

LIMITED

E/ESCAP/TARN/WG(2)/L.3
15 June 2011

ENGLISH AND RUSSIAN ONLY

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ КОМИССИЯ ДЛЯ АЗИИ И ТИХОГО ОКЕАНА

Рабочая группа по сети Трансазиатских железных дорог

Второе совещание
Пусан, Республика Корея
14-15 июня 2011 года

ПРОЕКТ ДОКЛАДА РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО СЕТИ
ТРАНСАЗИАТСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ О РАБОТЕ ЕГО
ВТОРОГО СОВЕЩАНИЯ

I. ДИСКУССИИ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ

1. Секретариат представил следующие документы по пунктам повестки дня 4 (E/ESCAP/TARN/WG(2)/1), 5 (E/ESCAP/TARN/WG(2)/2) и 6 (E/ESCAP/TARN/WG(2)/3), включая состояние реализации Межправительственного соглашения по сети Трансазиатских железных дорог, предложения о внесении поправок к Межправительственному соглашению по сети Трансазиатских железных дорог, а также политику и вопросы, касающиеся развития Трансазиатских железных дорог, которые составили основу для дискуссии.

II. ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ

2. Рабочая группа получила оценку своей деятельности в том, что касается числа стран, ставших Сторонами Межправительственного соглашения по сети Трансазиатских железных дорог в период после ее первого совещания, проведенного в Бангкоке в декабре 2009 года. Она также получила обновленную информацию от государств-членов о прогрессе, достигнутом ими в том плане, чтобы стать Стороной Соглашения. Рабочая группа призвала государства, подписавшие Соглашение, ратифицировать его, а другие государства – присоединиться к Соглашению.

3. Рабочая группа приняла следующие изменения в отношении сети Трансазиатских железных дорог в Исламской Республике Иран, Китае, Монголии и Узбекистане.

В Китае:

линия Куньмин – Качан:

Куньмин (*узловая станция*) – Сяньюнь (*узловая станция*) – Дали (*узловая станция*) – [Качан (*пограничная станция и место стыковки дорог с разной шириной колеи*) – (Мьитькина, Мьянма)]

заменяется на:

Куньмин (*узловая станция*) – Дали – Баошан (*узловая станция*) – [Качан (*пограничная станция*) – (Мьитькина, Мьянма)]

линия к границе с Лаосской Народно-Демократической Республикой: [Сяньюнь – Цзинхун (*пограничная станция и место стыковки дорог с разной шириной колеи*) – (Ботен, Лаосская Народно-Демократическая Республика)]

заменяется на: [Юйси – Мохан (*пограничная станция*) – (Ботен, Лаосская Народно-Демократическая Республика)]

линия Дали – Жуэли:

Дали (*узловая станция*) – [Жуэли (*пограничная станция и место стыковки дорог с разной шириной колеи*) – (Мусе, Мьянма)]

заменяется на: Дали – Баошан (*узловая станция*) – [Жуэли – (Мусе, Мьянма)]

Кроме того, названия следующих станций с контейнерными терминалами для обработки соответствующих нормам Организации международных стандартов (ИСО) контейнеров длиной по крайней мере 20 футов подчеркиваются одной чертой:

линия Алашанкоу – Ланьчжоу: Урумчи, Баоцзи, Сичжоу;

линия Эренхот – Дандун: Эренхот, Дандун;

линия Маньчжоули –
 Дальянь: Маньчжоули, Харбин, Суйфеньхе, Тюмен;

линия Пекин – Шэньчжень: Ухань;

В Исламской Республике Иран:

линия Ком – Мирджаве:

Ком (*узловая станция*) – Бадруд (*узловая станция*) – Мейбод – Бафк (*узловая станция*) – Керман – [Бам – Фахрадж] – Захедан (*место стыковки дорог с разной шириной колеи*) – (Кох-и-Тафтан, Пакистан)
 заменяется на: Ком (*узловая станция*) – Бадруд (*узловая станция*) – Мейбод – Бафк (*узловая станция*) – Керман – Бам – Фахрадж – Захедан (*место стыковки дорог с разной шириной колеи*) – Мирджаве (*пограничная станция*) – (Кох-и-Тафтан, Пакистан)

В Монголии:

Будет добавлена линия от Даландзадгада до Эрэнцава со следующим изменением:

[Даландзадгад – Таван-Толгой (*узловая станция*) – Цаган-Суварга – Дзунбаян – Сайншанд (*узловая станция*) – Барун-Урт – Кхут (*узловая станция*)] – Чойбалсан – Цав – Эрэнцав (*пограничная станция*)

Кроме того, будет добавлена следующая ветка:

линия Таван-Талгой – Гашун-Сухайт:

[Таван-Талгой (*узловая станция*) – Гашун-Сухайт (*пограничная станция и место стыковки дорог с разной шириной колеи*)]

линия Кхут – Бичит:

[Кхут (*узловая станция*) – Бичит (*пограничная станция и место стыковки дорог с разной шириной колеи*)]

линия Кхут – Нумруг, пограничная станция с Китайской Народной Республикой:

[Кхут (*узловая станция*) – Матад – Тамсагбулаг – Нумруг (*пограничная станция и место стыковки дорог с разной шириной колеи*)]

Кроме того, следующие станции с контейнерными терминалами для обработки соответствующих нормам ИСО контейнеров длиной по крайней мере 20 футов или более подчеркиваются одной чертой:

линия Цаганур – Эрэнцав: Сайтшанд, Эрэнцав;

линия Нарийн-Сухайт – Шивекхурен: Шивекхурен;

линия Таван-Толгой – Гашун-Сухайт: Гашун-Сухайт;

линия Кхут – Бичигт: Бичигт;

линия Кхут – Нумруг: Нумруг;

В Узбекистане:

линия Карши – Сарыассия:

Карши (узловая станция) – Ташгузар (узловая станция) – [Деханабад – Дарбанд] – Бойсун – Кумкургран (узловая станция) – Сарыассия (пограничная станция) – (Пахтабад, Таджикистан)

заменяется на: Карши (узловая станция) – Ташгузар (узловая станция) – Деханабад – Дарбанд – Бойсун – Кумкургран (узловая станция) – Сарыассия (пограничная станция) – (Пахтабад, Таджикистан)

4. В соответствии с Межправительственным соглашением по сети Трансазиатских железных дорог принятые изменения будут препровождены Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций с целью их распространения среди всех Сторон Соглашения.

5. Рабочая группа с удовлетворением отметила предпринимаемые во всем регионе усилия по развитию железнодорожных сообщений с соседними странами и увеличению пропускной способности на существующих маршрутах с целью развития международных коридоров. В частности, в регионе Кавказа Азербайджан, Грузия и Турция строят железную дорогу, чтобы заполнить недостающее звено между Ахалкалаки (Грузия) и Карсом (Турция), и модернизируют существующую инфраструктуру в рамках проекта по созданию новых железнодорожных сообщений между Баку, Тбилиси и Карсом. Индия работает над тем, чтобы соединить в будущем участок Джирибам – Импхале своей железнодорожной сети с сетью Мьянмы. Бангладеш работает над тем, чтобы восстановить железнодорожное сообщение с Индией, прежде всего путем восстановления участка Кулаура – Шахбазпур, а Китай активно развивает железнодорожные сообщения с субрегионом Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН). Рабочая группа была также проинформирована о том, что Китай и Мьянма недавно подписали меморандум о взаимопонимании с целью развития железнодорожной линии через погранпереход Руили/Мусе до нового глубоководного контейнерного порта в Кьяукпьюу. Признав факт увеличения инвестиций в проекты по развитию железнодорожной инфраструктуры, Рабочая группа просила секретариат и впредь играть координирующую роль в деле развития железнодорожных маршрутов международного значения в регионе.

6. Что касается инвестиций в железнодорожные проекты, Рабочая группа отметила, что Азиатский банк развития принял новую стратегию финансирования по увеличению объемов кредитования для железнодорожного сектора в рамках своей инициативы по устойчивому развитию, очерченной в документе Банка под названием “Strategy 2020” («Стратегия – 2020»).

7. Рабочая группа признала роль Трансазиатских железных дорог в создании для региона международной комплексной интермодальной системы транспорта и логистики. В этой связи она отметила предпринимаемые в Индии, Индонезии, Малайзии и Непале инициативы по развитию интермодальных средств.

8. Рабочая группа признала важное значение регулярных и надежных данных в качестве основы для определения эффективных стратегий развития и повышения своей значимости в отношениях к международным финансовым учреждениям. Особое значение имеет наличие информации о трансграничных перевозках для определения торговых маршрутов, на которых железнодорожный транспорт мог бы играть важную роль, а также данных по распределению перевозок между видами транспорта с целью

усиления основы для программных мер, которые в наибольшей степени способны обеспечить переход на железнодорожный вид транспорта. Рабочая группа была проинформирована о том, что такие качественные данные в значительной степени помогли бы секретариату в выполнении его задачи по предоставлению точных вариантов политики для правительств-членов на директивных совещаниях, таких как предстоящая Конференция министров по транспорту, которая будет проведена в Бангкоке в ноябре 2011 года.

9. Рабочая группа отметила возможную синергию с другими субрегиональными организациями, такие как секретариаты АСЕАН или Ассоциации регионального сотрудничества стран Южной Азии, в процессе поиска данных.

10. Рабочая группа отметила, что ее третье совещание будет проведено в соответствующие сроки в 2013 году. При этом она также отметила, что в соответствии со статьей 6(2) Соглашения по просьбе любой Стороны может быть организовано Специальное совещание Рабочей группы для обсуждения конкретных вопросов при том условии, что не менее трети Сторон выскажут свое согласие с этой просьбой в течение четырех месяцев с даты уведомления о ней секретариатом. Члены Рабочей группы сообщат секретариату сроки и место проведения следующего совещания.

III. ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ

11. Никаких прочих вопросов не было поднято.

IV. ПРИНЯТИЕ ДОКЛАДА

12. Выводы и рекомендации второго совещания Рабочей группы по сети Трансазиатских железных дорог были приняты в Пусане, Республика Корея, 15 июня 2011 года.

V. ОРГАНИЗАЦИЯ СОВЕЩАНИЯ

- A. Открытие, продолжительность и организация совещания.
- B. Участники
- C. Выборы должностных лиц
- D. Повестка дня

Приложения

ПЕРЕЧЕНЬ ДОКУМЕНТОВ

СПИСОК УЧАСТНИКОВ