



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/2008/12
30 January 2008

RUSSIAN
Original: ENGLISH AND
RUSSIAN ONLY

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Семидесятая сессия
Женева, 19-21 февраля 2008 года
Пункт 2 предварительной повестки дня

**ОБСУЖДЕНИЕ МИНИСТРАМИ ТРАНСПОРТА СТРАН ЕВРО-АЗИАТСКОГО
РЕГИОНА ВОПРОСА О БУДУЩЕМ РАЗВИТИИ ЕВРО-АЗИАТСКИХ
ТРАНСПОРТНЫХ СВЯЗЕЙ**

**Основные результаты проекта развития евро-азиатских транспортных связей,
финансируемого по линии Счета развития Организации Объединенных Наций**

Записка секретариата¹

I. МАНДАТ

1. Настоящий текст был подготовлен секретариатом по просьбе Председателя Комитета по внутреннему транспорту (КВТ). Его цель состоит в том, чтобы представить общий обзор основных результатов совместного проекта ЕЭК - ЭСКАТО ООН по развитию евро-азиатских транспортных связей (ЕАТС), который финансировался по линии Счета развития Организации Объединенных Наций (СРООН), за период 2002-2007 годов.

¹ Отдел транспорта ЕЭК ООН передал настоящий документ после официальной предельной даты представления документации.

II. ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ

2. Глобализация экономики и торговли влечет за собой постоянный рост объема грузовых перевозок между Европой и Азией. В настоящее время грузы между Европой и Азией перевозятся в основном морским транспортом. Вместе с тем развитие евро-азиатских наземных транспортных связей не только открывает дополнительные транспортные возможности для евро-азиатской торговли, но и имеет исключительно важное значение для социально-экономического развития стран региона и для их интеграции в глобальную экономику.
3. ЕЭК ООН расширила сферу действия своих соглашений об автодорожной и железнодорожной сетях соответственно в 2000 и 2002 годах, включив в них кавказские и центральноазиатские соединения. Однако эти соглашения не предусматривают приоритетов или предельных сроков, не говоря уже о финансовых средствах. Развитием транспортных соединений должны заниматься правительства соответствующих стран, которым зачастую не хватает достаточных ресурсов для покрытия своих обширных потребностей.
4. В целях стимулирования развития евро-азиатских транспортных связей ЕЭК ООН активно участвовала в евро-азиатских транспортных конференциях, проведенных в Санкт-Петербурге несколько лет назад. Совместно с ЭСКАТО она разработала также общую стратегическую концепцию развития евро-азиатских связей. Кроме того, она собирает информацию об экспериментальных пробегах контейнерных маршрутных поездов по евро-азиатским транспортным коридорам, что способствует выявлению проблем, возникающих при пересечении границ, и других препятствий.
5. Наибольший прогресс отмечался начиная с 2003 года, когда, опираясь на средства Счета развития Организации Объединенных Наций, секретариаты ЕЭК ООН и ЭСКАТО совместно с назначенными координационными центрами из 18 стран Евро-Азиатского региона занимались развитием сотрудничества с наиболее заинтересованными странами в рамках Проекта евро-азиатских транспортных связей (ЕКТС). Принять участие в нем было предложено следующим странам: Азербайджану, Армении, Афганистану, Беларуси, Болгарии, Грузии, Ирану, Казахстану, Китаю, Кыргызстану, Молдове, Российской Федерации, Румынии, Таджикистану, Туркменистану, Турции, Узбекистану и Украине. В 2004 году желание подключиться к деятельности в рамках этого проекта выразила Греция.

III. ОСНОВНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ПРОЕКТА ЕАТС

6. На четырех совещаниях групп экспертов (СГЭ), которые были проведены в Алматы (март 2004 года), Одессе (ноябрь 2004 года), Стамбуле (июнь 2005 года) и Салониках (ноябрь 2006 года), представители правительств вышеуказанных стран *наметили основные евро-азиатские железнодорожные, автодорожные и внутренние водные маршруты*, подлежащие рассмотрению для целей приоритетного развития, и *наметили основные перевалочные пункты* на этих маршрутах.

7. Эксперты от стран представили огромный объем данных для создания *базы данных ГИС* и соответствующие карты, которые использовались в рамках проекта. Сюда входят данные о технических характеристиках и пропускной способности основных объектов железнодорожной, автодорожной и внутренней водной инфраструктуры, пунктов пересечения границ, паромных соединений, интермодальных терминалов и портов на евро-азиатских маршрутах. Эти материалы были предоставлены в распоряжение участвующих стран и служат основополагающим вкладом в дальнейшие усилия, нацеленные на развитие эффективных, надежных и безопасных транспортных соединений.

8. Представители правительств согласовали также общую методологию оценки и определения степени приоритетности проектов на отобранных маршрутах, которая аналогична методологии, используемой в Генеральном плане ТЕА и ТЕЖ. На основе согласованной методологии и национальных предложений, представленных 15 странами, *оценке и определению степени приоритетности были подвергнуты 230 транспортных инвестиционных проектов общей сметной стоимостью свыше 43 млрд. долл. США*. Около половины этих проектов уже обеспечены финансированием и будут реализованы, скорее всего, в среднесрочной перспективе.

9. В контексте этого проекта были также рассмотрены *препятствия нефизического характера*, которые составляют серьезную проблему для евро-азиатских перевозок. В рамках проекта ЕАТС в шести участвующих странах - Азербайджане (май 2006 года), Беларуси (май 2007 года), Грузии (май 2006 года), Кыргызстане (декабрь 2006 года), Молдове (ноябрь 2007 года) и Украине (декабрь 2007 года) - были организованы *национальные рабочие совещания с целью наращивания потенциала* в области облегчения международных перевозок и торговли. В число участников этих рабочих совещаний входили сотрудники правительственных учреждений и представители делового сектора из стран-бенефициаров.

10. В опубликованном недавно внутреннем исследовании, разработанном совместными усилиями ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН, содержится описание соответствующих маршрутов и рассматриваются текущее состояние и проблемы международных перевозок по евро-азиатским наземным транспортным коридорам. Исследование показывает, что успешное развитие сети ЕАТС зависит от межправительственного сотрудничества, которое является необходимым для решения технических и оперативных вопросов, а также для устранения нефизических препятствий на пути обеспечения эффективности транзитных перевозок и пересечения границ. В исследовании представлены также конкретные рекомендации по вопросам развития инфраструктуры, облегчения условий перевозок и политики.

11. Представители правительств наметили *приоритетные направления дальнейшей работы*, включая: наблюдение за осуществлением намеченных приоритетных проектов; устранение нефизических препятствий для транзитных перевозок; повышение пропускной способности в пунктах пересечения границ; стимулирование деятельности по согласованию транспортного законодательства; и распространение передового опыта и обмен практическими знаниями.

12. Представители правительств согласились с тем, что проводившиеся до сих пор совещания групп экспертов являются подходящим механизмом для координации и мониторинга национальных стратегий развития евро-азиатских транспортных связей.

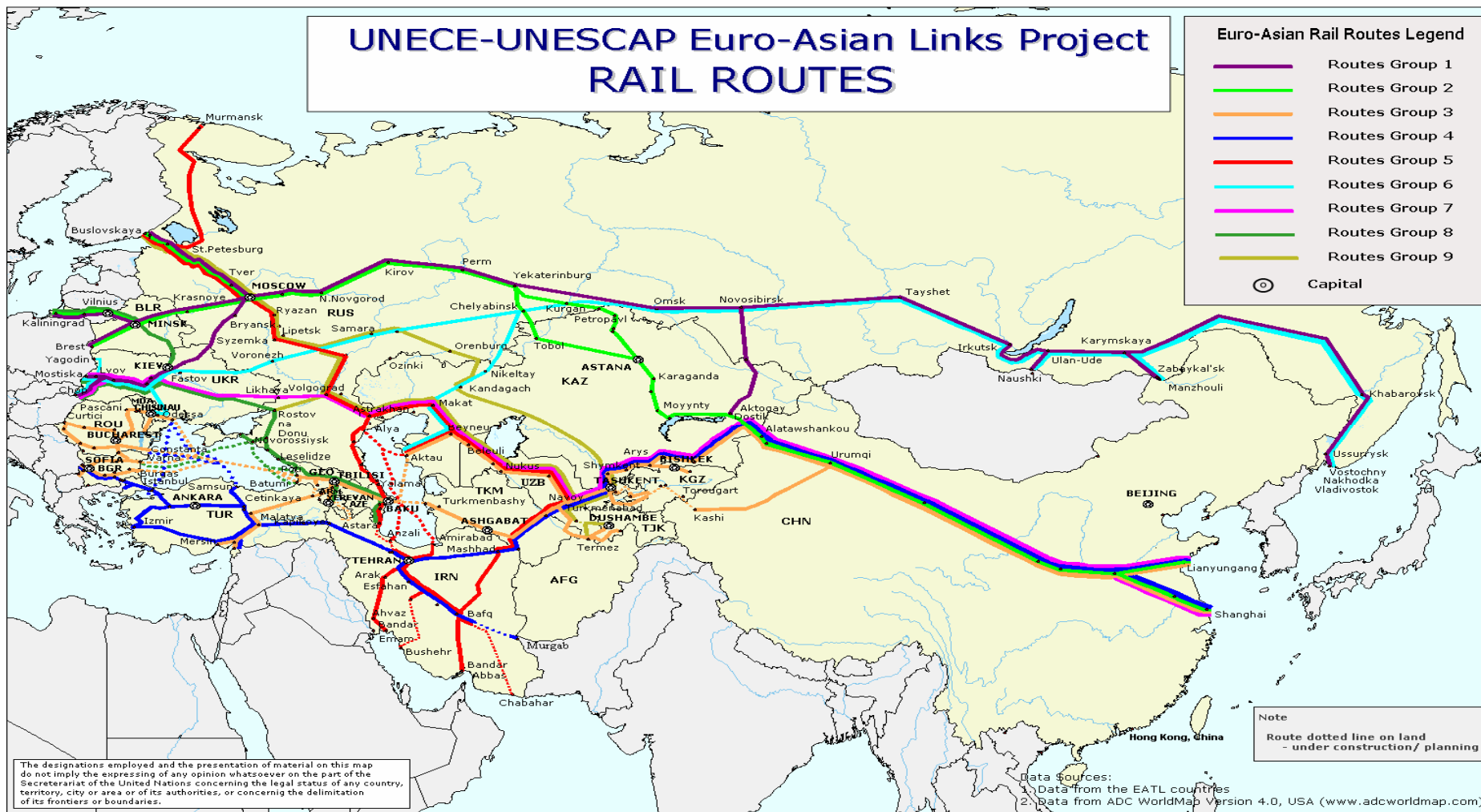
13. Результаты проекта, описанные выше, служат также надежной основой для дальнейшего международного сотрудничества в этой области. Хотя и очевидно, что предстоит сделать еще очень многое, причем в долгосрочной перспективе, и что динамику, аккумулированную в рамках деятельности по линии этого проекта, следует сохранить, в конце 2007 года осуществление проекта подошло к завершению. Комитет по внутреннему транспорту ЕЭК ООН и его Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта, а также Проектная рабочая группа СПЕКА по транспорту и упрощению процедур пересечения границ и другие заинтересованные стороны неоднократно подчеркивали актуальность проекта для стран - членов ЕЭК. В связи с этим было бы очень важно обеспечить преемственность для этого проекта с 2008 года.

IV. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

14. В целях мобилизации политической воли, необходимой для продолжения проекта ЕАТС, в июне 2007 года Бюро КВТ решило созвать по случаю семидесятой сессии Комитета по внутреннему транспорту совещание министров. Ожидается, что на этом совещании министры от участвующих государств - членов ЕЭК и ЭСКАТО вновь подтвердят свою поддержку проекта и приверженность его целям, одоблив отобранные


соединения ЕАТС, а также намеченные приоритетные инвестиции в инфраструктуру и поддержав создание надлежащего механизма для обеспечения постоянного наблюдения за осуществлением проекта и соответствующей последующей деятельности.

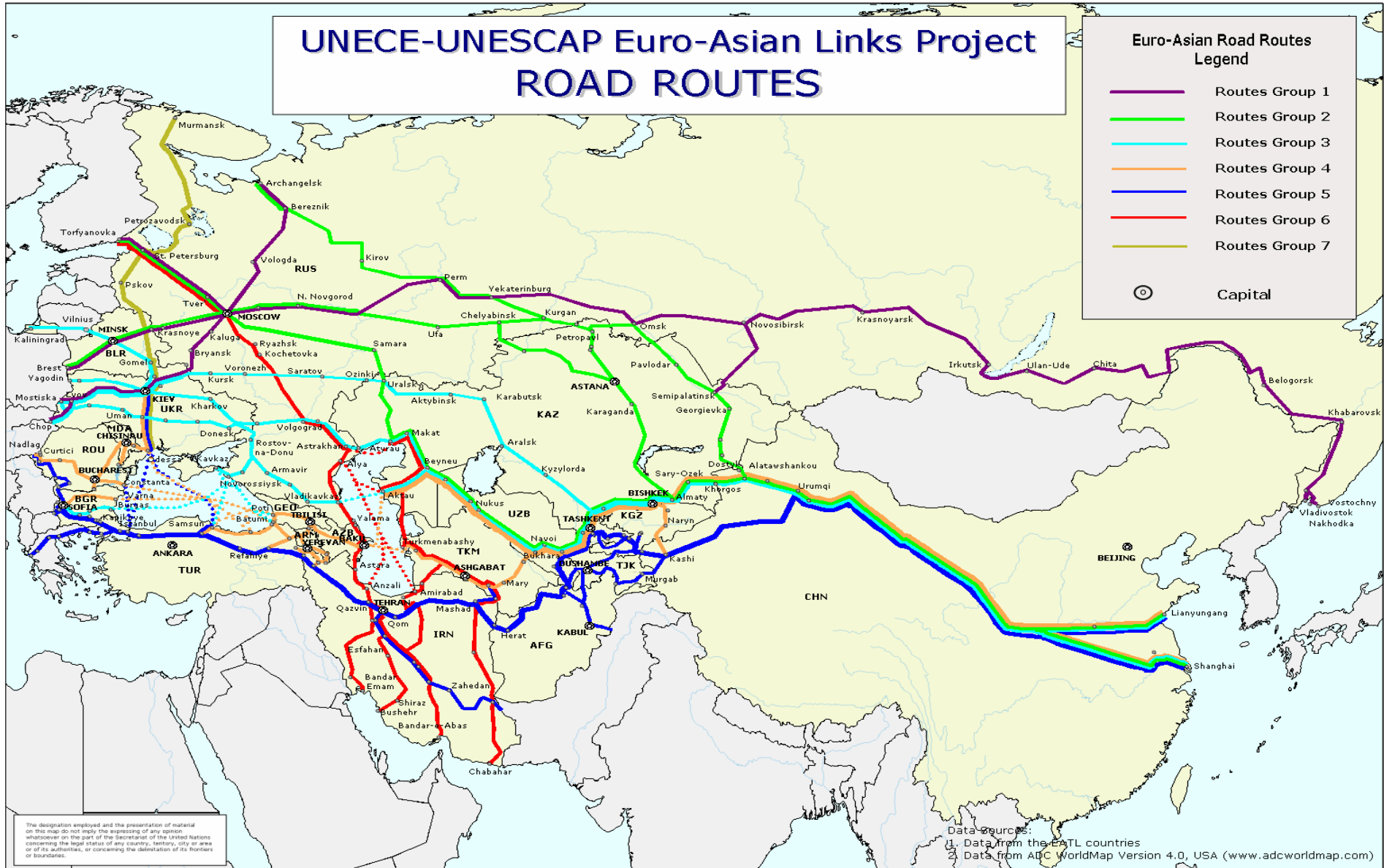
15. Карты намеченных основных евро-азиатских железнодорожных и автодорожных маршрутов и перечень приоритетных проектов приводятся в приложениях.



UNECE-UNESCAP Euro-Asian Links Project ROAD ROUTES

Euro-Asian Road Routes Legend

- Routes Group 1
- Routes Group 2
- Routes Group 3
- Routes Group 4
- Routes Group 5
- Routes Group 6
- Routes Group 7
-  Capital



The designation employed and the presentation of material on this map do not imply the expressing of any opinion whatsoever on the part of the Secretariat of the United Nations concerning the legal status of any country, territory, city or area or of its authorities, or concerning the delimitation of its frontiers or boundaries.

Data sources:
 1. Data from the EATL countries
 2. Data from ADC WorldMap Version 4.0, USA (www.adcworldmap.com)

Приложение III

Проекты ЕАТС (число проектов и стоимость в млн. долл. США)

Код страны (ИСО)	Все типы проектов		По типу инфраструктуры									
			<i>АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ</i>		<i>ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ</i>		<i>МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ</i>		<i>ВНУТРЕННИЕ ВОДНЫЕ ПУТИ</i>		<i>ПРОЧИЕ</i>	
	Число проектов	Стоимость проектов	Число проектов	Стоимость проектов	Число проектов	Стоимость проектов	Число проектов	Стоимость проектов	Число проектов	Стоимость проектов	Число проектов	Стоимость проектов
ARM	8	121,7	3	56,4	5	65,3	-	-	-	-	-	-
AZE	10	1 681,5	7	1 079,1	1	600,0	2	2,4	-	-	-	-
BLR	4	28,1	3	27,4	1	0,7	-	-	-	-	-	-
BGR	24	5 488,9	15	1 532,8	7	3 816,8	1	115,6	1	23,7	-	-
CHN	3	4 603,0	1	413,0	-	-	2	4 190,0	-	-	-	-
GEO	49	3 312,0	4	108,2	21	2 140,5	24	1 063,3	-	-	-	-
IRN	44	8 428,3	34	3 700,3	10	4 728,0	-	-	-	-	-	-
KAZ	14	1 902,4	14	1 902,4	-	-	-	-	-	-	-	-
KGZ	8	1 555,1	5	218,7	3	1 336,4	-	-	-	-	-	-
MDA	9	888,9	5	225,5	3	413,4	-	-	1	250,0	-	-
ROU	12	721,8	-	-	-	-	7	333,3	5	388,5	-	-
TJK	7	240,2	4	237,0	1	-	-	-	-	-	1	3,1
TUR	19	11 450,0	12	3 124,0	7	8 326,0	-	-	-	-	-	-

Код страны (ИСО)	Все типы проектов		По типу инфраструктуры									
			<i>АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ</i>		<i>ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ</i>		<i>МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ</i>		<i>ВНУТРЕННИЕ ВОДНЫЕ ПУТИ</i>		<i>ПРОЧИЕ</i>	
	Число проектов	Стоимость проектов	Число проектов	Стоимость проектов	Число проектов	Стоимость проектов	Число проектов	Стоимость проектов	Число проектов	Стоимость проектов	Число проектов	Стоимость проектов
UKR	7	1 226,2	-	-	2	292,6	1	1,5	4	932,2	-	-
UZB	12	1 774,5	5	100,8	7	1 673,7	-	-	-	-	-	-
<i>Всего</i>	<i>230</i>	<i>43 422,6</i>	<i>112</i>	<i>12 725,7</i>	<i>68</i>	<i>23 393,4</i>	<i>37</i>	<i>5 706,0</i>	<i>11</i>	<i>1 594,3</i>	<i>2</i>	<i>3,1</i>
