



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

TRANS/WP.5/38/Add.1  
26 October 2005

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

**Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта**

**ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО ТЕНДЕНЦИЯМ И ЭКОНОМИКЕ  
ТРАНСПОРТА О РАБОТЕ ЕЕ ВОСЕМНАДЦАТОЙ СЕССИИ  
(15-16 сентября 2005 года)**

Добавление

**ВЫВОДЫ РАБОЧЕГО СОВЕЩАНИЯ  
"ЕВРО-АЗИАТСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СОЕДИНЕНИЯ:  
ИНФОРМАЦИЯ ОТ ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ"**

1. Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта провела свою восемнадцатую сессию 15-16 сентября 2005 года. В соответствии с решением, принятым на неофициальном совещании по евро-азиатским транспортным соединениям, которое было проведено 15 апреля 2005 года (TRANS/WP.5/2005/2), 16 сентября 2005 года в ходе восемнадцатой сессии Рабочая группа организовала рабочее совещание "Евро-азиатские транспортные соединения - информация от пользователей". Функции координатора рабочего совещания выполнял Председатель Рабочей группы г-н В. Зарнох (Польша).

2. На совещании присутствовали представители следующих государств - членов ЕЭК ООН: Армении, Азербайджана, Беларуси, Венгрии, Германии, Испании, Кыргызстана, Польши, Португалии, Российской Федерации, Турции и Узбекистана. Кроме того, на совещании присутствовал представитель Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ). На совещании присутствовали также представители центральных управлений проектов ТЕА и ТЕЖ. С сообщениями выступили приглашенные докладчики из Германии, Польши, Российской Федерации и Международного союза автомобильного транспорта.
3. Представитель Железных дорог Германии указал на рост объема грузовых железнодорожных перевозок между Европой и Азией. Эта тенденция имеет очень важное значение для Железных дорог Германии и их пользователей как в Европе, так и в Азии. Наиболее часто используемым железнодорожным соединением является Транссибирский маршрут, соединяющий трансъевропейский транспортный коридор II с Азией. Одна из причин повышенного спроса состоит в сокращении времени доставки грузов между Западной Европой и Азией: всего 14 дней по сравнению с более чем 30 днями в случае комбинированных морских-сухопутных перевозок. Железнодорожный транспорт можно считать не менее эффективным (несмотря на необходимость смены колесных пар), поскольку железнодорожные коридоры обеспечивают возможность для осуществления сквозных перевозок. Для удовлетворения спроса в сфере грузовых перевозок между Европой и Азией, который, как ожидается, в будущем будет расти еще более высокими темпами, железнодорожному транспорту нужно увеличить свою долю на рынке транспортных услуг за счет усиления таких преимуществ, как сокращенное время доставки и высокая рентабельность на расстояниях от 3 000 до 10 000 км, а также в целом высокий уровень развития железнодорожной инфраструктуры.
4. Российские железные дороги обладают существенным потенциалом и располагают обширными возможностями для перевозки грузов на линиях между Европой и Азией. Российские железные дороги прошли через процесс реформ и были преобразованы в предприятие, сотрудничающее с иностранными партнерами и способное предлагать своевременные и эффективные транспортные услуги. Для Российской Федерации особо важное значение имеют трансъевропейские транспортные коридоры II и IX. Коридор IX, т.е. коридор Север - Юг, проходит из Финляндии через Российскую Федерацию и далее через район Каспийского моря в Иран и порты Персидского залива. Этот коридор сокращает протяженность морского маршрута между Ираном и Германией с 13 500 км до 5 000 км и с 25 до 14 дней. Коридор II, начинающийся в Германии и проходящий через Польшу, Беларусь и Российскую Федерацию, заканчивается в российском порту Находка. Этот коридор сокращает морской маршрут из Германии в Японию с 21 000 км и 28 дней до 15 600 км и 13 дней. Будучи электрифицированным почти по всей своей длине и

практически не имея пунктов пересечения государственных границ, Транссибирский маршрут является кратчайшим соединением между Европой и Японией и Кореей. Его ответвления через Центральную Азию позволяют также пользоваться соединениями с Китаем и Юго-Восточной Азией.

5. Представители автотранспортной отрасли из Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ) и из Польской ассоциации международных автотранспортных операторов (ПАМАО) и польской экспедиторской компании "Трейд транс" сообщили о том, каким образом автотранспортная отрасль обеспечивает связь между двумя континентами. Анализ тенденций указывает также на рост объема грузовых автомобильных перевозок между пунктами отправления и назначения в Европе и Азии. Представитель МСАТ особо отметил значительный рост китайской экономики и то потенциальное влияние, которое он может оказать на рост объема торговли и спроса на транспортные услуги между двумя континентами. Хотя азиатские страны по-прежнему ориентируются на морской транспорт, все больше грузов перевозится сегодня по железным дорогам, и автомобильный транспорт также ищет возможности для того, чтобы вносить свой вклад в международную торговлю и предлагать решения для проблем стран, не имеющих выхода к морю. Представитель МСАТ далее сообщил участникам о самом первом коммерческом автотранспортном караване, который должен отправиться 27 сентября 2005 года из Пекина в Брюссель, фактически вновь открыв древний "шелковый путь" в интересах удовлетворения растущей потребности экономики стран Европейского, Азиатского и Американского континентов в надежных транспортных альтернативах в свете крайней перегруженности китайских портов и резкого увеличения объема морских грузовых перевозок.

6. Отметив неизменно растущий спрос на грузовые транспортные услуги, выступавшие подчеркнули, что существует ряд препятствий, которые по-прежнему сдерживают значительный потенциал увеличения объема евро-азиатских грузовых перевозок. Оценивая изменения в сфере железнодорожных грузовых перевозок, участники отметили ряд факторов, которые оказывают негативное влияние на темпы роста объема железнодорожных перевозок между Европой и Азией, которые могли бы быть намного более высокими.

7. Одним из этих факторов является существенный дисбаланс в объемах контейнерных перевозок из Азии в Европу и из Европы в Азию. Число контейнеров, следующих из Азии в Европу, в среднем в 3-4 раза выше числа контейнеров, следующих в противоположном направлении. Для того чтобы устранить это препятствие, железнодорожным компаниям совместно с экспедиторами и другими заинтересованными сторонами на рынке нужно отыскивать соответствующие решения, включая ценовые механизмы и более эффективные

методы управления контейнерным парком, конкретно ориентированные на весь Евро-Азиатский регион. Другой фактор, сдерживающий рост объема железнодорожных перевозок между Европой и Азией, - это недостаточно высокий уровень надежности и безопасности. За исключением Транссибирского коридора и отдельных демонстрационных поездов, между европейскими и азиатскими железнодорожными узлами не существует регулярного железнодорожного сообщения, которое обеспечивало бы надежное, безопасное и регулярное обслуживание.

8. Было также отмечено, что в Российской Федерации железнодорожные тарифы являются более выгодными для определенных маршрутов, обеспечивающих соединение с российскими морскими портами, и более низкими по сравнению с общими тарифами наземного железнодорожного транспорта. Такая политика создает ценовые перекосы и неравные условия для пользователей железнодорожным транспортом. Было предложено, что для создания справедливых условий конкуренции структура цен на услуги железнодорожного транспорта в Российской Федерации не должна быть дифференцированной с точки зрения транспортных маршрутов.

9. В условиях конкуренции дешевый автомобильный транспорт отбирает у железных дорог все большую долю рынка. Хотя железные дороги и обладают преимуществом на более длинных расстояниях, низкая стоимость рабочей силы на автомобильном транспорте в пределах всего маршрута следования и более короткая продолжительность обработки и контроля на границах расцениваются как факторы, говорящие в пользу автомобильного транспорта. Для того чтобы сохранить клиентов и гарантировать свою долю рынка, особенно в секторе дальних перевозок, железным дорогам нужно усиливать свои преимущества, в том числе надежность и безопасность. В рамках четырехстороннего проекта, в котором участвуют Германия, Польша, Беларусь и Российская Федерация, железные дороги этих четырех стран совместно с их правительствами договорились систематизированно совершенствовать транспортные потоки, упрощать пограничные процедуры, рационализировать методы управления и усилить контроль качества в пределах трансъевропейского транспортного коридора II. Цель состоит в том, чтобы сократить время доставки срочных грузов между Берлином и Москвой до 3,5 дня. До недавнего времени оно составляло 20 дней.

10. Пограничные таможенные процедуры нередко становятся причиной нарушения железнодорожного перевозочного процесса. Даже малейшие ошибки в сопроводительных документах зачастую могут приводить к конфискации груза. В связи с этим на участках между Западной Европой и теми пунктами пересечения границ, где такое случается довольно часто, клиенты обращаются к автомобильному транспорту. Железнодорожные перевозки можно было бы существенно облегчить, если бы не было таможенного досмотра для транзитных грузов, т.е. если бы существовало международное соглашение, предусматривающее таможенную очистку лишь в пункте въезда или ином определенном месте в стране назначения.

11. Кроме того, дополнительные трудности для пользователей евро-азиатских транспортных соединений создают различия в законодательных актах, регламентирующих железнодорожные перевозки. Переоформление накладных/сопроводительных документов на границах двух правовых систем в ходе железнодорожных перевозок - МГК/МПК и СМГС/СМПС - отнимает немало времени, требует затрат и приводит к ошибкам, которые также могут вызвать сбои в таможенных процедурах. Для того чтобы устранить это препятствие, железные дороги неоднократно призывали к разработке единого грузосопроводительного документа, который принимался бы компетентными органами в пределах всего коридора и в то же время признавался бы в качестве таможенного документа.

12. На автомобильном транспорте также имеются серьезные препятствия, мешающие осуществлению операций по перевозке грузов между Европой и Азией. Опыт ряда компаний, действующих в регионе, показывает, что наиболее часто упоминаемыми трудностями являются следующие: неприменение международных конвенций; бóльшая закрытость границ, чем в Европе, и ограничения на передвижение транспортных средств; ненужная перевалка, досмотр и выгрузка груза на границах; несогласованность таможенных правил различных стран по маршруту следования; досмотр транзитных грузов; двойное налогообложение транспортных средств; несогласованность стандартов на транспортные средства; отсутствие элементарной безопасности для водителей и груза на многих маршрутах; коррупция и т.д.

13. Участники совещания отметили, что сегодня наземный транспорт, по всей видимости, служит в качестве связующего звена для морского транспорта. Хотя доминирующее положение в секторе наземных перевозок принадлежит железным дорогам, можно ожидать, что в недалеком будущем евро-азиатские наземные транспортные соединения станут достаточно развитыми и их функционирование будет сопровождаться стремительным ростом автотранспортных услуг, особенно в сфере выполнения перевозок, требующих оперативности и качества.

14. Общий вывод состоял в том, что в секторе грузовых железнодорожных перевозок имеется ряд аспектов, в которых правительства совместно с железнодорожными компаниями и экспедиторами могли бы существенно расширить возможности и создать более благоприятные условия для повышения темпов развития внутренних грузовых перевозок между Европой и Азией. Железнодорожным компаниям нужно заняться согласованием технических условий и стандартов, развитием информационных систем и совершенствованием технологических операций и организации движения, включая качество обслуживания, а в сфере упрощения и согласования юридических условий осуществления грузовых перевозок по-прежнему крайне необходимо содействие правительств. Особенно явно это ощущается в сфере ценовой политики и процедур пересечения границ. От экспедиторов ожидается более рациональное использование имеющихся транспортных возможностей и более эффективное планирование материально-технического обеспечения транспортных операций, что позволило бы полностью реализовать преимущества евро-азиатских транспортных соединений.

15. В целях рекламы определенных преимуществ на том или ином конкретном маршруте железнодорожные и автотранспортные компании организуют демонстрационные рейсы специальных поездов или автоколонн. Так, например, в настоящее время Российские железные дороги и железные дороги Германии занимаются организацией экспериментального рейса контейнерного поезда по маршруту Москва - Берлин, с тем чтобы продемонстрировать преимущества железнодорожного транспорта. В этом эксперименте будут участвовать также пограничные службы Германии, Польши, Беларуси и Российской Федерации, сотрудничество которых считается необходимым для обеспечения успеха этого экспериментального рейса. Другим примером может служить экспериментальный рейс контейнерного поезда "Монгольский вектор", который в 2001 году стал регулярным; в 2005 году в дополнение к первоначальному маршруту Брест - Улан-Батор были введены дополнительные рейсы Варшава - Хух-Хото и Берлин - Хух-Хото. Автотранспортные организации также пропагандируют определенные преимущества этого вида транспорта в контексте евро-азиатских транспортных соединений, например, посредством организации рейсов контейнерных автоколонн из Пекина в Берлин и Брюссель.

16. Важное значение для последующего развития перевозок между Европой и Азией имеет дальнейшее совершенствование инфраструктуры и согласование технических и технологических операций, а также нормативных и законодательных актов в области транспорта. Участники согласились также с тем, что международные организации совместно с правительствами соответствующих стран могли бы внести весомый вклад в повышение эффективности, надежности и пунктуальности транспортных операций между Европой и Азией посредством стимулирования присоединения к международным,

региональным и субрегиональным правовым документам по вопросам транспорта и их осуществления. Было отмечено, что существует значительное число нормативных и законодательных актов, полномасштабное и эффективное осуществление которых позволило бы заложить и укрепить правовую основу, необходимую для повышения затратоеффективности перевозок между Европой и Азией.

-----