

**Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана**
Форум министров транспорта стран Азии**Вторая сессия**

Бангкок, 4-8 ноября 2013 года

Пункт 3а предварительной повестки дня*

**Основные вопросы в области транспорта:
улучшение сообщаемости региональных и
межрегиональных транспортных сетей****Улучшение сообщаемости региональных и
межрегиональных транспортных сетей****Записка секретариата***Резюме*

Настоящий документ содержит обзор прогресса, достигнутого в последнее время в развитии региональных и межрегиональных транспортных сетей, а именно: Азиатских автомобильных дорог, Трансазиатских железных дорог, «сухих портов» и логистических систем, а также обсуждение ключевых вопросов, связанных с использованием этих транспортных сетей и инфраструктурных объектов в качестве составных элементов для осуществления региональной концепции международной комплексной интермодальной транспортно-логистической системы.

Форум, возможно, пожелает дать секретариату рекомендации относительно будущей деятельности секретариата по развитию региональных и межрегиональных транспортных сетей для удовлетворения приоритетных потребностей стран-членов, в частности по: а) развитию и совершенствованию инфраструктуры трансграничного наземного транспорта путем использования сетей Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог; б) развитию и модернизации сети Азиатских автомобильных дорог; в) строительству недостающих участков Трансазиатских железных дорог; д) деятельности по созданию «сухих портов» с целью повышения эффективности и действенности транспортного сектора для обеспечения более всеохватывающего экономического развития; и е) улучшению сообщаемости архипелажных и малых островных развивающихся государств.

* E/ESCAP/FAMT(2)/L.1/Rev.1

Содержание

	<i>Стр.</i>
I. Введение	2
II. Прогресс, достигнутый в развитии региональных и межрегиональных транспортных сетей	3
A. Сеть Азиатских автомобильных дорог	4
B. Сеть Трансазиатских железных дорог	7
C. Развитие «сухих портов» и логистики	12
D. Межостровные морские перевозки и логистика	15
III. Вопросы для рассмотрения	16
Диаграмма	
Прогресс в модернизации маршрутов Азиатских автомобильных дорог, 2004-2010 годы	5

I. Введение

1. Несмотря на экономический спад во многих развитых странах Европы и Северной Америки, экономика большинства развивающихся стран региона ЭСКАТО продолжала расти, хотя и более медленными темпами, чем в предыдущие годы. Экономике стран региона существенно расширили масштабы внутренней и международной торговли товарами и услугами, что обусловило беспрецедентный спрос на транспортную инфраструктуру и услуги, связанные с перемещением товаров и людей как в пределах национальных границ, так и через национальные границы.

2. Предполагается, что по мере роста масштабов экономики торговых партнеров в регионе и улучшения транспортной сообщаемости будут расти и масштабы внутрирегиональной торговли. Это не только повысит спрос на транспортные услуги, но и изменит направление этой торговли. Морской транспорт является преобладающим способом доставки товаров из Азиатско-Тихоокеанского региона, однако, по мере увеличения объема внутрирегиональной торговли страны будут искать альтернативные и более прямые наземные транспортные маршруты. Ввиду этой наметившейся тенденции эффективность наземного транспортного процесса приобретает все большее значение. Во многих развивающихся странах региона, однако, предоставление услуг, связанных с транспортной инфраструктурой, по-прежнему не соответствует растущему спросу на такие услуги. В связи с этим крайне необходимо укреплять и расширять возможности региональных наземных транспортных сетей.

3. Кризисы, которые затронули регион в 1997 и 2008 годах, имели негативные последствия для населения Азии. Правительства стран региона, однако, продемонстрировали стойкость и способность к адаптации, проводя политику, которая позволила их экономикам развиваться и обеспечивать устойчивый рост. Задача правительств сейчас состоит в улучшении доступа к товарам и услугам для поддержки экономического и социального развития, наряду с минимизацией негативных последствий стремительного развития транспортного сектора. Сети Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог являются двумя важными структурами, в рамках которых

можно координировать национальную транспортную политику в целях содействия реализации региональной концепции международной комплексной интермодальной транспортно-логистической системы. В этой связи создание «сухих портов» имеет существенное значение для интеграции двух сетей в интермодальную систему, предоставляющую безопасные, эффективные и надежные транспортные услуги наряду с эффективным использованием существующей инфраструктуры, более равномерным распределением благ экономического роста и уменьшением негативных экологических последствий транспортной отрасли.

4. Настоящий документ содержит обзор прогресса, достигнутого в последнее время в развитии Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог, а также обсуждение ключевых вопросов использования двух сетей в качестве составных элементов региональной концепции международной комплексной интермодальной транспортно-логистической сети путем развития региональной сети «сухих портов» и международных интермодальных транспортных коридоров.

II. Прогресс, достигнутый в развитии региональных и межрегиональных транспортных сетей

5. Азиатские автомобильные дороги и Трансазиатские железные дороги продолжают играть ключевую роль в содействии скоординированному развитию региональных автомобильных и железнодорожных сетей. Кульминацией деятельности ЭСКАТО в этой области, осуществлявшейся во взаимодействии с партнерами, стало придание официального статуса двум сетям путем подписания межправительственных соглашений по сети Азиатских автомобильных дорог¹ и по сети Трансазиатских железных дорог², которые вступили в силу соответственно в июле 2005 года и в июне 2009 года. Из 30 стран, подписавших Межправительственное соглашение по сети Азиатских автомобильных дорог, 29 – уже стали сторонами этого Соглашения, в то время как Межправительственное соглашение по сети Трансазиатских железных дорог было подписано 22 странами, 18 из которых уже стали сторонами этого Соглашения.

6. В соответствии с условиями указанных межправительственных соглашений секретариат учредил отдельные рабочие группы по Азиатским автомобильным дорогам и Трансазиатским железным дорогам в качестве важных форумов для проведения следующей деятельности: содействия осуществлению соглашений; рассмотрения любых предлагаемых поправок; и обсуждения вопросов, касающихся будущего развития, модернизации и оперативной эффективности транспорта в регионе, а также обмена соответствующей информацией.

7. В настоящем документе описываются, среди прочего, некоторые осуществляемые правительствами стран региона инициативы, касающиеся автодорог, железнодорожного транспорта и «сухих портов». Эти инициативы свидетельствуют о признании соответствующими правительствами того, что транспорт играет ключевую роль в экономическом и социальном развитии, повышает продуктивную способность людей и отраслей экономики и может привлекать прямые иностранные инвестиции. В этой области был достигнут существенный прогресс. Примерами этого могут служить осуществляемые инвестиции в маршруты Азиатских автомобильных дорог и в другие дороги

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 2323, No. 41607.

² United Nations, *Treaty Series*, vol. 2596, No. 46171.

национального значения; расширение железнодорожных сетей и рост перевозок грузов по железной дороге; инвестиции в интермодальные объекты, такие как «сухие порты» и контейнерные терминалы; и рост объема инвестиций, направленных на улучшение инфраструктуры сельского транспорта.

А. Сеть Азиатских автомобильных дорог

8. На четвертом совещании Рабочей группы по Азиатским автомобильным дорогам, которое состоялось в Бангкоке 27 и 28 сентября 2011 года, были утверждены поправки к приложению I Межправительственного соглашения, которые были предложены Вьетнамом, Лаосской Народно-Демократической Республикой и Филиппинами. Указанные поправки включают: а) дорогу Ханой – Хоабинь – Сонла – Диенбиен – Тайтранг – Пангхок – Муангкхуа – Удомсай – Муангнгын – Хуайкон – Уттарадит – Пхитсанулок – Накхонсаван в Лаосской Народно-Демократической Республике и Вьетнаме на маршруте АН13; и б) дорогу Лаоаг – Тугуегарао – Манила – Легаспи – Матног – паром – Аллен – Таклобан (– Ормок – паром – Себу) – Лилоан – паром – Суригао – Давао (– Кагаян-де-Оро) – Хенераль-Сантос на Филиппинах на маршруте АН26³. Предложение Лаосской Народно-Демократической Республики и Вьетнама касалось продления маршрута АН13 от пограничного пункта в Лаосской Народно-Демократической Республике до Ханоя, а предложение Филиппин касалось включения нового пункта в маршрут АН26⁴.

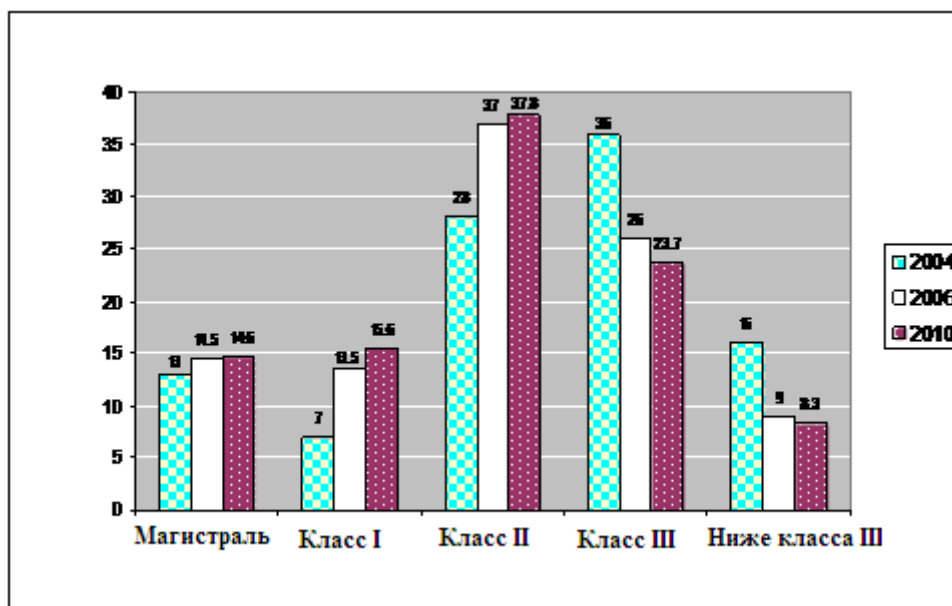
9. Пятое совещание Рабочей группы по Азиатским автомобильным дорогам, которое планировалось провести в Бангкоке 7 и 8 октября 2013 года, должно было рассмотреть предложенные поправки к Межправительственному соглашению по сети Азиатских автомобильных дорог.

10. Качество сети Азиатских автомобильных дорог в разных странах-членах и внутри самих стран-членов не одинакова. Однако отмечается существенный прогресс в модернизации и расширении пропускной способности маршрутов Азиатских автомобильных дорог и дорог национального значения. Как видно из диаграммы, в период 2006-2010 годов государства-члены модернизировали около 9 300 км, или 6,5 процента, сети Азиатских автомобильных дорог, повысив их класс. Данные о состоянии сети Азиатских автомобильных дорог, охватывающей 143 000 км автодорог в 32 государствах-членах, говорят о том, что на конец 2010 года магистральные маршруты и маршруты, соответствующие стандартам класса I Азиатских автомобильных дорог составляли около 30 процентов сети, а маршруты класса II и III составляли 62 процента сети. Доля дорог ниже класса III за период 2004-2010 годов сократилась с 16 процентов до 8 процентов от общей протяженности сети.

³ Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана, *Доклад четвертого Совещания Рабочей группы по Азиатским автомобильным дорогам, Бангкок, 27-28 сентября 2011 года*; размещен на сайте www.unescap.org/ttdw/common/TIS/AH/files/wgm_4/AHWG4-Report-4E.pdf.

⁴ См. E/ESCAP/AHWG(4)/4.

Диаграмма
Прогресс в модернизации маршрутов Азиатских автомобильных дорог, 2004-2010 годы



11. Несмотря на существенный прогресс в развитии и модернизации сети Азиатских автомобильных дорог в различных странах Азии, значительная часть этих дорог в некоторых странах все еще не соответствует стандартам класса III⁵ и для приведения их в соответствие с минимальными стандартами понадобятся значительные инвестиции. Модернизация участков Азиатских автомобильных дорог, не соответствующих минимальным стандартам класса III, имеет особое значение ввиду того, что многие из этих дорог крайне необходимы для улучшения наземного транспортного сообщения с соседними странами, а также в регионе в целом. Например, маршруты Азиатских автомобильных дорог в Мьянме должны быть модернизированы для улучшения сообщаемости с Индией, Китаем, Лаосской Народно-Демократической Республикой и Таиландом.

12. В азиатских развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, значительный прогресс в развитии и модернизации маршрутов Азиатских автомобильных дорог был достигнут благодаря различным двусторонним и многосторонним усилиям, особенно в рамках инициатив программы «Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество» (ЦАРЭС), а также благодаря приверженности этому делу, демонстрируемой соответствующими странами. Примерно 30 процентов Азиатских автомобильных дорог в этих странах (что соответствует более чем 10 000 км) были улучшены за период с 2004 года. За этот период доля маршрутов Азиатских автомобильных дорог, не соответствующих минимальным стандартам класса III, сократилась с 32 процентов до 18 процентов. Тем не менее, около 6 800 км маршрутов Азиатских автомобильных дорог все еще нуждаются в модернизации с целью приведения их в соответствие с минимальными стандартами. Хотя «недостающих участков» как таковых нет, дорога плохого качества может стать серьезным препятствием для трансграничного транспортного сообщения.

⁵ Почти две трети из 11 915 км дорог, не соответствующих стандартам класса III, находятся в Афганистане, Монголии, Мьянме, Пакистане и Таджикистане.

13. Улучшение межстрановой сообщаемости является четко прослеживаемой тенденцией в развитии транспорта в регионе. В рамках различных двусторонних, многосторонних и самофинансируемых механизмов государства-члены предпринимали такие инициативы, как проект «Евро-азиатские транспортные связи», для развития и/или улучшения транспортной сообщаемости с соседними странами в рамках усилий по улучшению сообщаемости как во всем регионе, так и с другими регионами. В последние годы планировалось или осуществлялось, или же сейчас осуществляется, большое число проектов, касающихся маршрутов Азиатских автомобильных дорог и других маршрутов международного значения с упором на улучшение сообщения между странами с помощью наземного транспорта. Часто такие инициативы осуществлялись в рамках усилий по созданию транспортных коридоров, таких как коридоры «Восток-Запад» и «Север-Юг» в субрегионе Большого Меконга (СБМ), и аналогичных коридоров в странах-членах Организации экономического сотрудничества (ОЭС). Некоторые из этих инициатив и крупные национальные программы упоминаются в следующих пунктах.

14. Малайзия и Таиланд предприняли инициативы по строительству двух автодорожных мостов между Пенгкалан-Кубуром и Такбайем и между Панджангом и Голоком для улучшения сообщения между двумя соседними странами. Аналогичные совместные инициативы осуществлялись Лаосской Народно-Демократической Республикой и Таиландом и Камбоджей и Вьетнамом, а также другими странами.

15. В рамках двусторонних соглашений Индия и Китай оказывают помощь Мьянме в развитии автодорожного и железнодорожного сообщения с ними. Улучшение физической сообщаемости между Мьянмой и северной частью Индии способствовало бы развитию торговли между странами. Часть средств в размере 500 млн. долл. США, предоставленных Индией Мьянме в качестве финансовой помощи, предназначена для финансирования трехстороннего автодорожного проекта, который после завершения соединит Индию, Мьянму и Таиланд. Благодаря помощи, оказываемой Индией на двусторонней основе, Бангладеш улучшает свою трансграничную транспортную сообщаемость с Индией путем осуществления автодорожных и железнодорожных проектов.

16. Благодаря финансовой помощи, оказываемой на двусторонней и многосторонней основе Индией, Китаем и банками развития, Непал осуществлял ряд автодорожных проектов, связанных в основном с модернизацией и улучшением состояния существующих дорог и улучшением сообщаемости с Индией.

17. Таджикистан осуществлял ряд автодорожных проектов с целью улучшения состояния внутренних маршрутов, а также улучшения межстрановой сообщаемости с соседними странами, а именно: Афганистаном, Казахстаном, Китаем и Кыргызстаном. В Таджикистане было построено и/или восстановлено 1 650 км автодорог, что улучшило транспортное сообщение между Душанбе и пунктами, расположенными на границе с Казахстаном, Китаем, Кыргызстаном и Узбекистаном. В контексте программ развития Азиатских автомобильных дорог, ЦАРЭС, Евразийского экономического сообщества и Транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия Таджикистан инициировал осуществление ряда автодорожных проектов, которые планируется завершить до 2025 года. Эта инициатива включает три маршрута Азиатских автомобильных дорог, а именно маршруты АН7, АН65 и АН66.

18. Коридор ЦАРЭС 1b, связывающий западные районы Европы с западными районами Китая, является основным автодорожным коридором в Казахстане.

Его протяженность по территории Казахстана составляет 2 787 км – от Хоргоса, расположенного на границе с Китаем, до границы с Российской Федерации к северу от Актобе. Правительство Казахстана придает большое значение улучшению состояния этого важного коридора. Осуществляются отдельные проекты в рамках инициативы ЦАРЭС по модернизации этого коридора. В рамках одного из этих проектов на развитие участка автодороги Алматы-Хоргос были выделены средства в размере 1,26 млрд. долл. США. Этот проект позволит повысить эффективность транспортного сообщения по автодорожному коридору Западная Европа – Западный Китай в пределах Алматинской области. Другим таким проектом является модернизация 1 065 км автодорожного коридора в Южно-Казахстанской и Кызылординской областях.

19. И Индия, и Китай продолжали осуществлять свои программы развития автомобильных дорог. В Китае чистое годовое увеличение протяженности автодорог в 2009, 2010 и 2011 годах составило соответственно 130 659 км, 147 397 км и 98 158 км. В 2011 году общая протяженность магистралей и скоростных дорог в стране достигла соответственно 4 106 387 км и 84 946 км. В том же году протяженность автодорог национального и регионального значения в стране составила 473 438 км, а протяженность сельских дорог – 3 563 983 км.

20. В Индии в 2012 году было реализовано 228 контрактов, связанных с осуществлением различных компонентов Национальной программы развития сети автомобильных дорог и охватывавших примерно 14 000 км автомагистралей. По состоянию на декабрь 2012 года, из 55 500 км национальных автомагистралей, запланированных в рамках различных компонентов Национальной программы развития сети автомобильных дорог было завершено строительство автомагистралей с четырьмя или более полосами общей протяженностью 19 000 км⁶. Общая протяженность национальных автомагистралей в Индии по состоянию на март 2012 года, составляла 76 818 км. Помимо этого, в стране есть еще 164 000 км автомагистралей регионального значения (2011 год), 2 749 805 км сельских дорог и 1 294 000 км других дорог⁷.

21. Для оказания государствам-членам помощи в их усилиях по поощрению инвестиций в сеть Азиатских автомобильных дорог секретариат осуществляет проект, озаглавленный «Поощрение инвестиций в сеть Азиатских автомобильных дорог: предварительные исследования приоритетных участков». В рамках этого проекта секретариат оказал техническую помощь Бангладеш, Кыргызстану, Монголии и Мьянме в подготовке предварительной технико-экономического обоснования по отдельным приоритетным маршрутам, а также в содействии инвестициям в Азиатские автомобильные дороги. В этих странах были также организованы национальные семинары-практикумы с целью укрепления потенциала. Итоги предварительных исследований планировалось представить на Инвестиционном форуме по Азиатским автомобильным дорогам в Бангкоке 8 и 9 октября 2013 года.

В. Сеть Трансазиатских железных дорог

22. На втором заседании Рабочей группы по сети Трансазиатских железных дорог, состоявшемся в Пусане, Республика Корея, 14 и 15 июня 2011 года, были утверждены поправки к приложению I к Межправительственному соглашению о сети Трансазиатских железных дорог, предложенные Исламской Республикой

⁶ Департамент по экономическим вопросам, *Экономическое обследование за 2012-13 год*, стр. 243 оригинала. Размещен на сайте <http://indiabudget.nic.in/es2012-13/echap-11.pdf>.

⁷ Ministry of Road Transport and Highways, Basic Road Statistic of India 2008-09, 2009-10 and 2010-11 (August 2012). Размещено на сайте <http://morth.nic.in/writereaddata/mainlinkFile/File839.pdf>.

Иран, Китае, Монголии и Узбекистане. Утвержденные поправки предусматривали следующее: более точную стыковку участков железных дорог между южными районами Китая и Лаосской Народно-Демократической Республикой и Мьянмой; завершение строительства двух недостающих участков, а именно: участка железнодорожной линии Керман – Захедан в Исламской Республике Иран, что сделало бы возможным железнодорожное сообщение с Пакистаном, и участка на линии Дехканабад – Дербент в Узбекистане, что способствовало бы транспортному сообщению с Афганистаном и Таджикистаном; и дополнительных участков, которые должны быть построены в Монголии для транспортировки полезных ископаемых в третьи страны.

23. Третье совещание Рабочей группы по сети Трансазиатских железных дорог планируется провести в Бангкоке 5 и 6 ноября 2013 года. На этом совещании будут рассмотрены предложения о поправках к Межправительственному соглашению по сети Трансазиатских железных дорог.

24. Сеть Трансазиатских железных дорог включает четыре основных коридора, при этом каждый коридор имеет свои особые характеристики в плане конфигурации и оперативной готовности. В Северном коридоре, за исключением недостающего участка между северной и южной частями Корейского полуострова, который существует, но не эксплуатируется, отмечается высокий уровень оперативной готовности. В Южном коридоре ряд недостающих участков сдерживает развитие международного сообщения, причем степень приоритетности строительства недостающих участков в разных странах различна и зависит от финансовых возможностей той или иной страны. В регионе АСЕАН необходимость развития субрегионального железнодорожного сообщения всем сейчас очевидна. Соответствующая деятельность осуществляется секретариатом АСЕАН в рамках проекта строительства железнодорожной линии Сингапур – Куньмин, а также в рамках Генерального плана по коммуникационным возможностям АСЕАН. Однако быстрому осуществлению конкретных мер и налаживанию реального железнодорожного сообщения мешают такие факторы, как отсутствие финансирования, разная степень приоритетности проектов и различные уровни эксплуатационной готовности. В коридоре «Север-Юг», соединяющем Северную Европу с регионом Персидского залива, уровень эксплуатационной готовности высок, но фактическая эксплуатация коридора станет возможной только лишь после завершения строительства недостающего участка между Азербайджаном и Исламской Республикой Иран.

25. Несмотря на вышесказанное, Трансазиатские железные дороги являются активно функционирующей сетью. В местах, где есть непрерывная колея, через сеть проходят более значительные объемы дальних международных грузовых перевозок. В частности, возросло число контейнеров, которые следуют железной дорогой вдоль Транссибирской магистрали из пункта Находка-Восточный (Российская Федерация) в пункты назначения, расположенные в Центральной Азии или Европе, а также по маршрутам между портом Тяньцзинь (Китай) и Улан-Батором и портом Ляньюньган (Китай) и Центральной Азией. Об успешном функционировании Трансазиатских железных дорог и о признании странами-членами сети в качестве важного инструмента международной торговли свидетельствует растущее использование этой сети для трансграничного движения контейнерных маршрутных поездов. В Российской Федерации, например, продолжало расти использование контейнерных маршрутных железнодорожных перевозок по Транссибирской магистрали – объем перевозок в 20-футовом эквиваленте возрос примерно

на 80 процентов – с 420 526 контейнеров в 2006 году до 748 544 в 2010 году⁸. В Китае растет доля интермодальных перевозок в общем грузообороте Китайских железных дорог как внутреннем, так и международном, при растущем объеме дальних трансграничных перевозок в страны Центральной Азии и Монголию. Китайские железные дороги стремятся широко использовать свой успешный опыт международных интермодальных железнодорожных перевозок в Европу. В мае 2011 года начались осуществляемые пять дней в неделю прямые железнодорожные грузовые перевозки между портом Антверпен, являющимся вторым по величине в Европе, и Чунцином – промышленным центром в юго-западной части Китая; в западном направлении осуществляется перевозка в основном автомобильных и технологических грузов, а в восточном направлении – в основном химикатов⁹. Между тем, с сентября 2011 года немецкая компания «DB Schenker Rail Automotive», специализирующаяся на железнодорожно-автомобильной логистике, отправила около 200 контейнерных поездов с автомобильными частями из Лейпцига и Вакерсдорфа, Германия, на фабрику в Шэньяне в китайской провинции Ляонин, где компоненты используются при сборке автомобилей БМВ¹⁰. В обоих случаях время в пути сократилось в два раза, что делает железнодорожные перевозки более привлекательными для предприятий, занимающихся изготовлением дорогостоящей продукции.

26. Другие страны также предпринимают усилия для использования возможностей интермодальных перевозок. В ноябре 2012 года правительства Азербайджана, Грузии, Казахстана и Турции подписали меморандум о взаимопонимании, касающийся осуществления проекта «Шелковый ветер». В рамках проекта контейнерные маршрутные железнодорожные перевозки будут осуществляться между пунктом Достык, расположенным на китайско-казахстанской границе, и портом Актау на Каспийском море, расположенным в Западном Казахстане, откуда контейнеры будут следовать в порт Алят, расположенный в Азербайджане. Из Алята контейнеры будут по железной дороге доставляться в Баку и затем в Турцию через Грузию по железной дороге Баку – Тбилиси – Карс, строительство которой будет завершено в скором времени. Завершение строительства железнодорожного тоннеля под Стамбульским проливом позволит продлить перевозки до Восточной и Южной Европы.

27. Проект «Шелковый ветер» является примером все более активных усилий правительств и железнодорожных организаций региона повысить роль железнодорожного транспорта в общем объеме транспортных перевозок в своих странах, а также в международных перевозках товаров. Другим примером может служить инициированное в мае 2013 года сотрудничество Российских железных дорог и их дочерней компании «Трансконтейнер» с «Восточной стивидорной компанией» в организации ускоренных перевозок, которые должны сократить время на перевозку стандартных контейнеров на маршруте протяженностью 9 400 км между портом Находка в Российской Федерации и Москвой до семи дней, по сравнению с нынешними 11-14 днями. Во многих других случаях страны региона осуществили ряд проектов по улучшению железнодорожной сообщаемости со своими соседями. Например:

а) в феврале 2013 года Китайские железные дороги открыли линию протяженностью 141 км между Юйси и железнодорожной инфраструктурой

⁸ Containerisation International, “Trans-Siberian Shivers”, September 2009 and globalrailnews.com.

⁹ “Antwerp-Chongqing Direct Rail Freight Link Launched”, Industry Leader Magazine, 12 May 2011. Размещено на сайте www.industryleadersmagazine.com/antwerp-chongqing-direct-rail-freight-link-launched/.

¹⁰ См. www.dbschenker.com.

Мыньцзы, которая позволяет улучшить железнодорожное сообщение с Вьетнамом;

b) в мае 2013 года Казахстан и Туркменистан отметили завершение строительства 146-километровой линии между Узенем (Казахстан) и Серхетякой (Туркменистан) в рамках более широкого проекта по продлению железнодорожной линии в южном направлении до Горгана, расположенного в Исламской Республике Иран;

c) правительство Армении санкционировало подготовку технико-экономического обоснования строительства однопутной электрифицированной железной дороги протяженностью 316 км, которая соединит железнодорожную сеть Армении с железнодорожной сетью Исламской Республики Иран;

d) правительство Афганистана подготовило генеральный план развития железных дорог с целью развития сообщения с соседними странами, что позволит в долгосрочной перспективе наладить железнодорожное сообщение между странами Центральной Азии и портами Чабехар и Бендер-Аббас в Исламской Республике Иран и Гвардар и Карачи в Пакистане;

e) в Бангладеш ведется работа по восстановлению трансграничного железнодорожного сообщения с Индией на участке линии Шахбазпур – Махисашан, движение по которой было прекращено в 2002 году из-за плохого состояния железнодорожного полотна;

f) правительства Бангладеш и Индии сотрудничают в строительстве новой скоростной международной железнодорожной линии между Агарталой (Индия) и Акхаурой (Бангладеш); после завершения строительства этой линии северо-восточные штаты Индии получают доступ к морскому порту Читтагонг.

28. Другой нарастающей тенденцией в развитии железнодорожного транспорта в регионе является использование технической или финансовой помощи, поступающей из самого региона. Благодаря предоставленному правительством Индии займу в размере 800 млн. долл. США и помощи, оказанной компанией «Индиян рейлвейз констракшн компани лтд.» (ИРКОН), были завершены работы на 43-километровом участке Мадавачи – Мадху на железнодорожной линии Мадавачи – Талайманнар. В рамках достигнутого в марте 2013 года двустороннего соглашения аналогичное сотрудничество осуществляется между Российскими железными дорогами и Вьетнамскими железными дорогами в связи с проектированием и строительством участка железной дороги, который соединит районы залегания полезных ископаемых с основной железнодорожной сетью в южных районах Вьетнама. Между тем компания «Самсунг КиТ» (Республика Корея) получила в Австралии и Монголии контракты, связанные с добычей полезных ископаемых и железнодорожным транспортом. В Западной Австралии в рамках контракта на сумму в 5,82 млрд. долл. США компания построит однопутную, рассчитанную на перевозку тяжелых грузов железнодорожную линию протяженностью в 344 км от шахты «Рой-Хилл» до портовых сооружений, расположенных к югу от Порт-Хедленда, а также построит вспомогательные объекты. В Монголии в рамках контракта на сумму 483 млн. долл. США компания построит железнодорожную линию протяженностью 217 км, которая соединит расположенные в Таван-Толгое горнорудные предприятия с китайской границей.

29. В стремлении решить проблему нехватки локомотивов Пакистанские железные дороги подписали контракт о закупке 50 локомотивов в Китае. Они также осуществляют проект по строительству второй колеи между Лахором и

Карачи, завершение которого позволит существенно сократить время в пути. Правительство Пакистана также планирует начать подготовку технико-экономического обоснования строительства железной дороги, которая соединит порт Гвадар с железнодорожной сетью страны с тем, чтобы в долгосрочной перспективе предоставить Афганистану и Китаю доступ к морским портам. Наконец, в коридоре Карачи – Пешавар ведется модернизация железнодорожной линии, на которую выделено 2,7 млрд. долл. США. После модернизации поезда на этой линии будут ходить со скоростью 120 км/ч, что позволит сократить время в пути с 27 часов до 17.

30. Ввиду большого числа осуществляемых или рассматриваемых проектов, страны ищут новые подходы к поощрению инвестиций в железнодорожный сектор. Например, президент Турции в апреле подписал законодательство, позволяющее частному сектору осуществлять инвестиции в железнодорожную инфраструктуру и эксплуатировать поезда с открытым доступом в национальной железнодорожной сети. Это законодательство позволит также министерству транспорта и связи предоставлять частным компаниям концессии на строительство и эксплуатацию железных дорог. В Армении в соответствии с рассчитанным на 30 лет соглашением о концессии будет реализован проект строительства однопутной электрифицированной линии протяженностью 316 км (см. пункт 27) в Исламскую Республику Иран. В Таиланде правительство объявило о планах создания в рамках министерства транспорта подразделения, которое будет заниматься инвестициями в железные дороги и регулированием этой сферы.

31. Другими важными проектами, осуществляемыми или рассматриваемыми с целью совершенствования или модернизации пассажирского и грузового железнодорожного транспорта в регионе, являются следующие:

a) соглашение между правительствами Малайзии и Сингапура о строительстве на основе партнерского сотрудничества государственного и частного секторов скоростной линии между Куала-Лумпуром, Малайзия, и Сингапуром с планируемым завершением строительства в 2020 году;

b) строительство в Монголии железнодорожной линии, рассчитанной на перевозку тяжелых грузов, которая будет использоваться для транспортировки угля;

c) строительство первоначального 343-километрового участка с двойной колеей на линии между Канпуром и Кхурджей в Индии в рамках создания специальных коридоров Дели – Колката для грузовых перевозок;

d) проектирование и строительство скоростной линии протяженностью 1 100 км в Казахстане между Алматы и Астаной и в Китае между Циндао и Цзинанем.

Наконец, в не имеющем выхода к морю Непале в апреле был подписан указ, открывающий путь для создания Железнодорожного совета, который будет руководить развитием национальной железнодорожной сети.

32. Для дальнейшего улучшения работы железнодорожного транспорта 37 министров транспорта и других высоких представителей правительств подписали в Женеве 26 февраля 2013 года совместную декларацию о проведении переговоров с целью выработки единого железнодорожного права. В Декларации говорится о приверженности стран, расположенных вдоль евроазиатских железнодорожных линий, сотрудничать в деле обеспечения единых правовых норм для железных дорог, которые соответствовали бы нормам, уже

существующим для других видов транспорта, а именно: автомобильного, воздушного, внутреннего водного транспорта и морского транспорта, чтобы сделать возможной перевозку грузов и контейнеров по железной дороге по территории разных стран на основании одного договора, одной товарно-транспортной накладной и одной системы ответственности и рекламации¹¹.

33. В рамках усилий по повышению степени задействованности сети Трансазиатских железных дорог секретариат проводит исследование по расчету стоимости и маркетингу железнодорожных услуг, а также по содействию развитию железнодорожного транспорта. Исследование будет включать обзор уровня обслуживания, практики в области маркетинга и механизма установления тарифов, применяемых соответствующими странами-членами на отдельных маршрутах Трансазиатских железных дорог, обслуживающих внутрирегиональную и межрегиональную торговлю.

С. Развитие «сухих портов» и логистики

34. Признавая необходимость интеграции видов транспорта, а также содействия созданию эффективных логистических систем в регионе Конференция министров по транспорту, состоявшаяся в Бангкоке 12-16 марта 2012 года, подтвердила мандат, предоставленный секретариату в соответствии с резолюцией 48/11 Комиссии, на принятие мер для реализации концепции международной комплексной интермодальной транспортно-логистической системы¹². Действуя на основании мандата, секретариат активно сотрудничает со странами-членами в создании сети «сухих портов», которые позволят обеспечить более высокую степень интеграции инфраструктурных сетей и повысить эффективность транспорта в регионе.

35. Признавая, что «сухие порты» могут способствовать развитию торговли, некоторые страны приступили к осуществлению проекта по созданию современных объектов или модернизации уже существующих. Правительство Бангладеш сейчас занимается переводом Камалапурского сухопутного контейнерного депо из района, расположенного вблизи железнодорожной станции Дакка, в район, расположенный вблизи железнодорожной станции Дхирасрам в округе Гизипур, чтобы разгрузить столицу и сократить эксплуатационные расходы. Новый «сухой порт», подготовка технико-экономического обоснования по которому была завершена в 2007 году при финансовом содействии Всемирного банка, будет создаваться в рамках партнерского сотрудничества государственного и частного секторов и сможет обрабатывать ежегодно 355 000 стандартных конвейеров. Указанные объекты, которые будут находиться в железнодорожном коридоре Читтагонг – Дакка недалеко от промышленного района Тонги позволят существенно сократить расходы на перевозку контейнеров. В то же время указанные объекты будут содействовать транзитным индийским перевозкам между портом Колката и северо-восточным регионом Индии.

36. В Китае пуск скоростной железнодорожной линии высвобождает мощности обычной сети. Это позволяет Китайским железным дорогам более активно внедрять интермодальные перевозки, запуская новые контейнерные маршрутные железнодорожные перевозки в города, расположенные в западной части страны, а также в пункты, расположенные в восточной и центральной частях Европы. Способствуют этим усилиям сеть современных крупных «сухих портов» и интермодальных объектов, созданных правительством Китая, которое в 2007 году учредило компанию «Чайна юнайтэд интернэшнл рэйл контейнер

¹¹ См. E/ESCAP/FAMT(2)/3.

¹² См. E/ESCAP/MCT.2/12.

компании лтд.» в качестве специального предприятия для строительства в стране крупных железнодорожных контейнерных терминалов и логистических узлов с участием национальных и иностранных инвесторов. В общей сложности было построено 18 современных объектов. Они расположены в Пекине, Ченду, Чунцине, Даляне, Гуанчжоу, Харбине, Куньмине, Ланьчжоу, Нинбо, Циндао, Шанхае, Шэньяне, Шэнчжэне, Таньцзине, Урумчи, Ухане, Сиане и Чжэнчжоу.

37. Исходя из того, что наличие адекватных логистических объектов и служб имеет ключевое значение для развития торговли, правительства Казахстана и Китая сотрудничали в развитии свободной экономической зоны «Хоргос-Восточные ворота», которая расположена в юго-восточной части Казахстана на расстоянии километра от границы с Китаем. В этом районе находится Хоргосский международный центр приграничного сотрудничества, центры для торговой деятельности, «сухой порт», транспортно-логистический комплекс, промышленный район и площадки для промышленных компаний. Проект включен в стратегический план развития Казахстана на период до 2020 года; для его создания, по оценкам, понадобится 3,5 млрд. долл. США, 75 процентов из которых будет покрываться за счет частных инвестиций.

38. Правительство Узбекистана предприняло ряд инициатив по созданию интермодальных коридоров и «сухих портов» в стране, в частности в Ангрене в Ташкентской области, для обслуживания Андижанской, Наманганской и Ферганской областей в восточной части Узбекистана, а также в Навои – городе, расположенном в 350 км к юго-западу от Ташкента. В Навои был построен «сухой порт» совместно со свободной промышленной зоной, которая была создана вблизи международного интермодального узла в аэропорту Навои, который начал функционировать в 2009 году под управлением Корейских авиалиний. Указанные объекты расположены вдоль важных субрегиональных автомобильных, железнодорожных и авиационных маршрутов, что позволяет в полной мере использовать транзитный потенциал страны. Чтобы стимулировать компании к осуществлению деятельности в зоне свободной торговли, правительство предоставило им налоговые льготы и освободило их от уплаты таможенной пошлины.

39. Компания «Контейнер корпорэйшн оф Индия» (КОНКОР) создала в стране обширную сеть, состоящую из 62 наземных контейнерных терминалов, 48 из которых являются экспортно-импортными. Наземные контейнерные терминалы компании, находящиеся под таможенным контролем, являются «сухими портами». Терминалы предлагают широкий ассортимент услуг, включая складское хранение, парковку контейнеров, ремонтные службы и офисные помещения. Компания повышает эффективность логистической цепочки, предлагая услуги «единого окна», которая позволяет координировать деятельность учреждений и служб, участвующих в перевозке и обработке контейнеризированных грузов, включая таможенную, перевалочные порты, железные дороги, автоперевозчиков, консолидаторов, экспедиторов грузов и судоходные компании. Благодаря эффективной деятельности этого объекта объем контейнерных перевозок в Индии вырос с 1 044 728 стандартных контейнеров в 2000/2001 финансовом году до 2 604 311 стандартных контейнеров в 2011/2012 финансовом году¹³. Политика КОНКОР по созданию «сухих портов» играет ключевую роль в осуществлении правительством проекта создания промышленного коридора Дели – Мумбай, важными компонентами которого являются два специальных грузовых железнодорожных коридора.

40. Правительством Непала при поддержке Всемирного банка был создан наземный контейнерный терминал в Биргундже. Он соединен 12-километровой

¹³ См. www.concorindia.com.

железнодорожной линией с железнодорожным терминалом Раксаул на непальско-индийской границе с дальнейшим железнодорожным сообщением с портовым комплексом Колката/Халдия в Индии и оснащен Автоматизированной системой таможенных данных (АСИКУДА), которая была разработана Конференцией Организации Объединенных Наций по торговле и развитию. Для обеспечения беспрепятственного перемещения грузов правительство Непала подписало с Индией в связи с эксплуатацией «сухих портов» соглашение о железнодорожном обслуживании. Объекты в Биргундже передаются в долгосрочную аренду частному сектору, который обеспечивает их эксплуатацию. В настоящее время здесь обрабатываются контейнеры, железнодорожные цистерны для жидких грузов и вагоны-платформы для двусторонней перевозки штучных грузов; в общей сложности на биргунджский терминал поступает в среднем 15-16 товарных поездов в месяц. Непал является страной, где изменение климата и глобальное потепление могут иметь серьезные последствия, и поэтому способность железнодорожного наземного контейнерного терминала в Биргундже сократить выбросы парниковых газов является важным стимулом к дальнейшему развитию этого объекта.

41. В Республике Корея Ыйванский наземный контейнерный терминал, расположенный в 25 км от Сеула, был создан в 1992 году Корейскими железными дорогами и рядом частных транспортных компаний. В настоящее время на этом терминале обрабатывается более одного миллиона стандартных контейнеров в год. Обеспечение подъездных рельсовых путей на этом объекте способствовало сдвигу в пользу железнодорожного транспорта, а также позволило уменьшить перегруженность автодорог и выбросы парниковых газов вдоль коридора Сеул-Пусан. Сейчас этот объект способен принимать 36 поездов в день. Объекты в Ыйване позволили также уменьшить скопление грузов в порту Пусан, создать рабочие места для 1 000 человек, а также создать источник налоговых поступлений для органов местного самоуправления.

42. Главным «сухим портом» в Таиланде является наземный контейнерный терминал Лад-Крабанг, который был создан Государственными железными дорогами Таиланда (ГЖДТ) на средства, предоставленные государственными и частными организациями. Этот терминал расположен примерно в 27 км к востоку от Бангкока (рядом с международным аэропортом Суванапум) и в 118 км к северу от порта Лаем-Чабанг. Этот объект был введен в эксплуатацию в 1996 году. Он имеет хорошую сообщаемость с автодорогами и железнодорожными линиями и управляется Государственными железными дорогами Таиланда. Эксплуатация терминала передана на подряд ряду концессионерам из частного сектора, которые в основном являются дочерними предприятиями судоходных компаний. Предоставляемые ими услуги в основном связаны с консолидацией, распределением, складским хранением и таможенной очисткой грузов, а также хранением пустых контейнеров. Ежегодный оборот грузов в «сухом порте», превысил первоначальную проектную пропускную способность в 500 000 стандартных контейнеров, и в настоящее время рассматриваются планы расширения этого терминала. В своей нынешней конфигурации, когда доля железнодорожного транспорта в перевозках в порт Лаем-Чабанг и из него составляет более 20 процентов, этот терминал способствует уменьшению перегруженности дорог и сокращению выбросов парниковых газов в районе Бангкока.

43. Флагманский проект по созданию «сухого порта» реализуется в Индонезии в Сикаранге. «Сухой порт» Сикаранг расположен в стратегически важном месте – в промышленной зоне Джабабека, находящейся в самом центре крупнейшей производственной зоны западной части Явы и обслуживающей производственную базу более 2 500 промышленных компаний. Терминал обрабатывает более половины общего контейнерного оборота порта Танджунг –

Приок, главного контейнерного порта страны, который в 2011 году обработал более 4,7 млн. стандартных контейнеров. Примерно 200 га выделено для «сухого порта», который имеет сообщаемость с автомобильными дорогами и железнодорожной системой. Поскольку этот объект является как бы дополнительными воротами порта Танджунг-Приок, оформление портовых и таможенных документов осуществляется в Сикаранге. Создание этого «сухого порта» является одной из нескольких инициатив, осуществляемых правительством с целью стимулирования и повышения конкурентоспособности страны.

44. В рамках проекта, озаглавленного «Укрепление потенциала для создания и эксплуатации «сухих портов» международного значения», секретариат в тесном сотрудничестве с Управлением по правовым вопросам (УПВ) оказывал странам-членам помощь в подготовке проекта межправительственного соглашения о «сухих портах» и в проведении переговоров по этому документу, организуя целый ряд субрегиональных и региональных совещаний. Окончательный текст соглашения был одобрен Комитетом по транспорту на его третьей сессии, состоявшейся в Бангкоке 10-12 октября 2012 года, и официально утвержден Комиссией на ее шестьдесят девятой сессии в резолюции 69/7 от 1 мая 2013 года. Соглашение будет открыто для подписания в Бангкоке 7 и 8 ноября 2013 года и затем в Центральных учреждениях Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке с 11 ноября 2013 года по 31 декабря 2014 года. В настоящее время секретариат совместно с Управлением по правовым вопросам и правительствами стран-членов обсуждает вопрос организации 7 ноября 2013 года церемонии подписания, приуроченной ко второй сессии Форума министров транспорта стран Азии.

45. Параллельно секретариат осуществляет мероприятия для повышения способности стран-членов планировать, создавать и эксплуатировать «сухие порты» международного значения и осуществлять Межправительственное соглашение о «сухих портах». Секретариат работает сейчас над обзором передового опыта в области создания и эксплуатации «сухих портов» как в регионе, так и за его пределами. Этот обзор охватывает следующие области: а) характеристики «сухого порта»; б) анализ возможностей и проблем, связанных с созданием «сухих портов»; в) рассмотрение вариантов финансирования «сухих портов» и управления ими; г) коммуникация между «сухими портами» и другими субъектами логистической цепочки; и е) описание международных коммуникационных технологий для эффективного управления «сухими портами». Тематические исследования и передовой опыт, накопленный в регионе ЭСКАТО, а также в Европе и Северной Америке, будет затем использоваться для разработки основ политики с целью оказания помощи лицам, разрабатывающим транспортную политику в регионе, в планировании создания «сухих портов» в их соответствующих странах. Первоначальные результаты этого обзора уже послужили вкладом в проведение субрегионального семинара, проведенного в Пусане, Республика Корея, 11 и 12 июня 2013 года для стран Северной и Центральной Азии и Восточной и Северной Азии. Секретариат планирует провести в 2014 году аналогичное субрегиональное мероприятие для стран Южной Азии и Юго-Восточной Азии.

D. Межостровные морские перевозки и логистика

46. Обеспечение эффективных, надежных и недорогостоящих морских перевозок в островные и архипелажные развивающиеся страны, из этих стран и между этими странами сопряжено с целым рядом уникальных препятствий и проблем. Однако такие перевозки имеют жизненно важное значение в плане предоставления населению Азиатско-Тихоокеанского региона благ экономического и социального развития. Поэтому межостровные морские

перевозки и транспортная логистика являются основными темами Региональной программы действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап II (2012-2016 годы), которая была утверждена Комиссией в ее резолюции 68/4.

47. В рамках последующей деятельности в связи с резолюцией 68/4 секретариат в сотрудничестве с Международной морской организацией, секретариатом Форума тихоокеанских островов и секретариатом Тихоокеанского сообщества организовал Совещание высокого уровня по улучшению межостровных морских перевозок и логистики в островных странах Тихого океана, которое состоялось в Суве 23-25 июля 2013 года. На этом Совещании была принята Декларация об улучшении морских перевозок и связанных с этим услуг в Тихоокеанском субрегионе¹⁴.

48. Секретариат будет помогать островным и архипелажным странам в поиске возможных подходов к повышению регулярности, надежности и доступности морских перевозок. Это будет достигаться с помощью: а) исследований, мероприятий по повышению потенциала и рекомендаций относительно эффективных стратегий обеспечения регулярных, надежных и недорогостоящих морских перевозок между островами; и б) предоставления консультативных услуг и технической поддержки странам-членам по их просьбе по вопросам, касающимся осуществления программных мер и соответствующих положений принятой в Суве Декларации об улучшении морских перевозок и связанных с этим услуг в Тихоокеанском субрегионе для поддержки морских перевозок между островами.

III. Вопросы для рассмотрения

49. Форум, возможно, пожелает дать секретариату указание относительно его будущей деятельности по развитию региональных и межрегиональных транспортных сетей для удовлетворения первоочередных потребностей стран-членов в их усилиях по осуществлению концепции международной комплексной интермодальной транспортно-логистической системы, в частности по таким вопросам, как: а) создание и совершенствование трансграничной наземной транспортной инфраструктуры за счет использования сетей Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог; б) развитие и модернизация сети Азиатских автомобильных дорог, особенно в странах, в которых значительная часть сети не соответствует минимальным стандартам класса III; в) строительство недостающих участков Трансазиатских железных дорог; г) меры по строительству «сухих портов» с целью повышения эффективности и действенности транспортного сектора в интересах более всеобъемлющего экономического развития; и д) улучшение сообщаемости с архипелажными и малыми островными развивающимися государствами.

50. Форум, возможно, пожелает также: а) призвать страны, которые еще не стали сторонами межправительственных соглашений по сетям Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог, рассмотреть вопрос об участии в этих соглашениях путем ратификации, принятия или одобрения этих соглашений (для сигнаториев) или присоединения к ним (для несигнаториев); б) призвать страны к подписанию Межправительственного соглашения о «сухих портах» и инициированную их законодательного процесса для обеспечения скорейшего вступления в силу этого соглашения; в) призвать страны согласовать процесс периодического предоставления секретариату обновленной информации о приоритетных железнодорожных и автомобильных проектах, осуществляемых или рассматриваемых в этих странах; и г) призвать страны как

¹⁴ См. E/ESCAP/FAMT(2)/6.

можно раньше представлять поправки к межправительственным соглашениям по сетям Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог для рассмотрения на последующих совещаниях соответствующих рабочих групп.
