

## **Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана**

Рабочая группа по сети Трансазиатских железных дорог

### **Четвертое совещание**

Бангкок, 23-24 ноября 2015 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 преобразования железнодорожных организаций в более ориентированные на коммерческие цели образования; с) создания условий для развития основывающихся на железных дорогах международных интермодальных грузовых коридоров; d) налаживания процесса предоставления секретариату обновленной информации по приоритетным проектам развития железнодорожной инфраструктуры на регулярной основе.

## **I. Введение**

1. Транспортный сектор имеет огромное значение для развития современной экономики, и оно сохранится по той причине, что глобализация требует все большей синхронизации бизнес-процессов с обеих сторон производственно-сбытовых сетей, а также на всем их протяжении. Одним из

\* E/ESCAP/TARN/WG(4)/L.1.



результатов этого является тесная взаимосвязь интегрированных логистических служб и международных систем грузовых перевозок. Хотя это верно в отношении любой страны или региона мира, данное положение и его надлежащее использование имеют особое значение в Азии, поскольку этот регион становится все более интегрированным и в настоящее время ряд стран являются центрами расположения крупных логистических узлов.

2. Концепция международной комплексной системы интермодального транспорта и логистики, сформулированная министрами в Пусанской декларации о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе (ноябрь 2006 года) и подтвержденная в Декларации министров о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе (март 2012 года),<sup>1</sup> предназначена для полной реализации потенциальных социально-экономических выгод улучшения транспортных связей с одновременным смягчением отрицательных последствий, связанных с транспортным сектором. Сеть Трансазиатских железных дорог является важным фактором реализации этой концепции. В этой связи на директивных совещаниях на регулярной основе рассматриваются вопросы, касающиеся сети Трансазиатских железных дорог. Чтобы предоставить справочный материал членам Рабочей группы по сети Трансазиатских железных дорог, секретариат освещает в настоящем документе ряд решений директивных органов, касающихся сети Трансазиатских железных дорог и железнодорожного транспорта в целом. В документе также рассматриваются ряд стратегий и вопросов, которые Рабочая группа могла бы посчитать полезными в ходе своих обсуждений, посвященных поощрению процесса развития основывающихся на железных дорогах международных интермодальных коридоров с использованием маршрутов сети Трансазиатских железных дорог.

## **II. Решения и рекомендации директивных органов**

3. 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, рассматривались на ряде директивных совещаний высокого уровня, о которых кратко сообщается в приложении. Кроме того, соответствующие вопросы обсуждались партнерами по процессу развития на таких совещаниях и мероприятиях, как: совещание глав руководителей железных дорог Организации экономического сотрудничества (ОЭС), организованное ее секретариатом, Специальная рабочая группа по проекту создания железной дороги Сингапур-Куньмин, организованная секретариатом Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН), Конференция руководителей управлений железных дорог Южной и Юго-Восточной Азии и Международная конференция по железнодорожным грузоперевозкам, организованная Организацией сотрудничества железных дорог (ОСЖД).

4. К числу заседаний директивных органов, состоявшихся в 2014-2015 годах, в частности, относятся: а) семидесятая сессия Комиссии (Бангкок, 23 мая 2014 года и 4-8 августа 2014 года); б) четвертая сессия Комитета по транспорту (Бангкок, 15-17 октября 2014 года); и с) семьдесят первая сессия Комиссии (Бангкок, 25-29 мая 2015 года). На этих совещаниях

---

<sup>1</sup> Впоследствии эта Декларация была одобрена Комиссией в своей резолюции 68/4 об осуществлении Декларации министров о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, включая Региональную программу действий по транспорту в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап II (2012-2016 годы), и Региональные стратегические рамки для упрощения процедур международных автомобильных перевозок.

подчеркивалась роль сети Трансазиатских железных дорог в деле поощрения региональной интеграции, прогресса, достигнутого в процессе ее развития и формального оформления, а также ее важное значение в качестве одного из важных компонентов будущей международной комплексной интермодальной транспортно-логистической системы в регионе. В приложении к настоящему документу содержатся выдержки из докладов недавно состоявшихся директивных совещаний.

### **III. Мероприятия секретариата**

#### **A. Поощрение более широкого использования железнодорожного транспорта на основе активизации конкурентной борьбы**

5. В последние годы на пользу развитию железных дорог служило возобновление поддержки государств и расширение помощи со стороны политических органов. В значительной мере это связано с проходящими обсуждениями вопросов изменения климата, что, в частности, подразумевает анализ воздействия промышленности, в том числе транспортного сектора на окружающую среду.

6. В ходе обсуждений деятельность железных дорог получает положительную оценку и подчеркиваются потенциальные выгоды в результате перехода к их использованию, отчасти с учетом энергоэффективности железнодорожного транспорта и меньшего объема выбросов парниковых газов на нем, что побуждает сотрудников директивных органов ставить вопросы расширения использования железнодорожного транспорта для перевозки как пассажиров, так и грузов в центр их долгосрочных стратегий развития транспорта. Эта добрая воля дополнительно укрепляется с учетом итогов Конференции Организации Объединенных Наций по устойчивому развитию, и она может стать одним из обязательств, предусмотренных в рамках повестки дня в области развития на период после 2015 года, в которой будут определены цели устойчивого развития. В то же время воздействие на стратегии может оказывать целый ряд внешних факторов, также затрагивающих благие намерения. Прежде всего, экологические аспекты пока еще не являются теми элементами, на основе которых грузоотправители выбирают вид транспорта, и железные дороги не могут полагаться на гипотетические постановления правительств, касающиеся расширения объемов их перевозок. Переход к их использованию произойдет только в том случае, если железные дороги будут рассматриваться в качестве такого вида транспорта, который оказывает конкурентоспособные услуги.

7. С учетом сказанного выше и мандатов, определенных на сессиях Комиссии и Комитета, включая те из них, которые упоминаются в приложении к настоящему документу, как секретариат, так и государства-члены осуществляют мероприятия, содействующие развитию сети Трансазиатских железных дорог.

8. Региональная программа действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап II (2012-2016 годы), принятая на второй Конференции министров по транспорту, Бангкок, март 2012 года, уполномочивает секретариат поощрять региональные и межрегиональные связи и сотрудничество на основе дальнейшего развития сетей Трансазиатских железных дорог и Азиатских автомобильных дорог, а также «сухих портов». Мероприятия в рамках Региональной программы действий предназначаются для реализации концепции Международной комплексной интермодальной транспортно-логистической системы в регионе.

9. В рамках последующей деятельности по выполнению упомянутых выше решений секретариат при финансовой поддержке правительства Российской Федерации провел исследование, предназначенное для активизации процесса введения в эксплуатацию сети Трансазиатских железных дорог с уделением особого внимания расчету стоимости железнодорожных услуг, а также для упрощения процедур железнодорожных перевозок. Та часть исследования, которая была посвящена расчету стоимости железнодорожных услуг признает особую важность того, чтобы руководители железных дорог могли определять расходы на эксплуатацию отдельно взятых маршрутов, с тем чтобы рассчитывать их вклад в процесс формирования доходов и корпоративной прибыли, с одновременным признанием того, что не все из них располагают доступом к системам или моделям расчета стоимости, которые позволяют получать удовлетворительные результаты и в то же время могут легко применяться и обновляться.

10. Понимание этих расходов позволит железнодорожным организациям легче получать разрешение на осуществление коммерческой деятельности у своих правительств. Это также позволит им предоставлять достоверные сметы расходов в отношении социальных услуг, которые от них часто требуется оказывать, и обращаться с просьбами о получении адекватной компенсации в этой связи. Кроме того, правительства получают большую отдачу на те средства, которые уже выделены для развития их национальной железнодорожной инфраструктуры. Наконец, обе стороны смогут обращаться к международным донорам и финансовым учреждениям с просьбами о кредитовании, которые основываются на надлежащем финансовом анализе и достоверной оценке потребностей.

11. С учетом этой задачи ЭСКАТО разработала модель расчета затрат на перевозку по определенному маршруту, с тем чтобы содействовать управляющим в принятии надлежащих решений относительно приемлемости конкретных вариантов перевозки, по которым плата или тарифы определяются рыночными силами. В настоящее время секретариат предлагает представить эту модель, а также принципы расчета затрат, наряду с данными о связях между затратами, стратегиями в области маркетинга и корпоративными планами, управляющим железными дорогами стран региона на семинаре, который запланирован к проведению в Бангкоке 10-11 декабря 2015 года.

## **В. Развитие сети Трансазиатских железных дорог и «сухих портов»**

12. Используя сети Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог в качестве двух основных строительных блоков, секретариат содействует развитию международной комплексной интермодальной транспортно-логистической системы для региона. Еще один важный элемент такой системы связан с развитием и эксплуатацией сети «сухих портов», которые являются интермодальными узлами и позволяют эффективно перемещать товары между различными видами транспорта, расширяя, таким образом, охват сети Трансазиатских железных дорог и позволяя ей дополнять сеть Азиатских автомобильных дорог.

13. Неоспорим тот факт, что процесс развития внутриазиатской торговли продолжается. В то же время страны, располагающие прямым доступом к морям, развивают свою портовую инфраструктуру в целях участия в глобальной торговле с учетом лежащей в основе этого необходимости подключения этих портов к располагающимся внутри территории пунктам назначения. Ввиду увеличения объемов перевозок по внутренним и международным маршрутам

возрастает необходимость совместного развития и эксплуатации сети эффективных грузовых коридоров. В то же время эти коридоры будут функционировать только в том случае, если они подключены к стратегически располагающимся интермодальным объектам, на которых узлы и логистические службы действуют скоординированным образом.

14. В признание необходимости использовать скоординированный подход к развитию коридоров и с учетом успеха Межправительственного соглашения по сети Азиатских автомобильных дорог и Межправительственного соглашения по сети Трансазиатских железных дорог в связи с развитием регионального сотрудничества в области транспорта, на своей третьей сессии (октябрь 2012 года) Комитет по транспорту завершил работу над проектом Межправительственного соглашения о «сухих портах», которое впоследствии было принято Комиссией в ее резолюции 69/7. Это Соглашение было открыто для подписания 7 ноября 2013 года в ходе второй сессии Форума министров транспорта стран Азии, на которой 14 государств-членов подписали его,<sup>2</sup> включая одно государство (Таиланд), которое передало ратификационную грамоту. Впоследствии сторонами Соглашения стали еще две страны, а именно: Республика Корея – в результате ратификации (апрель 2014 года) и Вьетнам – в результате одобрения (октябрь 2014 года), а еще три страны подписали его: Бангладеш (сентябрь 2014 года), Турция (декабрь 2014 года) и Шри-Ланка (май 2014 года).

15. Страны Азиатско-Тихоокеанского региона уже выделили значительные инвестиции для развития своей железнодорожной и автомобильной инфраструктуры. Хотя эти усилия предназначаются для удовлетворения национальных потребностей в транспортных перевозках, уделение большего внимания объединению этих различных национальных сетей в рамках эффективной региональной транспортной системы, способной обслуживать все более международный характер торговли, может принести значительные выгоды.

16. Наличие надлежащего потенциала для быстрого экономического развития, а также возможностей для задействования огромных людских ресурсов и являющегося одним из самых молодых в мире населения, заставляет Азиатско-Тихоокеанский регион создавать комплексную интермодальную транспортную систему, охватывающую все районы континента и удовлетворяющую растущий спрос на быстрые, надежные и безопасные перевозки.

17. Развитие международной торговли и туризма создает новые требования, которые существующие виды транспорта не всегда могут независимым образом удовлетворять, особенно в том, что касается перевозки грузов. Попытки удовлетворить новый спрос при помощи существующих инфраструктурных рамок, характеризующихся ограниченной соединяемостью, приводят к несбалансированному использованию различных видов транспорта, перегруженности и деградации окружающей среды – положение, которое неизбежно ухудшится, если не будут приняты согласованные меры по его исправлению.

18. Оказание транспортных услуг в связи с увеличением объемов международной торговли между странами Азии и создание ряда наземных или морских и наземных транспортных коридоров, связывающих Европу и Азию,

---

<sup>2</sup> Армения, Вьетнам, Индонезия, Исламская Республика Иран, Камбоджа, Китай, Лаосская Народно-Демократическая Республика, Монголия, Мьянма, Непал, Республика Корея, Российская Федерация, Таджикистан и Таиланд.

становятся все более важными приоритетами для региона. Задействование потенциальной синергии между различными наземными видами транспорта – говоря более конкретно, между сетями Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог – может обеспечить формирование эффективной интермодальной сети, которая наилучшим образом охватит существующие и новые возможности отдельно взятых стран. В процессе этого на национальном и региональном уровнях следует рассмотреть ряд мер. Они включают:

- a) выявление международных интермодальных коридоров, которые наилучшим образом подходят для обеспечения соединяемости и обслуживания внутри- и межрегиональной торговли;
- b) создание недостающих участков, в случае их отсутствия, в целях введения в эксплуатацию выявленных коридоров;
- c) согласование транспортных стандартов и норм, включая развитие интермодальных объектов;
- d) приоритизация проектов при помощи оценки их экономической жизнеспособности в целях задействования новых финансовых учреждений, таких, как Азиатский банк инвестиций в инфраструктуру;
- e) создание региональных рамок для упрощения процедур международных железнодорожных перевозок.

19. Использование международных интермодальных коридоров может существенно увеличить долю более эффективных с точки зрения потребления ресурсов видов транспорта, таких, как железные дороги, путем задействования способности этого вида перемещать более широкие спектры грузов по сравнению с трубопроводами, его большей пропускной способности по сравнению с авиационным и автомобильным транспортом и с учетом его внутренней способности функционировать с низкими внешними издержками. Переход на интермодальный транспорт также сократит потребности в развитии существующих сетей автомобильных дорог и может позволить эксплуатирующим их службам получить выгоду в результате эффекта масштаба на основе расширения использования автотранспортного парка. В этой связи расширение использования железных дорог также содействовало бы уменьшению затрат на грузовые перевозки, повышению эффективности всей системы снабжения и распределения и сокращению углеродного отпечатка грузовых перевозок.

20. Для того чтобы сети Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог стали полномасштабными системами, располагающими эффективными связями с внутренними районами, необходимо обеспечить параллельное картирование инфраструктурных и транспортных объектов. Это подразумевает количественное определение потоков и препятствий, мешающих передвижению, как на инфраструктурном, так и на институциональном уровнях. Потоки следует анализировать с учетом объемов и направлений, показатели деятельности различных видов транспорта должны сравниваться друг с другом, с тем чтобы уделять большее внимание тем областям, в которых железные дороги и автомобильный транспорт дают наибольшую отдачу и демонстрируют сравнительные преимущества и в которых необходимо рассмотреть проблему наличия препятствий на пути оперативной деятельности. Этот количественный анализ также будет в значительной степени содействовать выявлению общих потребностей и препятствий в рамках оперативной деятельности.

## С. Введение в действие сети Трансазиатских железных дорог

21. После третьего совещания Рабочей группы, проходившего в Бангкоке в ноябре 2013 года, правительства и железнодорожные организации стран региона удвоили свои усилия по повышению роли железных дорог в общей транспортной структуре своих стран и в сфере международной торговли. В Китае интермодальные службы продолжают наращивать свою долю в перевозках, выполняемых корпорацией железных дорог Китая как внутри страны, так и на международных линиях, при этом увеличивается объем трансграничных перевозок на большие расстояния в страны Центральной Азии и Монголию. Корпорацией железных дорог Китая также наращивает свою успешную деятельность по предоставлению международных интермодальных железнодорожных услуг на европейском направлении. С сентября 2011 года компания «Шенкер рэйл аутомотив», фирма железных дорог Германии, специализирующаяся на международном грузовом обслуживании автомобильной промышленности, сформировала приблизительно 200 контейнерных составов с автомобильными запчастями по маршруту Лейпциг и Ваккерсдорф, Германия, – завод в Шеньяне, провинция Ляонин, Китай, где эти компоненты используются при сборке автомобилей BMW.<sup>3</sup> В сотрудничестве с логистическими компаниями стран Европы корпорация железных дорог Китая организовала ряд маршрутных пробегов контейнерных составов. В 2014 году в сотрудничестве с компанией «ДБ шенкер», которая является транспортным и логистическим подразделением железных дорог Германии, железнодорожное сообщение было налажено между Гамбургом (Германия) и Чжэнчжоу (Китай) и Иу (Китай) и Мадридом. Также в 2014 году в сотрудничестве с компанией «DHL» было организовано движение поездов по маршруту Сучжоу (Китай) – Варшава. После этого в июле 2015 года первый контейнерный состав прошел между Куньминем (Китай) и портом Роттердам (Нидерланды). Эти маршруты проходят либо через российско-китайскую границу в Маньчжурии/Забайкальске, либо через китайско-казахскую границу в районе Алашанкоу/Достык. Затем они проходят по железным дорогам Российской Федерации, Беларуси, Польши и Германии.

22. Аналогичные услуги также предоставляются или их начинают оказывать в других районах региона. С 2009 года железные дороги Исламской Республики Иран, Пакистана и Турции предоставляют охватывающие оба направления услуги в сфере железнодорожных перевозок между Исламабадом и Стамбулом через Тегеран. В 2014 году компания «ДБ шенкер» и турецкие государственные железные дороги наладили еженедельные перевозки с использованием полуприцепов между Кельном и грузовым терминалом Черкезкёй, располагающимся недалеко от Стамбула. Этот маршрут, который проходит через Австрию, Венгрию, Румынию и Болгарию, организован на основе упрощенных таможенных процедур на турецкой границе.

23. Представленные выше примеры свидетельствуют о том, что сотрудничество между железными дорогами, а также между ними и другими организациями, например органами таможни, может обеспечивать успех деятельности по налаживанию международных интермодальных транспортных операций в качестве самостоятельных коммерческих образований, которые могут предоставлять пользующиеся спросом услуги в области железнодорожных грузовых перевозок. Контейнерные перевозки, комбинированные перевозки (перевозка грузовых автомобилей на большие расстояния, например по транзитным маршрутам через какую-либо страну) и высокоскоростные пассажирские перевозки – это те области, в которых

<sup>3</sup> Источник: [www.dbschenker.com](http://www.dbschenker.com).

железные дороги являются эффективными поставщиками соответствующих услуг.

24. Представленные выше примеры также показывают выгоды сотрудничества с частным сектором. В декабре 2003 года существовавшее в то время министерство железных дорог Китая признало важность создания специализированного учреждения для управления процессом развития и организации интермодальных железнодорожных перевозок в Китае и с этой целью учредило в качестве своей дочерней компании корпорацию железнодорожных контейнерных перевозок Китая. Недавно эта корпорация была вновь учреждена в качестве совместного венчурного предприятия «Си-ар интермодал», при этом в состав ее владельцев вошли представители частного сектора, в том числе таких компаний, как «NWS Holdings», Гонконг, Китай (провайдер контейнерных услуг); «СІМС» (производитель контейнеров); «Лак глори интернешнл лимитед» (базирующийся в Гонконге, Китай, инвестор); и «DBML» (дочернее предприятие железнодорожной компании Германии «Дойче бан»). Перестройка контейнерно-логистических операций за счет привлечения частного сектора предоставило министерству железных дорог и в настоящее его приемнику – железнодорожной корпорации Китая<sup>4</sup> – коммерческие и логистические элементы практического опыта, необходимые для того, чтобы обеспечивать прибыль в ходе соответствующей деятельности таким образом, который отвечает потребностям занимающихся контейнерными перевозками клиентам.

25. Этот подход отличается в лучшую сторону по сравнению с деятельностью интермодальной железнодорожной системы Северной Америки, успех деятельности которой стал результатом изменения железнодорожных интермодальных услуг таким образом, который учитывает потребности клиентов и их желание платить с, а также сотрудничества с другими поставщиками логистических услуг, которые позволяют железным дорогам сосредотачиваться на своей основной деятельности и передавать другие сегменты комплексной интермодальной снабженческой системы поставщикам логистических услуг из числа третьих сторон.

## **D. Создание условий для перехода к использованию других видов транспорта**

### **1. Портово-железнодорожные узлы**

26. В недавно опубликованном выпуске специализированного журнала было указано, что «Особую обеспокоенность вызывает отсутствие в Китае железнодорожных мощностей, располагающихся в портах, с учетом быстрых темпов роста торговли в стране, в целом, и контейнерных перевозок, в частности, особенно в последние годы».<sup>5</sup> Это же можно сказать о всех других странах, эксплуатирующих морские порты. Например, в Российской Федерации ограниченная протяженность железнодорожных путей портов в дальневосточных районах страны, используемых для обработки контейнеров, требует расформировывать и вновь формировать составы на перегрузочных станциях за пределами порта. На деле, с учетом зависимости стран региона от использования портов и способности железных дорог обеспечивать

<sup>4</sup> Эта корпорация приняла на себя оперативные функции министерства железных дорог после упразднения последнего, и его нормативные функции были переданы в марте 2013 года министерству транспорта.

<sup>5</sup> Greg Knowler, "China's rail freight network poised for change, World Bank says", 25 March 2015. См. веб-сайт [www.joc.com/rail-intermodal/china%E2%80%99s-rail-freight-network-poised-change-world-bank-says\\_20150325.html](http://www.joc.com/rail-intermodal/china%E2%80%99s-rail-freight-network-poised-change-world-bank-says_20150325.html).



погрузку/выгрузку контейнеров в предназначенных для этого зонах причалов за один раз, удивление вызывает тот факт, что предпринимается ограниченное число попыток обеспечить большую степень синергии между портовой и железнодорожной инфраструктурой.

27. Очень мало портов региона, если они вообще есть, располагают такими объектами, которые обеспечивают эффективную эксплуатацию контейнерных составов. Как правило, железнодорожные пути, предназначенные для погрузки/разгрузки контейнеров, не являются достаточно протяженными, с тем чтобы обеспечивать обработку полноразмерных составов, и располагаются слишком далеко от причальных штабелей контейнеров, с тем чтобы обеспечить единоразовые погрузочно-разгрузочные операции с использованием такого портового оборудования, как порталные краны или контейнерные погрузчики. Поэтому большинство портов не только не поощряют переход от использования автомобильного транспорта к использованию железнодорожного транспорта, но и на деле закрепляют доминирующую модель использования автомобильного транспорта для перевозки прибывающих и отправляемых контейнеров.

## 2. Внутренние терминалы

28. Выше были представлены аргументы в пользу развития интермодальных объектов. В то же время следует отметить, что создание адекватной железнодорожной инфраструктуры на портовых причалах должно также сопровождаться созданием внутренних терминалов, например «сухих портов».

29. Для получения значительных выгод использования железных дорог для доставки в рамках единой железнодорожной операции в порт или на внутренний терминал большого числа контейнеров с минимальными эксплуатационными затратами терминалы должны предназначаться для обслуживания железнодорожных составов такой длины и нагрузки, которые обеспечивают оптимизацию расходов на эксплуатацию по любому данному коридору между пунктом отправления и пунктом назначения.

30. В Китае соответствующий подход связан с созданием сети 18 внутренних интермодальных узлов на основе моделей «порт-узел» и «узел-узел» путем эксплуатации унифицированных контейнерных составов, каждый из которых включает 40 платформ для транспортировки контейнеров в два яруса и предназначается для перевозки до 160 двадцатифутовых эквивалентных единиц. Подобный подход осуществляется в Российской Федерации, где соответствующая инфраструктура, в частности на Транссибирской железнодорожной магистрали, может обеспечивать обслуживание контейнерных составов стандартной протяженности, включающих 38 платформ для перевозки контейнеров одним ярусом, длина каждой из которых составляет 24 метра, что позволяет размещать на ней два сорокафутовых контейнера.

31. Терминалы должны размещаться как можно ближе к основным магистралям, с тем чтобы не возникало затрат времени при прибытии составов на этот объект и при выходе из него, и, где возможно, его следует отделять от других станционных парков, с тем чтобы его операции не затруднялись другими маневровыми передвижениями. В то же время для обеспечения эффективности перегрузки с автомобильного на железнодорожный транспорт необходимо обеспечить надлежащий доступ для автотранспорта. Например, в Бангладеш контейнерный терминал в Дакке располагается рядом с железнодорожной станцией Камалапур в перегруженном районе города, что затрудняет доступ для автомобильного транспорта. В то же время поступление контейнеров на этот объект и их вывоз из него часто затрудняется в результате маятниковых перевозок пассажиров в Нараянгандж и из него. В настоящее время

соответствующие органы власти Бангладеш разрабатывают положения о создании нового объекта в районе Дирасрам-Базара, находящего на удалении приблизительно 28 километров по железным и автомобильным дорогам к северу от Дакки.

### 3. Укрепление потенциала

32. Большие затраты на создание железных дорог означают, что они должны обеспечивать перевозку больших объемов грузов и большого числа пассажиров, с тем чтобы их операции были эффективными и экономически оправданными. Для этого железные дороги должны в обязательном порядке создавать достаточный потенциал. Для этого требуется обеспечить надлежащее долгосрочное планирование, конструктивное управление и достаточный объем средств.

33. Одна из основных проблем в этой области связана со старением подвижного состава. На многих железных дорогах региона недостаточный объем капиталовложений на цели эксплуатации существующих активов и ремонтных объектов приводит к отсутствию достаточного числа пригодных к эксплуатации локомотивов и платформ для перевозки контейнеров. Эта проблема сказалась на эффективности контейнерных перевозок по железным дорогам Малайзии и Таиланда между Порт-Клангом (Малайзия) и Бангкоком, несмотря на то, что в начале деятельности удалось обеспечить коммерческий успех этого предприятия на протяжении первых пяти лет. Это также является одним из факторов низкого объема контейнерных перевозок по железным дорогам Бангладеш между портом Читтагонг и Даккой.

34. В Таиланде нехватка локомотивов и вагонов также часто упоминается в качестве одного из основных препятствий на пути использования железных дорог для перевозки контейнеров между портом Лаем-Чабанг и контейнерным депо в Лат-Крабанге. Недавнее проведение тендерных торгов на поставку новых вагонов с нагрузкой на ось в размере 20 тонн в сочетании с контрактом на закупку 20 новых локомотивов из Китая, мощность которых составляет 3 650 лошадиных сил, нагрузка на ось 20 тонн и питание от источника переменного тока, позволит увеличить длину составов с 30 до 40 вагонов, что предоставит государственным железным дорогам Таиланда возможность расширить свои контейнерные перевозки.

35. Касающиеся потенциала инвестиционные стратегии различаются по странам. Однако все они свидетельствуют о приверженности планировать капиталовложения в инфраструктуру, подвижной состав и средства железнодорожного транспорта с различными уровнями приоритетности по каждому из этих элементов с учетом непосредственных потребностей и существующих ресурсов.

36. В Китае из упомянутых выше 18 специальных железнодорожных контейнерных терминалов те, которые уже созданы, постепенно увязываются с маршрутами железных дорог, которые были адаптированы с учетом эксплуатации контейнерных составов для перевозки контейнеров в два яруса. Несколько лет назад Российские железные дороги и железные дороги Индии также стали на экспериментальной основе использовать данную концепцию. Однако на ее пути существует ряд препятствий, не в последнюю очередь обусловленных структурой и ограничениями на габариты погрузки на многих основных магистралях региона. Китайская железнодорожная корпорация обязалась устранить эти ограничения на своих существующих маршрутах, однако для адаптации ее сети требуется инвестиции такого масштаба, которые превышают возможности большинства стран региона в сфере финансов.

37. В то время как представляется, что укрепление потенциала в Китае будет обеспечено в результате дальнейшего улучшения состояния тех железнодорожных линий, остаточный потенциал которых был задействован в результате организации высокоскоростного движения, железные дороги Индии применяют иной подход, связанный со строительством новых отдельных линий для грузовых перевозок с использованием составов для перевозки контейнеров в два яруса.

#### **Е. Обновленная информация для секретариата о развитии сети Трансазиатских железных дорог**

38. В странах-членах часто отсутствует комплексная адекватная информация о наземной инфраструктуре. Это мешает четкому пониманию состояния инфраструктуры на субрегиональном и региональном уровнях. Это также затрудняет разработку стратегий, предназначенных для удовлетворения спроса, связанного с новыми моделями торговли, и приоритизации инвестиций по коридорам и видам транспорта.

39. В этой связи необходимо обновлять информацию о состоянии сети Трансазиатских железных дорог в плане конфигурации ее маршрутов, а также технических характеристик и объемов перевозок. Регулярное обновление обеспечит учет международных аспектов в то время, когда международные перевозки неизбежно активизируются в результате таких крупномасштабных инициатив, как «Экономический пояс Великого шелкового пути» и «Морской Великий шелковый путь двадцать первого столетия» (Китай) или «Евразийская инициатива» Республики Корея. Эти инициативы дополняют такие существующие программы, как Генеральный план АСЕАН по коммуникационным возможностям, и не исключают другие инициативы, которые могут быть выдвинуты в будущем.

40. Секретариат поддерживает регулярные контакты с правительствами различных стран, постоянными представителями (посольствами в Бангкоке) и железнодорожными организациями государствах-членов по вопросам, касающимся развития сети Трансазиатских железных дорог. Государствам-членам предлагается представлять обновленную информацию по инициативам развития железнодорожной инфраструктуры на своей территории, показателям, касающимся кадровой структуры и объемов перевозок по новым международным железнодорожным перевозкам по сети Трансазиатских железных дорог, в частности о международных пробегах маршрутных контейнерных составов. Эту информацию можно распространять в качестве примеров передовой практики на совещаниях или использовать при подготовке нормативных документов. Для сбора данных не требуются какие-либо дополнительные усилия стран-членов, поскольку эта информация в большинстве случаев уже подготовлена и публикуется в ряде ежегодно издаваемых статистических документов, посвященных железным дорогам.

#### **IV. Вопросы для рассмотрения**

41. 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 преобразования железнодорожных организаций в более ориентированные на коммерческие цели образования; в) создания условий для развития основывающихся на железных дорогах международных интермодальных грузовых коридоров; г) налаживания процесса предоставления секретариату обновленной информации по приоритетным проектам развития железнодорожной инфраструктуры на регулярной основе.

## Приложение

### Выдержки из докладов директивных совещаний, касающихся сети Трансазиатских железных дорог

<i>Директивное совещание</i>	<i>Решения и рекомендации</i>
<p>Семидесятая сессия Комиссии, Бангкок, 23 мая 2014 года (этап I) и 4-8 августа 2014 года (этап II)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Комиссия отметила, что секретариат вносит немаловажный вклад в развитие сообщений в регионе, проводя свою работу в области транспорта, прежде всего в рамках программ, касающихся сетей Азиатских автомобильных и Трансазиатских железных дорог, и постановила и впредь сотрудничать с секретариатом в целях содействия развитию регионального транспорта и инфраструктуры и реализации концепции межрегиональных и транзитных перевозок.<sup>a</sup></li> <li>• Комиссия приветствовала подписание Межправительственного соглашения по «сухим портам», которые станут полезным дополнением к сети Азиатских автомобильных и Трансазиатских железных дорог, будут способствовать экономическому процветанию и повышать экологическую устойчивость транспорта в будущем. Она отметила, что межправительственные соглашения по сети Азиатских автомобильных дорог, сети Трансазиатских железных дорог и о «сухих портах» заложили основы сотрудничества в развитии сообщений в регионе и что в целом смежная с транспортом деятельность стимулировала в нем развитие инфраструктуры.<sup>b</sup></li> </ul>
<p>Комитет по транспорту, четвертая сессия, Бангкок, 15-17 октября 2014 года</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Комитет с удовлетворением принял к сведению информацию о работе секретариата по осуществлению Региональной программы действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап II (2012-2016 годы).<sup>c</sup></li> <li>• Комитет вновь подтвердил свою поддержку развитию сети Азиатских автомобильных дорог, Трансазиатских железных дорог и «сухих портов» и признал их роль в содействии развитию интермодальной транспортно-логистической системы. В связи с этим Комитет отметил прогресс, который наблюдается в развитии/модернизации транспортной инфраструктуры в странах-членах, включая сети Азиатских автомобильных и Трансазиатских железных дорог.<sup>d</sup></li> </ul>

*Директивное совещание**Решения и рекомендации*

Комиссия,  
семьдесят первая сессия,  
Бангкок,  
25-29 мая 2015 года

- Комиссия обратила внимание на потенциал государственно-частных партнерств в качестве механизма привлечения дополнительных ресурсов для развития инфраструктуры и отметила, что создание таких новых финансовых инициатив, как Азиатский банк инвестиций в инфраструктуру и Фонд «Великого шелкового пути», также может внести вклад в укрепление региональной соединяемости. Она также отметила сохраняющуюся роль существующих двусторонних и многосторонних финансовых институтов, к которым, в частности, относится Азиатский банк развития.<sup>e</sup>
- Комиссия также отметила, что соединяемость является вопросом, затрагивающим ряд заинтересованных сторон, и что для ее развития необходимо расширение регионального сотрудничества и развитие синергетических связей с программами помощи, реализуемыми такими субрегиональными объединениями, как Ассоциация государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН), Форум по региональному сотрудничеству «Бангладеш-Индия-Китай-Мьянма», Инициатива стран Бенгальского залива по многостороннему техническому и экономическому сотрудничеству, субрегион Большого Меконга, Ассоциация регионального сотрудничества стран Южной Азии (СААРК) и программа Субрегионального экономического сотрудничества Южной Азии.<sup>f</sup>

*Примечания:*

<sup>a</sup> E/ESCAP/70/35, пункт 255.

<sup>b</sup> E/ESCAP/70/35, пункт 256.

<sup>c</sup> E/ESCAP/CTR(4)/7, пункт 9.

<sup>d</sup> E/ESCAP/CTR(4)/7, пункт 10.

<sup>e</sup> E/ESCAP/71/43, пункт 68.

<sup>f</sup> E/ESCAP/71/43, пункт 69.