

Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана
Рабочая группа по сети Трансазиатских железных дорог

Шестое совещание

Бангкок, 10 – 11 декабря 2019 года

Пункт 5 предварительной повестки дня*

Стратегии и вопросы, касающиеся развития и эксплуатации сети Трансазиатских железных дорог

Стратегии и вопросы, касающиеся развития и эксплуатации сети Трансазиатских железных дорог

Записка секретариата

Резюме

В связи с необходимостью преодоления негативных внешних последствий использования транспорта и реализации Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года особое значение приобрело стимулирование и развитие железнодорожных перевозок. Сеть Трансазиатских железных дорог сыграет важную роль в возрождении международных железнодорожных перевозок в регионе и за его пределами.

В этом контексте в настоящем документе рассмотрены последние изменения, касающиеся сети Трансазиатских железных дорог, описаны остающиеся неразрешенными проблемы и дальнейшие шаги, которые позволят сделать эту сеть еще более эффективной в том, что касается содействия развитию регионального сотрудничества и интеграции в целях обеспечения устойчивого развития. Кроме того, в нем рассмотрены некоторые новейшие стратегии и вопросы, касающиеся развития и эксплуатации сети.

Рабочая группа по сети Трансазиатских железных дорог, возможно, пожелает обсудить действия, направленные на повышение эффективности сети и увеличение степени ее эксплуатационной готовности. Кроме того, Рабочая группа, возможно, также пожелает предоставить дополнительную информацию о перспективах и проблемах в области развития и эксплуатации сети Трансазиатских железных дорог, а также дать указания секретариату в отношении его будущей деятельности в этой области.

I. Введение

1. Стремительный экономический рост, наблюдаемый во многих странах Азиатско-Тихоокеанского региона в последние несколько десятков лет, тесно связан с развитием систем транспортного сообщения внутри стран и между ними. Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) сыграла важную роль в создании региональной транспортной сети для оказания поддержки развивающейся внутрорегиональной торговли между странами региона. Вместе с входящими в регион странами ею были определены автомобильные и железнодорожные маршруты и «сухие порты» регионального значения, после

* ESCAP/TARN/WG/2019/L.1.



чего им был придан официальный статус посредством заключения Межправительственных соглашений по сети Азиатских автомобильных дорог, сети Трансазиатских железных дорог и о «сухих портах». Эти сети сформировали основу для развития систем транспортного сообщения и создали благоприятные условия для экономического сотрудничества и интеграции в регионе.

2. Эти три Межправительственных соглашения образуют фундамент для реализации концепции международной комплексной интермодальной транспортной системы в регионе, описанной в Пусанской декларации о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, которая была принята государствами-членами на Конференции министров по транспорту в 2006 году (E/ESCAP/63/13, глава V). Эта концепция была позднее вновь подтверждена в Декларации министров о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, принятой на Конференции министров по транспорту в Бангкоке в 2012 году (E/ESCAP/MCT.2/13). Для создания условий для развития комплексной интермодальной транспортной системы необходимо отказаться от применявшихся ранее стратегий и подходов. Важно в полной мере использовать конкурентные преимущества каждого вида транспорта за счет развития взаимодействия между ними в целях удовлетворения растущего спроса на мобильность на устойчивой основе. Этот факт был признан в резолюции Генеральной Ассамблеи 72/212 «Укрепление связей между всеми видами транспорта для достижения целей в области устойчивого развития».

3. По оценкам, содержащимся в обзоре *ITF Transport Outlook 2019* («Перспективы развития транспорта МТФ 2019 года»), опубликованном Международным транспортным форумом Организации экономического сотрудничества и развития, при условии сохранения нынешних темпов развития мировой спрос на грузоперевозки увеличится в три раза в период с 2015 по 2050 год, при этом в основном рост спроса будет наблюдаться в странах Азии. Учитывая подобный колоссальный рост объема грузоперевозок, сохранение обычного хода деятельности станет нецелесообразным. Увеличение объема перевозимых главным образом автомобильным транспортом грузов безусловно окажет негативное воздействие на устойчивость транспортной системы. Во всех странах региона уже вызывает серьезную обеспокоенность существующая проблема увеличения числа заторов на дорогах, приводящая к недопустимому уровню загрязнения воздуха и росту числа дорожно-транспортных происшествий. Негативные последствия использования автомобильного транспорта стали настолько очевидны, что лица, ответственные за разработку политики, начали уделять повышенное внимание более экологически чистым видам транспорта, таким как железнодорожный и водный транспорт.

4. Железнодорожный транспорт особенно хорошо подходит для удовлетворения растущего спроса на устойчивые грузовые перевозки. Признавая, что железнодорожный транспорт является более экологически чистым и энергоэффективным видом транспорта, многие страны региона планируют строительство новых железнодорожных линий и вкладывают значительные средства в их развитие, а также принимают меры по повышению эффективности железнодорожных перевозок. Эти инициативы должны поощряться и поддерживаться международным сообществом в целях повышения устойчивости транспорта, имеющей крайне важное значение для реализации Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года.

5. Сеть Трансазиатских железных дорог сыграет важную роль в возрождении железнодорожного транспорта в регионе. Этой сети был придан официальный статус в рамках Межправительственного соглашения по сети Трансазиатских железных дорог от 2006 года, вступившего в законную силу в июне 2009 года. В это соглашение входит 20 сторон. Последней присоединившейся к соглашению

стороной стала Турция. Правительство Турции передало на хранение инструмент о присоединении 11 июня 2019 года, а в сентябре 2019 года эта страна стала стороной соглашения. Сеть Трансазиатских железных дорог охватывает 28 стран-членов, состоит приблизительно из 118 000 км железнодорожных путей и играет важную роль в развитии внутри- и межрегиональных систем транспортного сообщения, а также содействует укреплению транспортных связей с не имеющими выхода к морю развивающимися странами. Увеличивающееся количество грузовых поездов, передвигающихся по северному коридору сети, свидетельствует о эксплуатационной готовности этого участка.

6. Несмотря на очевидный прогресс, достигнутый в рамках северного коридора, уровень эксплуатационной готовности всей сети Трансазиатских железных дорог в целом должен быть значительно повышен. Помимо строительства недостающих участков пути, реконструкции наиболее слабых участков, модернизации подвижного состава, что потребует значительных инвестиций, для использования всего потенциала сети железнодорожным операторам важно также обращать особое внимание на решение оперативных вопросов. Они включают в себя укрепление связей между портами и внутренними регионами за счет использования новых технологий, обеспечение надлежащего размещения интермодальных и логистических объектов для комплектации грузов в целях задействования конкурентных преимуществ железнодорожного транспорта, организацию электронного обмена информацией между железными дорогами и другими заинтересованными сторонами для эффективного выполнения нормативных и оперативных требований и согласование таможенных формальностей для железнодорожных перевозок.

7. Эффективный ввод в эксплуатацию комплексной интермодальной транспортной системы представляет собой долгосрочную задачу для региона, для выполнения которой потребуются согласованные усилия на многих уровнях. Это масштабная и сложная задача, выполнение которой, однако, принесет огромную выгоду, в том числе благодаря тому, что удастся добиться повышения устойчивости транспорта за счет смягчения связанных с ним негативных последствий, приобретающих все более серьезный характер. В процессе реализации этих усилий основное внимание будет уделено повышению конкурентоспособности железнодорожного транспорта. В связи с этим в настоящем документе рассматриваются стратегии и вопросы, касающиеся согласованных действий, которые должны быть предприняты странами-членами для повышения эффективности сети Трансазиатских железных дорог в интересах развития устойчивого транспорта в регионе.

II. Решения и рекомендации Комиссии и ее вспомогательных органов

8. После вступления в законную силу Межправительственного соглашения по сети Трансазиатских железных дорог вопросам, касающимся развития и эксплуатации этой сети, уделялось первоочередное внимание на совещаниях высокого уровня, краткая информация о которых представлена в приложении к настоящему документу. Кроме того, вопросы, касающиеся эффективного движения грузовых поездов по маршрутам сети, являлись предметом особого внимания партнеров по вопросам развития и обсуждались на последних совещаниях и мероприятиях.

9. В число таких совещаний и мероприятий входят: двадцать первое совещание Специальной рабочей группы по проекту железной дороги Сингапур – Куньмин, проводившееся в Вьентьяне в сентябре 2019 года, двадцать третье совещание Форума по транспорту субрегиона Большого Меконга, проводившееся

в Бангкоке в августе 2019 года, двадцать восьмое совещание Рабочей группы Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН) по вопросам сухопутного транспорта, проводившееся в Бангкоке в августе 2019 года, четырнадцатое совещание руководителей железнодорожных ведомств государств-членов Организации экономического сотрудничества, проводившееся в Душанбе в июне 2019 года, четвертое совещание Рабочей группы Программы центральноазиатского регионального экономического сотрудничества по железнодорожному транспорту, проводившееся в Ташкенте в апреле 2019 года, первое совещание проекта по исследованию возможностей коммерциализации железнодорожного коридора между Казахстаном, Туркменистаном и Исламской Республикой Иран, проводившееся в Тегеране в апреле 2019 года, одиннадцатая Конференция по железнодорожным грузовым перевозкам Организации сотрудничества железных дорог, проводившаяся в Тегеране в октябре 2018 года и практикум по развитию потенциала в области упрощения процедур международных железнодорожных перевозок в целях содействия развитию внутри- и межрегиональной торговли, проводившийся в Бангкоке в декабре 2018 года.

10. В число совещаний Комиссии и ее вспомогательных органов, проводившихся в 2018 – 2019 годах, входили: семьдесят четвертая и семьдесят пятая сессии Комиссии (май 2018 и 2019 годов) и пятая сессия Комитета по транспорту (ноябрь 2018 года). На этих совещаниях была отмечена особая роль сети Трансазиатских железных дорог в стимулировании развития устойчивого транспорта за счет создания условий для формирования комплексной интермодальной транспортной системы, в рамках которой используются конкурентные преимущества железных дорог как более экологически чистого и энергоэффективного способа организации перевозок между странами-членами в интересах содействия реализации Повестки дня на период до 2030 года. В приложении к настоящему документу приведены соответствующие выдержки из докладов о работе этих совещаний.

III. Последние изменения, касающиеся сети Трансазиатских железных дорог

11. Объемы перевозки железнодорожных грузов через северный коридор сети Трансазиатских железных дорог продолжают расти. Объем контейнерных перевозок, осуществляемых акционерным обществом «Объединенная транспортно-логистическая компания – Евразийский железнодорожный альянс», являющимся крупнейшим оператором контейнерных поездов, в рамках транспортного коридора между Китаем и Европой вырос на 280 процентов. Количество перевозимых контейнеров увеличилось с 100 500 в 2016 году до 280 500 в 2018 году. Акционерное общество отправляет 15 поездов ежедневно. Среднее время пути между Европейским союзом и западной границей Китая составляет 5,5 дней.¹

12. Кроме того, для повышения эффективности использования мощностей северного коридора сети Трансазиатских железных дорог применяются возможности интермодальных грузовых перевозок. В июне 2019 года первый контейнер был доставлен морем из Пусана, Республика Корея во Владивосток, Российская Федерация, после чего он был отправлен в Брест, Беларусь по Транссибирской железнодорожной магистрали. Там его перегрузили на подвижной состав, работающий на колее 1435 мм, а затем перевезли по железной дороге на станцию Бжег-Дольны, Польша. Наконец, контейнер был доставлен в Вроцлав,

¹ См. «Объединенная транспортно-логистическая компания – Евразийский железнодорожный альянс», «ОТЛК Евразийский Железнодорожный Альянс». См. <https://utlc.com/en/> (по состоянию на 27 сентября 2019 года).

Польша. Общее время транзита составило 21 день, что в два раза быстрее, чем по морскому маршруту.²

13. Помимо северного коридора все более важное значение приобретают и другие маршруты через Центральную Азию. Большинство стран Центральной Азии принимают меры по упрощению процедур железнодорожного транзита. С открытием железной дороги Баку – Тбилиси – Карс в октябре 2017 года появился новый транзитный железнодорожный маршрут, соединяющий страны Европы с Азербайджаном, Грузией, Турцией и Центральной Азией. Ожидается, что в будущем пропускная способность этой железной дороги составит 3 млн. пассажиров и 17 млн. тонн грузов в год.³

14. Открытие железной дороги Казвин – Решт в марте 2019 года, являвшейся недостающим участком сети Трансазиатских железных дорог, в Исламской Республике Иран – это еще один недавно завершённый заслуживающий внимания проект, имеющий огромное значение для развития транспортного сообщения в регионе. Построенная железная дорога является частью международного транспортного коридора «Север – Юг», последним недостающим звеном которого в настоящее время является участок Решт – Астара в Исламской Республике Иран. После завершения строительства этого железнодорожного участка будет организовано прямое транспортное сообщение между Южной Азией и Европой через железнодорожную сеть Азербайджана, Исламской Республики Иран и Российской Федерации.

15. Многие железнодорожные маршруты, указанные Организацией экономического сотрудничества, также являются частью сети Трансазиатских железных дорог, в том числе железнодорожные маршруты Стамбул – Тегеран – Исламабад, Алматы – Стамбул и Алматы – Бендер-Аббас. Под эгидой Организации экономического сотрудничества были созданы рабочие группы высокого уровня, которые периодически встречаются для обсуждения вопросов, касающихся коммерческих и прочих аспектов эффективного движения контейнерных поездов по этим железнодорожным маршрутам. Инициативы в этой области обсуждались на четырнадцатом совещании руководителей железнодорожных ведомств государств-членов Организации экономического сотрудничества, которое проводилось в Душанбе в июне 2019 года.

16. В рамках южного маршрута сети Трансазиатских железных дорог в Южной Азии в апреле 2018 года был запущен пилотный рейс контейнерного поезда между Индией и Бангладеш. В составе контейнерного поезда из контейнерного терминала в Маджерхате (Индия) на станцию Бангабандху Бридж Вест в 117 км от Дакки было перевезено 60 контейнеров в двадцатифутовом эквиваленте (ДФЭ) и приблизительно 1200 тонн обезжиренного жмыха.⁴ Регулярные железнодорожные контейнерные перевозки между этими двумя странами позволят сократить как время, так и стоимость транспортировки.

17. Важнейшей инициативой в Юго-Восточной Азии является строительство железной дороги Сингапур – Куньмин, которая позволит создать железнодорожную сеть, объединяющую страны этого субрегиона. Малайзия является постоянным председателем специальной рабочей группы по проекту железнодорожного маршрута Сингапур – Куньмин, созданной для осуществления мониторинга за строительством этой железной дороги под контролем секретариата АСЕАН.

² Российская Федерация, «Холдинг "РЖД" и FESCO расширяют географию Trans-Siberian LandBridge и запускают транзитный сервис из Республики Корея в Европу по Транссибу», Российские железные дороги, 26 июля 2019 года.

³ См. <https://ady.az/en/read/index/8/43>.

⁴ South Asia Subregional Economic Cooperation, “India pilots container train to Bangladesh”, 4 April 2018.

Совещания специальной рабочей группы проводились 21 раз. На последнем совещании, проводившемся во Вьентьяне в сентябре 2019 года, была представлена последняя информация, касающаяся некоторых недостающих участков сети Трансазиатских железных дорог в этих странах.

18. В Камбодже недостающим звеном сети Трансазиатских железных дорог является участок Батденг – Сноуль – Локнинь (Камбоджа – Вьетнам). Было подготовлено технико-экономическое обоснование строительства железной дороги протяженностью 258 км. По приблизительным оценкам для строительства этой железной дороги потребуется финансирование в размере 1,4 млрд. долл. США. Камбоджа привлекает к реализации этого проекта международных инвесторов. Ведется строительство еще одного важного недостающего участка сети Трансазиатских железных дорог, связывающего Лаосскую Народно-Демократическую Республику с Китаем (Ботен – Вьентьян). Ожидается, что этот участок будет введен в эксплуатацию в 2022 году. Строительство участка железной дороги протяженностью 414 км с европейской колеей и стоимостью 5,8 млрд. долл. США ведется при поддержке китайских корпораций.

19. Медленно идет процесс строительства недостающих участков сети Трансазиатских железных дорог на территории Мьянмы. Был направлен запрос на подготовку технико-экономического обоснования строительства железной дороги Таму – Калай – Мандалай в Индии, в Китае ведется подготовка технико-экономического обоснования строительства участка Мусе – Мандалай. На территории Китая на 2021 год запланировано окончание строительства следующих недостающих участков сети Трансазиатских железных дорог: а) Дали – Баошан – Жуэли (330 км железная дорога, граничащая с Мьянмой) и б) Юйси – Сишуанбаньна – Мохан (508,53 км железная дорога, граничащая с Лаосской Народно-Демократической Республикой).

20. На территории Вьетнама недостающим участком сети Трансазиатских железных дорог является железная дорога Хошимин – Локнинь, которая будет обеспечивать железнодорожное сообщение Вьетнама с Камбоджой. В настоящее время Вьетнам предпринимает усилия по мобилизации финансовых средств в размере 948,6 млн. долл. США на строительство этой железной дороги протяженностью 129 км. После подготовки технико-экономического обоснования в 2017 году ведется разработка детального проекта строительства недостающего участка сети Трансазиатских железных дорог между Лаосской Народно-Демократической Республикой и Вьетнамом: Вьентьян – Тхакхек – Музя – Танап – Вунганг. Для работы над этим проектом железной дороги был создан совместный комитет, а в феврале 2019 года было подписано соглашение между правительствами двух стран о строительстве и эксплуатации железной дороги. В настоящее время изыскиваются необходимые инвестиционные ресурсы для строительства этой железной дороги.

21. Одновременно со строительством железных дорог страны ведут работу по созданию механизмов их эффективной эксплуатации. Разрабатывается стратегия обеспечения бесперебойного функционирования железной дороги Сингапур – Куньмин. В этих целях на двадцать первом совещании специальной рабочей группы в сентябре 2019 года было одобрено предложение о создании специального технического комитета по вопросам бесперебойной эксплуатации.

22. Кроме того, в рамках программы Азиатского банка развития (АБР) для субрегиона Большого Меконга ведутся переговоры, касающиеся рамочного соглашения о трансграничном железнодорожном транспортном сообщении. В дополнение к этим инициативам правительства Камбоджи и Таиланда подписали соглашение о совместной организации движения поездов по железной дороге

между этими двумя странами в апреле 2019 года и приступили к подготовке к осуществлению регулярных трансграничных железнодорожных перевозок.

23. Очевидно, что страны Азии предпринимают усилия по строительству недостающих участков сети Трансазиатских железных дорог. Однако это требует огромных капиталовложений. Средств, выделяемых из национальных бюджетов, недостаточно. Необходимо привлекать частные инвестиции. Однако в большинстве стран субрегиона частный сектор недостаточно развит. В некоторых странах не развита или полностью отсутствует правовая основа для формирования государственно-частных партнерств.

24. Принимая во внимание задачи устойчивого развития и необходимость стимулирования создания устойчивых транспортных систем, финансирование развития железнодорожного транспорта является одним из приоритетов для многосторонних банков развития и других доноров. Однако невозможно финансировать все проекты одновременно. Соответственно возникает необходимость устанавливать очередность реализации проектов, исходя из взаимоприемлемых критериев, после чего предлагать их международным инвесторам на соответствующих форумах. По просьбе стран секретариат готов оказывать им помощь в определении очередности реализации проектов и организации инвестиционных форумов для привлечения инвестиций в целях строительства недостающих участков сети Трансазиатских железных дорог.

25. Кроме того, увеличение объема железнодорожных перевозок по северному коридору сети Трансазиатских железных дорог будет в большей степени зависеть от того, насколько эффективно будет задействован железнодорожный транспорт в процессе активного торгового обмена между Южной Кореей, Японией и Европой. Здесь важную роль сыграет мультимодальный транспорт. Российские железные дороги уже объединились с транспортными компаниями для запуска транзитного коридора между Южной Кореей и Европой.

26. Различные маршруты сети Трансазиатских железных дорог обладают огромным потенциалом развития железнодорожных грузовых перевозок между Европой и Азией. По последним оценкам Международного союза железных дорог к 2030 году объем железнодорожных контейнерных перевозок увеличится на 810 000 ДФЭ.⁵ Железнодорожным транспортом может осуществляться транспортировка ценных и срочных грузов, таких как высокотехнологичная электроника, металлические изделия, автомобили и автозапчасти, химическая продукция. Высокая стоимость транспортировки таких товаров может быть оправдана в том случае, если доставка будет осуществляться в предсказуемые сроки, и будут сокращены потребности компаний в материально-технических ресурсах. Однако увеличение объемов железнодорожных контейнерных перевозок будет во многом зависеть от того, насколько удастся обеспечить их экономичность, надежность и предсказуемость.

IV. Инициативы, реализуемые секретариатом для содействия эффективной эксплуатации сети Трансазиатских железных дорог

27. В 2015 году Комиссия приняла резолюцию 71/1 «Принятие Региональных рамок сотрудничества для упрощения процедур международных железнодорожных перевозок». В Региональных рамках сотрудничества были обозначены четыре основополагающих вопроса и одиннадцать областей сотрудничества в интересах

⁵ International Union of Railways, “Study: Eurasian rail corridors - what opportunities for freight stakeholders?”, October 2017.

упрощения процедур международных железнодорожных перевозок в регионе. К четырем основополагающим вопросам относятся: а) стандарты железнодорожной инфраструктуры, средств и оборудования; б) вопрос разной ширины железнодорожной колеи; в) разные правовые режимы, регулирующие договоры о железнодорожных перевозках; и д) координация процедур нормативного контроля и проверки на приграничных передаточных станциях.

28. Одиннадцать областей сотрудничества включают: а) участие в международных железнодорожных организациях; б) разработку субрегиональных и двусторонних соглашений об упрощении процедур железнодорожных перевозок; в) сотрудничество в области стандартизации трансграничных железнодорожных операций; г) использование систем(ы) предварительной информации о пассажирах/грузах; д) механизмы обмена вагонами; е) использование новых технологий при эксплуатации поездов, а также при отслеживании движения контейнеров; ж) развитие людских ресурсов для осуществления трансграничных железнодорожных операций; з) учреждение центров логистики/«сухих портов» и центров технического обслуживания на приграничных передаточных станциях или рядом с ними, особенно вдоль маршрутов коридоров железнодорожных грузовых перевозок; и) упрощение интермодального интерфейса в пунктах стыковки железнодорожного транспорта с морским, воздушным и автомобильным транспортом; к) содействие применению основанного на использовании коридоров подхода к упрощению процедур международных железнодорожных перевозок; л) работа по реализации безбумажных железнодорожных грузовых перевозок.

А. Согласование правил и положений для упрощения процедур международных железнодорожных перевозок

29. В целях осуществления резолюции 71/1 секретариат реализовал проект по согласованию правил и положений для упрощения процедур международных железнодорожных перевозок при финансовой поддержке правительства Российской Федерации. В рамках проекта было проведено три исследования. Первое исследование было посвящено процедурам, действующим при пересечении границ при международных железнодорожных перевозках,⁶ второе – повышению уровня функциональной совместимости в целях упрощения процедур международных железнодорожных перевозок,⁷ и третье – системам обмена электронными данными при перевозке грузов железнодорожным транспортом.⁸

30. Целью исследований было повышение уровня знаний служащих железных дорог в регионе в интересах осуществления эффективных международных железнодорожных перевозок по маршрутам сети Трансазиатских железных дорог. По итогам проекта совместно с Организацией сотрудничества железных дорог был разработан проект рамочного документа по повышению эффективности функционирования пунктов пересечения границ железнодорожным транспортом в сети Трансазиатских железных дорог и за ее пределами.

31. В проекте рамочного документа были обозначены четыре вопроса, имеющих крайне важное значение для повышения эффективности пересечения границ железнодорожным транспортом: обмен электронными данными между железными дорогами, формальности таможенных и других государственных органов, разная ширина колеи и оценка эффективности функционирования пунктов пересечения границ железнодорожным транспортом.

⁶ ESCAP, *Study on Border Crossing Practices in International Railway Transport* (Bangkok, 2018).

⁷ ESCAP, *Enhancing Interoperability for Facilitation of International Railway Transport* (Bangkok, 2018).

⁸ ESCAP, *Electronic Information Exchange Systems in Rail Freight Transport* (Bangkok, 2018).

32. Дополнительная информация о проекте рамочного документа и некоторые соображения относительно дальнейших действий по этим вопросам представлены в документе ESCAP/TARN/WG/2019/2, содержащем обновленную информацию о вопросах, проистекающих из пятого совещания Рабочей группы по сети Трансазиатских железных дорог.

В. Коммерциализация международных железнодорожных коридоров

33. В Региональных рамках сотрудничества для упрощения процедур международных железнодорожных перевозок указывается на то, что содействие применению основанного на использовании коридоров подхода является одной из областей, в которой необходимо международное сотрудничество. Соответственно, секретариат при финансовой поддержке Исламского банка развития и совместно с Организацией экономического сотрудничества реализует проект по коммерциализации железнодорожного коридора между Казахстаном, Туркменистаном и Исламской Республикой Иран. В цели проекта входит разработка:

- a) механизма управления коридором для содействия эффективному осуществлению операций в рамках коридора;
- b) плана действий по коммерциализации коридора;
- c) маркетингового плана в отношении услуг железнодорожных перевозок в рамках коридора.

34. Для коммерциализации железнодорожного транспортного коридора необходимо в полной мере реализовать его рыночный потенциал за счет, помимо прочего, совершенствования инфраструктуры коридора, повышения качества предлагаемых транспортных услуг, введения гибких тарифов, что постепенно приведет к расширению рынка сбыта оказываемых услуг в рамках транспортного коридора. Основные цели развития транспортного коридора включают: a) повышение клиентоориентированности, b) оказание высококачественных услуг по железнодорожным грузовым перевозкам, c) развитие потенциала и согласование стандартов в рамках железнодорожного коридора для грузовых перевозок, d) укрепление сотрудничества между железнодорожными ведомствами и другими заинтересованными сторонами и e) сбыт услуг, оказываемых в рамках железнодорожного коридора.

35. В связи с этой информацией, касающейся применяющихся в настоящее время способов управления железнодорожными коридорами, может быть использована в процессе обсуждения механизма эксплуатации железнодорожного коридора Казахстан – Туркменистан – Исламская Республика Иран. Для того, чтобы сделать проект железнодорожного коридора Беларусь – Казахстан – Российская Федерация рентабельным железнодорожные компании трех стран, а именно Казахстанские железные дороги, Российские железные дороги и Белорусская железная дорога сформировали акционерное общество «Объединенная транспортно-логистическая компания – Евразийский железнодорожный альянс».

36. Эта компания оказывает полный спектр услуг по железнодорожной контейнерной перевозке грузов на колее 1 520 мм от границы между Казахстаном и Китаем до границы между Беларусью и Польшей в Восточной Европе. Компания обеспечивает координацию следующих вопросов между тремя железнодорожными компаниями: скорость и длина грузовых поездов, надежность и своевременность осуществления железнодорожных операций, обработка документации, необходимой для соблюдения предусмотренных законодательством формальностей, и предоставление конкурентных тарифов на транспортировку грузов.

37. Успешный пример управления железнодорожным транзитным транспортным коридором между Азией и Европой, демонстрируемый акционерным обществом «Объединенная транспортно-логистическая компания – Евразийский железнодорожный альянс», мог бы быть воспроизведен в процессе развития других транснациональных железнодорожных коридоров в регионе в интересах коммерциализации международных железнодорожных перевозок.

38. Продвижение железнодорожных коридоров для перевозки грузов также осуществляется в рамках европейской железнодорожной сети в целях повышения конкурентоспособности железнодорожных грузовых перевозок. В Регламенте № 913/2010, принятом Советом Европейского союза, предусматривается создание международных железнодорожных коридоров для европейской железнодорожной сети в целях осуществления конкурентоспособных грузовых перевозок как минимум между тремя государствами-членами Европейского союза. В Регламенте оговорено создание административной структуры для железнодорожных коридоров в целях укрепления сотрудничества между всеми заинтересованными сторонами и согласования технических, организационных правил и правил технической эксплуатации. Структура состоит из исполнительного совета, сформированного государствами-членами в целях осуществления общего надзора, управляющего совета, в который входят представители железнодорожных ведомств, ответственного за оперативное управление, и консультативных групп, состоящих из представителей железнодорожных операторов и владельцев/руководителей терминалов, находящихся в подчинении управляющего совета. Важной особенностью этой структуры является возможность оказания полного комплекса услуг потребителям.

39. Несмотря на многообразие существующих решений не существует единого рецепта успешного управления железнодорожными транспортными коридорами. Каждый коридор необходимо изучать отдельно, чтобы понять, какие возникают проблемы, и предложить соответствующее решение. Именно такой подход применяется в рамках проекта по коммерциализации железнодорожного коридора между Казахстаном, Туркменистаном и Исламской Республикой Иран, реализуемого секретариатом. В рамках проекта проводится два исследования: первое касается увеличения объема грузовых перевозок по коридору, второе – физических и нефизических препятствий для функционирования коридора. На основании рекомендаций, полученных по итогам проведения исследования и обсуждения с заинтересованными сторонами, будет предложен подходящий механизм управления коридором для его последующего официального оформления заинтересованными странами.

40. Коммерческие операции приобретают все большее значение для железных дорог в связи с необходимостью удовлетворения потребностей в капиталовложениях для технического обслуживания и дальнейшего развития инфраструктуры в условиях, когда спрос на государственное финансирование превосходит предложение. Кроме того, для содействия развитию устойчивого транспорта важно принимать активные меры по оказанию поддержки развитию железнодорожных перевозок, и коммерциализация железнодорожных коридоров является шагом в этом направлении.

С. Упрощение процедур международной перевозки пассажиров железнодорожным транспортом

41. Демографические процессы, изменение образа жизни и технический прогресс, позволяющий повысить энергоэффективность железнодорожных систем, будут и далее способствовать увеличению спроса на железнодорожные пассажирские перевозки. Железнодорожные пассажирские перевозки в период 2011-2017 годов увеличились на 20 процентов. Во многих странах региона

развиваются скоростные или высокоскоростные железнодорожные сети для удовлетворения растущего спроса на пассажирские перевозки.

42. В ходе исследования, проводившегося ЭСКАТО в 2013 году было обнаружено, что существует большое количество международных пассажирских поездов, и обновление предоставляемых услуг осуществляется регулярно.⁹ Существование большого количества международных пассажирских поездов в регионе и потенциал их дальнейшего развития указывают на необходимость повышения уровня понимания проблем, связанных с эффективной эксплуатацией таких поездов, и возможных способов их преодоления среди органов, ответственных за управление железнодорожным транспортом.

43. Дополнительные исследования и/или обмен опытом между странами необходимы в следующих областях: стандарты оформления электронных билетов, расписания движения поездов, системы предварительной информации о пассажирах, соблюдение обязательных формальностей, совместный мониторинг строительства пунктов пограничного контроля, использование новых технологий в строительстве иммиграционных пунктов и пунктов пограничного контроля, обмен информацией между пограничными службами и схема расположения пограничных передаточных станций.

44. О важности создания необходимых условий для быстрой и беспрепятственной перевозки пассажиров железнодорожным транспортом в Евразии говорилось на совещании группы экспертов высокого уровня по вопросам согласования правил и требований в целях упрощения процедур международных железнодорожных перевозок, которое проводилось в Анкаре 3 – 4 мая 2018 года.¹⁰ Кроме того, на восемьдесят первой сессии Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии, проводившейся в Женеве 19 – 22 февраля 2019 года, была принята Конвенция об облегчении условий пересечения государственных границ при международной железнодорожной перевозке пассажиров, багажа и товаробагажа.¹¹ Конвенция открыта для подписания.

45. Принимая во внимание растущую значимость международных железнодорожных пассажирских перевозок, секретариат при финансовой поддержке правительства Российской Федерации приступил к реализации проекта по содействию эффективной эксплуатации международных пассажирских поездов в рамках сети Трансазиатских железных дорог. По итогам исследования, проводимого в рамках проекта, будут сформулированы рекомендации по совершенствованию региональных/субрегиональных механизмов сотрудничества в целях развития международных пассажирских железнодорожных перевозок в рамках сети Трансазиатских железных дорог. Специальная сессия или экспертная дискуссия по этому вопросу будут приурочены к шестому совещанию Рабочей группы по сети Трансазиатских железных дорог.

D. Создание полной базы данных о сети Трансазиатских железных дорог

46. Имеющаяся информация об изменениях в железнодорожной инфраструктуре в ряде стран нередко фрагментирована, что затрудняет составление исчерпывающей картины на субрегиональном и региональном уровнях. К тому же такая ситуация не способствует выработке соответствующих стратегий для оказания странам-членам поддержки в удовлетворении их спроса на перевозки,

⁹ ESCAP, *Monograph Series on Transport Facilitation of International Railway Transport in Asia and the Pacific* (ST/ESCAP/2681).

¹⁰ См. www.unescap.org/sites/default/files/Meeting%20conclusions%20HLEGM%20Final.pdf.

¹¹ См. ECE/TRANS/2019/18, приложение.

возникающего вследствие появления новых структур торговли и в приоритизации капиталовложений на развитие транспортных коридоров и видов транспорта.

47. Как было отмечено в записке секретариата, представленной в ходе четвертого совещания Рабочей группы по сети Трансазиатских железных дорог, модернизация сети в плане ее маршрутной конфигурации, а также ее технических характеристик и уровня перевозок имеет исключительно важное значение для того, чтобы государства-члены были в состоянии использовать региональную сеть железных дорог в процессе планирования и ввода в строй национальных и международных транспортных сетей.¹²

48. С учетом той важной роли, какую железнодорожный транспорт будет играть в будущем, было бы желательно создать полную базу данных о сети. Эта база данных будет служить интересам всех в регионе; она могла бы быть доступна железным дорогам государств-членов в деле содействия принятию решений относительно инвестиций и эксплуатации. Кроме того, ею могли бы пользоваться научные работники, работники академических и аналитических центров в деле разработки, в частности, обоснованных стратегий, направленных на стимулирование железнодорожных перевозок в регионе ЭСКАТО и за его пределами.

49. Эта база данных могла бы также стать удобной в использовании интернет-картой или интернет-инструментом, которыми могли бы пользоваться соответствующие директивные органы, технические специалисты и научные работники. Кроме того, этот интернет-инструмент позволит аудитории, не обладающей техническими знаниями, иметь в своем распоряжении весьма наглядные данные, что будет расширять масштабы использования этой базы. Такого рода интернет-инструмент также может помочь составить общее представление о всей сети и более подробную картину на местном уровне, а также ознакомиться с основными статистическими данными. Секретариат мог бы разработать шаблон собираемой информации, которым он мог бы поделиться со странами-членами в установленном порядке.

50. Несмотря на то, что секретариат поддерживает регулярные контакты с правительствами стран и территорий, постоянными представителями и железнодорожными организациями в государствах-членах относительно вопросов, касающихся сети, было бы желательно, чтобы каждая из стран определила координатора для содействия в создании базы данных и решении вопросов, касающихся вопросов развития и эксплуатации сети.

Е. Транспортное моделирование в поддержку разработки обоснованных стратегий, направленных на укрепление сети Трансазиатских железных дорог

51. Транспортное моделирование используется для того, чтобы понять и оценить влияние различных внешних и внутренних факторов на развитие и эксплуатацию транспортных сетей. В частности, оно может использоваться в следующих целях: а) увеличении объема потоков (грузовых или пассажирских), выявлении возможностей для переноса потоков с одних видов транспорта на другие и стимулировании развития новых; б) приоритизации мер по развитию сети; в) увязывании инфраструктурного и оперативного развития с макроэкономическими реалиями; г) выявлении подводных камней (например,

¹² См. E/ESCAP/TARN/WG(4)/3.

узкие места или ограничение пропускной способности), которые могут проявить себя в дальнейшем вследствие влияния действия конкретных факторов; е) определении оптимальных тарифов, платы и сборов за транспортные услуги; и f) оптимизации маршрутов в целом, функционировании транспортных коридоров и показателей результативности по конкретным видам грузов.

52. Использование транспортного моделирования применительно к сети Трансазиатских железных дорог может помочь сбалансировать и предотвратить возможные несоответствия в потенциале различных стран в контексте их планов развития транспортной инфраструктуры. Кроме того, это можно использовать для выявления элементов взаимодополняемости местных сетей в целях ликвидации узких мест и повышения оперативной эффективности функционирования железнодорожных коридоров. Транспортное моделирование может также стать полезным инструментом в процессе взаимодействия между производителями и перевозчиками или для компаний, предоставляющих логистические услуги в целях стимулирования использования различных транспортных маршрутов из пункта отправления в пункт назначения и определения оптимального маршрута.

53. Транспортное моделирование применительно к железным дорогам может способствовать выявлению последствий действия различных параметров для грузовых потоков. В их числе можно было бы отметить, в частности, рост торговли, увеличение эксплуатационной скорости, совершенствование и цифровизация процедур пересечения границ, включая электронный обмен документацией и транзитные субсидии.

54. Транспортное моделирование применительно к транзитным перевозкам, особенно в одной из стран, позволило получить интересные результаты. Эти результаты свидетельствуют о том, что совершенствование и цифровизация услуг может способствовать увеличению объема грузовых перевозок гораздо больше, чем увеличение скорости, и что субсидирование транзита может принести больше пользы вследствие увеличения объемов грузов. Результаты моделирования также свидетельствуют о том, что осуществление таких изменений применительно ко всему транзитному маршруту позволит получить большую отдачу, чем в случае работы в пределах установленных лимитов одной или двух стран. Эти результаты использовались при составлении нового плана развития железнодорожного грузового транзита.

55. К государствам-членам обращаются с призывом использовать транспортное моделирование для планирования и эксплуатации железнодорожных сетей в своей стране, поскольку это может способствовать углублению их понимания последствий действий различных факторов для эффективности функционирования железнодорожных транспортных сетей на субрегиональном и региональном уровнях. Секретариат по консультации с советниками мог бы поддержать заинтересованных страны-члены в этом отношении.

V. Повышение конкурентоспособности железнодорожных перевозок в рамках сети Трансазиатских железных дорог

56. Повышение конкурентоспособности железнодорожных перевозок имеет решающее значение для того, чтобы увеличить его долю в общем объеме перевозок в интересах обеспечения оптимального использования всех видов транспорта и повышения транспортной устойчивости. Некоторые из программных инициатив, с

которыми могли бы выступить страны в целях дальнейшего повышения конкурентоспособности международных железнодорожных перевозок по сети Трансазиатских железных дорог, рассматриваются в нижеследующих разделах.

А. Повышение эффективности функционирования действующих железнодорожных сообщений между портами и районами, расположенными в глубине страны, на основе использования электронных систем слежения

57. Реализация концепции комплексной интермодальной транспортной системы на региональном уровне в решающей степени зависит от эффективности функционирования наземных пунктов стыковки между сетью Азиатских автомобильных дорог, сетью Трансазиатских железных дорог и «сухими портами». Кроме того, необходимо и дальше повышать эффективность действующих транспортных сообщений между перевалочными и «сухими» портами. Это не только будет содействовать повышению экономической эффективности во внутренних районах страны, но и весьма существенно пойдет на пользу не имеющим выхода к морю развивающимся странам региона. Опыт показывает, что большая часть простоев в процессе транзитных перевозок приходится на перевалочные порты, где происходит перевалка грузов с одного вида транспорта на другой. Эта смена видов транспорта требует дополнительной документации и выполнения установленных законом формальностей, касающихся грузов.

58. Во многих странах таможенные формальности применительно к транзитным грузам могут быть слишком сложными, что ведет к весьма продолжительным простоям в перевалочных портах. Новые технологии могут сыграть важную роль в упрощении и оптимизации формальностей таможни и других учреждений. К примеру, использование концепции Модели безопасных трансграничных перевозок¹³, которая была разработана секретариатом, таможенные власти в Индии приступили к осуществлению экспериментальной программы по использованию электронной системы отслеживания грузов для слежения за контейнерами, перевозящими импортные грузы третьих сторон из Непала по железной дороге в транзитном сообщении через Индию. Это способствует ускорению процесса таможенной очистки и упрощению процедур, включая процедуры, касающиеся перевалки грузов.¹⁴ Импортёры могут оборачивать контейнеры за 14-21 день, что ведет к снижению размеров неустойки, выплачиваемой судоходным линиям.¹⁵

59. Такие методы необходимо распространять и на другие железнодорожные коридоры как на национальном, так и международном уровнях. В силу огромного потенциала таких электронных систем отслеживания грузов недавно в Российской Федерации стали внедрять систему отслеживания транспортировки грузов с использованием электронных навигационных пломб.¹⁶ Эта система, тестировать которую пока еще не начали, вводится для защиты экономических интересов и задействования транзитного потенциала в целях резкого повышения конкурентоспособности транспортной системы страны. Для внедрения этой системы, в которой электронные пломбы устанавливаются и снимаются

¹³ См. www.unescap.org/resources/secure-cross-border-transport-model.

¹⁴ См. India, Commissioner of Customs (Port), Public Notice No. 33/2018 (Kolkata, June 2018).

¹⁵ “Nepal seeks transshipment privileges at Kolkata port”, Kathmandu Post, 12 January 2019.

¹⁶ См. <https://crcep.ru/en/index.html>.

таможнями или транспортными должностными лицами, было отобрано 10 железнодорожных и 20 автомобильных пунктов пересечения границ.¹⁷

60. Использование электронных систем слежения может сыграть важную роль в улучшении транспортного сообщения не имеющих выхода к морю развивающихся стран. Использование новых технологий в процессе железнодорожных перевозок и отслеживании контейнеров определено в качестве одного из 11 направлений сотрудничества между государствами-членами в пределах региональных рамок сотрудничества для упрощения процедур международных железнодорожных перевозок. Такие системы могут оказаться еще более полезными в ситуациях, когда налицо необходимость пересечения двух или более стран. К примеру, в случае, когда грузы направляются из порта Персидского залива Исламской Республики Иран в Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан и Узбекистан, то они должны пересечь границы не только одной страны.

61. Электронные пломбы можно устанавливать в перевалочных портах на контейнеры, направляющиеся в не имеющие выхода к морю развивающиеся страны. Контейнеры могут отслеживаться в реальном режиме времени в странах транзита соответствующей таможней или железнодорожными ведомствами. В пунктах пересечения границ железнодорожным транспортом пограничные власти завершат основные формальности, например инспекцию электронной пломбы и контейнера снаружи. После ввода в программу необходимых данных состав может следовать транзитом через страну в пункт назначения, где будет снята электронная пломба.

62. Такая система полезна во многих отношениях. Во-первых, поскольку груз отслеживается в реальном режиме времени таможенными властями, то гарантии, требующиеся для таможенного транзита, можно существенно ограничить или даже не предоставлять вообще. Во-вторых, физический досмотр можно проводить лишь в случаях, когда информация поступила заранее. В-третьих, установленные законом формальности можно упростить и оптимизировать для того, чтобы сократить транзитное время и издержки. Секретариатом накоплен немалый опыт в использовании электронных систем слежения благодаря экспериментальному использованию Моделей безопасных трансграничных перевозок во многих странах, а поэтому он может оказывать помощь членам и ассоциированным членам, которые заявили о заинтересованности во внедрении таких систем.

В. Повышение роли железнодорожных узлов для увеличения железнодорожных перевозок

63. Железнодорожные узлы играют исключительно важную роль в содействии железнодорожным перевозкам. С учетом того, что железнодорожные перевозки необходимо будет увеличивать для оказания государствам-членам содействия в обеспечении перехода к использованию альтернативных видов транспорта, требуется углублять понимание структурных последствий функционирования

¹⁷ trans.INFO, "Transit of goods through Russia only with a navigation seal. See how to get it", 26 July 2019.

железнодорожных узлов и путей повышения их значимости для содействия развитию комплексных интермодальных перевозок.¹⁸

64. Контейнерные терминалы, расположенные внутри страны, стали появляться во многих странах вследствие согласованных усилий со стороны портовых властей, операторов терминалов и железных дорог, направленных на обеспечение физического доступа к расположенным внутри страны районам и повышение конкурентоспособности. К примеру, «Контейнер корпорэйшн оф Индия, Лтд.» создала 51 железнодорожный узел по всей стране для комплектации грузов и установления сообщений с морскими портами.¹⁹ Большая часть этих железнодорожных узлов выступает в роли «сухих портов», где также осуществляется таможенная очистка.

65. В будущем было бы желательно, чтобы в деятельности железнодорожных «сухих портов» руководствовались принципом совместного месторасположения, а это означает участие той или иной железнодорожной компании, которая создает железнодорожный узел, и логистической компании, которая заведует грузовыми распределительными мощностями. Такой вид совместного расположения стимулирует специализацию и позволяет и тем, и другим компаниям сосредотачиваться на своих основных профессиональных функциях. Это также порождает взаимозависимость, поскольку как оператор терминала, так и логистическая компания выигрывают как клиенты, а поэтому они заинтересованы в обеспечении эффективного функционирования «сухого порта». Кроме того, совместное расположение содействует более эффективному использованию сил и средств, поскольку большая часть интермодальных средств носит капиталоемкий характер и позволяет обеспечить совместное планирование развития мощностей.

66. Эффект сети функционирования железнодорожных узлов можно повысить тогда, когда они также выполняют роль «сухих портов» и расположены вдоль международных железнодорожных коридоров. Сеть Трансазиатских железных дорог и «сухих портов» международного значения, функционирование которых было официально оформлено межправительственными соглашениями, служит прочной базой для использования элементов взаимозависимости между различными пунктами расположения.

С. Содействие железнодорожным грузовым перевозкам в порядке развития логистической системы в целом²⁰

67. Железные дороги традиционно имеют гарантированные рынки в добывающем секторе, а перевозкой грузов наливом, навалом и насыпью в основном занимается государственный сектор. Наличие гарантированных рынков

¹⁸ Железнодорожные узлы имеют три вида организующего эффекта: близость, доступность и взаимодействие. Близость представляет собой организующий эффект: это, когда характер и уровень терминальных перевозок оказывает влияние на близость к узлу. Хранение таких товаров, как зерно и химикаты, имеет место в непосредственной близости к железнодорожным узлам. Доступность означает, что пользователь железнодорожного узла испытывает на себе влияние скорости и затухания с увеличением дальности в контексте частоты его использования. Взаимодействие – это организующий эффект, когда ряд связанных между собой железнодорожных узлов содействует специализации и взаимозависимости расположения.

¹⁹ См. Container Corporation of India Ltd., “Network of Concor’s terminals”, map. Доступно по ссылке: www.concorindia.com/map.asp (по состоянию на 27 сентября 2019 года).

²⁰ This section was adapted from Bernard Arntua, *The Rail Freight Challenge for Emerging Economies: How to Regain Modal Share* (Washington, D.C., World Bank, 2019).

создало условия для того, чтобы железные дороги сосредоточились в большей степени на развитии инфраструктуры, а не на понимании функционирования рынков и изменении запросов клиентов. К тому же во многих динамично развивающихся и наименее развитых странах железные дороги выполняют множество функций, в том числе в социальной и политической сферах. А поэтому большая часть железных дорог начала терять свою коммерческую ориентацию и стала в большей степени зависеть от государственного финансирования, что порождает порочный круг недоинвестирования в железные дороги.

68. Усилия, направленные на то, чтобы остановить процесс сокращения доли железных дорог в грузоперевозках, сосредотачиваются на совершенствовании внутренних процессов и операций, а также повышении информированности о том, что перевозка грузов по железнодорожным дорогам экономически выгоднее. Повышение эксплуатационной эффективности имеет важное значение, однако это само по себе не приведет к заметному повышению роли железных дорог в процессе перевозки грузов. Изменение ландшафта глобальной логистики, когда в рамках той или иной цепочки поставок может использоваться несколько видов транспорта для минимизации общего объема логистических затрат, подталкивает грузоотправителей к использованию таких альтернативных средств, как автомобильный и воздушный транспорт, несмотря на действия связанных с ними немалого числа негативных внешних факторов.

69. Опыт показывает, что успешно функционирующие железные дороги основное внимание уделяют эксплуатационной эффективности, однако они применяют комплексный подход к цепочке снабжения в целях учета позиций различных заинтересованных сторон, таких как грузоотправители, экспедиторы грузов и логистические компании третьей стороны. Железнодорожные перевозки рассматриваются в качестве части логистической системы в целом, призванной содействовать сведению к минимуму затрат в процессе перевозок из пункта отправления в пункт назначения. Результаты исследований и практический опыт говорят о том, что надежность, цена, гибкость в обслуживании и безопасность имеют исключительно важное значение при выборе видов транспорта. К примеру, грузоотправители, занимающиеся отправкой грузов, требующих оперативной доставки, больше внимания уделяют надежности, а не стоимости, с учетом того, что в случае многих перевозимых контейнерами грузов расходы, связанные с хранением запасов, гораздо важнее, чем транспортные издержки.

70. А поэтому железнодорожные перевозки должны быть конкурентоспособными, эффективными и надежными для того, чтобы стать частью международных сетей поставок. Чтобы увеличить долю железнодорожного транспорта в процессе перевозок всеми видами транспорта, крайне необходимо увеличить грузопоток на длинные расстояния по железнодорожным коридорам. Вместе с тем во многих странах региона виды наземного транспорта не интегрированы и не позволяют пользоваться элементами взаимодополняемости и взаимодействия. Фрагментированные сети не в состоянии стабильно удовлетворять растущий спрос на грузы и не поспевают за изменениями в производственных структурах вследствие появления производственно-сбытовых сетей. Отсутствие комплексного планирования и инвестирования в сфере грузовой транспортной инфраструктуры приводит к снижению эффективности, что является причиной увеличения логистических расходов.

71. Основной задачей, связанной с увеличением грузопотока по железнодорожным коридорам, является содействие комплектованию грузов. Комплектование грузов возможно путем расположения мощностей, которые генерируют и привлекают грузы в местах, расположенных поблизости к «сухим портам». А поэтому необходимо создавать стратегические узлы и пункты комплектования грузов в целях генерации достаточного объема грузопотока для того, чтобы создать условия для развития логистических услуг, завязанных на железные дороги. Это потребует более слаженной координации между учреждениями, ответственными за различные виды транспорта, а также создания стратегических узлов для содействия функционированию более комплексных транспортных и логистических сетей.

72. И наконец, чтобы железнодорожный транспорт стал частью общей логистической системы и для того, чтобы увеличить его долю в грузоперевозках, железным дорогам необходимо развивать стратегическое партнерство с основными грузоотправителями, экспедиторами грузов и логистическими компаниями третьих сторон, либо по линии аффилированных компаний, либо с использованием взаимоприемлемых механизмов. Установление партнерских связей с логистическими компаниями третьих сторон может содействовать привлечению большего числа клиентов, особенно грузоотправителей, желающих воспользоваться железнодорожным транспортом. В сущности, грузоотправители, возможно, не захотят иметь дело с интермодальными сетями в силу их сложного характера и могут сомневаться в надежности железнодорожных перевозок; вместе с тем они будут в большей степени склонны доверять внешней логистической компании.

73. Железные дороги Северной Америки привлекли множество клиентов благодаря заключению партнерских соглашений с логистическими компаниями третьих сторон, таких как «Юнайтед Парсел Сервис». В свою очередь эти компании выиграли от того, что предлагали свои услуги клиентам по низким ценам. Анализ логистических сетей и понимание того, как железные дороги могут интегрироваться в них, предлагая услуги по сквозной доставке, может открыть для железных дорог в регионе целый ряд благоприятных возможностей. Например, эксплуатация составов по маршруту Китай – Европа открывает перед железными дорогами широкие перспективы для установления значимых партнерских отношений с различными заинтересованными сторонами и увеличения своей доли в грузоперевозках.

D. Повышение безопасности на железных дорогах

74. Объемы пассажиро- и грузоперевозок по железным дорогам во многих странах региона увеличиваются. В период 2011 – 2017 годов объем грузоперевозок увеличился с 6,4 до 6,5 трлн. тн/км, то есть почти на 3 процента.²¹ Аналогичным образом, за тот же период объем пассажироперевозок увеличился с 2,7 до 3,3 трлн. тн/км, то есть приблизительно на 20 процентов. Несмотря на увеличение интенсивности перевозок, уровень безопасности на железных дорогах вырос, хотя во многих странах-членах железнодорожные аварии – явление не редкое.

²¹ См UIC, RAIL Information System and Analyses database. Доступно по ссылке: <https://uic.org/support-activities/statistics/>. Данные не включают Турцию. (по состоянию на 27 сентября 2019 года)

75. В большинстве стран региона, на основе национальных, технических и эксплуатационных концепций были выработаны правила безопасности на железных дорогах. С учетом ожидаемого роста международных железнодорожных перевозок различные принципы, стратегии и культуры обеспечения безопасности на железных дорогах могут усугубить проблемы, с которыми сталкивается эффективное функционирование международного железнодорожного транспорта. А поэтому было бы желательно согласовать правила безопасности, задачи и функции органов, занимающихся обеспечением безопасности на железных дорогах, и порядок расследования аварий. К тому же железным дорогам региона предлагается также договориться о согласовании в следующих областях: а) методы оценки уровня безопасности и соблюдения требований безопасности; б) планы по определению уровня безопасности, исходя из приемлемого риска; и с) критерии мониторинга показателя безопасности на железных дорогах.

76. В условиях отсутствия такого процесса согласования государствам-членам рекомендуют учредить независимые органы, занимающиеся вопросами безопасности на железных дорогах, в целях обмена мнениями и согласования критериев принятия решений применительно к обеспечению безопасности на железных дорогах. По своей организации, правовой структуре и принципам принятия решений такие органы должны быть независимыми. В число функций национальных органов по обеспечению безопасности на железных дорогах могут входить следующие: а) лицензирование железнодорожных компаний, которые хотят заниматься пассажиро- или грузоперевозками по национальной сети; б) ведение учета подвижных составов; с) выдача сертификатов безопасности применительно к подвижному составу; d) профессиональная подготовка машинистов и бригад; е) надзор за перевозкой опасных и радиоактивных грузов по железным дорогам; и f) координация деятельности с другими национальными органами в целях повышения уровня взаимодействия.

77. В некоторых странах предпочтительнее создавать полномасштабные железнодорожные надзорно-контрольные органы с более широкими полномочиями и возможностями регулирования других областей, а не только областей, связанных с безопасностью, включая следующее²²: а) экономические вопросы, охватывающие тарифы, развитие конкуренции, стимулирование инвестиций в железнодорожную инфраструктуру, определение платы за доступ и расширение недискриминационного доступа; б) экологические вопросы, охватывающие загрязнение почвы, атмосферы и шумленность; и с) технические вопросы, включая повышение уровня взаимодействия.

78. К регулированию различных аспектов железнодорожных перевозок необходимо подходить основательно, и это регулирование должно ограничиваться вопросами, где регулирование просто необходимо. В процессе принятия решений относительно вопросов регулирования железные дороги могут провести исследование по выявлению основных областей, в которых требуется регулирование, и соответственно создавать железнодорожные надзорно-контрольные органы. По просьбе секретариат мог бы содействовать странам в проведении таких исследований, организации обмена опытом и вынесении соответствующих рекомендаций относительно развития эффективно и действенно функционирующих железнодорожных перевозок в странах и между ними.

²² World Bank, Railway Reform: Toolkit for Improving Rail Sector Performance (Washington, D.C., 2017).

Е. Регулирование перевозки опасных грузов по железным дорогам

79. Основными особенностями перевозки опасных грузов всеми видами транспорта сегодня занимаются на глобальном уровне, и они изложены в Рекомендациях Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов: типовые положения. Они предназначены для правительств и международных организаций, на которые возложена задача регулирования перевозки опасных грузов. В частности, типовые положения охватывают классификацию, упаковку, маркетинг и документацию.

80. Положения, касающиеся международной перевозки опасных грузов по железным дорогам, опубликованы Международной организацией по международным железнодорожным перевозкам. Для упрощения процедур наземной перевозки опасных грузов положения, которые применимы к трем наземным видам транспорта, обсуждались на совместном совещании, в работе которого принимали участие стороны Европейского соглашения 1957 года, касающегося международной перевозки опасных грузов по железным дорогам, Европейского соглашения, касающегося международной перевозки опасных грузов внутренним водным транспортом, и Конвенции, касающейся международной железнодорожной перевозки, а также представители международных ассоциаций и заинтересованные государства.

81. Дальнейшая разработка Положений, касающихся международной перевозки опасных грузов по железным дорогам с учетом Типовых положений и принципа сотрудничества с другими двумя видами наземного транспорта, гарантирует бесперебойную перевозку опасных грузов даже при смене вида транспорта. В силу стремительных темпов научно-технического прогресса Типовые положения и более конкретные положения постоянно пересматриваются с тем, чтобы как можно скорее отразить в учетном списке новые виды опасных грузов и условия их перевозки. Такие положения пересматриваются каждые два года.

82. Касающиеся опасных грузов положения в контексте Организации сотрудничества железных дорог изложены в приложении II к Соглашению, касающемуся международного железнодорожного грузового сообщения (СМГС). Международная организация по международным железнодорожным перевозкам и Организация сотрудничества железных дорог тесно сотрудничают друг с другом с тем, чтобы поправки, вносимые в Положения, касающиеся международной перевозки опасных грузов по железным дорогам, находили в необходимых случаях отражение в приложении II к Соглашению, касающемуся международного железнодорожного грузового сообщения (СМГС). Это делается для упрощения процедур железнодорожных перевозок между регионами, в которых действует два правовых режима.

83. Государства – члены ЭСКАТО, которые являются членами либо Организации сотрудничества железных дорог, либо Межправительственной организации международных железнодорожных перевозок, могут воспользоваться правовым режимом, распространяющимся на перевозку опасных грузов, о котором говорилось выше. Что касается других стран, то им рекомендуют разработать положения, которые согласуются с действующими международными положениями.

IV. Вопросы для рассмотрения Рабочей группой

84. В 1814 году Джордж Стефенсон изобрел первый паровоз, который стал предвестником промышленной революции. Спустя два столетия железные дороги как один из видов транспорта находятся на перепутье в своем развитии. Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года открывает новое окно возможностей для того, чтобы сделать железнодорожный транспорт экологически более безопасным и энергоэффективным. Многие директивные органы и политики отдают себе отчет в необходимости направления капиталовложений на развитие железных дорог в целях повышения устойчивости транспортных сетей. Сегодня железные дороги и стоящие за ними люди должны осознать важность момента, воспользоваться такой благоприятной возможностью для обеспечения надежности и эффективности функционирования железных дорог и делать так, чтобы грузоотправители отдавали предпочтение этому виду транспорта.

85. Сеть Трансазиатских железных дорог может сыграть центральную роль в развитии железных дорог в регионе. Она может эффективно объединять национальные железнодорожные сети с целью создания единой региональной сети, стимулируя и дополняя экономическое и социальное развитие государств-членов и выступая в качестве главной основы регионального экономического сотрудничества и интеграции. Началась эпоха возрождения железных дорог, которая может привести к увеличению масштабов экономической деятельности, открывая перед странами более широкие возможности в деле реализации целей в области устойчивого развития и содействия их осуществлению.

86. С учетом информации, представленной в настоящем документе, Рабочей группе по сети Трансазиатских железных дорог предлагается вынести в адрес секретариата дополнительные рекомендации относительно стратегий и подходов, касающихся дальнейшего развития и эксплуатации сети по линии мероприятий, прежде всего касающихся следующего:

- a) приоритизации инвестиций в строительство отсутствующих звеньев сети;
- b) коммерциализации международных железнодорожных коридоров по линии механизмов управления коридорами;
- c) создания полной базы данных о сети и транспортного моделирования применительно к железным дорогам;
- d) расширения сети сообщений между портами и районами, расположенными в глубине страны, путем, в частности, использования новых технологий;
- e) содействия обеспечению безопасности на железных дорогах;
- f) регулирования перевозки опасных грузов.

Приложение

Выдержки из докладов совещаний, касающихся сети Трансазиатских железных дорог

<i>Совещание</i>	<i>Решения и рекомендации</i>
<p>Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО), Семьдесят пятая сессия, Бангкок 27 – 31 мая 2019 года</p>	<p>Комиссия признала, что межправительственные соглашения по сети Азиатских автомобильных дорог, сети Трансазиатских железных дорог и «сухим портам» являются основными элементами реализации концепции международной комплексной интермодальной транспортно-логистической системы в регионе.^a</p> <p>Что касается железнодорожного транспорта, то Комиссия приветствовала инициативу государств-членов по увеличению объемов трансграничных и транзитных железнодорожных перевозок и созданию эффективных железнодорожных сетей на основе: а) расширения и модернизации железных дорог, в том числе в рамках сети Трансазиатских железных дорог; б) создания междугородней железнодорожной сети; с) улучшения связей между морскими портами и железными дорогами; d) строительства выделенных коридоров для железнодорожных грузовых перевозок; и e) коммерциализации деятельности железнодорожных коридоров.^b</p> <p>Комиссия подтвердила важность согласования правил и положений для международных железнодорожных перевозок в целях улучшения технической, оперативной и правовой взаимосвязанности и отметила просьбу о разработке руководящих принципов или политических рамок, а также о проведении мероприятий по укреплению потенциала для обеспечения эффективных трансграничных железнодорожных перевозок в целях поддержания успешной деятельности в области железнодорожных перевозок.^c</p>
<p>Комитет по транспорту пятая сессия, Бангкок, 19-21 ноября 2018 года</p>	<p>Комитет рассмотрел документ ESCAP/CTR/2018/3 под названием «Проект рамочного документа по повышению эффективности функционирования пунктов пересечения границ железнодорожным транспортом в сети Трансазиатских железных дорог и за ее пределами».^d</p> <p>Комитет приветствовал разработку этого проекта рамочного документа, в котором рассматриваются варианты мер по повышению эффективности процедур пересечения границ железнодорожным транспортом в сети Трансазиатских железных дорог и за ее пределами. Комитет напомнил о том, что упрощение процедур железнодорожных перевозок имеет ключевое значение для повышения доли перевозок этим видом транспорта в общем объеме международных грузовых перевозок, что будет способствовать не только развитию внутрирегиональной торговли, но и сокращению углеродных выбросов грузового транспорта.^e</p> <p>Комитет принял к сведению четыре определенные в этом рамочном документе ключевые области деятельности, включая: а) обмен электронными данными между железными дорогами и между железными дорогами и контрольными органами; б) гармонизацию таможенных формальностей транзитных железнодорожных перевозок при помощи соответствующих договоренностей между государствами-членами; с) для эффективное решения проблемы разной ширины колеи; и d) разработку комплексных показателей и методологических инструментов оценки эффективности</p>

функционирования пунктов пересечения границ железнодорожным транспортом. Комитет выразил мнение, что общее понимание ключевых проблем, которые должны быть решены в рамках этих четырех областей, будет иметь ключевое значение для повышения эффективности международных железнодорожных перевозок.^f

Комитет подчеркнул, что проект рамочного документа представляет собой общерегиональное, не имеющее обязательной юридической силы стратегическое руководство для оказания помощи тем государствам-членам, которые желают принять меры и реализовать проекты по содействию упрощению процедур пересечения границ железнодорожным транспортом, прежде всего по маршрутам сети Трансазиатских железных дорог, но не ограничиваясь только ими. С учетом этих соображений Комитет принял к сведению проект рамочного документа по повышению эффективности функционирования пунктов пересечения границ железнодорожным транспортом в сети Трансазиатских железных дорог и за ее пределами, который содержится в документе ESCAP/CTR/2018/3.^g

-
- ^a ESCAP/75/36, пункт 158.
 - ^b ESCAP/75/36, пункт 162.
 - ^c ESCAP/75/36, пункт 163.
 - ^d ESCAP/CTR/2018/8, пункт 26.
 - ^e ESCAP/CTR/2018/8, пункт 28.
 - ^f ESCAP/CTR/2018/8, пункт 29.
 - ^g ESCAP/CTR/2018/8, пункт 30.