

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

Пятое совещание

Пусан, Республика Корея, 13-14 июня 2017 года

Пункт 6 предварительной повестки дня*

**Политика и вопросы, касающиеся развития сети
Трансазиатских железных дорог**

**Политика и вопросы, касающиеся развития сети
Трансазиатских железных дорог**

Записка секретариата

Резюме

В настоящем документе рассматривается работа, проведенная секретариатом в сотрудничестве с государствами-членами по сети Трансазиатских железных дорог, а также соответствующие политика и вопросы. Рабочая группа по сети Трансазиатских железных дорог, возможно, рассмотрит этот документ и стратегии и подходы, касающиеся: а) поощрения инвестиций в развитие сети Трансазиатских железных дорог, включая интермодальные узлы; б) создания условий для развития основывающихся на железных дорогах международных интермодальных грузовых коридоров; и с) налаживания процесса предоставления секретариату обновленной информации по приоритетным проектам развития железнодорожной инфраструктуры на регулярной основе.

I. Введение

1. Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) сыграла ведущую роль в формировании нового подхода государств-членов, предусматривающего включение ими в планирование своей транспортной инфраструктуры международного измерения. Эти совместные усилия привели к успешному определению сетей Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог и приданию им официального статуса, а также к определению ряда «сухих портов» международного значения, призванному содействовать введению в эксплуатацию этих двух сетей и их интеграции с другими видами транспорта.

* E/ESCAP/TARN/WG(5)/L.1.



2. Инициативы, реализованные в рамках этих программ, позволили региону адаптироваться к растущим объемам международной торговли, используя по большей части уже имеющуюся инфраструктуру, и ознаменовали первый шаг на пути объединения разнородных систем инфраструктуры в общую региональную сеть, оптимальным образом приспособленную для того, чтобы способствовать экономической интеграции региона, укреплять экономический рост в нем в будущем и облегчать обмен товарами и услугами.

3. Признавая, что достижение этих целей имеет принципиальное значение для устойчивого экономического развития региона, участники Конференции министров по транспорту, состоявшейся в Пусане, Республика Корея, в ноябре 2006 года, приняли Пусанскую декларацию о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе (E/ESCAP/63/13, глава V), в которой была сформулирована концепция международной комплексной интермодальной транспортно-логистической системы. Впоследствии эта концепция вновь была отражена в Бангкокской декларации о развитии транспорта в Азии, принятой на Форуме министров транспорта стран Азии, который прошел в Бангкоке в декабре 2009 года (E/ESCAP/66/11, глава IV), и вновь подтверждена в Декларации министров о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, принятой на Конференции министров по транспорту, которая состоялась в Бангкоке в марте 2012 года (E/ESCAP/MCT.2/13). В этом документе также было признано, что рост внутрирегиональной торговли может получать дальнейшую поддержку в том случае, если будут расширены региональные транспортные коридоры и устранены «узкие места».

4. На основе мероприятий, осуществленных секретариатом в рамках этих деклараций, на Конференции министров по транспорту, проходившей в Москве в декабре 2016 года, была принята Декларация министров об устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, в которой признается важная роль транспортных и транзитных коридоров в обеспечении международного сотрудничества в целях устойчивого развития и необходимость во всестороннем сотрудничестве между всеми видами транспорта для содействия формированию устойчивых мультимодальных транзитных коридоров. В Декларации также подчеркивается необходимость поощрять безопасные, рациональные и экологичные интермодальные или мультимодальные транспортные коридоры, обеспечивающие беспрепятственную физическую и операционную связуемость.

5. На этапе обсуждения и принятия упомянутых выше деклараций международное сообщество также развернуло ряд глобальных программ и инициатив, которые влияют на масштаб и осуществление мероприятий, связанных с транспортом. Наиболее важное место в ряду этих инициатив занимает принятие Генеральной Ассамблеей в сентябре 2015 года резолюции 70/1 «Преобразование нашего мира: Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года», в которой сформулированы Цели в области устойчивого развития

6. Для транспортного сектора осуществление Повестки дня на период до 2030 года может оказаться более сложной задачей, чем для любой другой отрасли. Фактически, несмотря на то, что транспортный сектор является одной из главных движущих сил экономического развития и служит одним из источников занятости населения, его доля в объеме выбросов парниковых газов по-прежнему остается одной из наиболее значительных, как и его доля потребления ископаемых видов топлива. Эта проблема еще более серьезна для региона, где наблюдается высокий уровень рождаемости и рост среднего класса с увеличивающимся благосостоянием и покупательской способностью, которые

ведут к повышению спроса на товары потребления, особенно личные транспортные средства.

7. Представляется, что на данном раннем этапе осуществления Повестки дня на период до 2030 года достигнут широкий консенсус относительно того, что обеспечение бесперебойной и устойчивой связуемости, содействующей рыночной интеграции и активизации экономической динамики, может послужить одним из способов продвижения вперед, позволяющих сочетать стремление к экономическому росту с более широким распространением благосостояния и повышением внимания к охране окружающей среды.

8. Сеть Трансазиатских железных дорог уже играет важную роль в содействии странам-членам в улучшении межстрановых и межрегиональных транспортных связей, в частности в решении конкретных задач не имеющих выхода к морю и транзитных развивающихся стран. Кроме того, ее потенциал и операционные возможности были проверены и признаны в результате начала проведения международных коммерческих операций по некоторым из ее маршрутов.

9. Однако, несмотря на неопровержимый прогресс и признание, сети Трансазиатских железных дорог еще предстоит в полной мере раскрыть свой потенциал ввиду наличия ряда технических и операционных ограничений. Хотя необходимость создания недостающих участков в сети Трансазиатских железных дорог, реконструкции существующих участков и модернизации подвижного состава являются хорошо известными вопросами, подлежащими рассмотрению, повышенное внимание также следует уделять налаживанию адекватных связей с интермодальными и логистическими объектами, развитию контактов между железнодорожным и другими видами транспорта, в частности с морским транспортом, и использованию информационно-коммуникационных технологий.

10. Концепция развития международных интермодальных коридоров заключается в признании того, что регион может в полной мере реализовать социально-экономические выгоды улучшения транспортных связей с одновременным смягчением воздействия отрицательных факторов транспортного сектора. Сеть Трансазиатских железных дорог является важным элементом реализации этой концепции. В настоящем документе рассматриваются некоторые стратегии и вопросы, которые Рабочая группа может посчитать полезными в ходе обсуждений, посвященных превращению сети в надлежащую основу для развития международных интермодальных коридоров, охватывающих все районы региона.

II. Решения и рекомендации директивных органов

11. После вступления в силу Межправительственного соглашения по сети Трансазиатских железных дорог 11 июня 2009 года вопросы, касающиеся сети Трансазиатских железных дорог и ее развития и эксплуатации, по-прежнему рассматриваются на ряде директивных совещаний высокого уровня, о которых кратко сообщается в приложении к настоящему документу. Кроме того, соответствующие вопросы обсуждались партнерами по процессу развития на таких совещаниях или мероприятиях, как: совещания Рабочей группы по железным дорогам Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества, проходившие под эгидой Азиатского банка развития, совещания глав железнодорожных органов Организации экономического сотрудничества, организованные ее секретариатом, Специальная рабочая группа по проекту железной дороги Сингапур – Куньмин, организованная

секретариатом Ассоциации государств Юго-Восточной Азии, совещание исполнительных глав железных дорог стран Южной и Юго-Восточной Азии, первая Азиатская конференция по железнодорожной инфраструктуре и перевозкам, организованная Корейским институтом исследований в области железнодорожного транспорта, и совещание по вопросам укрепления железнодорожной транспортной соединяемости в Южной и Юго-Западной Азии, совместно организованное ЭСКАТО и Организацией сотрудничества железных дорог.

12. К числу директивных совещаний в 2016 году и 2017 году, в частности, относятся: семьдесят вторая сессия Комиссии (Бангкок, 15-19 мая 2016 года); третья сессия Конференции министров по транспорту (Москва, 5-9 декабря 2016 года). Семьдесят третья сессия Комиссии пройдет в Бангкоке 15-19 мая 2017 года. Эти совещания подчеркивают роль сети Трансазиатских железных дорог в поощрении процесса создания комплексных интермодальных/мультимодальных транспортных систем, которые в полной мере используют сравнительные преимущества различных видов транспорта, с тем чтобы обеспечить формирование безопасной, эффективной, экономичной, конкурентоспособной, социально инклюзивной и экологически безопасной транспортной инфраструктуры и служб в качестве одного из средств достижения устойчивого развития. В приложении к настоящему документу содержатся соответствующие выдержки из докладов этих директивных совещаний.

III. Развитие международных интермодальных транспортных коридоров

A. Состояние и проблемы сети Трансазиатских железных дорог

13. Сеть Трансазиатских железных дорог играет ключевую роль в содействии скоординированному развитию региональной сети железных дорог. Осуществленная в рамках ЭСКАТО коллективная работа привела к приданию этой сети официального статуса посредством Межправительственного соглашения по сети Трансазиатских железных дорог,¹ которое вступило в силу в июне 2009 года. К Межправительственному соглашению по сети Трансазиатских железных дорог на настоящий момент присоединилось 19 сторон.²

14. В соответствии с условиями Соглашения Рабочая группа была учреждена в качестве важного форума для содействия осуществлению Соглашения и обсуждения вопросов и обмена информацией, касающихся будущего развития, модернизации и повышения оперативной эффективности железнодорожного транспорта в регионе.

15. Сеть Трансазиатских железных дорог носит эволюционный характер. На деле, в соответствии с Соглашением официальная сеть была принята в качестве скоординированного плана развития железнодорожных линий, имеющих международное значение, в Азии и между странами Азии и соседними регионами, с тем чтобы содействовать региональной экономической интеграции. В настоящее время эта сеть охватывает 118 000 км железнодорожных линий в 28 странах и вопросы ее развития включены в национальные планы или стратегии ряда стран.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 2596, No. 46171.

² О ходе осуществления Соглашения сообщается в документе E/ESCAP/TARN/WG(5)/1.

16. Сеть формируется по четырем коридорам, которые в настоящее время отражают резкий контраст в том, что касается их эксплуатационной готовности. Северный коридор характеризуется высокой степенью эксплуатационной готовности ввиду наличия повсеместной железнодорожной инфраструктуры, достаточной степени совместимости железных дорог соседних стран даже в тех случаях, когда на границе имеются различия в ширине колеи, и высокого уровня грамотности в оперативной и технической области.³ С момента завершения строительства Транссибирской магистрали этот коридор обычно используется для трансграничных железнодорожных перевозок, а в последние годы внедрение в Китае и Российской Федерации более ориентированной на рынок экономической политики привело к активизации его использования: с каждым годом растет число новых международных контейнерных маршрутных составов, которые следуют по этому коридору.

17. В других же коридорах эксплуатационной готовности препятствуют одна или несколько из следующих проблем: слаборазвитая железнодорожная инфраструктура в ряде стран, по территории которых проходят маршруты, недостаточное количество железнодорожных подвижных составов, отсутствие или недостаточность совместимости подвижных составов по разные стороны границы и низкий эксплуатационный потенциал железных дорог в ряде соответствующих стран. Самым же важным является то, что отсутствие повсеместной железнодорожной инфраструктуры на трансграничном уровне является очевидным препятствием на пути развития международных услуг в некоторых частях региона.

18. Сеть Трансазиатских железных дорог включает 118 000 км уже существующих или запланированных железнодорожных путей, выбранных государствами-членами в силу их текущего или будущего потенциала перевозок в рамках международной торговли. При этом 12 400 км пока физически не существуют. Этот показатель – совокупная протяженность трансграничных участков линий, которые, если они будут построены, обеспечат железнодорожное сообщение на межстрановом уровне. По имеющимся оценкам, общая сумма инвестиций, необходимых для строительства этих недостающих звеньев, составляет 75,5 млрд. долл. США.⁴ Проблема железнодорожного сообщения между странами стоит особенно остро в Юго-Восточной Азии, в том числе и проблема ее связи с другими субрегионами: на ее долю приходится 38 процентов отсутствующих участков сети Трансазиатских железных дорог. Помимо финансирования, существует еще одна важнейшая проблема, требующая решения: необходимо добиться, чтобы все страны с недостающими участками уделяли решению этого вопроса одинаковое внимание в соответствующих планах развития и координировали свои графики строительных работ.

19. Несмотря на сказанное выше, страны-члены вложили значительные средства в модернизацию своей железнодорожной инфраструктуры и продолжают внедрение новых национальных, двусторонних или многосторонних проектов, призванных улучшить железнодорожное сообщение как один из способов обеспечения более устойчивого и сбалансированного развития транспорта в регионе, особенно в части обеспечения транспортного сообщения со странами, не имеющими выхода к морю, и отдаленными районами внутри стран.

³ Этими странами являются Казахстан, Китай, Корейская Народно-Демократическая Республика, Монголия, Республика Корея и Российская Федерация.

⁴ Информация о недостающих участках с разбивкой по субрегионам представлена в документе E/ESCAP/TARN/WG(5)/4.

В. Обеспечение бесперебойной связуемости

20. Признавая, что внутрирегиональная и межрегиональная связуемость относится к числу нерешенных задач, на своей семьдесят первой сессии в мае 2015 года Комиссия приняла резолюцию 71/8 «Укрепление межрегиональной и внутрирегиональной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе», в которой она обратилась к секретариату с просьбой наделять приоритетностью развитие всесторонней и бесперебойной связи в регионе. Впоследствии Комиссия укрепила этот мандат на своей семьдесят второй сессии в мае 2016 года, приняв резолюцию 72/5 «Укрепление регионального сотрудничества в области транспортных сообщений в интересах устойчивого развития в Азиатско-Тихоокеанском регионе».

21. Понятие бесперебойной связуемости ассоциируется с концепцией комплексной транспортной системы, позволяющей обеспечить эффективные перевозки товаров и людей разными видами транспорта и в разные страны. Для этого необходимо скоординировать политику, устранить дефицит инфраструктуры, согласовать технические стандарты, синхронизировать оперативные процедуры, разработать и использовать информационно-коммуникационные системы и согласовать законодательство различных стран.

22. В этой связи, в том, что касается развития инфраструктуры, при реализации последних инициатив по развитию сети Трансазиатских железных дорог все больше учитывается тот факт, что они пересекают территории соседних государств. Однако независимо от различий, имеющих в финансовых ресурсах, модернизация маршрутов или строительство недостающих участков сети Трансазиатских железных дорог осложняются тем, что разные страны, охватываемые этими инициативами, уделяют этому вопросу разную степень внимания.

23. Рабочая группа была учреждена в качестве нормативной платформы, на базе которой разработчики политики из региона могут обсуждать вопросы и координировать политику, направленные на развитие сети. Можно более активно использовать Рабочую группу для согласования национальных приоритетов с региональными потребностями, включая планирование инфраструктуры и демонстрацию инновационных технологических и эксплуатационных решений, касающихся управления транспортными потоками и совместимости. Она также может использоваться для содействия расширению сетей, особенно в сельскую местность, обсуждения дальнейших направлений работы по согласованию технических стандартов и поиска новых решений, касающихся операций на грузовых терминалах, сообщения с портами и внутренними районами стран, а также вопросов, связанных с первым и последним этапом перевозок грузов.

24. Что касается самих железнодорожных операций, то эффективность международного железнодорожного сообщения в рамках сети будет во многом зависеть от наличия достаточной степени последовательности в техническом проектировании и практике эксплуатации систем железнодорожного транспорта соседних стран. Хотя этот принцип применим в отношении всей сети, он имеет особое значение в тех случаях, когда уже существует единообразие в ширине колеи. Однако в ряде таких случаев отсутствует последовательность в том, что касается длины поездов по разные стороны границы. Это приводит к задержкам при транспортировке и излишним расходам, которые вызваны необходимостью переформирования поездов или грузов на границе.

25. Принципиальное значение также имеет совместимость подвижных составов, независимо от наличия единой ширины колеи. В случаях

единообразия ширины колеи конструкция тормозных систем препятствует обмену подвижным составом между железными дорогами соседних стран. В то же время в случаях, когда ширина колеи не является единообразной, дисбаланс между грузоподъемностью вагонов по разные стороны пункта, где необходим переход на другую ширину колеи, налагает схожие ограничения.

26. Во все большей степени взаимосвязанность соседних железнодорожных сетей и их интеграция с другими видами, а также с логистическими службами будет зависеть от применения новых технологий, таких, как интеллектуальные транспортные системы. Эти системы сочетают в себе технологии, опирающиеся на новый потенциал, которым обладают современные информационно-коммуникационные технологии. Использование саморегулирующихся транспортных систем позволяет улучшать управление транспортными потоками и активами, а также обеспечить более высокий уровень безопасности и охраны. Они включают средства телематики и все виды связи в рамках подвижного состава, между ним и инфраструктурой и между железнодорожными операторами и их оперативными подразделениями, включая клиентов. Саморегулирующиеся транспортные системы заложили основу для создания преимуществ, таких как повышение конкурентоспособности транспортной логистики, обеспечение эффективного использования соответствующих ресурсов, внедрение экологически чистого низкоуглеродного транспорта и стимулирование новых движущих сил экономического роста.⁵

С. Выгоды международных интермодальных транспортных коридоров

27. Во исполнение резолюции 70/197 Генеральной Ассамблеи от 22 декабря 2015 года «На пути к обеспечению всестороннего взаимодействия между всеми видами транспорта в целях содействия созданию устойчивых мультимодальных транзитных коридоров» Комиссия приняла на своей семьдесят второй сессии резолюцию 72/5 «Укрепление регионального сотрудничества в области транспортных сообщений в интересах устойчивого развития в Азиатско-Тихоокеанском регионе», в которой она признала важность международных интермодальных коридоров для безопасной, эффективной, надежной и недорогостоящей перевозки грузов и пассажиров в интересах содействия устойчивому экономическому росту, повышения социального благосостояния и расширения международного сотрудничества и торговли между государствами-членами.

28. На Конференции министров по транспорту, проходившей в Москве в декабре 2016 года, были подтверждены положения резолюции 72/5, когда вновь была подчеркнута важность интегрированных интермодальных транспортных систем для обеспечения устойчивых транспортных связей в регионе. В этой связи она подчеркнула важность сотрудничества стран по вопросам создания и эксплуатации международных транспортных коридоров как ключевых компонентов реализации Региональной программы действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2017-2021 годы).

29. В контексте усилий правительств по повышению жизнеспособности экономики региона, обеспечению потребностей в мобильности людей и товаров и вовлечению внутренних районов стран в основное русло экономического развития представляется, что планирование и введение в эксплуатацию международных интермодальных транспортных коридоров знаменует новый

⁵ Hwang Sang-kyu and Kim Gunyoung, eds., “Chapter 6: Transport Technology”, in *50 Praxes for Better Transport in Korea* (Goyang, Republic of Korea, Korea Transport Institute, 2012), p. 247.

подход к реализации региональных транспортных проектов, позволяющий минимизировать воздействие транспортного сектора на окружающую среду.

30. Эти коридоры, в основном базирующиеся на железных дорогах, предусматривают включение различных видов транспорта, учитывают вопросы освоения прилегающих территорий, связывают отраслевые территориально-производственные комплексы, синхронизируют производственно-сбытовые цепочки и, что самое важное, служат при этом для нужд местных сообществ, больших или малых.

31. В региональном контексте эти коридоры стимулируют совместное планирование инициатив, в основе которых лежит общее видение развития. Пристальное внимание при этом уделяется комплексным транспортным потребностям на широкой территории, и появляется возможность добиться большей степени рационализации вложений. Международные интермодальные коридоры также создают сетевой эффект, позволяющий странам с более ограниченными возможностями финансирования внедрять проекты, которые они не смогли бы реализовать собственными силами. При этом данные страны также получают доступ к технологиям и техническим знаниям.

32. Основанный на коридорах подход, призванный обеспечить интеграцию и координацию различных видов транспорта, необходим для экономической интеграции региона, особенно не имеющих выхода к морю стран и отдаленных внутренних районов. Он позволяет странам определять проекты, представляющие общий интерес, соотнося таким образом национальные инициативы с региональными приоритетами. Он также облегчает постепенное согласование стандартов проектирования и эксплуатационных принципов, а также служит стимулом для внедрения новых технологий, таких как саморегулирующиеся транспортные системы.

33. Накопленный в регионе опыт показывает, что сейчас концепция международных интермодальных коридоров получила широкое признание во всем регионе, и имеют место реализация или изучение связанных с ней проектов. Одной из наиболее всеохватных рамочных программ развития таких коридоров является инициатива «Один пояс – один путь», внедряемая правительством Китая в целях придания нового импульса экономической интеграции на основе повышения связуемости между странами. В последние годы, действуя в сотрудничестве с рядом международных партнеров, в том числе железнодорожными перевозчиками и логистическими компаниями, железные дороги Китая внедрили ряд новых интермодальных услуг, призванных продемонстрировать потенциал таких коридоров.

34. С 2010 года на еженедельной основе организуется перевозка автозапчастей для автомобилей марки «БМВ» с завода-изготовителя в Лейпциге (Германия) на сборочный завод «БМВ» в Шэньяне (Китай). В 2014-2015 годах были опробованы и другие инициативы, предусматривающие сообщение между Чунцином (Китай) и Дуйсбургом (Германия), Чжэнчжоу (Китай) и Гамбургом (Германия), Сучжоу (Китай) и Варшавой, Иу (Китай) и Мадридом, Куньмином (Китай) и Роттердамом (Нидерланды). Самый недавний пример датируется началом 2016 года – первый контейнерный поезд проследовал из провинции Чжэцзян (Китай) в Тегеран через Казахстан и Туркменистан.

35. В целом, учитывая гораздо более сжатые по сравнению с морскими перевозками сроки транспортировки и значительно более низкие по сравнению с авиаперевозками транспортные расходы, такие услуги пользуются большим спросом в отраслях, где требуется транспортировка срочных, дорогостоящих грузов, таких как автозапчасти или продукты сферы информационных

технологий. Однако по-прежнему сохраняются проблемы в ряде областей, связанных с эксплуатационной и коммерческой деятельностью. Следует добиваться дальнейшего улучшения взаимодействия между операторами транспорта, контактов между партнерами и достижения согласованных целей.

36. Для успешного планирования, проектирования и введения в эксплуатацию коридоров требуется серьезная координация. Учитывая многосторонний характер международных интермодальных коридоров, импульс такой координации может быть придан главным образом соглашениям на правительственном уровне, так как никакие другие структуры не могут реально заручиться необходимым влиянием для ведения переговоров. Такие соглашения способствовали бы определению четкой концепции с четко сформулированными целями и задачами на основе диалога и консенсуса. Это также позволило бы обеспечить аналогичные темпы реализации проектов во всех соответствующих странах.

IV. Сеть Трансазиатских железных дорог и развитие портовой инфраструктуры

37. В то время как развитие сетей инфраструктуры наземного транспорта занимало ведущее место в повестке дня региональных разработчиков политики в области транспорта, деятельности по обеспечению связности этих сетей со странами-архипелагами и островными странами Тихого океана уделялась аналогичная степень внимания. Развитие таких связей является необходимым для того, чтобы придать сетям наземного транспорта полную эксплуатационную функциональность, на основе которой они смогут давать более широкие преимущества всем странам региона, создавая условия для расширения соединяемости между удаленными рынками.

38. Одним из примеров служат перевозки из Японии в материковую Азию: сначала они осуществляются морским транспортом, а затем – наземным в рамках сетей Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог. Товары из любой точки Японии на регулярной основе загружаются в контейнеры в портах Токио, Нагоя, Осака или Хаката и перевозятся по морю в Шанхай (Китай), где они затем перегружаются на железнодорожный или автомобильный транспорт для дальнейшей транспортировки во внутренние районы Китая или Центральной Азии. Морские перевозки в Республику Корея и из нее развиваются по аналогичным моделям. Самым последним примером этой деятельности является отправка в начале 2017 года 32 контейнеров с железнодорожной станции Жалтыр в Казахстане во Вьетнам через порты Ланьчжоу (Китай) и Хошимин (Вьетнам).

39. Это показывает, что использование эффективного наземного транспортного сообщения, такого как сообщение в рамках сети Трансазиатских железных дорог, не обязательно должно ограничиваться континентальной Азией, а может быть и расширено, охватывая также страны-архипелаги и островные страны, и использоваться для создания рынков между субрегионами, которые до этого не являлись традиционными торговыми партнерами. Однако для этого необходимо разрабатывать действенные портовую инфраструктуру и услуги в области морских перевозок и, что более важно, налаживать адекватные связи между железнодорожным и морским транспортом в портах региона.

40. В настоящее время в регионе имеется лишь очень небольшое число портов, если имеется вообще, планировка которых совместима с эффективной эксплуатацией поездов, особенно контейнеровозов. В этой связи необходимо устранить два главных препятствия: железнодорожные колеи при погрузке и

разгрузке должны быть достаточной длины для стандартных поездов и должны быть расположены рядом со штабелями контейнеров со стороны места стоянки судна, так чтобы можно было осуществлять операции по погрузке и разгрузке за один подъем при помощи портового погрузочно-разгрузочного оборудования, такого как порталные краны или штабелеры. В настоящее время планировка большинства портов такова, что она не только не способствует переходу с перевозок автомобильным транспортом на перевозки железнодорожным транспортом, а, наоборот, еще больше стимулирует преимущественное использование автомобильного транспорта как на въезде, так и на выезде. Это задерживает появление топливосберегающих, экологичных и эффективных с точки зрения затрат транспортных систем в соответствии с Повестки дня на период до 2030 года.

41. В основном это обуславливается тем, что портовая инфраструктура слишком часто проектируется и развивается лишь с учетом приема морских судов. Учитывая, что порты являются пунктами стыковки с сетями наземного транспорта, их также следует развивать как один из неотъемлемых компонентов любой политики, направленной на расширение доступа во внутренние районы страны посредством интермодальных коридоров. Поэтому при их проектировании в будущем необходимо уделять повышенное внимание связям с наземными видами транспорта, особенно железными дорогами.

V. Вопросы для рассмотрения

42. Рабочей группе предлагается рассмотреть этот документ и стратегии и подходы, касающиеся: а) поощрения инвестиций в развитие сети Трансазиатских железных дорог, включая интермодальные узлы; б) создания условий для использования маршрутов Трансазиатских железных дорог в качестве основы для развития международных интермодальных коридоров; в) поощрения большей интеграции железнодорожных операций и морских перевозок на основе создания адекватной инфраструктуры в портах; и г) вопроса о том, как наилучшим образом обеспечивать применение современных информационно-коммуникационных технологий для повышения эффективности железнодорожных операций в сети Трансазиатских железных дорог.

Приложение

Выдержки из докладов директивных совещаний, касающихся Трансзиатских железных дорог

Директивное совещание	Решения и рекомендации
<p>Семьдесят вторая сессия Комиссии, Бангкок, 15-19 мая 2016 года</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Комиссия подчеркнула важность эффективной региональной транспортной соединяемости с обеспечением свободного доступа к морским портам путем устранения препятствий в пунктах пересечения границ и просила секретариат продолжить оказывать содействие в области обмена знаниями и укрепления потенциала в целях достижения эффективной региональной транспортной соединяемости.^a • Комиссия признала, что для региональной интеграции и экономического развития необходимы эффективные транспортные сети и что эффективная транспортная соединяемость важна для будущего экономического развития Азиатско-Тихоокеанского региона.^b • Комиссия также признала, что транспорт является базовым инструментом для достижения Целей в области устойчивого развития, и, соответственно, развитие транспортных систем необходимо согласовать с Целями в области устойчивого развития, с тем чтобы предоставлять доступ к рынкам, сокращать транспортные расходы и обеспечивать устойчивый рост, в частности, для не имеющих выхода к морю и малых островных развивающихся стран.^c • Комиссия подчеркнула важное значение интегрированных интермодальных/мультимодальных транспортных систем, в полной мере использующих сравнительные преимущества различных видов транспорта для обеспечения безопасных, эффективных, экономичных, конкурентоспособных, социально инклюзивных и экологичных транспортных инфраструктуры и услуг в целях достижения устойчивого развития.^d • Комиссия отметила обращенные к секретариату просьбы о продолжении оказания поддержки членам и ассоциированным членам в следующих областях: а) развитие региональных транспортных систем с особым вниманием к комплексному планированию инфраструктуры для мультимодальных транспортных перевозок и логистического обеспечения; б) развитие региональных и межрегиональных транспортных коридоров; в) согласование многосторонних и двусторонних транспортных соглашений и норм; d) упрощение документации для пересечения границ и соответствующих процедур; e) сокращение транспортных расходов для не имеющих выхода к морю стран.^e • На своем шестом пленарном заседании 19 мая Комиссия приняла резолюцию 72/5 об укреплении регионального сотрудничества в области транспортных сообщений в интересах устойчивого развития в Азиатско-Тихоокеанском регионе.^f

Конференция министров по транспорту, третья сессия, Москва, 5-9 декабря 2016 года

- Конференция вновь подчеркнула важную роль комплексных интермодальных транспортных систем для достижения устойчивой транспортной связуемости в регионе. В этом отношении она подчеркнула важную роль сотрудничества между странами в деле создания и введения в действие интермодальных транспортных коридоров как ключевого элемента реализации Региональной программы действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2017-2021 годы).^g
- Конференция рекомендовала в осуществлении Региональной программы действий уделять приоритетное внимание: а) всестороннему планированию коридоров и обеспечению увязки между национальными планами развития транспортной инфраструктуры; б) согласованию строительных норм, технических норм для транспортных средств, транспортных стратегий и положений на основе Межправительственного соглашения по сети Азиатских автомобильных дорог, Межправительственного соглашения по сети Трансазиатских железных дорог и Межправительственного соглашения о «сухих портах»; и с) разработке подходящих для региона многосторонних соглашений по упрощению транспортных перевозок и обеспечению увязки между двусторонними и субрегиональными соглашениями по упрощению транспортных перевозок.^h
- Конференция с удовлетворением отметила, что многие страны-члены уделяли приоритетное внимание развитию сети Азиатских автомобильных дорог, сети Трансазиатских железных дорог и сети «сухих портов» в целях укрепления национальной и региональной связуемости. Она признала непрерывную работу секретариата в области установления стандартов и поощрения инновационных новых технологий в интересах дальнейшего развития сети Азиатских автомобильных дорог, сети Трансазиатских железных дорог и сети «сухих портов» международного значения.ⁱ

^a E/ESCAP/72/34, пункт 10.

^b E/ESCAP/72/34, пункт 65.

^c E/ESCAP/72/34, пункт 66.

^d E/ESCAP/72/34, пункт 67.

^e E/ESCAP/72/34, пункт 74.

^f E/ESCAP/72/34, пункт 80.

^g E/ESCAP/МСТ(3)/12, пункт 6.

^h E/ESCAP/МСТ(3)/12, пункт 7.

ⁱ E/ESCAP/МСТ(3)/12, пункт 8.