим для развития этих маршрутов. Китай как страна поставщик и пользователь этих маршрутов готов сотрудничать с другими странами и международными организациями. Он описал рост

торговли между Китаем и Европой, а также с другими странами проекта, и отметил, что этот рост будет продолжаться и в дальнейшем. Он также проинформировал о росте транзитной торговли через Китай, в особенности через регион Ксиньджан, и отметил что большинство транзитных грузов, идущих из Японии, Республики Кореи и США в Центральную Азию через Китай перевозятся железнодорожным транспортом. Он отметил, что Китай имеет 14 постов с соседними странами Центральной Азии, и проинформировал о планируемом открытии пограничного поста с Таджикистаном в мае 2004 года. Он проинформировал о статусе транзитных маршрутов в Регине Ксиньджан и описал ряд инвестиционных проектов в области автомобильных дорог, включая проект реабилитации автомобильных дорог, соединяющих наземные порты, строительство двух грузовых маршрутов (Урумчи – Каши и Урумчи – Йининг); и реабилитация дороги в Кыргызстане, соединяющая Китай, Кыргызстан, Узбекистан. Он также проинформировал участников встречи об Азиатских шоссейных дорогах в Китае, и описал шесть основных Азиатских шоссейных маршрутов, соединяющих Китай с Центрально-Азиатским и Кавказским регионом, которые могут быть отнесены к Евроазиатским транспортным соединениям.

## 7. Грузия

**31. Господин Лаша Хмидашвили**, представитель Грузии проинформировал о достигнутом прогрессе Грузии в развитии инфраструктуры, а также о перспективах Евроазиатских соединений и существующих проблемах. Он описал несколько примеров успешного регионального и субрегионального сотрудничества в транспортном секторе, включая Азиатские шоссейные дороги, Трансазиатскую железнодорожную магистраль, СМА, СМЖЛ и ТРАСЕКА. Относительно ТРАСЕКА он представил различные соглашения, которые были заключены в рамках ТРАСЕКА, отмечая, тот факт, что после реализации этих соглашений увеличился объем транзитных грузов. В дополнение, завершение железнодорожно-паромного терминала в порту Актау при финансовой поддержке Европейского Союза повлияло на увеличение объемов транзитных грузов, так как порт Актау является стыкующим звеном между казахстанскими и кавказскими железными дорогами. Он также отметил, что резолюция, подписанная на внеочередном совещании Межправительственной комиссии, которое состоялось в Тбилиси в декабре 2001 года, была нацелена на упрощение процедур перевозки гуманитарных грузов в Афганистан. Он ознакомил участников совещания о совместной инициативе Даймлер-Крайслер и Европейского Союза по успешному проезду по маршруту ТРАСЕКА конвоя с гуманитарными грузами Правительства Германии, из Брюсселя в Афганистан (сентябрь 2003 года). Он информировал участников совещания о проведении реабилитации



приблизительно 350 км дорог международного значения, которое планируется завершить в конце 2004 года, однако требуется реабилитация значительной части международных автомобильных дорог.

## **8. Исламская Республика Иран**

**32. Г-н Амир Амینی**, представитель Исламской Республики Иран, привел основную политику транзитных перевозок, как представлено в третьем плане закона социально-экономического развития (2000-2005 гг.). Он выразил свое ожидание того, что реабилитация, обновление и расширение сетей автодорог и железных дорог согласно задачам Азиатской магистрали и Трансазиатских железных дорог будут содействовать грузовым транзитным перевозкам посредством наземного транспорта и, что формализация и формирование данных сетей приведет к увеличению наземных перевозок между Азией и Европой. Основная политика Исламской Республики Иран по данному вопросу включает: завершение коридора Север-Юг; завершение недостающих железнодорожных соединений между г. Мешхед и Бафк (предполагаемое завершение к концу 2004 г.); создание свободной торговой зоны в различных регионах, особенно вдоль коридора Серакс-Бендер Аббас; акцент на комбинированный и мультимодальный транспорт, а также мультимодальные терминалы; и использование грузовых поездов [check term] и система комплектации тележек на границе. Что касается данного вопроса, увеличение контейнеризации в пунктах технического оснащения и пунктах погрузки и разгрузки контейнеров, а также система комплектации тележек упрощают данные перевозки. Далее он описал развитие вдоль главных коридоров в рамках сетей Трансазиатской железнодорожной магистрали и Азиатских шоссе дорог, проходящих через территорию Ирана. На данный проект выделялись значительные суммы из национального бюджета и инвестиции частного сектора согласно третьему плану закона.

## **9. Казахстан**

**33. Его Превосходительство г-н Юрий Лавриненко**, представитель Казахстана проинформировал участников совещания о важности транспорта для экономики Казахстана. Он отметил реформы, которые проводились в секторе в соответствии с государственной политикой до 2008 года, которая включала институциональные и правовые реформы, модернизацию, внедрение новых технологий и интеграцию в мировую транспортную систему. Он отметил геополитическую важность расположение Казахстана, который занимает больше половины коридоров ОСЖД и ТРАСЕКА и международный транспортный

коридор Север-Юг. В этой связи, Казахстан развивает транспортную инфраструктуру авто и железных дорог, а также порт Актау.

## **10. Кыргызстан**

**34. Г-н Темир Ниязбеков**, представитель Кыргызстана отметил, что расположение его страны, не имеющей выхода к морю, и расположенной в самом центре Евразийского материк являются определяющими факторами в определении политики развития транспортной инфраструктуры. Страна принимает активное участие в формировании международных транспортных коридоров в стратегических направлениях «восток-запад» и «север-юг». Кыргызстан разработал «Концепцию развития Кыргызской Республики как транзитной страны на период до 2010 года», на основе доктрины Его Превосходительства Президента Кыргызской Республики Акаева А.А. «Дипломатия Шелкового пути». Основным принципом данной доктрины является развитие дорог в соответствии с международными стандартами. Он сообщил, что дороги, включенные в сеть Азиатских шоссе дорог, составляют 1552 км. Он упомянул различные проекты, связанные с реабилитацией автомобильных дорог, которые финансируются донорами, включая Китай, АБР, ИБР. Относительно железных дорог: существующая сеть составляет 425 км. и не обеспечивает все нужды для межрегиональных связей. Ввиду важности железных дорог для социально-экономического развития Кыргызстана, Правительством разработан перспективный план развития железнодорожной сети в увязке с проектами транспортных коридоров между Европой и Азией и развития маршрута между Китаем и Узбекистаном через Кыргызстан, и тесно сотрудничает с Китаем по данному вопросу.

## **11. Румыния**

**35. Г-н Василь Соаре**, Его Превосходительство Посол Румынии, описал различные коридоры, на территории которых расположена страна, включая Пан-Европейские коридоры № IV, VII и IX. Кроме того, он проинформировал участников о некоторых сложностях Румынской национальной железнодорожной компании, но отметил, что новая стратегия, принятая Министерством общественных работ, транспорта и жилья, принесла хорошие результаты. Реализовывались различные проекты и деятельность. Что касается инфраструктуры автомобильных дорог, Национальная администрация автомобильных дорог была сфокусирована на техническом содержании и реабилитации автодорог. В 2001 году Министерство транспорта, строительства и туризма разработало четкую стратегию технического содержания, реабилитации и строительства, которая состояла из двух компонентов: определение приоритетных действий для всей сети автомобильных дорог и

привлечение дополнительных бюджетных средств для реализации программ. В этом отношении, Министерство рассматривало инициативу государственного-частного партнерства, продвигаемую в 2001 г. как эффективное решение для ускорения процесса инвестирования, а также разработки и модернизации инфраструктуры автодорог. Посредством различных проектов проводилось обновление автодорог для гармонизации румынских стандартов с международными стандартами. Кроме того, проекты реабилитации создали крупную структуру для использования грантов Европейского сообщества через программы PHARE и ISPA. Что касается водного транспорта он описал несколько проектов, которые проводились для этого режима.

## **12. Российская Федерация**

**36. Г-н Валерий Шайкин**, представитель Российской Федерации отметил, что снижение транспортных расходов и транзитного времени эквивалентно сокращению таможенных пошлин и соответственно стимулирует торговлю и экономическое развитие, таким образом, как либерализация многосторонней торговли. В этой связи, он отметил, что меры, предпринимаемые Российской Федерацией по увеличению эффективности евроазиатских транспортных коридоров «Транссиб» и «Север-Юг» будет стимулировать экономическое развитие всех евроазиатских стран, особенно стран, не имеющих выхода к морю. Он описал характеристики существующих автодорог, железных дорог и сетей внутренних водных путей, пункты пересечения границ и терминалы по двум коридорам, а также планы их будущего развития. В описании «Транссиба» он отметил, что с 1999 года проводились различные демонстрационные пробеги контейнерных поездов по маршруту Находка – Восточная - Брест - Берлин, где было достигнуто транзитное время 12.5 и 14.5 дней соответственно. Российской Федерацией, Исламской Республикой Иран и Индией в 2002 году было ратифицировано соглашение по коридору «Север-Юг». Данный коридор проходит через Каспийское море, и включает перевозки между портами Исламской Республики Иран и Российской Федерации и далее Персидского залива. План развития транспортной инфраструктуры коридора на данный момент находится в процессе реализации.

## **13. Таджикистан**

**37. Господин Анвар Хафизович Нуоров**, представитель Таджикистана отметил важность развития транзитных коридоров для ускорения интеграции процессов и создания благоприятных условий для экономического роста стран Центральной Азии. Он отметил, что в регионе еще не установлен общий механизм транзита товаров и услуг, который соответствует требованиям рыночной экономики, и индивидуальные государства не приняли

во внимание ситуацию развивающейся транспортной сети региона при принятии законодательства. Эти факторы объясняют большое количество барьеров транспортных коридоров. Он также отметил, что некоторые проблемы включают взимание незаконных сборов и простоев на пунктах пересечения границ, что увеличивает стоимость товаров и уменьшает их конкурентоспособность на международном рынке. Основными способами решения данных проблем станет унификация транспортного законодательства и развития мер по устранению внутренних барьеров, к примеру, путем введения современных механизмов мониторинга для передвижения транспорта. Он описал три основных транзитных коридоров, проходящих через территорию Таджикистана и проинформировал участников совещания об основных инвестициях, включающих модернизацию пунктов пересечения границ, электрификацию железных дорог, реабилитацию автомобильных дорог, строительство мостов и туннелей. Он проинформировал участников, что Таджикистан вступил в систему TIR в июле 2003 года, но еще смог привлечь поток из-за отсутствия надлежащего парка автотранспортных средств, соответствующего международным стандартам.

#### **14. Турция**

**38. Г-жа Хулия Зейбек**, представитель Турции, начала свое выступление с описания доли товаров, транспортируемых различными режимами. Она отметила, что Турция являлась частью Пан-Европейских транспортных коридоров IV и X и частью двух Пан-Европейских транспортных участков – Черное море и бассейн Средиземного моря, принято на третьей Пан-Европейской конференции министров транспорта в Хельсинки (1997). Турция также принимала участие в деятельности в проекте Оценки нужд транспортной инфраструктуры и проекте ТРАСЕКА. Она привела международные транспортные конвенции ЭКО ООН, в которые вступила Турция, а также проинформировала участников заседания о том, что Турция рассматривала вопрос вступления в Конвенцию автомобильных перевозок (1968) и Конвенцию дорожных знаков и сигналов (1968). Что касается инфраструктуры и услуг, она описала текущее состояние развития автодорог, включая основные инвестиционные проекты, такие как Транспортный наземный маршрут (автодорога) Черного моря, который соединит Турцию и Кавказский регион. Что касается железных дорог она описала важные ведущиеся и запланированные проекты по Евроазиатскому коридору, такие как проект реабилитации железнодорожной линии Анкара-Стамбул, проект пересечения железнодорожных тоннелей Босфора и строительство новой железной дороги Стамбул-Сивас. Она отметила, что Турецкие железные дороги ответственны за эксплуатацию семи морских портов, из которых четыре были соединены с сетью Трансазиатской железнодорожной магистралью. Между Турцией и другими странами предоставлялись ряд

услуг, включая контейнерные поезда Стамбул-Алматы (еженедельно с июня 2002 г.), который был расширен за пределы Гамбурга и Ляньюнган. Затем она описала текущее состояние многих портов Турции, шесть из которых были включены в Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок. Она отметила, что ввиду проблем автодорожного сектора, увеличивался транспорт РО/РО. Некоторые из препятствий включают разную ширину колеи между Турцией и странами СНГ; необходимость гармонизации ограничений нагрузки на ось и стандартизация транспортных средств; и отсутствие тарифной унификации между Турцией и странами СНГ.

## **15. Украина**

**39. Господин Григорий Легенький**, представитель Украины, предоставил детальную информацию о национальной транспортной инфраструктуре международного значения и Панъевропейских транспортных коридорах № 3, 5 и 9 проходящих через территорию Украины. Он отметил усилия Украины, которые она прилагает для развития транспортных коридоров в тесном сотрудничестве с соседними странами и подчеркнул важность Южного железнодорожного участка Евроазиатских транспортных коридоров, проходящих через Украину, Днепропетровск, Луганск и дальше на Восток. Он также отметил роль Украинских морских портов в Евроазиатском транспортном соединении, и предоставил информацию о проектах, финансируемых за счет средств ЕБРР и других финансовых источников, включая электрификацию железных дорог, двойные пути, автоматическое переключение колеи и строительства Дунайского канала на территории Украины.

В завершении, на основе позитивного опыта приобретенного в ходе внедрения системы типа RO/RO соединения между портами Одесса и Батуми в целях увеличения грузовых потоков, он подчеркнул важность в дальнейшем развитии Евроазиатских транспортных коридоров.

## **16. Узбекистан**

**40. Господин Умиджон Махматов**, представитель Узбекистана, отметил, что необходимо расширить диалог между участвующими странами для успешного завершения проекта. Как страна, не имеющая выхода к морю он проинформировал о том, что для импорта и экспорта некоторых товаров транспортные расходы превышают цену товара. В результате, более 40% экспортных доходов тратятся на перевозку и страхование. Он также отметил подписание соглашения между Исламской Республикой Иран, Афганистаном и Узбекистаном 18 июля 2003 года по созданию международного Транс-Афганского транспортного коридора,

соединяющего Узбекистан с Ираном, что приведет к развитию региональной торговли между странами Центральной Азии и Персидского Залива.

#### **Д. Перспективы частного сектора по Евразийским транспортным коридорам**

**41. Г-н Александр Денисенко**, Союз международных автомобильных перевозчиков РК (КазАТО), обратил внимание участников заседания на ряд беспокойств Союза. Они включают рабочие часы водителя и перегруз транспортных средств. Он отметил, что перегруз привел к непомерному ущербу, понесенному автодорогами, что представляет опасность. Он также отметил необходимость реабилитации автодорог и проверки транзитных сборов и других нефизических барьеров в странах региона.

**42. Г-н Илья Сегал**, Исполнительный директор, Ассоциация национальных экспедиторов Казахстана (АНЭК), отметил, что высокая стоимость Евразийских наземных перевозок означает, что грузоотправители использовали морские маршруты, предпочитая их наземным. Он подчеркнул, что для разрешения данных вопросов необходимо тесное сотрудничество между правительствами и неправительственными организациями (НПО), частным сектором и другими заинтересованными сторонами.

**43. Г-жа Акку Рыскулова**, ЗАО «НК «Казахстан темир жолы», проинформировала участников заседания о работе казахстанских железных дорог в развитии казахстанских соединений межрегиональных железнодорожных сетей. Она отметила, что в декабре 2001 года был проведен демонстрационный пробег контейнерного поезда из Урумчи в Берлин через Казахстан, Российскую Федерацию, Беларусь и Польшу. Она также отметила, что в 2003 году, проводились демонстрационные пробеги по маршруту Находка – Алматы – Ташкент. Для усовершенствования своих услуг казахстанские железные дороги сотрудничают с таможенными органами, используя гибкую тарифную политику, проводя рыночные исследования, увеличивая скорость, при этом сохраняя безопасность и упрощая процедуры.

#### **Е. Стратегия развития Евразийских транспортных коридоров**

**44. Г-н Барри Кейбл** представил предысторию проекта и предлагаемой стратегии для дальнейшего развития Евразийских транспортных коридоров. Некоторые из основных

элементов стратегии развития Евразийской транспортной системы включают формирование интегрированных интермодальных международных евроазиатских транспортных маршрутах/коридорах и сетях; формализацию посредством международных соглашений либо поправок в существующие соглашения как основы для их скоординированного развития; содействие транспорту при пересечении границ на основе соответствующих международных конвенций; учреждение национальных комитетов по содействию транспорту/торговле; анализ маршрутов/коридоров для выявления физических и нефизических барьеров; операционализация через эффективные соглашения и механизмы по каждому международному маршруту; и облегчение процедур пересечения границ.

45. Что касается определения маршрутов, то г-н Кейбл представил 4 общих коридора как изложено в документе «Общее стратегическое видение Евро-Азиатских транспортных связей» и ассоциированные с ними маршруты, а именно:

1. Транссибирский коридор: Европа (ОЕТК 2,3 и 9) – Российская Федерация – Япония – с ответвлениями на:
    - а) Казахстан – Китай и Корейский полуостров
    - б) Монголия – Китай
  2. ТРАСЕКА: Восточная Европа (ОЕТК 4, 7, 8, 9) - через Черное море – Кавказ- через Каспийское море- Центральная Азия
  3. Южный: Юго-Восточная Европа (ОЕТК 4) – Турция – Исламская Республика Иран, с ответвлениями от Ирана на:
    - А) Центральная Азия - Китай;
    - В) Южная Азия - Юго-Восточная Азия/Южный Китай
- Север – Юг: Северная Европа (ОЕТК 9) – Российская Федерация с ответвлениями на:
- А) Кавказ – Персидский залив;
  - В) Центральная Азия – Персидский залив;
  - С) через Каспийское море – Исламская Республика Иран – Персидский залив.

46. Он предложил странам рассмотреть основные маршруты международного значения в своих странах, концентрируясь на структуре этих коридоров. Он заметил, что в структуре 4-х коридоров, обозначенных ранее, формулирование связей может быть основано на нескольких существующих структурах и соглашениях, таких как ОЕТК, ЕЭК ООН СМА и Сеть Азиатских шоссе ИСКОТО ООН; ЕЭК ООН СМЖЛ и Сеть Трансазиатских железных дорог ЭСКАТО ООН; а также различные сети ТРАСЕКА, ЭКО и ОСЖД. Затем он

описал ограничения в выявлении коридоров, предлагая чтобы 1) не все связи в сетях должны быть включены, а только основные маршруты; 2) дополнительные маршруты должны быть включены в качестве альтернативных; 3) 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; 4) в работе необходимо принимать во внимание контейнерные перевозки; 5) по крайней мере 3 пункта в Европе могут быть определены в качестве начальных и конечных точек маршрутов с целью учета временного режима/анализа затрат; и 6) в данный момент воздушный транспорт исключается из проекта.

47. Г-н Кейбл, затем обрисовал схему реализации мероприятий проекта, которые были разделены на 3 фазы по годам 2004, 2005 и 2006. В общем говоря, первая фаза состоит из выявления маршрутов, имеющих важное значение для Евро-Азиатской транспортной системы (март-июль 2004) по странам, включая сбор данных по выборочным техническим и эксплуатационным спецификациям, а также инвестиционные мероприятия; консолидация и анализ данных, осуществляемые Секретариатом (июль-сентябрь 2004) и презентация предварительных результатов на втором Совещании экспертной группы (октябрь 2004). Дополнительная информация по стратегии содержится в «Кратком описании развития Евро-Азиатских транспортных коридоров». В заключении, г-н Кейбл обратился к участникам с просьбой предоставить любые комментарии и предложения ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН.

### **III. Выводы и рекомендации**

48. Совещание одобрило стратегию и график ее реализации для дальнейшего развития Евро-Азиатских маршрутов, а также критерии определения этих маршрутов.

49. Во время дискуссии ряд организаций, включая ОСЖД, КТС СНГ и Межгосударственный совет автодорожников СНГ, предложили свои услуги по предоставлению данных по коридорам и соответствующие результаты исследований в ЕЭК/ЭСКАТО ООН в качестве значительного вклада в проект, чтобы помочь национальным координаторам подготовить их отчеты.

50. Ряд делегаций отметили, что страны подписывают различные двусторонние и многосторонние соглашения по развитию инфраструктуры и содействию перемещению грузов, транспортных средств и людей. В этом смысле совещание обратилось с просьбой к странам-членам и организациям предоставить детальную информацию по этим соглашениям для адекватной инвентаризации.



51. На встрече было предложено ряд мер по упрощению и облегчению процедур, это включает в себя разработку модельного законодательства развития и усиления более комплексных соглашений (например, Рамочное соглашение ОЭС по транзитным перевозкам) и детальное исследование по конкретным пунктам пропуска на границе. В этой связи МСЖД предложил представить детали своего проекта действий по пересечению границ АВС.

Участники совещания отметили важную роль таможенных и других органов по пересечению границ и вопросам их упрощения. Было принято решение пригласить представителей этих органов на следующее совещание экспертной группы, когда будут обсуждаться вопросы упрощения пересечения границ.

52. Было отмечено, что задача проекта включает в себя идентификацию и приоритизацию инвестиционных проектов, которые могут быть продемонстрированы странами в которых они проводятся. Что касается методологии проекта, был обсужден ряд предложений. В этой связи было также отмечено, что одной из важных задач следующей встречи было бы дальнейшее рассмотрение критериев по выделению приоритетов. На нынешнем заседании были также отмечены широкие критерии, предложенные ЕЭК/ЭСКАТО, которые включают в себя следующее:

- то, что они содержат элементы основных Евроазиатских коридоров;
- что достигнут консенсус относительно того, что они вносят вклад в улучшение конкретных Евроазиатских транспортных маршрутов;
- что они включены в признанные ЕЭК/ЭСКАТО сети;
- что они будут улучшать качество инфраструктуры для того, чтобы соответствовать международным стандартам; и
- что они будут содействовать удовлетворению нужд по преодолению узких мест в плане время/стоимость.

53. Признавая ТРАСЕКА важным Евроазиатским коридором, который заканчивается на границе между Казахстаном и Китаем, делегация Китая обратилась с просьбой предоставить ей больше информации о коридоре ТРАСЕКА для лучшего понимания концепции ТРАСЕКА и рассмотрения возможности присоединения Китая в рамках развития Евроазиатских транспортных коридоров.

54. В ходе обсуждений было предложено, что маршруты ТРАСЕКА должны также включать в себя маршруты, проходящие через территорию Турции.

55. На заседании также обсуждались названия коридоров. Было решено, что страны-участники обсудят данные вопросы с соответствующими министерствами для того, чтобы

получить соответствующие рекомендации ко времени следующего заседания Экспертной группы.

56. На заседании была отмечена возможность продления Панъевропейского транспортного коридора №5 до Транссибирского и Северного коридоров с последующим соединением с Китаем через Казахстан.

57. На заседании также было отмечено, что использование маршрутов/коридоров должно быть основано на рыночных критериях или критериях затрат, времени, надежности и удобства. Соответственно имеется необходимость вовлечения транспортных и экспедиторских компаний в проект для того, чтобы они как и прочие участники содействовали сбору данных при составлении диаграмм по анализу времени/затрат в зависимости от расстояния. На заседании также отмечено обратить внимание на вопросы маркетинга данных коридоров в рамках проекта.

58. Заседание также приняло к сведению комментарии делегаций относительно содержания таблиц в рамках технического задания и запросило секретариат включить их в дополненную версию анкеты, которая будет разослана в национальные координационные центры.

59. Представитель Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан пригласил участников совещания принять участие в работе Международной конференции «ТрансЕвразия 2004», которая состоится в июне 2004 года в Астане. Представитель ОСЖД пригласил участников посетить встречу Министров стран-членов ОСЖД по железнодорожному транспорту, которая пройдет в июне 2004 года. Представитель КазАТО от имени МСАТ также объявил о созыве форума МСАТ в Иокогаме в апреле 2004 год.

60. Участники совещания выразили свою глубокую признательность Министерству транспорта и коммуникаций Республики Казахстан за проведения мероприятия и щедрое гостеприимство.

#### **IV Принятие отчета**

61. Заседание приняло отчет 11 марта 2004 года.