

EUROPEAN CONFERENCE OF MINISTERS OF TRANSPORT



ТРАНСПОРТНЫЕ СВЯЗИ ЕВРОПА-АЗИЯ

ЕВРОПЕЙСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ МИНИСТРОВ ТРАНСПОРТА (ЕКМТ)

Европейская Конференция Министров Транспорта (ЕКМТ) представляет межправительственную организацию, учрежденную в силу Протокола, подписанного в Брюсселе 17 октября 1953 года. Совет Конференции состоит из Министров Транспорта 43 стран – полноправных членов организации: Австрия, Азербайджан, Албания, Армения, Беларусь, Бельгия, Босния - Герцеговина, Болгария, Великобритания, Венгрия, Германия, Греция, Грузия, Дания, Ирландия, Исландия, Испания, Италия, Латвия, Лихтенштейн, Литва, Люксембург, Мальта, Македония, Молдова, Нидерланды, Норвегия, Польша, Португалия, Российская Федерация, Румыния, Сербия и Черногория, Словакия, Словения, Турция, Украина, Финляндия, Франция, Хорватия, Чешская республика, Швейцария, Швеция, и Эстония. Шесть стран (Австралия, Канада, Корея, Новая Зеландия, США и Япония) являются ассоциированными членами, и одна страна (Марокко) - наблюдателем.

Конференция является форумом, где Министры, отвечающие за транспорт, и в частности, за внутренний транспортный сектор, имеют возможность сотрудничать по вопросам транспортной политики. В рамках этого форума Министры могут свободно обсуждать текущие проблемы и выработать совместные подходы с целью обеспечения рационального развития и лучшего применения Европейских транспортных систем международного значения.

В настоящее время ЕКМТ выполняет две роли. Она помогает создавать в масштабе Европы интегрированную, экономически эффективную транспортную систему, которая отвечает нормам защиты окружающей среды и техники безопасности. В этих целях, для ЕКМТ важно способствовать построению моста между Европейским Союзом и остальной частью европейского континента на политическом уровне.

ЕКМТ, кроме того, призвана изучать долгосрочные тенденции в транспортном секторе и воздействие возросшей глобализации на транспорт. Деятельность в этом направлении недавно была упрочена созданием нового Совместного центра транспортных исследований ОЭСР/ЕКМТ.

Оригинальная версия публикации издана на Английском языке под названием:
(коммерческое издание)

Transport Links between Europe & Asia, ISBN 92-821-1379-5, © ECMT 2006

Дополнительную информацию по ЕКМТ можно найти на интернете по адресу:

www.cemt.org

ПРЕДИСЛОВИЕ И ВЫРАЖЕНИЯ ПРИЗНАТЕЛЬНОСТИ

Морской транспорт будет и впредь оставаться одним из ключевых игроков на транспортном рынке Европа-Азия, в этом не может быть сомнений. Есть, тем не менее, два фактора, которые в настоящее время подталкивают к диверсификации путей сообщения и открытию новых наземных соединений между Европой и Азией: фактическая монополия морских перевозок, источник растущих проблем доступа к портам по суше; и необходимость удовлетворять запросы региональной торговли, развивающейся вдоль коридоров Европа-Азия.

Экономический анализ показывает, что в ряде случаев сухопутные соединения могут составить жизнеспособную альтернативу морским перевозкам, существенно повысить транспортную доступность стран, через которые проходят, и взять на себя довольно значительную часть прогнозируемого большого роста перевозок, особенно контейнерных.

Однако создание эффективных наземных соединений между Европой и Азией ставит ряд вопросов, которые можно снять только за счет соответствующих политических решений по таким проблемам, как развитие адекватной транспортной инфраструктуры и устранение регламентных или организационных барьеров, мешающих формированию эффективных транспортных услуг.

Именно с этой целью данная проблема была вынесена на обсуждение Совета Министров ЕКМТ, который на своей сессии в Москве в 2005 году одобрил документ, рекомендующий целую серию мероприятий для выработки, на основе консультаций со всеми заинтересованными сторонами, всеобъемлющего подхода к обеспечению наземных транспортных соединений между Европой и Азией.

Настоящая публикация содержит документ, одобренный Министрами, а также "Доклад о тенденциях в торговле между Европой и Азией и последствиях для транспорта," который послужил информационной основой для министерских дебатов в Москве. Доклад был составлен компанией НЕСТЕАР под руководством г-на К. Рейно, которому ЕКМТ чрезвычайно благодарна за высокий уровень выполненной работы.

Интермодальные перевозки – одна из жизнеспособных альтернатив, которые позволили бы справиться с ожидаемым увеличением перевозок между Европой и Азией. На сессии Совета в Москве Министры приняли также план действий, направленных на облегчение развития смешанных грузовых перевозок на соединениях между двумя континентами. Он опирается на выводы состоявшегося ранее семинара в Киеве по теме "Интермодальные перевозки между Европой и Азией: возможности и вызовы". Его итоги также приводятся в настоящем издании.

Межправительственные и специализированные организации международного уровня представили к московской сессии Совета Министров ЕКМТ свои материалы, которые также включены в данную публикацию. ЕКМТ хотел бы выразить искреннюю признательность ЕЭК ООН и МСАТ за сотрудничество в этой области и согласие на размещение их документов в настоящем издании.

ОГЛАВЛЕНИЕ

ПРЕДИСЛОВИЕ И ВЫРАЖЕНИЯ ПРИЗНАТЕЛЬНОСТИ	3
--	----------

ЧАСТЬ I. СОЕДИНЕНИЯ ЕВРОПА – АЗИЯ

ОБОБЩАЮЩИЙ ДОКЛАД И ТРЕБУЕМЫЕ ПОЛИТИЧЕСКИЕ РЕШЕНИЯ	7
---	----------

1. Рост торговли между Европой и Азией и последствия для транспорта	8
2. Наземные перевозки: одна из альтернатив.....	9
3. Рекомендуемые меры политики	10
3.1. Адаптация пропускной способности и обеспечение адекватной инфраструктуры	11
3.2. Устранение барьеров для обеспечения эффективных транспортных услуг ..	11
3.3. Заключительные положения	14

ЧАСТЬ II. ТЕНДЕНЦИИ В ТОРГОВЛЕ ЕВРОПА-АЗИЯ И ПОСЛЕДСТВИЯ ДЛЯ ТРАНСПОРТА.....	15
---	-----------

1. Внезапное ускорение темпов торговли между Европой и Азией	17
1.1. Рост, которого следовало ожидать в азиатских странах и особенно Китае	17
1.2. Подъем России и стран Центральной Азии	20
1.3. Весомый рост оборота всех типов продукции	20
1.4. Устойчивый рост?.....	22
2. Влияние на перевозки между Европой и Азией.....	23
2.1. Реагирование на постоянное, значительное и все возрастающее увеличение контейнерных перевозок.....	24
2.2. Возникновение крупных узлов морских перевозок	24
2.3. Интеграция логистических цепочек "от двери до двери"	25
2.4. Новые наземные и морские маршруты.....	26
3. Проблемы и перспективы перевозок между Европой и Азией	28
3.1. Рыночное равновесие и краткосрочные и среднесрочные проблемы провозной способности	29
3.2. Новые наземные торговые пути между Европой и Азией	30
3.3. Возможная перспектива коридоров между Европой и Азией с постепенным включением евроазиатских сетей.....	32
3.4. Ускоренный в будущем процесс для перевозок между Европой и Азией.....	32

ЗАКЛЮЧЕНИЕ	34
-------------------------	-----------

ПРИЛОЖЕНИЕ: Международные морские внешнеторговые перевозки (база КОМЭКСТ за 2003 г.)	35
---	-----------

ЧАСТЬ III. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ЕВРОПА-АЗИЯ

Международный семинар "Интермодальные перевозки между Европой и Азией: возможности и вызовы," Киев (Украина), 27-28 сентября 2004 г.	39
--	-----------

А. Выводы.....	40
В. Уроки.....	42
С. Последующие шаги.....	43

ЧАСТЬ IV. МАТЕРИАЛЫ МЕЖДУНАРОДНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ..... 45

ПРИЛОЖЕНИЕ 1. Работа ЕЭК ООН над развитием евроазиатских транспортных соединений..... 46

1. Вступление 46
2. Распространение СМА, СМЖЛ и СЛКП на Кавказ и Центральную Азию 47
3. Поддержка Международных евроазиатских транспортных конференций 47
4. Совместное стратегическое видение ЕЭК и ЭСКАТО ООН развития евроазиатских соединений 48
5. Проект ЕЭК-ЭСКАТО по развитию евроазиатских транспортных соединений 49
6. Дальнейшая работа 51

ПРИЛОЖЕНИЕ: Приоритетные транспортные маршруты, принятые на 3-ем заседании Группы экспертов по развитию евроазиатских транспортных соединений (27-29 июня 2005 г., Стамбул, Турция)..... 52

**ПРИЛОЖЕНИЕ 2 Значение евроазиатских автомобильных сообщений
Материал, предоставленный МСАТ..... 62**

1. Фон 62
2. Стратегия МСАТ в области сотрудничества между Азией и Европой 63
3. Объединения-члены МСАТ в Азии – сильная сеть 63
4. Евроазиатские транспортные конференции МСАТ и их основные послы 64
5. Безопасность 70
6. Инфраструктура 70
7. Правовая основа 70
8. Выводы 71

КАРТЫ 73

ЧАСТЬ I.

СОЕДИНЕНИЯ ЕВРОПА – АЗИЯ

ОБОБЩАЮЩИЙ ДОКЛАД И ТРЕБУЕМЫЕ ПОЛИТИЧЕСКИЕ РЕШЕНИЯ

1. Рост торговли между Европой и Азией и последствия для транспорта

Доклад ЕКМТ СЕМТ/СМ(2005)13 (см. Часть II) о тенденциях в торговле между Европой и Азией и последствиях для транспорта весьма ясно показывает, что в последние годы увеличение торговли между двумя континентами резко ускорилось, отчасти в результате развития восточноазиатских стран, главным образом Китая, но также благодаря подъему экономики России и стран Центральной Азии. Это привело к более широкому географическому рассредоточению товарных потоков – явлению, критически важному для определения основных маршрутов международной торговли между Азией и Европой, причем не только окраинами обоих континентов, но и между крупными центрами внутри материковой Евразии.

Наблюдающийся рост торговли в равной мере относится к энергоносителям (газ и нефть), которым принадлежит ключевая роль в экспорте стран СНГ, к сырью и промежуточным материалам (цемент, сталь, древесина), производство которых стимулировали крупные программы строительства, к изделиям обрабатывающей промышленности, узлам и агрегатам для сборки (перевозки в связи с перемещением сборочных предприятий). Он вызвал усиленный, весьма разнообразный и во многих случаях усложнившийся спрос на международные перевозки в условиях жестких ограничений логистики.

Существующие проекции подсказывают, что тенденции, отмечавшиеся с начала нынешнего столетия, могут продолжиться во временном интервале от 15 до 20 лет, даже при небольших спадах. На общем фоне интернационализации и глобализации товарные потоки между Европой и Азией, охватывающие энергоносители, сырьевые и промежуточные материалы, а также изделия с высокой добавленной стоимостью, свидетельствуют о том, что не следует исключать возможность более значительного спроса на основные маршруты, соединяющие оба континента. Доля Китая в мировом потреблении нефти, похоже, учетверится за 20 лет – период, когда ожидаются крупные сдвиги в географическом размещении добычи нефти и район Каспийского моря, как прогнозируется, будет играть более видную роль. Важно поэтому, чтобы перевозки, требующиеся для удовлетворения указанных нужд торговли, осуществлялись в приемлемых условиях и были найдены решения проблем, проявляющихся в данном секторе.

Одним из основных следствий развития торговли между Европой и Азией стал ускоренный рост морских контейнерных перевозок, порядка 6% в год. Он сопровождался использованием все более крупнотоннажных судов и падением расценок до чрезвычайно низких уровней (менее 700 долларов США за стандартный двадцатифутовый контейнер – условную единицу ТЕУ – из Европы в Азию). По имеющимся оценкам, число контейнеров, отправленных из портов Восточной Азии в Европу, составит в 2005 г. свыше 3 миллионов. Только через порты Китая в 2002 г. прошли два миллиарда тонн грузов, – более чем на 20% выше уровня предшествующего года.

Увеличение морских перевозок, на которые до сих пор приходится львиная доля грузопотоков Европа-Азия (для сравнения, контейнерные перевозки по Транссибирской железной дороге, достигшие рекордного уровня в 2004 г., составили все же лишь 155 000 ТЕУ), стало в растущей мере сосредотачиваться и в Европе, и в Азии на нескольких ведущих морских хабах, отчасти из-за увеличения судовых габаритов. На будущее, хотя эксперты в целом оптимистично оценивают способность этих узловых портов принимать суда и развитие соответствующих услуг на основных морских трассах, проявляется озабоченность все более очевидными проблемами узких мест и перенасыщения сухопутных подходов к портам, хотя перегрузка на "фидерные суда" представляется вполне эффективной.

В целом анализ нынешнего состояния торговли Европа-Азия указывает на два фактора, действующие в пользу диверсификации и открытия новых наземных маршрутов между Европой и Азией либо, в некоторых случаях, возрождения таких былых торговых путей, как Шелковый путь и Транссибирская магистраль:

- Фактическая монополия морского транспорта в торговле между Европой и Азией создает растущие проблемы доступа к морским портам с суши, тем более что погоня за повышением производительности порождает тенденцию к сокращению числа таких портов. К тому же концентрация морских перевозок на морских сортировочных центрах (хабах), в которых сходятся судоходные пути, наряду с обязательным прохождением определенных пунктов на маршрутах между ними, создает серьезную проблему для технической (риск загрязнения из-за аварий) и общественной безопасности (уязвимость для нападений).
- Рост перевозок между континентальными странами, особенно в Центральной Азии, по наземным путям Европа-Азия. Кроме этих коридоров Европа-Азия, начинает быстро развиваться торговля и внутри самого региона, подкрепляя необходимость совершенствовать эти коридоры как источник развития для соответствующих стран. Например, стоит отметить, что в 2003 г более половины всего импорта в Китай поступило из других азиатских стран.

Для ЕКМТ, чья сфера действия простирается ныне на значительную часть территории от Европы до Азии, это - вызов и на суше, и на море в условиях, когда, с одной стороны, постоянно и быстро растут перевозки на главных морских магистралях и в основных портах, доступ к которым по суше становится все более проблематичным, и, с другой, - возобновляются на дальних расстояниях великие наземные пути, открывающие новые возможности перед всеми видами транспорта, и особенно железнодорожным.

2. Наземные перевозки – одна из альтернатив

Экономические выкладки как будто подтверждают, что альтернатива в виде сухопутных перевозок жизнеспособна и могла бы высвободить, при конкурентных ценах, значительные провозные способности (несколько миллионов ТЕУ), на многих соединениях между Европой и Азией. Первое обстоятельство, которое следует иметь в виду, состоит в том, что расстояния по суше между Европой и Азией, как правило, короче (в некоторых случаях даже наполовину), чем по морю, особенно когда пункты происхождения/назначения груза находятся в глубине обоих континентов. Если перевозка грузов между Европой и Тихим океаном по Транссибирской магистрали перевозка может занять 9-10 дней, то потенциально можно было бы обеспечить железнодорожное сообщение из Китая в Европу через Центральную Азию продолжительностью не более примерно 20 суток, - по сравнению с доставкой морем за полтора месяца и дольше. Со своей стороны, автотранспортный сектор оценивает возможный срок доставки грузов между Европой и Азией в две недели. Единственный реальный экономический барьер для развития альтернативы наземных перевозок – цена этих услуг, которая была бы, вероятно, вдвое-втрое выше, чем при контейнерных перевозках морем, чьи тарифы сейчас находятся на особенно низком уровне. Следует отметить, однако, что издержки доступа к портам способны сводить к нулю это преимущество морских перевозок, поскольку определяющим фактором при сопоставлении сухопутных и морских трасс в любом случае являются, вероятно, затраты на конечном отрезке доставки груза наземным транспортом. Между тем в будущем, по мере улучшения эксплуатационных условий (более тяжеловесные поезда, улучшение использования подвижного состава и персонала и т.д.), вполне могут существенно снизиться тарифы железнодорожного транспорта, особенно в дальних грузоперевозках. Не утверждая, что наземные перевозки через Азию и есть окончательный ответ на проблему доступа с суши к портам Европы и Азии, можно сказать, что они определенно могли бы улучшить доступ ко многим внутренним регионам и взять на себя существенную долю растущих контейнерных перевозок между Европой и Азией морем, объем которых, как ожидается, достигнет за десять лет рекордного уровня в 10 млн. единиц.

В поиске новых маршрутов для дальних наземных перевозок, отвечающих потребностям не только транзита, но и транспортной доступности стран, через которые они проходят, – сильные позиции принадлежат железнодорожному транспорту – при некоторой роли внутренних водных перевозок по Волге на западе и Янцзы на востоке, - тем более, что расстояния, которые надо

преодолевать, нередко составляют несколько тысяч километров, а грузопотоки в известной степени сосредоточены в странах с вполне адекватной железнодорожной инфраструктурой, хотя верно и то, что еще предстоит построить некоторые недостающие звенья. Основные трансконтинентальные маршруты в Азии - это прежде всего и в первую очередь крупные железнодорожные трассы, и Декларации Санкт-Петербургских конференций уже обозначили как меньшей мере четыре из них: Транссибирскую магистраль, коридор ТРАСЕКА, Южный маршрут через Турцию и Иран, соединение Север-Юг, обеспечивающее доступ с моря к Центральной Азии через Иран.

Автомобильный транспорт также играет ключевую роль, особенно в обеспечении более густой сети между основными городами. Кроме того, на юге физическая география создает больше трудностей для железных дорог, чем для автотранспорта; этим и объясняется наблюдающийся в регионе рост сверхдальних автомобильных грузоперевозок, как можно видеть на примере турецких рейсов в Центральную Азию.

Решение проблемы за счет интермодальных перевозок, несомненно, представляется одной из наиболее многообещающих перспектив наземных грузоперевозок на соединениях Европа-Азия благодаря их способности наилучшим образом сочетать эксплуатационные возможности автомобильного, железнодорожного и морского транспорта и гарантировать высококачественное транспортное обслуживание всех азиатских стран и Центральной Европы. Именно это ясно продемонстрировал Киевский семинар по интермодальным перевозкам между Европой и Азией, проведенный совместно ЕКМТ и ЕЭК ООН 27-28 сентября 2004 г.

3. Рекомендуемые меры политики

Вне зависимости от усилий по созданию эффективных сухопутных соединений, ключевым игроком на рынке перевозок Европа-Азия останется **морской транспорт**. И если судоходные компании и порты, вероятно, в состоянии справиться с ожидаемым увеличением морских, в частности контейнерных, перевозок, то этого нельзя сказать о внутренних видах транспорта применительно к перевозкам грузов между портами и прилегающими внутренними территориями. Высоки риски переполнения автомобильной сети, ведущей к этим портам, а провозная способность железных дорог и внутреннего водного транспорта часто недостаточна. Критически важно поэтому, чтобы Правительства предприняли необходимые шаги, особенно в отношении инфраструктуры, для улучшения доступа по суше к морским портам; например, за счет развития соответствующих железнодорожных или внутренних водных соединений и поощрения интермодального взаимодействия между наземными и водными видами транспорта.

Совету Министров ЕКМТ предлагается способствовать всем мерам, содержащим потенциал улучшения доступа по суше к морским портам и взаимодействия морских и внутренних видов транспорта.

Критически важны и другие меры политики по развитию **внутренних перевозок** на соединениях Европа-Азия, дополняющих транспортировку морем. Надо сказать, что развитие любых по-настоящему межрегиональных соединений по маршрутам Европа-Азия, будь то с практической, правовой или организационной точки зрения, даже сегодня все еще серьезно затруднено. Создание наземных транспортных соединений между Европой и Азией поднимает ряд проблем, которые можно преодолеть только надлежащими политическими решениями. Это, бесспорно, представляет вызов в современном контексте глобализации и интернационализации, и предметами озабоченности в первую очередь являются следующие:

- Адаптация провозной способности и обеспечение адекватной инфраструктуры.
- Ввод в строй и эксплуатация не действующих в настоящее время совместимых сетей, что требует, среди прочего, регулирования транспортных рынков и надлежащей нормативной базы.
- Реформирование железных дорог для повышения провозной способности.

- Облегчение пересечения границ.
- Техническая безопасность и предотвращение преступности.

3.1. Адаптация пропускной способности и обеспечение адекватной инфраструктуры

Обеспечение наземных соединений хорошего качества между Европой и Азией требует инвестиций для доводки существующей инфраструктуры до стандарта и сооружения недостающих звеньев, главным образом на приграничных территориях, где связи между соседними странами часто выглядят менее развитыми, чем национальные сети. Имеющиеся ограниченные средства и потребность в обеспечении хорошей координации проектов обуславливают развитие процесса планирования в международном масштабе и отбор проектов после углубленного рассмотрения их пригодности.

В соответствии со стратегией, изложенной в Декларации о планировании транспортной инфраструктуры в расширенной Европе, которая была принята сессией Совета Министров ЕКМТ в Любляне в мае 2004 г., приоритетным должен быть подход, опирающийся на главные коридоры между Европой и Азией, поскольку, как представляется, только он способствовал бы обеспечению действительно эффективных грузоперевозок на дальние расстояния.

Как отмечалось в Люблянской Декларации, важно основывать определение этих коридоров и связанные с ними инвестиционные проекты на действительных потребностях и четких критериях. Критически важно также рассматривать их с учетом перспективы интермодальных перевозок и совместимости с местными и региональными проектами и национальными сетями, чтобы страны, через которые они проходят, получили от них максимальные выгоды и была обеспечена непрерывность сети, облегчающая тем самым осуществление международных рейсов. Ряду инициатив в этой области уже положили начало и международные правительственные, и специализированные организации. Таким образом, со стороны Министров транспорта в составе ЕКМТ необходим сильный политический сигнал для обеспечения хорошей координации и подлинной взаимодополняемости всех этих инициатив.

3.2. Устранение барьеров для обеспечения эффективных транспортных услуг

Создание коридоров Европа-Азия за счет сооружения соответствующей инфраструктуры имеет смысл только в том случае, если транспортные услуги, которые на них можно было бы предоставлять, не испытывают помех, ограничивающих условия эксплуатации и делающих эти услуги менее конкурентными по сравнению с морскими перевозками. В докладе СЕМТ/СМ(2005)13 о тенденциях в торговле и на Киевском семинаре по интермодальным перевозкам между Европой и Азией [документ СЕМТ/СМ(2005)2] среди основных барьеров отмечались недостаток гармонизации правил регулирования транспортного рынка, низкая производительность железнодорожного транспорта, трудности на пограничных переходах, использование устаревших транспортных и информационных технологий, недостаточная техническая безопасность и преступность.

В плане согласования рыночных регламентаций критически важной считается, при поиске любых развязок проблем, опора на действующие международные соглашения, особенно на Конвенции ООН. Ничто не может быть хуже для соединений Европа-Азия, - а некоторые недавние инициативы дают основания для беспокойства, - чем параллельное развитие региональных правовых систем в полном отрыве от международных соглашений, уже действующих во многих странах, причастных к этим соединениям. Такого рода явление никоим образом не отвечает требованиям глобализации торговли или потребностям цепочек логистического обеспечения. Востребованными поэтому являются усилия Совета Министров ЕКМТ по стимулированию многостороннего сотрудничества всех стран и организаций, заинтересованных в подлинной интеграции транспортных систем Европа-Азия.

Однако главные слабости, создающие барьер на пути действительного роста наземных перевозок между Европой и Азией, - это на сегодня, несомненно, хронические проблемы на пограничных переходах и упрощение процедур, действующих в настоящее время.

Для обеспечения взаимоувязанного развития инфраструктуры наземного транспорта между Европой и Азией Совет Министров ЕКМТ на сессии в Москве в 2005 г. решил:

- Поддержать продолжение программы ЕЭК ООН и ЭСКАТО [см. документ СЕМТ/СМ(2005)14] по развитию транспортных соединений Европа-Азия с тем, чтобы можно было завершить до конца 2005 г., и впоследствии реализовать, выбор главных наземных маршрутов между Европой и Азией (см. Часть IV) на основе проекта соглашения, согласованного на встрече экспертов в Одессе 3-5 ноября 2004 года.
- Пригласить Европейскую Комиссию и ЕЭК ООН/ЭСКАТО срочно наладить сотрудничество в обеспечении хорошей координации работы Группы высокого уровня ЕС по продлению основных трансъевропейских транспортных осей на соседние страны и регионы, а также программы ЕЭК ООН/ЭСКАТО по развитию транспортных соединений Европа-Азия. Цель – избежать каких бы то ни было разрывов между пятью-семью осями, которые должна отобрать Группа высокого уровня, и восемью-десятью маршрутами, принятыми на одесской встрече.
- Подчеркнуть необходимость принять перспективу мультимодальных перевозок при определении главных коридоров между Европой и Азией, чтобы способствовать развитию интермодальных перевозок по этим коридорам, и с этой целью:
 - Одобрить выводы Киевского семинара по интермодальным перевозкам между Европой и Азией [документ СЕМТ/СМ(2005)2] и предложенный План действий.
 - Побуждать МСЖД продолжить действия по созданию Северного коридора грузовых перевозок Восток-Запад (NEW) и обеспечить его полную совместимость с общим планированием Коридоров Европа-Азия [документ СЕМТ/СМ(2005)15], по осуществлению пробных пробегов с тем, чтобы на этом коридоре могли эксплуатироваться контейнерные блок-поезда, и по созданию нескольких крупных транспортных узлов в Европе и Азии, имея в виду консолидировать движение контейнерных блок-поездов между этими континентами.
- Содействовать обеспечению быстрой разработки метода определения приоритетных инвестиций для коридоров Европа-Азия на базе перечня основных физических барьеров в соответствии с критериями, предложенными ЕЭК ООН/ЭСКАТО на встрече в Одессе по опыту Генеральных планов ТЕА и ТЕЖ, обеспечивая одновременно совместимость с коридорами, отобранными Группой высокого уровня Еврокомиссии.
- Предложить заинтересованным странам взять на себя твердое обязательство осуществить отобранные проекты, выдвинуть реалистические схемы финансирования и обеспечить завершение работ самое позднее к 2020 г., - тому же целевому сроку, который был принят Группой высокого уровня ЕС.

Чтобы обеспечить подлинно конкурентное функционирование всех видов наземного транспорта на соединениях Европа-Азия, Совету Министров ЕКМТ предложено предпринять действия для гарантирования эффективных мер, вытекающих из Деклараций, принятых Санкт-Петербургскими конференциями по перевозкам между Европой и Азией.

С этой целью Совету Министров ЕКМТ на сессии в Москве предложено предпринять все уместные шаги со всеми странами и организациями, участвующими в соединениях Европа-Азия, чтобы:

- Содействовать процессу интеграции перевозок Европа-Азия, поощряя совместимость национальных правил регулирования и гармонизируя правовые нормы и регламенты, определяющие условия транспортного обеспечения на основе международных соглашений, Резолюций ЕКМТ, конвенций ЕЭК ООН законодательства и руководящих принципов транспортной политики Европейского Союза.
- Поощрять страны, не являющиеся членами ЕКМТ, но заинтересованные в соединениях Европа-Азия, выполнять конвенции Организации Объединенных Наций, перечисленные в Резолюции ЭСКАТО № 48/11 о содействии железнодорожным и автомобильным перевозкам, а также другие ключевые соглашения и конвенции, такие, как Соглашения ДОПОГ или ЕСТР [см. документ СЕМТ/СМ(2005)15].
- Упрощать административные процедуры, особенно обременительные на соединениях Европа-Азия, единственным оправданием которых зачастую являются протекционистские соображения.
- Устранять дискриминационные сборы, платежи и иные проявления, сказывающиеся в особенности на автомобильных перевозках, и составить перечень этих сборов по образцу того, который подготовлен странами ЕКМТ [документ СЕМТ/СМ(2005)17].
- Поощрять реформирование железнодорожного транспорта в соответствии с принципами, изложенными Резолюции ЕКМТ 2002/1, чтобы:
 - Значительно повысить производительность и сократить издержки за счет лучшего использования подвижного состава и персонала.
 - Проводить согласованную политику тарифов и сборов.
 - Совершенствовать взаимную совместимость сетей.
- Поощрять развитие интермодальных перевозок путем:
 - Ускоренного подписания странами Восточной Европы, Кавказа и Центральной Азии Соглашения ЕЭК ООН СЛКП и Протокола к нему о внутреннем водном транспорте.
 - Поощрения мер, предназначенных улучшать условия движения поездов в пунктах смены габаритов железнодорожной колеи и развивать подвижной состав для устранения в этих пунктах потребности в перевалке грузов.
 - Консультаций о выборе пунктов сопряжения различных видов транспорта и создании сети логистических центров на базе ограниченного числа хорошо оборудованных хабов.
 - Осуществления всего спектра мер, содержащихся в выводах Киевского семинара по интермодальным перевозкам между Европой и Азией [см. документ СЕМТ/СМ(2005)2].
- Способствовать разработке в странах Европы и Азии гармонизированных информационных и коммуникационных технологий с целью облегчать обмен данными и мониторинг грузопотоков, одновременно повышая безопасность на транспорте.
- Облегчать пересечение границ, особенно в транзитном сообщении, посредством:
 - Упрощения и гармонизации процедур пограничного контроля и обеспечения координации между транспортными, таможенными и пограничными органами.

- Широкого применения мер, рекомендованных в Резолюциях ЕКМТ №. 99/2 и 2002/3 и в Рекомендациях, принятых Министрами ЕКМТ в Любляне [см. документ СЕМТ/СМ(2004)7].
- Ратификации и выполнения Международной конвенции ЕЭК ООН о согласовании условий проведения контроля грузов на границах.
- Эффективного выполнения положений Конвенции МДП и распространения сферы ее применения на страны, которые ее еще не ратифицировали, особенно на страны ЭСКАТО и главным образом Китай [см. документ СЕМТ/СМ(2005)15].
- Использования путевых документов, особенно при контейнерных перевозках по железной дороге, в качестве единственных для предъявления таможенным или транспортным властям [см. документ СЕМТ/СМ(2005)15].
- Осуществлять меры, необходимые для обеспечения технической и общественной безопасности на транспорте за счет:
 - Расширения сферы действия Резолюции ЕКМТ № 99/3 о преступности и мошенничестве на транспорте, Рекомендаций ЕКМТ по безопасности интермодальных контейнерных перевозок [см. документ СЕМТ/СМ(2004)6] вместе с положениями Деклараций Министров от 2002 и 2004 гг. о предотвращении терроризма.
 - Обмена информацией о наилучшей практике в этой области.

3.3. *Заключительные положения*

Для обеспечения практической реализации этих мер и контроля за их выполнением

Совет Министров решил:

- Поручить обеспечить средства на усиление сотрудничества организаций, имеющего существенное значение для создания транспортных соединений между Европой и Азией, особенно сотрудничества ЕКМТ с такими межправительственными учреждениями, действующими в этой области, как Европейский Союз, ЕЭК ООН, ЭСКАТО и КТС СНГ.
- Поощрять такие региональные организации, как ОЧЭС и ТРАСЕКА, предпринимать все необходимые шаги для реализации изложенных выше мер и усиления регионального транспортного сотрудничества.
- Поручить Комитету Заместителей:
 - Предпринять изучение последствий роста перевозок между Европой и Азией для организации транспорта и инфраструктуры в странах-членах ЕКМТ.
 - Регулярно докладывать Совету Министров о развитии наземных транспортных соединений между Европой и Азией и мерах, осуществляемых для преодоления барьеров, способных мешать налаживанию эффективных транспортных услуг на этих соединениях.
 - Предпринимать необходимые шаги для доведения настоящего документа до всех стран, которые не являются членами ЕКМТ, но заинтересованы в развитии транспортных соединений Европа-Азия, с тем, чтобы можно было осуществлять рекомендуемые меры, и с этой целью организовать консультации с ЕКМТ.

ЧАСТЬ II.¹

ТЕНДЕНЦИИ В ТОРГОВЛЕ ЕВРОПА-АЗИЯ И ПОСЛЕДСТВИЯ ДЛЯ ТРАНСПОРТА

1. Доклад был составлен NESTEAR (французской компанией "Новые пространства транспорта в Европе. Прикладные применения исследований" – прим. перев.) по запросу ЕКМТ.

Облик наступившего 21-го столетия складывается под влиянием далеко идущих, беспрецедентных сдвигов в мировой экономике и взаимоотношениях стран и континентов. Объем международной торговли резко возрастает, под воздействием особенно стран Азии. Валовой национальный продукт увеличивается ежегодно более чем на 5% и приближается к 10%, ибо миллиардное население таких стран, как Китай и Индия, порождает для производства и мировой торговли неизвестный доселе "эффект массы".

В Европе рост экономики в последние годы явно был не столь оживленным, подъем запаздывает, хотя в 2003 г. многие экономические показатели уже начали обретать более благоприятный вид во всем мире, особенно в Азии и Америке, а Россия вступила в фазу устойчивого роста.

На этом фоне Европа тоже переживает глубокие изменения организационных структур и, после фазы расширения за счет стран Центральной Европы, берет курс на сотрудничество и сближение с новыми соседями - странами Содружества независимых государств (СНГ), Центральной Азии и Средиземноморья.

Все эти факторы способствуют резкому увеличению торговли вдоль широкой оси Восток-Запад, между Европой и Азией. Многие наблюдатели ожидают начала новой фазы ускорения, поскольку мировая торговля в последние десять лет растет уже в 2,2 раза быстрее, чем общемировой ВВП.

Верно, тем не менее, что финансовые трудности 1997 г. в Азии не столь далеко отошли в прошлое, и еще предстоит решения о будущем европейских институтов. Продолжающийся крутой взлет нефтяных цен до 50 и более долларов за баррель, напряженность на рынке сырьевых материалов из-за спроса, предъявляемого азиатскими странами, нарастание социального неравенства и экологических рисков постоянно напоминают о том, что экономический рост может действительно оказаться под вопросом.

Но 2004 год ознаменовался также возвращением внушительного числа развивающихся стран к макроэкономической сбалансированности, - намного скорее, чем намечалось. Эти страны все более осознают риски, кроющиеся в социальных диспропорциях и ухудшении окружающей среды.

Кроме того, повышение нефтяных цен может дать новые средства добывающим странам в СНГ и Центральной Азии, облегчая финансирование новой транспортной инфраструктуры.

Одна из особенностей нынешнего роста торговли между Европой и Азией – вовлечение сейчас целой группы стран, от Европы до Китая, причем важную роль играют Россия и страны Центральной Азии, а также другие, более южные страны, такие, как Турция и Индия. Этот аспект рассредоточения преобладает в прокладке нынешних широких маршрутов мировой торговли, которая осуществляется не только между конечностями, но и основными транспортными узлами евразийского материка.

Цель настоящего доклада определенно не в подробном анализе факторов, лежащих в основе этого роста стран Европы и Азии, а в освещении его последствий для транспортной системы, способов доставки, выбора маршрутов и главных проблем, требующих внимания в связи с этим ростом объема перевозок на особо дальние расстояния.

Для ЕКМТ, чей периметр простирается ныне на огромной территории от Европы до Азии, эти вопросы касаются перевозок морем и по суше. С одной стороны, это устойчивый крутой рост движения на морских магистралях и в крупных портах, а, с другой, - открытие вновь основных наземных трасс через большие расстояния, сулящее новые горизонты для всех видов транспорта, в особенности железнодорожного.

Доклад поэтому будет содержать три части:

1. Сводный обзор выборочных экономических показателей роста торговли между Европой и Азией.
2. Анализ последствий этого роста для международной транспортной системы.
3. Обзор основных актуальных проблем и возникающие перспективы.

1. Внезапное ускорение темпов торговли между Европой и Азией

Экономического пробуждения азиатских стран следовало ожидать, и историки часто подчеркивали тот факт, что примерно 300 лет назад Китай был причастен приблизительно к одной трети производства и торговли в мире – уровень, к которому он может вернуться в ближайшие тридцать лет.

Вслед за прорывом Японии в 1950-е годы и азиатских "драконов" и "тигров" в 70-е и 80-е годы, ожидалось мощное появление Китая в 1990-е годы и затем - Индии. Мощь, с которой оно произошло, стала сюрпризом на заре 21-го века, когда Европа с трудом преодолевала спад.

Прорыв России и стран СНГ в международной торговле также ожидался в середине 90-х годов, после успешных экономических преобразований в странах Центральной Европы, интегрированных ныне в Европейский Союз. Эти партнеры создают новую динамику вдоль оси, проходящей через континент Евразии, – партнеры, обладающие во многих случаях богатыми сырьевыми ресурсами, в том числе нефтью, ключевым активом для нового взлета экономики.

Этот рост, подгоняемый распространением "неосязаемых" информационных технологий в контексте глобализации, порождает и "осязаемый" рост, стимулируя массовое строительство в городах жилья и инфраструктуры для обслуживания достигнутых новых рубежей.

Южнее такая страна, как Турция, укрепляет свое положение перекрестка между Востоком и Западом, как в определенной степени также Иран и Индия, население которых становится все более похожим на китайское. Хотя рост Индии в последние годы был менее весомым, чем у Китая, следует заметить, что в 2004 г. ее темпы, приближающиеся к китайским, отражают иную, но, возможно, столь же эффективную экономическую модель.

Этот рост и ускорение темпов торговли требует приглядеться к аспектам, которые будут иметь последствия для объемов грузоперевозок, используемых видов транспорта и строительства инфраструктуры между Европой и Азией.

1.1. Рост, которого следовало ожидать в странах Азии и особенно Китае

Сюрпризом стал не столько рост китайской экономики, сколько его жизнеспособность: между 1990 и 2001 гг. показатели роста составили в среднем 10% в год, - вероятно, самый высокий темп в мире за этот период, – при населении примерно в 1,3 миллиарда человек.

Сегодня на Китай приходится 4% мирового ВВП и 5% мировой торговли, и он стал вторым по значению партнером Европы (см. Таблицу 1).

Таблица 1. Внешняя торговля Европейского Союза (ЕС-15 стран) в миллиардах евро

Импорт

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
ЕС-15	465.39	464.71	514.33	545.25	581.01	672.57	710.54	779.82	1 033.34	1 028.36	989.31	987.73
Чешская Республика		5.64	7.38	9.00	9.77	11.75	14.67	16.84	21.64	25.14	27.54	29.74
Венгрия	5.00	4.88	6.06	7.61	8.85	11.68	14.66	17.62	22.05	24.83	25.26	26.02
Польша	7.97	8.41	10.13	12.26	12.25	14.23	16.18	17.58	23.31	26.62	28.26	31.32
Турция	6.88	6.85	7.90	9.24	10.18	11.87	13.62	15.07	17.55	20.23	22.05	23.98
Норвегия	20.63	21.06	23.67	25.52	27.86	33.71	28.13	29.59	46.10	45.11	46.50	48.70
Швейцария	37.67	38.47	41.80	43.22	42.75	45.13	49.46	52.88	60.02	60.83	58.74	55.96
Европейская ассоциация свободной торговли (ЕАСТ) (Швейцария, Исландия, Лихтенштейн, Норвегия)	59.25	60.38	66.38	69.93	72.04	80.48	79.45	84.54	108.62	108.56	107.91	107.26
Российская Федерация	10.85	17.62	21.35	21.49	23.40	27.04	23.17	25.98	45.72	47.77	47.73	51.84
США	92.79	90.60	99.87	103.67	113.14	137.85	152.02	160.59	199.02	195.80	175.46	151.17
Китай (исключая Гонконг)	17.96	21.13	24.62	26.34	30.04	37.49	41.97	49.65	70.27	75.90	81.87	95.22
Япония	56.34	52.20	53.78	54.30	52.56	59.88	66.04	71.91	87.13	76.28	68.54	66.78
Азиатские страны с динамичной экономикой (Гонконг, Ю. Корея, Малайзия, Сингапур, Таиланд, Тайвань)	43.02	46.00	50.62	54.38	57.93	68.12	77.93	85.24	109.43	98.09	91.92	90.95
Страны-экспортеры нефти (ОПЕК)	42.82	41.53	41.48	38.44	43.98	51.29	40.52	48.37	86.22	77.02	67.59	71.26
Африканские, карибские и тихоокеанские страны, подписавшие соглашение о партнерстве (соглашение Котону)(77 стран)	27.85	24.35	26.08	27.65	30.25	32.14	31.22	32.58	43.33	47.64	45.69	43.28

Экспорт

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
ЕС-15	415.30	468.12	523.77	573.28	626.29	721.13	733.43	760.19	941.27	982.97	994.32	972.92
Чешская Республика	:	7.10	9.21	11.66	14.01	15.91	17.21	18.43	24.00	27.67	29.14	30.23
Венгрия	5.38	6.45	8.05	8.73	10.03	13.60	16.86	18.44	23.04	23.88	25.04	26.14
Польша	9.22	11.12	12.30	15.31	19.97	25.08	28.21	28.97	33.81	35.68	37.37	38.34
Турция	8.75	12.41	9.27	13.39	18.32	22.38	22.19	20.58	29.95	20.26	24.34	28.13
Норвегия	14.34	14.43	16.40	17.48	19.75	23.36	25.09	23.24	25.60	26.15	26.63	25.83
Швейцария	41.86	42.68	46.65	51.04	51.46	53.02	57.18	62.56	70.78	74.76	70.74	68.41
Европейская ассоциация свободной торговли (ЕАСТ) (Швейцария, Исландия, Лихтенштейн, Норвегия)	56.98	57.87	63.76	69.78	72.67	78.07	84.23	87.84	99.00	103.30	99.47	96.54
Российская Федерация	7.11	13.16	14.35	16.13	19.13	25.54	21.17	14.73	19.92	27.96	30.46	33.07
США	79.34	91.40	103.40	103.32	114.88	141.37	161.55	183.02	232.47	239.94	242.14	220.48
Китай (исключая Гонконг)	7.57	12.36	13.99	14.69	14.75	16.48	17.41	19.35	25.50	30.09	34.23	40.13
Япония	22.20	24.66	29.00	32.90	35.77	36.10	31.57	35.37	44.94	44.92	42.69	40.06
Азиатские страны с динамичной экономикой (Гонконг, Ю. Корея, Малайзия, Сингапур, Таиланд, Тайвань)	37.30	46.91	56.95	65.57	70.20	77.66	60.08	62.00	81.57	81.89	78.22	73.20
Страны-экспортеры нефти (ОПЕК)	43.17	42.07	37.84	38.99	41.94	51.14	47.08	43.94	53.99	63.94	66.80	66.49
Африканские, карибские и тихоокеанские страны, подписавшие соглашение о партнерстве (соглашение Котону)(77 стран)	23.55	23.19	22.99	26.54	27.54	30.22	32.70	31.52	38.41	40.20	40.24	40.27

Важная особенность этой тенденции – роль экспортного сектора и международных инвестиций. Китайская экономика чрезвычайно открыта для остального мира, ее соотношение экспорт-ВВП составляет около 40%, что намного выше пропорций, наблюдающихся в США и Японии, и сравнимо с показателями в Европе.

Вторая особенность состоит в том, что лишь часть этой международной торговли осуществляется с Европой или Америкой, рост торговли между азиатскими странами еще больше со значительным превышением в перевозках контейнерами.

На начальной стадии основные центры экспорта в Азии и Китае сосредотачивались главным образом на морском побережье, вызвав взрывное развитие ведущих городских центров, являющихся также портами, и привлекая население из сельских местностей. Эта новая азиатская экономика была все еще сориентированной на море.

Но нынешней целью правительств в Азии является освоение и внутренних районов, чтобы ограничить внутреннюю миграцию и создать центры экономического роста в глубине таких стран, как Китай. Для бизнеса это завоевание глубинки, облегчаемое строительством автодорог, систем воздушного и железнодорожного транспорта, предоставляет преимущество более дешевой рабочей силы, чем в приморских городах, где доход на душу населения превысил средний показатель по стране в четыре-пять раз. Теперь рост идет в крупных промышленных центрах в глубине Китая.

Что касается операций бизнеса, важно подчеркнуть, что этот рост носит относительно диверсифицированный характер, с быстрым освоением технологий. Многие экспортные товары Китая – результат пользующихся налоговыми льготами сборочных операций, которые осуществляются в тесном контакте с иностранными предприятиями. Эти виды деятельности вносят существенный вклад в движение импортных и экспортных товаров, что имеет последствия для логистики, которая становится одним из приоритетов в организации потоков продукции.

1.2. Подъем России и стран Центральной Азии

Ожидалось также, что Россия и страны СНГ будут расти по ходу процесса экономических преобразований; к концу 1990-х гг. Россия и страны СНГ были вновь на пути к устойчивому росту (см. Таблицу 2). Начиная с 2001 г., рост в странах СНГ увеличился на 5-6% – обогнав темпы стран Центральной Европы (между 4 и 5%) и весьма существенно – Западной Европы (около 2%).

В отличие от ситуации в Азии, этот рост поддерживался в большей мере наличием сырьевых материалов, особенно нефти, чем экспортом продукции обрабатывающей промышленности, стимулируя в обоих случаях внутренний спрос.

Результатом был резкий рост внешней торговли стран СНГ, как импорта, так и экспорта, – рост, создающий новые грузопотоки в районе Черного и Каспийского морей и во всем Восточном Средиземноморье. В то же время экономика открылась для мировой торговли, целый набор потоков, внезапно прерванных с падением СЭВ, постепенно восстанавливался, хотя теперь они простираются за пределы бывшего коммунистического блока.

1.3. Весомый рост оборота всех типов продукции

Модели экономического роста и географическое размещение центров активности будут прямо влиять на объемы и пространственное распределение грузоперевозок.

Таблица 2. Годовой рост ВВП в выборочных странах и регионах, 1977-2025 гг.
(процентов в год)

Регион	Данные прошедших лет				Проекции		
	1977-2001	2001	2002	2003	2001-2025	2005-2010	2010-2025
Индустриальные страны	2.7	0.9	1.5	1.7	2.4	2.6	2.4
США	3.0	0.3	2.4	2.3	3.0	3.2	2.8
Канада	2.9	1.9	3.3	2.0	2.7	3.0	2.5
Мексика	3.3	-0.3	0.9	1.5	3.9	3.6	4.4
Западная Европа	2.2	1.7	1.0	0.7	2.0	2.2	2.1
Соединенное Королевство	2.3	2.1	1.7	2.0	2.4	2.5	2.5
Франция	2.2	2.1	1.2	0.3	2.1	2.2	2.2
Германия	1.9	1.0	0.2	0.0	1.6	1.8	1.7
Италия	2.2	1.7	0.4	0.3	1.9	2.1	2.0
Япония	2.9	0.4	0.2	2.5	1.7	1.8	1.7
Австралия/Новая Зеландия	3.1	2.5	3.7	2.6	3.0	3.0	2.9
В.Европа/бывший СССР	-0.4	4.6	4.0	5.1	4.1	4.4	3.9
Бывший СССР	-1.0	5.9	4.8	6.1	4.2	4.5	3.8
Восточная Европа	0.8	2.6	2.7	3.4	3.9	4.1	3.9
Развивающиеся страны	4.5	2.4	3.5	3.9	4.6	5.2	4.5
Азия	6.8	3.9	5.6	5.2	5.1	5.8	4.7
Китай	9.5	7.3	8.0	7.7	6.1	6.8	5.5
Индия	5.2	5.6	4.3	5.8	5.2	5.4	5.1
Южная Корея	6.9	3.2	6.3	2.8	4.2	5.6	3.4
Другие страны Азии	5.8	0.5	3.6	3.5	4.3	5.1	4.2
Средний Восток	3.3	-1.7	3.3	3.9	3.7	4.0	3.6
Турция	3.3	-7.5	7.8	5.0	4.2	4.2	3.9
Африка	2.7	3.2	3.0	3.3	4.0	4.5	3.9
Центр. и Южная Америка	2.4	0.5	-1.2	1.1	3.7	4.1	4.2
Бразилия	2.7	1.4	1.5	0.5	3.7	3.9	4.1
Всего, весь мир	2.8	1.3	2.0	2.3	3.0	3.2	3.0

Источники: Данные прошлых лет: Корпорация "Global Insight, Inc.", *World Overview* (Lexington, MA, September 2003). Проекция: "Global Insight, Inc.", *World Overview* (Lexington, MA, September 2003); и Администрация информации по энергетике, *Annual Energy Outlook 2004*. DOE/EIA-0383(2004) (Washington, DC, January 2004).

Более чем когда бы то ни было, представляется, что в грузопотоках представлены все типы продукции, поскольку экономическое развитие достигается посредством не только тяжелой промышленности, но и отраслей, выпускающих изделия с высокой добавленной стоимостью в сложных производственных процессах, где взаимодействуют на международной основе совершенно разные предприятия.

Чтобы убедиться в этом, достаточно бросить взгляд на секторы, о которых идет речь и которые подсказывают, каковы все сопутствующие транспортно-логистические ограничения.

- Энергоносители, особенно природный газ и нефть: Вклад стран СНГ в мировые поставки станет заметно возрастать в период, пока развитие в Азии будет гарантировать, что потребности в энергии не сократятся.
- Сырьевые и промежуточные материалы: Рост приумножил количество крупных проектов строительства, особенно в центрах городского населения. Китай, например, потребляет половину цемента в мире. Тот факт, что цена тонны стали утроилась менее чем за три года, отражает давление факторов спроса, преобладающего на рынке промежуточных материалов. Еще один пример – поставки древесины для строительства и мебельной промышленности.
- Промышленные товары: Фазы ускоренного роста во многих случаях сопровождаются устойчивым увеличением импорта конечной потребительской продукции и оборудования. Так было в странах Центральной Европы, странах СНГ и странах Азии, в том числе Японии и Китае. Во многих случаях это увеличение оказалось сильнее, чем первоначально ожидалось, благодаря более активной реакции на новые изделия как в развитых, так и развивающихся странах.
- Комплектуемые изделия: Перемещение производств и быстрый доступ к передовой индустриальной технологии во многих азиатских странах сформировал производственные процессы, которые шире рассредоточены по всему миру и носят более сложный характер, значительно повышая требования к перевозкам. Приводился пример Китая как особенно наглядный, ясно свидетельствующий о том, что строительство сборочных заводов не всегда несовместимо с расположением смежных производств в иных местах, в более высокоразвитых странах.

Все эти элементы способствуют формированию сильного, разнообразного и часто изощренного спроса на международные перевозки. Отмечалось, что за прошедшие десять лет эластичность международной торговли по отношению к мировому ВВП возросла до 2,2, тогда как раньше она составляла лишь 1,5. Не похоже, чтобы этот показатель эластичности в дальнейшем уменьшался или что той самой "дематериализации" торговли, которой часто объясняют снижение темпов относительного роста перевозимых тонн груза, противоречит новый спрос на сырье и промежуточные материалы.

1.4. Устойчивый рост?

Многие экономисты задаются вопросом, устойчив ли рост последних лет, особенно в Азии, где весьма высокие темпы роста почти достигли выражения в двузначных цифрах.

Первый вопрос, конечно, - что имеется в виду под "устойчивостью". Если рассмотреть воздействие этого роста на окружающую среду, то очевидно, что одновременно с ростом повышаются и риски. В растущей мере это осознают развивающиеся страны, которые готовы включить в свои стратегии роста задачи охраны природы.

Это же относится и к рискам, связанным с финансовыми, экономическими и социальными дисбалансами, которые тоже могут поставить под вопрос такие сценарии быстрого роста.

Тем не менее, ряд моментов в определенной мере настраивает на оптимизм:

- Правительства в большей мере сознают риски указанных выше дисбалансов.
- Реальность в высокой степени взаимосвязанной новой мировой экономики, с иностранными инвестициями и ассоциированными предприятиями: было показано,

что значительная часть экспорта Китая представляет собой комбинированный результат китайских и иностранных фирм.

- Модели роста разнообразны, будь то Индия, Китай, Россия или другие страны с повышенным потенциалом адаптации к национальным и местным контекстам. По сравнению с началом 1990-х годов, когда речь шла об относительно "монокотном" росте, ныне интеграция "рыночной экономики" представляется гораздо более "искусной", и в этом можно усматривать гарантию "устойчивости".

В поддержку приведенных расчетов проекции на будущее документации не много. Один из редких существующих документов – это публикация, содержащая проекции по энергетике, - области, всегда требовавшей долгосрочного видения¹.

Проекции в указанном материале наводят на мысль, что тенденции начала столетия могли бы и должны сохраниться в пределах 15-20 лет, даже если некоторые из них станут более умеренными.

Статистика контейнерных перевозок по портам за 2002 г. позволяет оценить значение глобализации торговли в Евразии. Таблица 2 экстраполирует темпы роста до 2025 г. по различным странам мира, с широкими вариациями от страны к стране и среднегодовым ростом между 2 и 6%, приводя к далеко идущим сдвигам в распределении добавленной стоимости между странами (*Energy Outlook 2004*).

В Приложении исследование "Комэкста" по 2003 г. приводит разбивку морских и железнодорожных грузоперевозок в торговле с основными странами СНГ и Азии по ассортименту продукции: она показывает объем торговли товарами с высокой добавленной стоимостью на азиатском направлении и промежуточными материалами с СНГ.

2. Влияние на перевозки между Европой и Азией

Воздействия этого контекста экономического роста на международные перевозки между Европой и Азией носят фундаментальный характер. Они не ограничены последствиями для их объема, когда тоннаж возрастает более чем на 6% в год (удваиваясь за 10-12 лет), но влекут за собой глубокие изменения на самом транспорте, будь то морской, - вид, используемый чаще всего, - или наземный (не говоря об авиационных грузовых перевозках). Сегодня наземный транспорт позиционируется как связующее звено в цепи морских перевозок, как средство доступа к портам, а также основной вид транспорта на дальних расстояниях через Россию и Центральную Азию в Китай.

Организация морских перевозок уже претерпела преобразования, реагируя на рост международных грузопотоков, как можно видеть по образованию крупных хабов в Средиземноморье, на севере Европы и в Азии. Сегодня судовладельцы планируют использовать новое поколение судов на более чем 8 и даже 10 тысяч контейнеров между Европой и Азией через Суэцкий канал²: вот иллюстрация важности этого маршрута в мировой торговле.

В то же время складываются сети, которые охватывают азиатский континент и берут начало в Западной Европе и Азии, а также в странах, расположенных в центральной части этого пространства – в России, Казахстане, Турции и Иране, с соединениями, созданными для перевозок на дальние расстояния и сулящими новые возможности для железнодорожного транспорта.

1. *Energy Outlook 2004*.

2. В некоторых случаях – и дальше, до западного побережья США.

Таким образом, изменения в организации транспорта и логистики сочетаются с диверсификацией маршрутов и даже новыми комбинациями морских и наземных перевозок.

Цель данной второй части – подробнее рассмотреть основные последствия для транспорта меняющегося контекста международной торговли между Европой и Азией.

2.1. Реакция на постоянное, значительное и все возрастающее увеличение контейнерных перевозок

Все более широкое применение контейнеров на протяжении примерно пятидесяти лет было тесно связано с глобализацией торговли. В частности, подъем азиатских стран привел к нарастающему массивному сосредоточению контейнеров в регионе, где расположены ныне крупнейшие контейнерные порты. Контейнер хорошо отвечал потребностям как стандартизированная единица отгрузки, а превосходные характеристики контейнеровозов облегчали торговлю настолько, что существенно ослабляется эффект расстояний. Доставка контейнера морем из Европы в Азию едва ли дороже, чем автотранспортом на расстояние в 500 или 1 000 км. Хотя перевозка морем все еще занимает довольно длительное время, от месяца до полутора в зависимости от пункта назначения, благодаря надежности и регулярности доставка океанским транспортом достаточно легко поддается контролю и интегрируется в цепи логистики от двери до двери.

Проекции контейнерных перевозок между Европой и Азией дают темп роста примерно в 6%³. Одной из их особенностей была эксплуатация все более крупнотоннажных и производительных судов, которые вмещают сегодня более 7 000 контейнеров и, как отмечалось выше, сосредотачиваются на маршрутах Европа-Азия и расположенных на них крупных узловых портах.

Дебаты об увеличении судовых габаритов все еще продолжаются, но, похоже, рубеж в 10 000 контейнеров будет достигнут на этом маршруте довольно скоро, вновь повышая производительность.

В 2000-2001 гг. судовые тарифы упали в целом до крайне низких уровней при существенных различиях, ввиду неодинаковой загрузки, между направлениями Европа-Азия и Азия-Европа (см. Таблицу 3). Сегодня на этих сборах сказывается повышение цены нефти и стоимости страхования, но это звено в цепи, тем не менее, остается чрезвычайно эффективным. На данном уровне, как представляется, удовлетворение этого растущего спроса едва ли столкнется со сколько-нибудь серьезными трудностями, и имеющиеся технологии способны адаптироваться достаточно без особых сложностей.

2.2. Возникновение крупных узлов морских перевозок

Эксплуатация все более крупных судов повлекла за собой также радикальное преобразование портовой службы, причем и на море, и на суше (фидерные перевозки).

Результатом стали ограничение числа участвующих портов с увеличением габаритов судов и более систематическое использование перевалки в крупных хабах между материнскими судами для межконтинентальной перевозки и фидерами при морских терминалах (см. Карту 1).

Взрывоподобный рост движения в основных портах - результат не только роста торговли, но и распространения этих видов перевозок с ограниченным числом портов и учащением перевалок. В некоторых портах на наиболее прямых маршрутах наблюдается особо высокая доля перевалок. Однако континентальные порты, как правило, сочетают с морскими перевалками наземную доставку груза в глубь территории.

3. Источник: "Regional Shipping and Port Development Strategies" (ESCAP/UNDP) – "Стратегии регионального судоходства и развития портов" (ЭСКАТО/ПРООН).

Таблица 3. Судовые тарифы на трех основных морских трассах, 2000-2002 гг.
(в долларах за двадцатифутовый контейнер и разница в процентах)

	2000	2002	Разность (2000-02)
Через Тихий океан			
США – Азия	852	768	-9.9
Азия – США	2 013	1 502	-25.4
Европа-Азия			
Европа – Азия	741	663	-10.5
Азия – Европа	1 620	1 172	-27.7
Через Атлантику			
США – Европа	976	832	-14.8
Европа – США	1 204	1 182	-1.8

Примечание: Средние показатели по шести крупным судоходным компаниям. Годовые – средние на базе квартальных. Двадцатифутовый контейнер: контейнер стандартной емкости.

Source: CNUCED, Review of Maritime Transport (2002, 2003)-
[Конференция ООН по торговле и развитию, Обзор морского транспорта]

Поскольку контейнерные порты-терминалы тоже становятся все эффективнее, оснащены компьютерами, а в некоторых случаях автоматизированы, в этих основных хабах, похоже, не должно быть проблем вместимости в масштабе обслуживаемых регионов: количество терминалов увеличилось и в Азии, и в Европе. Конкуренция между ними остается довольно острой, и к этой роли готовятся в значительной мере порты южного Средиземноморья.

Рост торговли в Азии стимулировал образование крупных основных хабов в Средиземноморье, тогда как ранее они располагались почти исключительно на северной оконечности Европы, доминируя в свое время в трансатлантической торговле. Маршруты проходили через Панамский канал, которым уже не могут воспользоваться нынешние самые крупные суда, идущие в Азию.

Эксперты в основном разделяют оптимизм по поводу приема больших судов в "портах-хабах" и растущего числа таких узлов на главных судоходных трассах.

В отношении подходов с суши накапливаются проблемы пробок и переполнения дорог, хотя перевалка на фидеры представлялась бы тоже высокоэффективной.

2.3. Интеграция логистических цепочек от двери до двери

Создание морских маршрутов Европа-Азия с большой концентрацией движения на основных портах породило новые формы интеграции логистических цепочек и доступа к портам с суши.

Исходной тенденцией было найти наземные пункты рассредоточения, что позволило бы сконцентрировать движение к порту и обеспечить более быстрый и эффективный вывоз грузов к основным внутренним центрам; в итоге умножилось число "сухих портов" – связанных с портом внутренних терминалов, регулярно обслуживающих прилегающую территорию.

В Азии рейсы в порты обычно связаны с более короткими расстояниями, поскольку свыше 75% импорта и экспорта производится в приморских районах или в них доставляются.

Основными способами дальнейшей доставки на расстояние свыше 300 километров во внутренние пункты сортировки и из них стали железная дорога и внутреннее судоходство, но поскольку в основе лежит принцип – сосредотачивать движение на главных коридорах, - количество таких наземных терминалов всегда будет ограниченным.

В этом контексте многие судовладельцы стремились удержать под контролем всю транспортную цепочку, включая обработку контейнеров во внутренних районах и прямой контакт с экспедиторами. Меньшее число предпочло ограничиться узкой специализацией на морских перевозках.

Тем не менее, Европейской комиссии было вновь поручено установить правила коммерческой практики в области доступа к портам, чтобы в рамках цепочек доставки от двери до двери предотвратить искажения в выборе портов.

Конкуренция между портами сместилась вглубь территорий, с более прямой конфронтацией между северными и южными портами. Очень быстро развивались железнодорожные соединения от портов Антверпен, Роттердам и Гамбург, обслуживая новых членов ЕС: Польшу, Чешскую Республику, Словакию и Венгрию. В Средиземноморье распределение из ведущих хабов обычно принимало форму фидерных рейсов, заново определяя в организации морских перевозок место таких больших исторических портов, как Марсель, Генуя, Барселона, Валенсия, Леггорн и Триест.

Для других грузов, таких, как нефть и иные сырьевые материалы, вопрос о логистической интеграции требует конкретного анализа, в зависимости от места добычи или производства. В отношении энергоносителей одной из альтернатив на малые и дальние расстояния является трубопроводный транспорт. Применительно к сырьевым материалам следует иметь в виду, что здесь приспособить предоставление транспорта к изменениям спроса труднее и, наряду с нынешним резким ростом цен продукции, повысятся тарифы морской перевозки по непостоянным маршрутам.

2.4. *Новые наземные и морские маршруты*

Новые транспортные потребности не ограничиваются повышением перерабатывающей способности портов и провозной способности океанского судоходства, особенно в той мере, в какой растущая торговля между Европой и Азией затрагивает континентальные страны между Западной Европой и Южной и Восточной Азией.

Оба эти фактора располагают к открытию новых сухопутных артерий; некоторые из них идут по следу таких исторических торговых путей, как Шелковый путь и Транссибирская магистраль.

При поиске новых дальних сухопутных линий, отвечающих нуждам транзита, а также транспортной доступности стран вдоль этих трасс, железные дороги и внутренние водные пути часто оказываются в привилегированном положении, когда речь идет о дальних расстояниях – во многих случаях тысячах километров, - для относительно сконцентрированных грузопотоков в тех странах, которые располагают железнодорожными инфраструктурами, даже если предстоит построить ряд "недостающих звеньев", чтобы удовлетворить рынок в масштабе обоих континентов после длительного периода, когда границы были практически непроницаемыми для торговли.

Как для Европейского Союза, так и для стран Азии, особенно Китая, этот поиск новых торговых путей полностью соответствует политическим целям.

Нынешняя политика Европы характеризуется сближением с новыми "соседями". Сюда относится продление трансевропейских сетей, - которые скорректированы с расширением ЕС до 25 членов, - в направлении стран СНГ и Центральной Азии по основным коридорам, как было сделано ранее для стран Центральной Европы и Средиземноморья.

На стороне Азии Китай, прилагая усилия для завоевания вновь ее центра, очень быстрыми темпами создает целую сеть железнодорожной и шоссейной инфраструктуры, предназначенную охватить всю страну и обеспечить соединения с Казахстаном, Монголией и Россией.

В свою очередь все страны СНГ тоже адаптируют инфраструктуру от России до Центральной Азии и стран Закавказья, и до Казахстана, Туркменистана и Ирана, также занимающих центральное положение на великих путях Восток-Запад. Сообщения с такими странами, находящимися дальше к югу, как Турция, Индия и Пакистан, не были забыты и постепенно включаются в сеть основных соединений на огромных просторах Евразии.

Главные трансазиатские трассы – это прежде всего железнодорожные (см. Карту 2).

1. Транссибирская, пересекающая Россию от Балтики до Владивостока, включает контейнерные перевозки как одну из альтернатив океанскому судоходству. Эта линия простирается на запад от Москвы и соединяется в Санкт-Петербурге с продолжениями к финским портам; она часто используется для грузопотоков из Европы в Центральную Азию. Но возможны и сообщения на юг, через Украину и страны Центральной Европы. Карта сети СМЖЛ (см. Карту 3) показывает основные железнодорожные линии, имеющие продолжение на восток через Казахстан к Китаю и Монголии.
2. Так называемый коридор "ТРАСЕКА", который предлагает ряд маршрутов вдоль бывшего Шелкового пути. Центральный маршрут включает переход по Черному морю в порты Грузии и затем пересекает Каспийское море. Оттуда можно двигаться дальше на восток, например в направлении Китая. Другой, более южный маршрут проходит через Турцию в Грузию и Азербайджан - на сегодня в основном по шоссе.
3. Дальше к югу – трансазиатский железнодорожный маршрут через Турцию и Иран. Он стыкуется в Центральной Азии с сетями Туркменистана и Казахстана и во многих местах подлежит ремонту.

Еще один вариант доставки железной дорогой в Китай – через Киргизстан, с меньшей интенсивностью движения, чем более северный маршрут через Казахстан, и пограничную станцию Дружба.

В привязке к упомянутым ранее коридорам разработан ряд проектов для этого трансазиатского железнодорожного коридора, в частности в Казахстане: запланировано строительство колеи с европейской шириной от Каспийского моря до Китая протяженностью почти 3 000 км. Эта трасса пролегает вдоль Каспийского моря, с веткой север-юг длиной более 700 км через Туркменистан, создавая основу для соединения с иранской сетью посредством нового пути в 70 км; – на все это потребуются инвестиции, оцениваемые в 7-8 миллиардов долларов.

Есть возможности прямых сообщений портов Гамбург и Роттердам с китайским портом Ляньюньган, откуда контейнеры следуют транзитом уже в направлении Центральной Азии.

Запланировано также строительство на маршруте Иран-Турция, в том числе железнодорожного обхода озера Ван и железнодорожного тоннеля через Босфор, со сплошной европейской колеи, которая сходна с применяемой в Китае.

4. Линия Север-Юг через Иран улучшит доступ в Центральную Азию с моря.

Это железнодорожное соединение идет в иранский порт Бендер Аббас на входе в Персидский залив: к этому порту уже подведена ветка. Строительство нового маршрута не за горами, оно запланировано на 2007 г., и рейсы на этой линии будут обслуживать иранские горнодобывающие предприятия и позволят избежать объезда через Тегеран.

Железнодорожный доступ к морским перевозкам значительно улучшился бы, обеспечивая страны Центральной Азии новыми комбинациями морского и наземного транспорта.

Азия покрыта также густой сетью автомобильных дорог (см. Карту 4), связывающих главные города, особенно в самой южной части континента, в том числе Индии, Пакистане и на Индокитайском полуострове.

В то время как основные автодорожные маршруты иногда проходят параллельно железнодорожным линиям восток-запад, особенно в северной части континента, это в меньшей мере относится к более южным районам из-за географических трудностей, сильнее ограничивающих прокладку железных дорог, чем автомобильных.

По классификации ЕЭК ООН (см. Карту 5) – европейские "Е-дороги", - эти основные автодорожные системы известны как E20 через Сибирь, E24 с более южным ответвлением на Казахстан и Китай, E50 - к южному берегу Каспия, E60 - через Кавказ; вместе с тем, E24, E50 and E60 сходятся на крупных погранпереходах с Китаем (Дружба).

С учетом этого развития, ООН при политической поддержке ЕКМТ следует продолжить определение спецификаций для базовой сети (см. Карту 6), обеспечивая исходные ориентиры для инфраструктуры и эксплуатационной работы видов транспорта.

3. Проблемы и перспективы перевозок между Европой и Азией

Анализ экономического фона в Части I ясно показывает, что наиболее вероятный сценарий – весьма значительный рост перевозок между Европой и Азией. Этот рост будет результатом интеграции расширяющегося круга стран в мировой и региональный рынки, образуя своего рода преемственность международных грузопотоков, которые больше не будут ограничиваться движением между Дальним Востоком и Западной Европой.

Было показано, что этот резкий рост тоннажа, трудно поддающийся количественной оценке, возможно, будет превышать 5-6% в год, если исходить из прошлого опыта открытия экономики стран в Европе и Азии и экономических тенденций за последние 15 лет⁴.

Тот факт, что грузы включают энергоносители, промежуточные и сырьевые материалы, продукцию с высокой добавленной стоимостью, увеличивает объем и разнообразие потребностей в транспорте. Можно предположить, что не следует исключать более сильный, чем когда бы то ни было, рост спроса на основных магистралях, связывающих Европу и Азию. Возможно, таково следствие нынешнего контекста глобализации, как это иллюстрируют в прошедшее десятилетие быстрая интеграция новых стран-членов в Европейский Союз и успех азиатских стран.

Но такая обстановка роста поднимает ряд проблем, в том числе регулирование транспортного рынка, адаптация провозной способности, планирование инфраструктуры между странами, а также безопасность и защита окружающей среды. Другими словами, она требует всесторонней выработки перспективного взгляда в будущее, сотрудничества и

4. Например, *Energy Outlook 2004* и результат "Модели планирования морской политики" (ЭСКАТО/ПРООН).

придания государственным органам полномочий, масштаб которых выходит за рамки большинства действующих региональных организаций.

Цель данной, третьей, части – остановиться на некоторых из этих проблем.

3.1. Рыночное равновесие и кратко- и среднесрочные проблемы провозной способности

Удвоение грузопотока каждые 10-12 лет на протяжении свыше четырех десятилетий неизбежно оказывает давление на транспортный рынок и напрягает провозные способности.

Это давление проявляется неравномерно вдоль всей цепи, где некоторые звенья лучше других способны нести нагрузку. Всего несколько лет назад было трудно представить себе рост оборота азиатских и даже некоторых средиземноморских портов, но он состоялся без видимой угрозы паралича для системы портов. Это верно и для морских перевозок, где заказы на все большее число контейнеровозов подходит к рубежу, за которым нельзя исключать риски избыточных судовых или портовых мощностей, если бы на год-два снизился объем торговли.

Но система все еще уязвима, и нужно рассмотреть все звенья в цепи.

- **Тарифы морских грузоперевозок**

Исходный вопрос – как повлияют на тарифы увеличение спроса и цен на нефть. Повышение нефтяных цен начало давить на тарифы судоходства, которые остались очень низкими несмотря на упоминавшийся стойкий рост перевозок. Выигрыш в производительности перекрыл увеличение затрат на этом все еще очень конкурентном рынке. В последнее время рост цен на регулярных судоходных линиях составлял довольно умеренные 10-20%. Однако мы были свидетелями того, как на гораздо более чувствительном рынке чартерного фрахта расценки возросли уже в три-четыре раза. Если цена нефти останется за пределами 50 долларов за баррель, ситуация могла бы кардинально измениться, с ростом цен, который было бы гораздо труднее компенсировать, и ослаблением спроса в связи с экономическим спадом.

Спрос на нефть, вероятно, будет и впредь возрастать теми же темпами, что и мировая экономика, из-за быстрого развития в азиатских странах. Потребляемая Китаем доля мировых поставок нефти за двадцать лет увеличится в четыре раза.

Предвидимые крупные сдвиги произойдут в географическом размещении добычи нефти, при более видной роли прикаспийских стран.

Наконец, взаимозаменяемость между природным газом и нефтью тоже, как можно ожидать, будет влиять на географическое распределение и способы доставки трубопроводным и морским транспортом.

- **Заторы на наземных подходах к портам**

Значительную часть портовых грузов нужно доставить на все возрастающие расстояния в прилегающих территориях, - в особенности контейнеры, предназначенные для внутренних регионов и срединных стран Европы и Азии.

Ясно, что это спорный вопрос, если порт используется в основном для перевалки (например, Альхесирас, Хуэйя Тауро и Мальта для Европы) или когда регионы импорта и экспорта - почти исключительно приморские (Гонконг, Тайвань, Япония и пока в большой мере Китай) либо находятся в непосредственной близости к порту.

Одним из ответов в этой связи было развитие альтернатив автомобильным перевозкам – по возможности, консолидированных рейсов по внутренним водным путям и особенно по железным дорогам.

Эффективная доставка по железной дороге становится наилучшей гарантией выходов из порта в глубинные районы. Многие страны стремятся связать свои порты с грузовыми линиями для повышения провозной способности и качества обслуживания на железнодорожном транспорте. Эта идея всплывает вновь в связи с предложением сформировать сеть грузоперевозок в Европе, где обслуживание портов подгоняет спрос на сообщения через чувствительные районы, подобные Альпам.

- **Уязвимость и безопасность маршрутов морских перевозок**

Уязвимость проистекает из риска террористических нападений и существования узловых пунктов судоходства, а также обязанности проходить определенные пункты на маршрутах между портовыми терминалами Европы и Азии.

На сегодня одна из форм реагирования состояла в повышении общей безопасности мореплавания и установлении процедур контроля для предотвращения нападений.

Уязвимость судоходных трасс лишь повышает ценность диверсификации маршрутов и организации альтернатив наземного базирования, хотя и они не свободны от риска.

3.2. *Новые наземные торговые пути между Европой и Азией*

Как мы видели, эти маршруты не совсем "новые", поскольку они существовали прежде – в давние времена и в сравнительно недавнем прошлом советского блока.

Если отвлечься от вопроса о речных маршрутах, - которые не следует упускать из вида, учитывая такую великую русскую реку, как Волга, на западе и Янцзы на востоке, - то речь идет прежде всего о железнодорожном транспорте. Одинаковая ширина колеи используется во всем СНГ, а для сообщения с сетями Европейского союза и Китая необходима перевалка грузов.

Тем не менее, не следует исключать потенциальной ценности автомобильных перевозок, в том числе дальних и сверхдальних, как показывают турецкие грузовые рейсы в Центральную Азию. Однако, вероятно, с этим могут справиться автоперевозчики, которым нужно наметить интермодальные развязки для оптимизации эффективности автомобильных, железнодорожных и морских соединений, обеспечивающей качественное обслуживание для всех стран от Азии до Центральной Европы.

Напомним некоторые количественные данные по этим новым торговым путям.

- Для маршрутов между Европой и Азией расстояния, как правило, короче по суше, чем морским путем, особенно если пункты происхождения и/или назначения грузов расположены в глубинных регионах Китая или Центральной Азии.

Для более южных районов Азии этот разрыв уменьшается, морские расстояния сравнимы с сухопутными. Кроме того, во многих случаях сложнее рельеф местности.

Самое благоприятное положение наземных трасс – между Балтикой и Северо-Восточной Азией, где разность расстояний составляет примерно 1:2, по суше около 12 тыс. км (Казахстан примерно в середине), а морем свыше 20 тыс. км.

- В отношении перевозок следует признать, что имеющиеся трансасиатские рейсы Запад-Восток или Восток-Запад носят ограниченный характер. Предлагалась доставка по электрифицированной Транссибирской магистрали между портами Балтики и Владивостоком, не связанная со сменой ширины колеи: эти рейсы включены в базу внешнеторговых данных "КОМЭКСТ" для торговли с государствами Балтики.

Помимо этого, мы установили, что большинство рейсов осуществляется между Европой и Центральной Азией либо между Центральной Азией и Китаем; в обоих случаях перевозка занимала бы как минимум две недели.

- По тарифам трудно привести примерные оценки, особенно по сегменту между Центральной Азией и Китаем. В западной части цена перевозки контейнера была бы в диапазоне 1 500-2 000 долларов, что, кажется, меньше, чем несколько лет назад. Нужно иметь в виду, что на путях в Центральную Азию весомо присутствуют и составляют конкуренцию турецкие автоперевозчики.

Еще один возникающий вопрос – перспективы трансасиатских маршрутов: с этой точки зрения существующее положение слабо отражает возможности в будущем.

Надо иметь в виду, что качественная двухпутная железная дорога способна перевезти примерно 50-100 миллионов тонн, если не больше.

Что касается скорости, то трансасиатский рейс между Европой и Китаем мог бы потребовать приблизительно 20 дней, тогда как на судах он занимает более полутора месяцев.

Это дает общее представление о потенциале азиатских железных дорог при хороших условиях обслуживания, как показали Транссибирская и еще одна трансасиатская линия, проходящая южнее.

По ценам все еще затруднительно составить проекции; при чрезвычайно конкурентных тарифах нынешних морских магистралей наземная доставка была бы, вероятно, гораздо дороже – вдвое или втрое, кроме путей доступа к портам, которые сравнимы с перевозкой на расстояния свыше 300 км до погрузки на суда или после разгрузки.

Для достижения экономии примерно в десять дней, если не больше, определенно имеется новый транспортный рынок Европа-Азия, промежуточный между морскими и воздушными грузоперевозками.

Но, что еще важнее, как показывает анализ железнодорожных издержек в Европе, если подвижной состав используется производительно, эксплуатируется эффективно в течение 6-7 часов в день на машиниста и если, в соответствующих случаях, формируются тяжеловесные поезда, то на дальних пробегах издержки можно значительно снизить. Это очевидным образом относится к перевозкам на несколько тысяч километров через Россию или азиатские страны.

В подобных случаях стоимость перевозки железной дорогой между окраинами континента Евразии может быть ниже 10-12 евро за поезд-километр, то есть менее 2 000 евро за грузовую единицу – если не гораздо меньше, в зависимости от веса состава.

В порядке заключения: эффективная эксплуатация железнодорожных линий Восток-Запад обеспечила бы значительную добавочную провозную способность (несколько миллионов ТЕУ) по ценам, которые были бы конкурентными для многих маршрутов между регионами в Европе и Азии.

В этом соревновании цена целенаправленной наземной доставки определенно будет решающим фактором выбора между сухопутной и морской перевозкой.

Нельзя сказать, что трансазиатские железнодорожные перевозки решат проблему доступа к портам в Западной Европе или даже в Азии, но они определенно могли бы улучшить доставку во многие внутренние регионы и принять на себя существенную часть увеличения числа контейнеров в обороте между Европой и Азией, – увеличения, которым в предстоящем десятилетии будет охвачено свыше десяти миллионов контейнеров.

3.3. Возможная перспектива коридоров между Европой и Азией с постепенным включением евроазиатских сетей

Видение "великих коридоров" между Европой и Азией – это то, что, возможно, облегчит организацию эффективных перевозок, как это было, в меньшем масштабе, при расширении Европейского Союза.

С позиций этой перспективы следует подчеркнуть, что железные дороги сохранили доминирующую роль в странах СНГ, даже если этого нельзя сказать о перевозках южнее или о перевозках Север-Юг с Турцией, Ираном или Индией.

Именно это исходное видение уже подсказало предложение о коридоре ТРАСЕКА, связывающем Западную Европу и страны Закавказья.

В Европейском Союзе этот подход, в связи с политикой "Новые соседи", разрабатывает группа высокого уровня под председательством г-жи Де Паласио.

Важно поэтому, чтобы такой "Евроазиатский" подход нашел отражение в национальных программах и страны, через которые проходят коридоры, получали оптимальные выгоды, обеспечивая целостность инфраструктуры и облегчая осуществление международных сообщений. Потребности этих стран в международных перевозках не могут не побуждать их двигаться в этом направлении. В некоторых случаях необходимое финансирование можно получить из средств, вырученных за сырьевые материалы.

Этот подход на основе коридоров никоим образом не является несовместимым с подходом, базирующимся на сетях, – как раз наоборот. Процесс, применявшийся для расширения Европейского Союза и сближения со странами СНГ и Средиземноморья, можно настроить точнее для контекста евразийского континента.

Тем самым приоритетные коридоры станут частью обширной континентальной азиатской сети под эгидой международных организаций в сотрудничестве с коммерческими структурами отраслей железнодорожных и автомобильных грузовых перевозок.

По мере сближения расширенной Европы с Азией должны предприниматься шаги, превращающие это видение в процесс, по-настоящему устремленный в будущее.

3.4. Устремленный в будущее процесс для перевозок между Европой и Азией

Анализ экономического контекста показал внезапность недавних изменений, при ожидавшемся подъеме китайской экономики, который и сам последовал за вступлением в мировую экономику большинства стран Азии.

Завтра можно ожидать, что такая большая страна, как Индия с населением свыше миллиарда человек, последует за Китаем и в свою очередь войдет в фазу более быстрого роста; в 2004 г. он составил приблизительно 10%.

Несколько ближе к Европе, Россия и страны СНГ вступают в новую фазу экономического роста, обладая стратегическими резервами, энергоносителями, сырьем и центральным расположением в наземных транспортных сетях, хотя их доступ к морю в некоторых случаях затруднен: ясно, что морская трасса через Ледовитый океан изменила бы это положение, - Европа оказалась бы в 12 000 км от Дальнего Востока, - но ознаменовала бы также весьма тревожный сдвиг в экологии Земли.

Вероятно, Европа не сразу осознала это необратимое смещение центра тяжести, происходящее в последние несколько лет в масштабе планеты.

Транспортный сектор вновь оказывается на переднем крае происходящих изменений и, чтобы справиться с ними, обязан найти новые пути.

Старт подлинно перспективного шага больше, чем когда-либо, состоит в составлении программ необходимых инвестиций и предложении должным образом адаптированных услуг.

Несомненно, как никогда важно создать нацеленную в будущее программу, чтобы планировать требуемые вложения и предоставлять подходящие услуги.

Этот шаг должен включать следующее:

1. Определение общих сценариев по перспективам торговли с исходными допущениями, которые совместимы с социально-экономическим контекстом заинтересованных стран.
2. Принципы создания и эксплуатации сетей для достижения взаимодействия в работе автомобильного, морского и железнодорожного транспорта, что уже в существенной мере делается при наличии протяженной российской сети и быстрого развития китайской сети с европейской шириной рельсовой колеи.
3. Координацию с программами транспортной инфраструктуры на основных коридорах.
4. Социально-экономическую оценку увеличения перевозок и его воздействия на окружающую среду, чтобы найти наилучший ответ в интересах устойчивого развития.

Во многих странах Центральной, Восточной и Юго-Восточной Азии инвестиции в транспорт поддерживает беспрецедентная волна экономического развития. Цель состоит не столько в том, чтобы пересмотреть инвестиции в сторону снижения, сколько в изыскании наиболее эффективных проектов в рамках политики устойчивого развития транспорта.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

На заре 21-го столетия экономика стран Центральной Европы и Азии ворвалась в мировую экономику, меняя среднесрочный и долгосрочный баланс между Европой и Азией.

Этот феномен отличался быстротой, и все его последствия пока еще с трудом поддаются оценке; кроме того, и маловероятна, и нежелательна остановка этого процесса, которая угрожала бы равновесию мировой экономики и поставкам стратегических исходных материалов.

Транспортный сектор остается одним из наиболее показательных в этой эволюции, способствуя более ясному пониманию сил, вовлеченных в товаропотоки.

Необходимо поэтому открывать новые маршруты и находить новые сочетания видов транспорта, лучше отвечающие потребностям, чтобы не повышать уязвимость перевозок и контролировать их воздействие на окружающую среду.

С этой точки зрения важно воспользоваться опытом прошлого, начиная с раскрытия европейской экономики, чтобы совместно прилагать усилия в еще более широком масштабе – масштабе сообщений между континентами.

ПРИЛОЖЕНИЕ
МЕЖДУНАРОДНЫЕ МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ
(БАЗА "КОМЭКСТ" ЗА 2003 Г.)

КОМЭКСТ2003_Морские_генеральные грузы (в тысячах тонн/год)

Импорт

В/из	Украина	Беларусь	Россия	Промеж. итог	Китай	Южн. Корея	Япония	Промеж. итог	Турция	Всего
Франция	133	57	740	931	147	37	77	262	108	1 300
Нидерланды	61	24	862	948	168	17	98	283	72	1 302
ФРГ	69	130	1 579	1 778	387	155	179	720	104	2 602
Италия	1 988	17	3 927	5 933	951	688	356	1 995	1 157	9 085
СК	81	75	1 591	1 747	405	151	321	878	794	3 119
Ирландия	0	7	239	246	20	20	46	85	93	424
Дания	144	14	867	1 025	53	84	14	151	7	1 183
Греция	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Португалия	63	0	139	203	39	35	36	110	267	580
Эстония	339	94	1 678	2 111	242	222	215	678	831	3 620
Бельгия	27	84	1 322	1 433	148	194	674	1 015	195	2 643
Люксембург	0	0	0	0	0	1	3	4	0	4
Швеция	15	17	2 223	2 255	40	36	71	147	12	2 414
Финляндия	4	18	671	671	8	10	40	58	14	743
Австрия	0	0	17	17	12	5	37	53	8	78
Итого	2 924	538	15 835	19 297	2 620	1 654	2 165	6 439	3 361	29 097

Экспорт

Из/в	Украина	Беларусь	Россия	Промеж. итог	Китай	Ю.Корея	Япония	Промеж. итог	Турция	Всего
Франция	59	1	104	164	843	60	181	1 085	501	1 750
Нидерланды	5	1	137	143	625	144	143	912	372	1 427
ФРГ	92	2	191	285	2 103	249	872	3 224	882	4 391
Италия	3	0	36	40	551	69	95	715	660	1 415
СК	50	8	129	186	726	447	197	1 371	312	1 869
Ирландия	0	0	9	9	47	2	10	59	11	79
Дания	11	1	190	202	74	35	40	148	49	399
Греция	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Португалия	0	0	0	1	11	2	4	16	58	75
Эстония	9	0	87	97	366	47	84	496	487	1 080
Бельгия	1	1	49	51	705	47	47	799	494	1 344
Люксембург	3	0	3	5	12	4	2	18	12	36
Швеция	28	8	147	184	266	73	465	804	94	1 082
Финляндия	2	1	20	23	234	19	501	754	58	835
Австрия	0	0	3	3	16	5	125	146	7	156
Итого	265	22	1 106	1 394	6 579	1 203	2 766	10 548	3 997	15 938

КОМЭКСТ2003_Морские перевозки_унифицированными грузовыми местами (тыс. т/год)

Импорт

В/из	Украина	Беларусь	Россия	Промеж. итог	Китай	Ю. Корея	Япония	Промеж. итог	Турция	Всего
Франция	7	0	18	25	1 166	69	129	1 364	619	2 008
Нидерланды	10	0	13	23	1 307	131	163	1 601	216	1 841
ФРГ	1	1	294	396	3 176	136	253	3 567	454	4 317
Италия	33	2	151	185	2 138	124	134	2 395	2 450	5 030
СК	23	9	432	465	2 976	204	291	3 472	889	4 825
Ирландия	0	0	1	1	114	18	22	154	54	209
Дания	0	6	75	81	176	13	8	198	37	316
Греция	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Португалия	0	0	30	30	95	21	14	130	818	978
Эстония	102	0	907	1 009	1 312	165	93	1 569	2 537	5 115
Бельгия	0	3	79	83	821	45	121	987	333	1 402
Люксембург	0	0	0	0	13	1	2	15	0	15
Швеция	6	4	39	49	362	32	32	426	67	542
Финляндия	0	0	15	16	109	8	17	134	29	179
Австрия	0	0	2	2	170	9	10	188	29	219
Итого	183	25	2 056	2 264	13 935	976	1 289	16 201	8 532	26 997

Экспорт

Из/в	Украина	Беларусь	Россия	Промеж. итог	Китай	Южн. Корея	Япония	Промеж. итог	Турция	Всего
Франция	19	0	173	191	388	148	546	1 081	235	1 507
Нидерланды	2	1	518	521	246	90	239	575	101	1 197
ФРГ	9	1	288	298	866	199	442	1 506	230	2 035
Италия	19	3	101	122	402	170	411	983	381	1 486
СК	30	4	273	306	282	126	276	684	165	1 155
Ирландия	1	0	89	90	17	8	32	58	9	157
Дания	3	1	84	89	70	40	294	404	3	496
Греция	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Португалия	1	0	8	9	20	37	26	82	34	126
Эстония	106	2	219	327	214	123	101	439	281	1 047
Бельгия	4	0	109	113	197	125	223	545	110	767
Люксембург	0	0	0	0	5	1	3	8	0	9
Швеция	9	2	95	106	216	37	166	419	83	608
Финляндия	7	1	73	81	186	49	342	577	169	827
Австрия	0	0	7	7	77	35	93	205	18	230
Итого	210	15	2 036	2 260	3 185	1 188	3 194	7 567	1 820	11 647

КОМЭКСТ2003_Морские перевозки_массовых грузов (в тыс. тонн/год)

Импорт

В/из	Украина	Беларусь	Россия	Промеж. итог	Китай	Ю. Корея	Япония	Промеж. итог	Турция	Всего
Франция	194	987	5 011	6 192	395	7	29	431	116	6 739
Нидерланды	216	0	1 547	1 763	1 468	36	169	1 673	131	3 567
ФРГ	4	45	6 499	6 547	740	9	88	837	31	7 415
Италия	4 501	0	4 235	8 736	2 178	14	182	2 375	3 468	14 578
СК	234	97	10 070	10 401	941	18	38	997	154	11 551
Ирландия	0	0	2	2	29	1	3	33	11	46
Дания	14	0	1 996	2 010	401	1	1	403	8	2 421
Греция	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Португалия	43	20	598	661	10	0	0	10	22	693
Эстония	979	40	4 954	5 973	507	23	27	557	1 085	7 614
Бельгия	335	8	2 990	3 333	631	25	28	684	291	4 309
Люксембург	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Швеция	5	97	1 903	2 006	397	1	3	401	62	2 468
Финляндия	9	1	7 098	7 108	555	0	1	557	60	7 724
Австрия	0	0	1	1	15	0	1	17	3	21
Итого	6 532	1 296	46 904	54 732	8 269	136	570	8 975	5 439	69 146

Экспорт

Из/в	Украина	Беларусь	Россия	Промеж. итог	Китай	Ю.Корея	Япония	Промеж. итог	Турция	Всего
Франция	49	0	8	57	131	95	73	299	162	518
Нидерланды	1	1	44	45	373	71	83	528	938	1 511
ФРГ	1	1	19	20	264	64	122	449	463	932
Италия	1	0	4	5	360	65	74	499	958	1 463
СК	4	0	19	23	487	92	71	651	1 358	2 031
Ирландия	0	0	8	8	1	4	2	7	1	16
Дания	0	0	5	5	52	1	4	57	127	189
Греция	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Португалия	0	0	0	0	40	0	7	47	58	106
Эстония	0	0	3	4	396	50	42	489	226	719
Бельгия	0	0	17	18	279	90	37	407	1 070	1 495
Люксембург	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Швеция	0	0	168	169	114	5	10	129	1 144	1 442
Финляндия	0	0	8	9	123	144	13	280	120	408
Австрия	0	0	0	0	8	1	0	9	0	9
Итого	56	3	303	362	2 629	684	539	3 852	6 627	10 840

ЧАСТЬ III.

ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ЕВРОПА-АЗИЯ

**МЕЖДУНАРОДНЫЙ СЕМИНАР
"ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ МЕЖДУ ЕВРОПОЙ И АЗИЕЙ:
ВОЗМОЖНОСТИ И ВЫЗОВЫ"**

КИЕВ (УКРАИНА), 27-28 СЕНТЯБРЯ 2004 Г.

**МЕЖДУНАРОДНЫЙ СЕМИНАР
"ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ МЕЖДУ ЕВРОПОЙ И АЗИЕЙ:
ВОЗМОЖНОСТИ И ВЫЗОВЫ"
КИЕВ (УКРАИНА), 27-28 СЕНТЯБРЯ 2004 Г.**

ВЫВОДЫ И ПОСЛЕДУЮЩИЕ МЕРОПРИЯТИЯ

На сессии Совета в Москве 24-25 мая 2005 г. **Министры:**

- **Приняли к сведению** выводы Киевского семинара, содержащиеся в разделе А настоящего документа, подчеркнув тесное сотрудничество, сложившееся в этом отношении между ЕКМТ и соответствующими Региональными комиссиями ООН (ЕЭК ООН и ЭСКАТО).
- **Поручили** Заместителям наблюдать за выполнением мер, требуемых для достижения целей, указанных ниже в разделе А.
- **Одобрели** План действий, предложенный в разделе С в качестве мероприятий, вытекающих из Киевского семинара.
- С этой целью **поручили Совместной рабочей группе ЕКМТ/ЕЭК ООН** по интермодальным перевозкам и логистике отвечать за координацию и оказание странам, того желающим, содействия в этой области и докладывать о ходе работы по любым дополнительным рекомендациям.

С учетом нынешнего и прогнозируемого роста объема перевозок между Восточной и Западной Европой, в какой мере и при каких условиях интермодальные перевозки могли бы играть существенную роль в разрешении проблем, связанных с этими дополнительными транспортными потоками? Как можно было бы стимулировать виды транспорта, альтернативные автомобильному, при нынешних трудностях в европейской системе интермодальных перевозок?

Для ответа на эти вопросы Европейская конференция министров транспорта (ЕКМТ) и Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных наций (ЕЭК ООН) по приглашению Министра транспорта Украины провели семинар по теме "Интермодальные перевозки между Европой и Азией: возможности и вызовы", который состоялся в Киеве 27-28 сентября 2004 г. с участием 23 стран, заинтересованных в развитии отношений между Европой и Азией в области наземных интермодальных перевозок.

А. Выводы

В заключение Семинара были приняты следующие выводы:

"Представители транспортных ведомств европейских государств, стран Центральной Азии и Закавказья, ЕКМТ, ЕЭК ООН, ЭСКАТО ООН, ЕС и других международных организаций, а также транспортных союзов и ассоциаций и других заинтересованных структур, которые приняли участие в работе Международного семинара в Киеве 27-28 сентября 2004 г.,

Принимая во внимание важность и своевременность усилий по развитию интермодального транспортного сообщения для устойчивого развития международных перевозок в Европе и Азии,

Поддерживая инициативы стран-членов по ускорению развития интермодальных перевозок, создания современной транспортной инфраструктуры и внедрения новых технологий,

Подтверждая свою приверженность принятым ранее решениям международных Конференций, а также положениям соответствующих международных Конвенций и Соглашений по транспорту,

Признавая усилия ЕКМТ, ЕЭК ООН, ЭСКАТО и Программы ЕС ТРАСЕКА по развитию европейских и азиатских транспортных соединений, направленных на последовательное, скоординированное и гармоничное развитие транспортной инфраструктуры на континенте,

Приветствуя инициативы ЕКМТ и ЕЭК ООН по партнерской работе в интересах развития интермодального транспорта и логистики,

Обсудив перспективы интермодальных перевозок и пути улучшения их организации,

Определили, что основными направлениями дальнейшей совместной деятельности по созданию эффективных наземных соединений интермодального сообщения между Европой и Азией должны быть:

- Объединение усилий для повышения эффективности предпринимаемых мер по увеличению объемов интермодальных перевозок, а также развитию технического и технологического потенциала транспортной инфраструктуры стран-членов.
- Усиление координации работы транспорта, таможенных и пограничных ведомств стран-участниц по упрощению процедур пересечения границ при перевозке грузов интермодальным транспортом.
- Устранение физических и нефизических препятствий, затрудняющих пропуск грузопотоков между регионами Европы и Азии.
- Расширение сети интермодальных перевозок за счет ускоренного присоединения стран Восточной Европы, Центральной Азии и Закавказья к Соглашению СЛКП и его Протоколу о комбинированных перевозках по внутренним водным путям.
- Разработка и осуществление совместных инвестиционных проектов и обеспечение их финансирования.
- Ускорение железнодорожных грузоперевозок на станциях со сменой ширины колеи.
- Создание сети логистических центров и средств информационного сопровождения перевозки грузов.
- Проведение согласованной тарифно-ценовой политики.
- Развитие линий железнодорожного паромного сообщения в регионе Черного, Азовского и Каспийского морей и более широкого использования внутренних водных путей для интермодальных перевозок.
- Повышение использования транзитных возможностей железных дорог для интермодальных грузовых перевозок из Китая в Европу через Казахстан, Туркменистан, Иран, Российскую Федерацию, Беларусь, государства Закавказья, Украину и Турцию.

- Поддержка Проекта Счета развития ООН по созданию потенциала в области развития, в частности, евразийских транспортных коммуникаций, совместно осуществляемого ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН.
- Гармонизация нормативно-правовой базы в области транспорта стран-участниц на основе международных соглашений, резолюций ЕКМТ, Конвенций ЕЭК ООН, а также законодательства и принципов транспортной политики ЕС.

Обратились к соответствующим международным организациям с просьбой осуществлять необходимые последующие действия и конкретные шаги по перечисленным выше проблемам и вопросам, а также довести до более широких аудиторий всю информацию, предоставленную в ходе Семинара.

Выразили уверенность в том, что результаты Международного семинара будут способствовать улучшению координации действий по дальнейшему развитию интермодальных перевозок, которые могут обслуживать динамично развивающиеся торгово-экономические отношения между государствами Европы, Ближнего и Среднего Востока, Азии и других территорий, а также повышать эффективность евроазиатской транспортной системы в целом.

В. Уроки

Доклады и обсуждения на Семинаре выдвинули на передний план ряд конкретных соображений в качестве приоритетов при стимулировании интермодальных перевозок между Европой и Азией:

1. Эффективное **сотрудничество различных структур** – предпосылка любого дальнейшего развития таких межрегиональных обменов. Тем не менее, их разнообразие и интенсивность требуют повышенной координации на национальном и межправительственном уровне. В этом отношении следует учитывать уже имеющиеся декларации по итогам всех трех Международных конференций по перевозкам между Европой и Азией, состоявшихся в Санкт-Петербурге в 1998, 2000 and 2003 гг., а также доклад 2-го заседания Группы экспертов ЕЭК ООН-ЭСКАТО ООН по развитию евроазиатских транспортных соединений, проходившего 3-5 ноября 2004 г. в Одессе.
2. Выявленное слабое место для эффективного развития транспортных соединений между Европой и Азией – хронические проблемы на **пограничных переходах**. Первостепенное значение поэтому имеет облегчение пограничных процедур, особенно на железных дорогах.
3. Что касается наземных соединений между Европой и Азией, было бы также желательно подчеркнуть слабость **железнодорожного обслуживания**, но в этом плане, в противовес акценту в Сводной Резолюции ЕКМТ, следует обратить внимание скорее на взаимную **совместимость** железнодорожных сетей, чем на **качество** услуг, и отдавать приоритет главным маршрутам движения грузов.
4. Среди видов транспорта определенное значение принадлежит **внутреннему судоходству** на направлениях Север-Юг между Европой и Азией, а также **морским перевозкам на короткие расстояния** на соединениях Средиземного и Черного морей, но на соединениях Восток-Запад следует и впредь развивать **железнодорожные перевозки**.

С. Последующие мероприятия

Изложенные выше соображения показывают, что сотрудничество различных международных структур, заинтересованных в развитии наземных сообщений между Европой и Азией, следует усилить, руководствуясь **рамочным планом действий**, который мог бы состоять в следующем:

1. Определить главные моменты, где действия приоритетны, учитывая при этом:
 - Потребность в согласованности между международными соглашениями (СЛКП, СМЖЛ...) и исходными документами, которые используются администраторами инфраструктуры, являющейся частью сетей EIM и TERFN (Трансевропейской сети железнодорожных грузоперевозок).
 - Анализ пунктов, определенных в докладе заседания группы экспертов ЕЭК ООН – ЭСКАТО ООН, состоявшегося в Одессе в ноябре 2004 г., и в докладе 2004 года Рабочей группы ЕЭК ООН по железнодорожному транспорту (TRANS/SC2/2004/3).
 - Доклады о ходе работы на проектируемых Общевропейских транспортных коридорах.
2. Отдавать приоритет облегчению **пересечения границ**, всем сочетаниям компонентов и видов транспорта, но с особым упором на железнодорожные перевозки.
3. В отношении **железнодорожного транспорта**:
 - Считать приоритетными пункты, где меняется ширина колеи.
 - Располагать не только взаимоувязанной инвестиционной программой, но и адекватным логистическим подходом.
 - Сделать надлежащий выбор по пунктам взаимодействия между видами транспорта – перевалочным платформам.
 - Совершенствовать взаимодействие морских портов, железных дорог и внутренних водных путей.
4. Определить **упрощенную нормативно-правовую базу** во избежание дублирования, охватывающую операторов от одного конца транспортной цепочки до другого, и с расчетом на облегчение пересечения границ и установление упрощенных административных и таможенных процедур с тем, чтобы повысить эффективность всей транспортной цепи.
5. Разрабатывать новые **технологии информации и связи** в совместных рамках, облегчающих торговлю и отслеживание грузопотоков.

ЧАСТЬ IV.
МАТЕРИАЛЫ МЕЖДУНАРОДНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ¹

¹. Примечание: Эти материалы были представлены на сессии Совета Министров ЕКМТ в Москве 24-25 мая 2006 г.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1.



ОБЪЕДИНЕННЫЕ НАЦИИ

ЕЭК ООН – ЭСКАТО ООН

**РАБОТА ЕЭК ООН ПО РАЗВИТИЮ ЕВРОАЗИАТСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ
СОЕДИНЕНИЙ**

1. Вступление

Глобализация экономики и торговли вызывает увеличение грузоперевозок между центрами производства и потребления в Европе и в Азии. В настоящее время между Европой и Азией грузы доставляет по преимуществу морской транспорт. Эта ситуация, вероятно, продлится в течение некоторого времени, так как перевозки морем устоялись и относительно доступны по цене. Порты тоже располагают способностью перерабатывать растущий грузооборот. Однако увеличение грузоперевозок порождает проблемы провозной способности на многих территориях, примыкающих к портам, тогда как страны евразийского региона в растущей степени осознают важность наземных транспортных соединений между Европой и Азией для развития и интеграции экономики. Рассматривается возможность создания сухопутных транспортных соединений, способных составить жизнеспособную альтернативу морским сообщениям и в то же время стимулировать развитие и интеграцию стран региона.

Евроазиатские железнодорожные сети и коридоры уже существуют. Транссибирская магистраль предлагает альтернативу морским перевозкам между Западной Европой и Дальним Востоком. Автодорожные соединения также могут стать жизнеспособными маршрутами, альтернативными морским трассам. По сравнению с ними автомобильные пути между пунктами отправки и назначения в Европе и Азии могут быть короче почти на 8 тысяч километров.

По данным ряда исследований, евроазиатские наземные транспортные соединения обладают потенциалом эффективной конкуренции с морскими перевозками по нескольким категориям трансконтинентальных и межконтинентальных перевозок. Однако для того, чтобы он стал реальностью, необходимо не только создать взаимоувязанные, производительные инфраструктуры сухопутного транспорта Европа-Азия, понадобится также усовершенствовать правовые, страховые и тарифные структуры, а также процедуры общественной безопасности и пересечения границ.

Начиная с 1995 года Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) поощряет развитие эффективных, интегрированных евроазиатских наземных транспортных соединений. Она делала это, распространяя соглашения о сетях транспортной инфраструктуры на Кавказ и Центральную Азию, активно участвуя в подготовке Международной евроазиатской конференции по транспорту, вырабатывая, совместно с Экономической и социальной комиссией для Азии и Тихого океана Организации Объединенных Наций (ЭСКАТО), Общее стратегическое видение развития евроазиатских соединений и реализуя, также вместе с ЭСКАТО, Проект развития евроазиатских транспортных соединений, финансируемый из средств Счета развития ООН.

2. Распространение Соглашений СМА, СМЖЛ и СЛКП на Кавказ и Центральную Азию

В 1995 г. Комитет по внутреннему транспорту ЕЭК ООН (КВТ) обратил внимание на важность эффективной, интегрированной евроазиатской системы наземных перевозок и затем поставил вопрос о распространении Европейского соглашения о международных автомагистралях (СМА), которое устанавливает сеть автодорог "Е", на новые тогда страны-участницы ЕЭК ООН в Закавказье и Центральной Азии. В апреле 2000 г., после консультаций и переговоров с заинтересованными странами и завершения надлежащих юридических процедур, вступили в силу поправки к СМА, означавшие, что автодорожная сеть "Е" включает также международные магистрали указанных стран, простираясь до границ Китая. Продленные маршруты включают: Е 40 от Кале во Франции через Брюссель, Кельн, Дрезден, Краков, Киев, Астрахань, Бухару, Самарканд, Ташкент, Бишкек и Алматы до Лениногорска вблизи границы между Казахстаном и Китаем; и Е 60 от Бреста во Франции через Базель, Цюрих, Вена, Будапешт, Бухарест, через Черное море, Тбилиси, Баку, Ашгабат, Бухару и Душанбе до Иркештама на границе Киргизстана с Китаем.

Аналогичным образом с января 2002 г. Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ) также включает все железнодорожные линии международного значения на Кавказе и в Центральной Азии. Продленные железнодорожные трассы включают: Е 20 от Остенде, Бельгия, через Брюссель, Кельн, Берлин, Варшаву, Москву, Екатеринбург и Омск до Владивостока; Е 50 от Парижа через Женеву, Цюрих, Вена, Будапешт, Львов, Волгоград, Магнитогорск, Аральск и Алматы до Дружбы в Казахстане; и Е 60 от Батуми в Грузии через Баку, Каспийское море, Ашгабат, Бухару и Ташкент до Арыси в Казахстане. После доводки до стандартов СМЖЛ новые железнодорожные линии "Е" также будут способствовать облегчению международных перевозок в эти страны и через них.

В настоящее время в Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) также вносятся поправки, чтобы оно включало железнодорожные линии, которые можно использовать для международных интермодальных перевозок, терминалы, погранпереходы, паромные переправы и другие объекты на Кавказе и в Центральной Азии.

Кроме распространения своих Соглашений о сетях на Азию, ЕЭК ООН содействовала ЭСКАТО в разработке Соглашения об азиатской сети автомагистралей (АНН - АСА), основанного на СМА, и помогает в подготовке еще одного соглашения – о трансазиатских железных дорогах (ТАР - ТАЖ) на базе СМЖЛ и СЛКП.

3. Поддержка Международных евроазиатских транспортных конференций

Кроме того, ЕЭК ООН активно участвовала в целом ряде евроазиатских транспортных конференций. В частности, она оказывала поддержку Правительству Российской Федерации в подготовке Международных евроазиатских конференций по транспорту, проходивших в Санкт-Петербурге, и принимала в них активное участие. Первая Конференция, состоявшаяся в 1998 году, рекомендовала, чтобы ЕЭК ООН и ЭСКАТО, при поддержке заинтересованных

Правительств, разработали совместную программу развития транспортных соединений между Европой и Азией.

Вторая Международная евроазиатская конференция по транспорту, проведенная в 2000 г., одобрила следующий перечень евроазиатских наземных транспортных коридоров в качестве костяка евроазиатской наземной транспортной системы:

I. Транссибирская

Европа (Общеввропейские транспортные коридоры 2, 3 и 9) – Российская Федерация – Корейский полуостров - Япония, с двумя ответвлениями из Российской Федерации: в Казахстан - Китай и Монголию - Китай.

II. ТРАСЕКА

Восточная Европа (ОЕТК 4, 7 8, и 9) – через Черное море - Кавказ – через Каспийское море – Центральная Азия.

III. Южный

Юго-Восточная Европа (ОЕТК 4) - Турция – Исламская Республика Иран, с двумя ответвлениями: в Центральную Азию – Китай и Южную Азию – Юго-Восточную Азию/Южный Китай.

IV. Север-Юг

Северная Европа (ОЕТК 9) – Российская Федерация, с двумя ответвлениями: Кавказ – Персидский залив и Центральная Азия – Персидский залив.

Третья конференция в 2003 г. рекомендовала, в частности, "создание в ЕЭК ООН в тесном сотрудничестве с ЭСКАТО эффективного механизма, который обеспечит непрерывный мониторинг и поддержку всех мероприятий различных участников развития евроазиатских транспортных соединений".

4. Совместное Стратегическое видение ЕЭК ООН-ЭСКАТО развития евроазиатских соединений

Совместные усилия ЕЭК ООН и ЭСКАТО дали в 2001 г. результат в виде Общего Стратегического Видения развития евроазиатских транспортных соединений (TRANS/WP.5/2001/14), которое излагает цели, основные задачи, потребности в информации и данных, механизм реализации и мобилизацию необходимых средств, а также краткосрочную программу работ для облегчения в конечном счете развития евроазиатских наземных транспортных коридоров. Документ определяет долгосрочные цели и, в качестве базовых евроазиатских транспортных коридоров, те, которые были обозначены на второй Санкт-Петербургской конференции в 2000 году. Стратегическое видение обозначает также краткосрочные оперативные цели, включая транспортную доступность государств Центральной Азии, не имеющих выхода к морю, облегчение в регионе международных перевозок, в частности транзитных, в плане как рамок регулирования, так и инфраструктуры, и развитие конкурентных маршрутов внутреннего транспорта для сообщений Дальний Восток - Западная Европа как альтернативы существующим морским трассам. Совместное Стратегическое видение ЕЭК ООН-ЭСКАТО, которое было представлено на Второй международной евроазиатской конференции по транспорту в Санкт-Петербурге в 2000 г., впоследствии пересматривалось и утверждалось Рабочей группой ЕЭК ООН по тенденциям и экономике транспорта в 2001 г. и Комитетом по внутреннему транспорту в 2002 г.

Со своей стороны, Рабочая группа ЕЭК ООН по железнодорожному транспорту (SC.2) постоянно собирает информацию о пробных пробегах контейнерных блок-поездов по евроазиатским транспортным коридорам. Эти пробы, организуемые на многосторонней и двусторонней основе, демонстрируют конкурентные преимущества, которыми хорошо организованные, планируемые и бесперебойные международные железнодорожные рейсы могли бы обладать по сравнению с морскими перевозками. Они помогают также выявить препятствия, которые следует устранить, чтобы евроазиатские наземные коридоры могли составить конкуренцию морским перевозкам. SC.2 отслеживает также время стоянок на границах в рамках сети СМЖЛ, в частности на евроазиатских транспортных соединениях, и предлагает меры по его сокращению.

5. Проект ЕЭК ООН – ЭСКАТО по развитию евроазиатских транспортных соединений

Крупным шагом к развитию евроазиатских транспортных соединений стали одобрение Генеральной Ассамблеей ООН совместного Проекта пяти региональных комиссий ООН по развитию межрегиональных транспортных соединений на средства Счета развития ООН¹ и последовавшее решение секретариатов ЕЭК ООН и ЭСКАТО сосредоточиться, объединив усилия, на развитии евроазиатских транспортных соединений. На эту цель обеим региональным комиссиям было выделено около 400 000 долларов, с расходом за период 2003-2006 гг.

Наиболее заинтересованные страны были приглашены участвовать в Проекте и назначить координаторов связанных с ним работ. В число участников вошли: все восточноевропейские страны-члены ЕЭК ООН, не состоящие в ЕС, а именно Беларусь, Болгария, Румыния, Республика Молдова, Российская Федерация, Турция и Украина; все закавказские и центральноазиатские страны-члены ЕЭК ООН и ЭСКАТО, а именно Армения, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Киргизстан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан; и три другие заинтересованные страны-члены ЭСКАТО, а именно Афганистан, Исламская Республика Иран и Китайская Народная Республика. В общей сложности были приглашены 18 стран. Участвовать в Проекте и назначить своих координаторов были приглашены также международные финансовые учреждения.

На первом заседании Группы экспертов, состоявшемся в марте 2004 г. в Алматы (Казахстан), в котором приняли участие 16 назначенных Национальных координаторов, Всемирный банк, ЕБРР, Программа ЕС Трасека и неправительственные организации, были одобрены основные элементы стратегии развития евроазиатских транспортных соединений. Эта стратегия фокусируется на главных магистралях вдоль четырех основных евроазиатских коридоров, согласованных на международном уровне и представляющих собой продолжение дальше на восток Общеευропейских транспортных коридоров. Другие элементы стратегии учитывают интермодальные аспекты, включая перевалочные пункты на этих маршрутах и проблемы пересечения границ. На заседании договорились также о представлении данных и формате докладов стран, которые должны готовить Национальные координаторы.

На втором заседании Группы экспертов проекта, проходившем в Одессе в ноябре 2004 г., координаторы 16 стран-участниц наметили, на основе согласованных критериев, подлежащие рассмотрению в целях приоритетного развития восемь евроазиатских железнодорожных магистралей и десять автомагистралей. Отобранные маршруты включают: северные трассы Восток-Запад, связывающие западные границы Беларуси и Украины через Российскую Федерацию с портом Владивосток на Тихом океане, с ответвлениями через Казахстан и Китай

¹. Проект наращивания потенциала, финансируемый по линии Счета развития ООН, в целях расширения межрегиональных наземных и сухопутно-морских транспортных соединений, осуществляемый пятью региональными комиссиями ООН.

до порта Шанхай; маршруты ТРАСЕКА, связывающие Румынию и Болгарию через Черное море с Турцией, странами Закавказья и Центральной Азии; маршруты Север-Юг связывают север России со странами Закавказья и Ираном. Наконец, другие выбранные магистрали - это южные трассы Восток – Запад, соединяющие Болгарию, через Турцию и Иран, с Афганистаном и Китаем, с ответвлениями в Южный Иран в направлении Пакистана и Индии. Железнодорожные и автомобильные трассы, выбранные Правительствами в рамках Проекта, подробно характеризуются в **Приложении** к настоящему докладу с учетом также изменений в этих маршрутах, внесенных 3-им заседанием Группы экспертов в Стамбуле в 2005 году (см. ниже).

Это заседание одобрило также критерии определения приоритетности проектов и предложило оценить в 2005 г., в соответствии с этими критериями, проекты, уже внесенные странами-участницами. Эта работа ведется в настоящее время. Следует отметить, что на данный момент критерии, принятые для оценки приоритетов как евроазиатских маршрутов, так и проектов, не должны быть столь же строгими, как применяемые в контексте Группы высокого уровня ЕС. Поэтому не должен вызывать недоумения тот факт, что Проект ЕЭК ООН-ЭСКАТО предусматривает большее число приоритетных трасс и приоритетных проектов. Важно, чтобы приоритетные маршруты и проекты, определенные Группой высокого уровня, не выходили за рамки тех, что обозначены в Проекте ЕЭК ООН-ЭСКАТО. Для этого считаются важными сотрудничество и координация между Группой высокого уровня и Проектом ЕЭК ООН-ЭСКАТО.

Кроме того, на заседании Национальным координаторам было предложено представить дополнительные сведения о приоритетных маршрутах и приоритетных проектах, чтобы завершить создание базы данных соответствующей Географической информационной системы (ГИС) и производных карт. Были утверждены такие задачи на будущее, как оценка технического состояния принятых маршрутов, выявление основных физических и нефизических препятствий на этих трассах и анализ времени/затрат, в том числе на пограничных переходах, определение существующих и потенциальных перевалочных пунктов.

По приглашению турецкого правительства 3-е заседание Группы экспертов по развитию евроазиатских транспортных соединений было совместно организовано ЕЭК ООН и ЭСКАТО в Стамбуле, Турция, 27-29 июня 2005 г. В заседании, которое открыл помощник заместителя министра транспорта Турции г-н Муаммер Тюркер, приняли участие национальные координаторы и эксперты из 18 стран евроазиатского региона. Присутствовали также представители ЭСКЗА ООН, Гендиректората Еврокомиссии по транспорту и окружающей среде, ЕКМТ, Международного руководящего комитета проекта ТРАСЕКА, Исламского Банка развития, МСАТ, Союза ассоциаций автомобильного транспорта стран ЧЭС, ассоциации "Европлатформы", а также частного сектора.

Национальные координаторы стран-участниц завершили определение приоритетных трасс основных автомобильных, железнодорожных и внутренних водных маршрутов, соединяющих Европу и Азию, подлежащих рассмотрению с целью развития в первоочередном порядке, и определили главные перевалочные пункты на этих магистралях. На заседании договорились также представить недостающие и дополнительные сведения для окончания комплектации базы данных Географической информационной системы (ГИС). Была одобрена методология оценки и расстановки приоритетов по проектам на выбранных маршрутах.

Наконец, участники заседания приветствовали предложение состоявшегося 15 апреля 2005 г. неформального заседания Рабочей группы WP.5 ЕЭК ООН о том, чтобы Группа экспертов по евроазиатским транспортным соединениям стала постоянным механизмом, обеспечивающим действенную координацию и мониторинг деятельности, связанной с евроазиатскими транспортными соединениями, попросили секретариаты ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН подготовить совместное предложение о продлении проекта за пределы 2006 г. и

призвали международные финансовые учреждения и доноров рассмотреть возможность участия в его финансировании.

Работы по Проекту в 2006 г. включают завершение определения приоритетных проектов; меры в связи с физическими и нефизическими препятствиями на путях евроазиатских перевозок, в том числе снижение задержек и затрат на границах, за счет выполнения соответствующих многосторонних соглашений; укрепление национальных органов, способствующих улучшению перевозок, и составление соответствующих национальных планов действий; завершение исследования силами ЕЭК ООН - ЭСКАТО ООН по теме развития евроазиатских транспортных соединений для представления на завершающем заседании Группы экспертов, созываемом к концу 2006 г.

6. Дальнейшая работа

Благодаря готовности заинтересованных стран к сотрудничеству, а также предоставлению средств Счета развития ООН, Проект ЕЭК ООН – ЭСКАТО ООН по развитию евроазиатских транспортных соединений достиг ощутимых результатов. Он может продолжать финансирование и добиваться дальнейших результатов до конца 2006 г. Однако Проект и предоставляемые им средства должны закончиться в 2006 г., тогда как задачи, которые надо решить для создания эффективных, конкурентоспособных евроазиатских сухопутных соединений многочисленны, сложны и требуют долгосрочного сотрудничества заинтересованных стран.

Чрезвычайно важно поэтому после завершения нынешнего этапа Проекта обеспечить финансирование, необходимое для продолжения работ по Проекту, в том числе заседаний созданной в его рамках Группы экспертов, на период 2007-2010 гг. В этом плане очень большое значение будет иметь поддержка со стороны Совета Министров ЕКМТ.

ПРИЛОЖЕНИЕ

**Приоритетные транспортные маршруты, принятые на 3-м заседании Группы экспертов
по развитию евроазиатских транспортных соединений
(27-29 июня 2005 г., Стамбул, Турция)**

Принятые железнодорожные маршруты

		Комментарий	СМЖЛ	ТАЖ ¹
1.	Брест - Минск - Москва – Нижний Новгород – Пермь - Екатеринбург - Омск - Новосибирск - Улан Удэ - Карымская – Владивосток (Порт)/ Восточный (Порт)	ОЕТК 2; ОСЖД 1	Е-20	
1.a	Бусловская – С.-Петербург (Порт) –Москва - Екатеринбург	ОЕТК 9; ОСЖД 16	Е-10, Е-20	
1.b	Мостиска/ Чоп - Львов – Москва	ОЕТК 5, 9; ОСЖД 3	Е-30, Е-95	
1.c	Тайшет – Иркутск – Улан-Удэ – Наушки – <i>Граница с Монголией</i>		НА (не аттестован)	
1.d	Карымская – Забайкальск – <i>Граница с Китаем</i>		НА	
1.e	Калининград – (<i>Литва</i>) – Минск		НА	
1.f	Новосибирск – Локоть – Актогай		НА	
1.g	Никельтау – Кандагач – Макат – Оазис(-порт Актау)	ТРАСЕКА	Е-30, Е-50, Е-597	
2.	Брест - Минск - Москва - Екатеринбург – Курган - Астана - Дружба - Урумчи - Ляньюньган (Порт)/Шанхай (Порт)	ОЕТК 2; ОСЖД 1	Е-20, Е-24, Е-50	
2.a	Бусловская – С.-Петербург (Порт) – Москва - Екатеринбург	ОЕТК 9; ОСЖД 16	Е-10, Е-20	
2.b	Калининград – (<i>Литва</i>) – Минск		НА	
2.c	Екатеринбург – Челябинск – Тарановская – Зааятская – Тобол – Астана		НА	
3.	Куртичи – Арад – Бухарест – Констанца (Порт) – Потти/Батуми (Порт) – Тбилиси – Баку (Порт) – Актау (Порт) – Бейнеу – Нукус – Учкудук – Навои – Ташкент – Чимкент – Алматы – Достык – Алатоо Шанкоу – Ляньюньган(Порт)/Шанхай (Порт)	ОЕТК 4, ТРАСЕКА; ОСЖД 6а, 8, 10, 2, 5	Е-54, Е-562, Е-60, Е-50	
3.a	Баку(Порт) – Туркменбаши (Порт) – Ашгабат – Чарджоу – Бухара – Навои	ТРАСЕКА; ОСЖД 10	Е-60	

		Комментарий	СМЖЛ	ТАЖ ¹
3.b	Тбилиси – Садахло – Гюмри – Ереван	ТРАСЕКА	Е-692	
3.c	Балыкчи – Бишкек – Луговая	ТРАСЕКА	НА	
3.d	Ташкент – Канибадам – Андижан – Джалалабад – Туругарт – <i>Каши</i> – <i>Урумчи</i> (участок Джалалабад – Туругарт – Каши строится)	ТРАСЕКА	Е-696	
3.f	Душанбе – Термез – Бухара	ТРАСЕКА	НА	
3.g	Мерсин (Порт) / Искендерун (Порт) – Малатья – Догучапи – Гюмри – Садахло – Тбилиси	ТРАСЕКА	Е-692, Е-97	
3.h	Унгены – Кишинев – Бендеры – Кучурган – Раздельная – Одесса (Порт) / Ильичевск (Порт) – Поти/Батуми (Порт)	ТРАСЕКА; ОСЖД 5а, 7	Е-95	
3.i	Граница с Респ. Македонией - София – Плевен – Варна (Порт) – Поти/Батуми (Порт)	ОЕТК 8	Е-680	
3.j	Куртичи – Арад – Тимишоара – Крайова – Бухарест – Джурджу – Русе – Каспичан – Варна (Порт) – Поти/Батуми (Порт)	ОЕТК 10, 8	Е-66, Е-56, Е-95, Е-660, Е-680	
3.k	Драгоман – София – Горна – Бургас (Порт) – Поти/Батуми (Порт)		Е-70, Е-720	
3.l	Унгены – Яссы – Бухарест – Джурджу		Е-95	
3.m	Бухара – Карши – <i>[Туркменистан]</i> - Термез – Курган-Тюбе – Куляб	ТРАСЕКА	Е-695	
3.n	Карс – Ахалкалаки – Тбилиси (участок Карс – Ахалкалаки строится)		Е-692	
3.o	Ташкент – Ангрен – Пап – Андижан (участок Ангрен – Пап строится)		Е-696	
3.p	Гавар – Мегри – Нурдуз – Джульфа (участок Гавар – Мегри – Нурдуз строится)		НА	
4.	Драгоман – София – Свиленград – Капикуле – Стамбул – Хайдарпаша (Порт) – Измир – (Порт Деринче) – Анкара – Малатья - Капикойе – Рази – Казвин – Тегеран – Сарахс – Сарахс - Мары – Чарджоу – Навои – Ташкент – Чимкент – Алматы – Достык – <i>Алатоо Шанкоу</i> – <i>Ляньюньган(Порт)/Шанхай (Порт)</i>	ОЕТК 4, 8,10; ОСЖД 6, 10, 2, 5; ТРАСЕКА	Е-70, Е-60, Е-50	
4.a	Мерсин (Порт) / Искендерун (Порт) – Малатья		Е-97	
4.b	Самсун (Порт) – Калин – Сивас – Бостанкайя	ТРАСЕКА	Е-97, Е-70	
4.c	Тегеран – Кум – Мейбод – Йезд – Бафг – Керман – Захедан – Мирьяве – <i>Кох-и-Тафтан</i> (Граница с Пакистаном)		НА	
4.d	Измир (Порт) – Балыкесир – Эскишехир		Е-74	
4.e	Измир (Порт) – Ушак – Афьон – Ениче – Мерсин (Порт)/ Искендерун (Порт)		Е-97	
4.f	Пехливанкой – Узун-копру – <i>Граница с Грецией</i>		НА	

		Комментарий	СМЖЛ	ТАЖ ¹
5.	Бусловская – С.-Петербург (Порт) – Волгоград – Астрахань (Порт) – Алья (Порт) – Анзали (Порт) – Решт – Казвин - Тегеран – Кум – Мейбод – Бафг – Бендер-Аббас (Порт) (участок Анзали – Решт – Казвин строится)	ОЕТК 9; ОСЖД 11	Е-10, Е-99, Е-50	
5.a	Астрахань (Порт) – Алья (Порт) – Амирабад (Порт) – Гамсар – Тегеран		НА	
5.b	Астрахань (Порт) – Самур – Ялама – Баку – Астара (Азербайджан) – Астара (Иран) – Решт (участок Астара – Астара – Решт изучается)	ОСЖД 11	Е-60, Е-694	
5.c	Астрахань (Порт) – Аксарайская – Ганюшкино – Макат – Бейнеу – Нукус – Учкудук – Бухара – Чарджоу – Сарахс - Сарахс – Мешхед – Бафг	ТРАСЕКА	Е-50, Е-597	
5.d	Алья (Порт) – Актау (Порт) – Бейнеу		Е-597	
5.e	Тегеран – Кум – Эрак – Ахвас - Бендер Эмам (Порт)		НА	
5.f	Тегеран – Касхан – Бадруд – Исфахан – Шираз – Бушер (Порт) (участок Исфахан – Шираз – Бушер проектируется)		НА	
5.g	Бафг – Керман – Фахрадж – Шабахар (Порт) (участок Фахрадж – Шабахар проектируется)		НА	
5.h	Мурманск (Порт) – С.-Петербург		НА	
6.	Мостиска/ Чоп/Ягудин – Львов – Киев – Харьков – Лиски – Самара – Уфа – Курган – Омск - Новосибирск – Улан-Удэ - Карымская – Владивосток (Порт)/Восточный (Порт)	ОЕТК 3, 5	Е-30, Е-24	
6.a	Кишинев – Тигина – Раздельная – Жмеринка	ОЕТК 9	Е-95	
6.b	Тайшет – Иркутск – Улан-Удэ – Наушки – <i>Граница с Монголией</i>		Е-20	
6.c	Карымская – Забайкальск – <i>Граница с Китаем</i>		НА	
7.	Мостиска/ Чоп – Львов – Жмеринка - Фастов – Донецк – Лихая – Волгоград – Аксарайская – Макат – Бейнеу – Нукус – Учкудук – Навои – Ташкент – Чимкент – Алматы – Достык – <i>Алатоо Шанкоу –Ляньюньган (Порт)/Шанхай (Порт)</i>	ОЕТК 3, 5; ТРАСЕКА	Е-30, Е-50, Е-593, Е-597	
8.	Мостиска/ Чоп – Львов – Фастов – Красноармейск – Квашино – Успенская – Ростов-на-Дону – Веселое – Гантиади – Сенаки – Тбилиси – Алят – Астара (Азербайджан) – Астара (Иран) (участок Астара – Астара строится)	ОЕТК 3, 5; ТРАСЕКА	Е-30, Е-50, Е-593, Е-99, Е-60	
8.a	Тбилиси – Гюмри – Ереван	ТРАСЕКА	Е-694	
8.b	Калининград (Порт) – (<i>Литва</i>) – Минск – Горностаевка – Нежин – Киев		Е-95	

		Комментарий	СМЖЛ	ТАЖ ¹
8.c	Кавказ (Порт) – Новороссийск (Порт) – Краснодар		Е-99	
8.d	Варна (Порт) – Новороссийск (Порт) – Потти/Батуми (Порт)		НА	
9.	Бусловская – Москва – Рязань – Оренбург – Актюбинск – Кандагач – Арысь – Ташкент – Бухара – Карши – Ташгузар – Байсун – Кумчурган – Термез – Галаба – Хайратон (граница Афганистана) (участок Ташгузар – Байсун – Кумчурган строится)	ТРАСЕКА	Е-10, Е-24, Е-30, Е-50, Е-695	
9.a	Рязань – Аксарайская – Макат – Каракалпакия – Учкудук – Навои – Бухара	ТРАСЕКА	Е-50, Е-597	
9.b	Ростов-на-Дону – Волгоград – Баскунчак - Аксарайская		Е-99, Е-50	
9.c	Бухара – Карши – Ташгузар – Байсун - Кумчурган – Сарыасия – Душанбе – Ваггад (участок Ташгузар – Байсун – Кумчурган строится)		Е-695	

Примечания:

1. Межправительственное соглашение о трансазиатской железной дороге в настоящее время разрабатывается. Ссылки на ТАЖ будут добавлены по завершении подготовки Соглашения.
2. Курсивом отмечены участки в странах, которые официально еще не согласились с предложениями.
3. Названия станций будут сверены с написанием в международных соглашениях.
4. Нумерация носит условный характер.

Принятые автомобильные дороги

		СМА	АСА
1.	Торфяновка – С.-Петербург (Порт) – Москва – Нижний Новгород – Екатеринбург – Омск – Новосибирск – Красноярск – Иркутск – Улан-Удэ – Чита – Белогорск – Хабаровск – Уссурийск – Владивосток (Порт)/Восточный (Порт)/Находка (Порт)	Е-105, Е-22	АН-8 АН-6 АН-30
1.a	Брест – Минск – Москва	Е-85, Е-30	АН-6
1.b	Мостиска/Чоп – Львов – Киев – Москва	Е-40, Е-101	НА
1.c	Москва – Ярославль – Вологда – Архангельск (Порт)	Е-115	НА
1.d	Семипалатинск – Новосибирск (см. Примечание 1)	НА	НА
2.	Брест – Минск – Москва – Нижний Новгород – Уфа – Челябинск – Курган – Петропавловск – Астана – Алматы – Хоргос – Чжинге – Урумчи – Сиань – Ляньюньган (Порт) / Шанхай (Порт)	Е-85, Е-30, Е-125	АН-6, АН-64, АН-7 АН-60
2.a	Торфяновка – С.-Петербург – Москва	Е-18, Е-105	АН-8
2.b	Петропавловск – Омск – Павлодар – Семипалатинск – Георгиевка – Таскескен – Учарал – Достык – Алатоошанкоу – Куйтун – Урумчи	Е-127	АН-60, АН-68, АН-5
2.c	Самара – Уральск – Актобе – Доссор – Макат	Е-121, Е-38	АН-63, АН-61
2.d	Челябинск – Каерак – Костани – Астана	Е-123, Е-016	АН-7
2.e	Архангельск – Пермь – Екатеринбург – Курган – Петропавловск	НА	НА
3.	Мостиска – Львов – Киев – Гуктов – Курск – Саратов – Озинки – Уральск – Актюбинск – Карабулак – Аральск – Кызылорда – Чимкент – Алматы – Хоргос – Чжинге – Урумчи – Сиань – Ляньюньган (Порт) / Шанхай (Порт)	Е-40, Е-95, Е-101, Е-38	АН-61
3.a	Чоп – Ужгород – Мукачево – Стрый – Львов – Киев – Харьков – Каменск – Шахтинский – Волгоград – Астрахань – Атырау – Бейнеу – Нукус – Бухара – Навои – Самарканд – Ташкент – Чимкент	Е-40	АН-70, АН-8, АН-63, АН-5
3.b	Ягодынь – Ковель – Сарны – Киев	Е-373	НА
3.c	Калининград (Порт) – Толпаки – Нестеров – (Литва) – Минск – Гомель – Киев	Е-28, Е-271, Е-95	НА
3.d	Мостиска/Чоп – Ужгород – Мукачево – Стрый – Тернополь – Хмельницкий – Винница – Умань – Кировоград – Днепропетровск – Донецк – Ростов-на-Дону – Армавир – Минеральные Воды – Владикавказ – (Тбилиси) – Махачкала (Порт) – Актау (Порт) – Бейнеу	Е-50, Е-121	АН-70
3.e	Ростов-на-Дону – Краснодар – Новороссийск(Порт) – Кавказ (Порт) – Самсун (Порт)/Поти/Батуми(Порт) / Бургас (Порт)	Е-115, Е-97	НА

		СМА	АСА
3.f	София – Попвица – Стара Загора – Бургас (Порт) – Кавказ (Порт) – Новороссийск (Порт) – Поти/Батуми (Порт)	Е-773	НА
4.	Надлаг – Арад – Бухарест – Констанца (Порт) – Поти /Батуми (Порт) – Тбилиси – Алат – Баку (Порт) – Актау (Порт) – Бейнеу – Нукус – Бухара – Ташкент – Чимкент – Бишкек – Алматы – Сары-Озек – Хоргос – Урумчи – Сиань – Ляньюньган (Порт) / Шанхай (Порт)	Е-68, Е-60, Е-121, Е-40, Е-60	АН-5, АН-70, АН-63, АН-62
4.a	Тбилиси – Садахо – Ереван – Ерасх – Горис – Капан – Мегри – (Агарак) – Нурдуз – Джолфа – Эйвоглы	Е-117	АН-82
4.b	Русе – Джурджу – Бухарест – Урзичени – Марасешти – Албита – Леучены – Кишинев – Одесса (Порт) – Поти/Батуми (Порт)	Е-85, Е-581, Е-58	НА
4.c	Киев – Одесса (Порт) / Ильичевск (Порт) – Поти/Батуми (Порт)	Е-95	НА
4.d	София – Плевен – Русе – Варна (Порт) – Поти/Батуми (Порт)	Е-79, Е-83, Е-85, Е-70	НА
4.e	Мерзифон – Самсун (Порт Самсун) – Трабзон (Порт Трабзон) – Сарп (Турция) – Сарпи (Грузия) – Батуми (Порт) – Поти (Порт)	Е-95, Е-70	АН-5
4.f	Баку (Порт) – Туркменбаши (Порт) – Ашгабат – Мары – Бухара	Е-60	АН-5
4.g	Бишкек – Нарын – Торугарт – Каши	Е-125	АН-61
4.h	Чимкент – Меркет – Алматы	НА	АН-5
4.i	Брест – территория Беларуси – граница с Украиной – территория Украины – граница с Молдовой – Кишинев – Одесса (Порт) / Ильичевск (Порт) – Поти (Порт) / Батуми (Порт)	Е-30, Е-85	НА
4.j	Батуми (Порт) – Хопа – Карс – Гюмри – Ереван (см. Прим. 2)	Е-70	АН-5
4.k	Джурджулешти (речной порт) - Кишинев	Е-584	НА
4.l	Гюмри – Эрзерум (см.Примечание 3)	Е-691	НА
5.	Граница с Сербией Черногорией/Республика Македония – София – Капикуле – Стамбул – (Порт Хайдарпаша) – Измит (Порт Деринче) – Мерзифон - Рефахийе – Гурбулак – Базарган – Эйвоглы - Тебриз - Казвин – Тегеран – Семнан – Дамган – Сабзевар – Мешхед – Догарун – Ислам Кала – Герат – Мазар-и-Шериф – Термез – Гузар – Самарканд – Ташкент – Андижан – Ош – Сары-Таш – Иркештам – Каши – Урумчи – Сиань – Ляньюньган (Порт)/ Шанхай (Порт)	Е-80	АН-1, АН-5, АН-85, АН-77
5.a	Тегеран – (Саве – Салафчеган) – Кум – Йезд – Анар – Керман – Захедан – Мирьяве – <i>Граница Пакистана</i>	НА	АН-2
5.b	Надлаг – Арад – Тимишоара – Лугой – Карасебес – Дробета - Турну-Северин – Крайова – Калафат – Видин – Ботевград – София	Е-70, Е-79	НА
5.c	Граница Греции – Кесан – Силиври	Е-90, Е-84	НА

		СМА	АСА
5.d	Киев – Умань – Одесса (Порт) / Ильичевск (Порт) – Самсун (Порт) – Мерзифон	Е-95	АН-5
5.e	Мешхед – Сарахс – Теджен	НА	АН-75
5.f	Мазар-и-Шериф – Пулихумри – Кабул – граница с Пакистаном	НА	АН-76, АН-7, АН-1
5.g	Мазар-и-Шериф – Пулихумри – Нижний Пяндж – Душанбе – Сары-Таш	Е-123, Е-60	АН-76, АН-7, АН-65
5.h	Термез – Душанбе – Вахдат – Куляб – Хоруг – Мургаб – Каши	Е-60, Е-009, Е-008	АН-65, АН-66, АН-4
5.i	Констанца (Порт) – Хайдарпаша (Порт)	НА	НА
6.	Торфяновка – С.-Петербург – Москва – Волгоград – Астрахань/Алья (Порт) – Анзали (Порт) – Казвин – Тегеран – Бендер Аббас (Порт)	Е-105, Е-119, Е-40	АН-8, АН-1, АН-2, АН-70
6.a	Астрахань (Порт) – Алья (Порт) – Самур – Ялама – Баку (Порт) – Астара (Азербайджан) – Астара (Иран) – Казвин – Тегеран	Е-119	АН-8
6.b	Астрахань (Порт) – Амирабад (Порт) – Сари	НА	АН-70
6.c	Астрахань (Порт) – Алья(Порт) – Актау (Порт) – Бейнеу	Е-121	АН-70
6.d	Казвин – Саве – Ахваз – Бендер Эмам (Порт)	НА	АН-8
6.e	Тегеран – Кум – Исфаган – Шираз – Бушер (Порт)	НА	АН-72
6.f	Эсердар – Гудуролум – Инче Борун – Горган – Сари – Семнан – Дамган – Йезд – Анар – Бендер Аббас (Порт)	Е-121	АН-70
6.g	Теген – Сарахс – Сарахс – Мешхед – Бирьянд – Небандан – Даштак – Захедан – Чабахар (Порт)	НА	АН-75
6.h	Бейнеу – Актау (Порт) – Туркменбаши (Порт)	Е-121	АН-70
7.	Мурманск (Порт) - Петрозаводск – С.-Петербург (Порт)– Псков – Остров – Гомель – Киев – Одесса (Порт) / Ильичевск (Порт)	Е-105, Е-95	НА

Примечания:

1. Представитель Российской Федерации отметила, что будет консультироваться с компетентными ведомствами своей страны в отношении согласия с этим предложением и соответственно проинформирует секретариат.
2. Представитель Турции отметила, что будет консультироваться с компетентными ведомствами своей страны в отношении согласия с этим предложением и соответственно проинформирует секретариат.
3. Представитель Турции высказала оговорку, что данный участок не действует, поскольку турецко-армянская граница остается закрытой.
4. Курсивом выделены участки в странах, которые еще не сообщили официально о согласии с этими предложениями.
5. Написание населенных пунктов/городов будет сверено с их перечнем в международных соглашениях.
6. Нумерация носит условный характер.

Евроазиатские соединения через внутренние водные пути и речные порты

Соединения внутренним водным транспортом

№	Страна	От – до	Номер Е- или иной международной №
1	Болгария	Дунай 610 км– 374 км	Коридор VII, E-80
2	Казахстан	Ср.Трекинский Яр – остров Пешной – знак входа в Урало-Каспийский канал (р. Урал)	
3	Казахстан	Р. Иртыш – р. Обь (в Российской Федерации)	
4	Молдова	Р.Прут от устья до Унген (0 – 559 км)	E-80-07
5	Молдова	а. р. Днестр от порта Белгород–Днестровский (Украина) до Бендер (0 - 356 км)	E-90-03
6	Молдова	б. р.Днестр от порта Белгород–Днестровский (Украина) до Бендер (357 km – 667 km)	E-90-03
7	Румыния	Дунай 1075 км – 863 км	Коридор VII E-80
8	Румыния	Дунай 863 км – 175 км	Коридор VII E-80
9	Румыния	Дунай 175 км – 0 км	Коридор VII E-80
10	Румыния	Канал Дунай – Черное море	E-80-14
11	Румыния	Канал Поарта Альба – Мидия – Нэводари	E-80-14-01
12	Российская Федерация	С.-Петербург – Свирь – Череповец – Рыбинск – Нижний Новгород – Казань – Самара – Саратов – Волгоград – Красноармейск – Астрахань (порт) – Каспийское море (включает Волго-Балтийский водный путь)	Водный путь Север-Юг (NSW), E-50
12A	Российская Федерация	(Рыбинск) – Москва – Рязань – Нижний Новгород (включая Канал им. Москвы)	NSW, E-50-02
13	Российская Федерация	Азов – Ростов-на-Дону – Усть-Донецк – Красноармейск – Астрахань (порт) – Каспийское море	NSW4, NSW, E-90
14	Российская Федерация	Р. Обь (соединить с р.Иртыш в Казахстане)	
15	Турция	Озеро Ван (Татван – Ван)	
16	Украина	Трасса №9 р.Днепр (регуляция)	E-40
17	Украина	Р. Дунай, граница между Украиной/Молдовой – мыс Измаильский Чатал	E-80
18	Украина	Дунай-Килийский рукав, мыс Измаильский Чатал – канал к морю (устье рукава Быстрое)	E-80-09

Внутренние речные порты на отобранных соединениях ВВТ

№	Страна	Название, местонахождение
1	Болгария	Портовый комплекс Русе (Р 80-56), Дунай, 489,300 км 496,050 км
2	Болгария	Русе Восток
3	Болгария	Русе Запад
4	Болгария	Портовый комплекс Лом (Р 80-53), Дунай, 742,300 км
5	Болгария	Порт Видин, Дунай, с 785,400 до 793,500 км
6	Казахстан	Речной порт Атырау (Урал,км)
7	Казахстан	Речной порт Павлодар (Урал,км)
8	Молдова	Бендеры (Р 90-03-02), Днестр, 228,0 км
9	Молдова	Рыбница, Прут,км
10	Молдова	Унгены, Прут,км
11	Молдова	Джурджулешти (Р 80-62), Дунай, 133,0 км
12	Румыния	Сулина, Дунай, 0 км
13	Румыния	Тульча (Р 80-64), Дунай, 71 км
14	Румыния	Галац (Р 80-61), Дунай, 150 км
15	Румыния	Брэила (Р 80-60), Дунай, 170 км
16	Румыния	Джурджу (Р 80-57), Дунай, 493 км
17	Румыния	Калафат, Дунай, 795 км
18	Румыния	Дробета – Турну-Северин (Р 80-51), Дунай, 931 км
19	Румыния	Оршова (Р 80-50), Дунай, 954 км
20	Румыния	Молдова Веке, Дунай, 1048 км
21	Российская Федерация	Речной порт С.-Петербург (Р 50-02), Нева, 1,385 км
22	Российская Федерация	Речной порт Ярославль (Р 50-05), Волга, 520 км
23	Российская Федерация	Речной порт Нижний Новгород (Р 50-06), Волга, 907 км
24	Российская Федерация	Речной порт Казань (Р 50-07), Волга, 1 313 км
25	Российская Федерация	Речной порт Самара (Р 50-09), Волга, 1 746 км
26	Российская Федерация	Речной порт Волгоград (Р 50-11), Волга, 2 560 км
27	Российская Федерация	Речной порт Усть-Донецк (Р 90-05), Дон, 2 997 км
28	Российская Федерация	Речной порт Ростов-на-Дону (Р 90-05), Дон, 3 134 км
29	Российская Федерация	Речной порт Азов (Р 90-03), Дон, 3 168 км
30	Российская Федерация	Речной порт Ейск (Р 90-02), Дон, Таганрогский залив Азовского моря
31	Таджикистан	Нижний Пяндж (Республика Таджикистан), Название реки, км. Шерхан-Бандар (Исламская Республика Афганистан), Название реки, км
32	Таджикистан	Нижний Пяндж (Республика Таджикистан) – Шерхан-Бандар (Исламская Республика Афганистан)
33	Турция	Порт Татван (железнодорожный паромный порт на озере Ван)
34	Турция	Порт Ван (железнодорожный паромный порт на озере Ван)
35	Украина	Рени (Р 80-63), Дунай, 128 км
36	Украина	Измаил (Р 80-09-01), Дунай-Кикийское гирло, 93 км

№	Страна	Название, местонахождение
37	Украина	Килия (Р 80-09-02), Килийское гирло Дуная, 48 км
38	Украина	Усть-Дунайск (Р 80-09-03), Килийское гирло Дуная, 1,0 км
39	Украина	Белгород-Днестровский (Р 90-03-01), Днестровский лиман, Черное море
40	Украина	Морской порт Николаев (Р 40-02-02), Бугский лиман, Черное море
41	Украина	Херсон (Р 40-12), Днепр, 28 км
42	Украина	Речной порт Одесса, Черное море
43	Украина	Речной порт Черкассы (Р 40-06), Днепр, 653 км
44	Украина	Речной порт Кременчуг (Р 40-07), Днепр, 541 км
45	Украина	Речной порт Днепродзержинск (Р 40-08), Днепр, 429 км
46	Украина	Речной порт Днепропетровск (Р 40-09), Днепр, 393 км
47	Украина	Речной порт Запорожье АО "Укрречфлот" (Р 40-10), Днепр, 308 км
48	Украина	Речной порт Новая Каховка (Р 40-11), Днепр, 96 км
49	Украина	Херсонский речной порт АО "Укрречфлот", Днепр,км
50	Украина	Речной порт Николаев, (Р 40-02-01), Южный Буг, 40 км

Примечания:

1. Речные порты в Российской Федерации будут подтверждены ее компетентными ведомствами.
2. Нумерация дана только для удобства отсылки.
3. Участки, общие для двух стран, будут указаны после подтверждения компетентными ведомствами.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2.

the world road transport organisation



ЗНАЧЕНИЕ ЕВРОАЗИАТСКИХ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СООБЩЕНИЙ МАТЕРИАЛ, ПРЕДОСТАВЛЕННЫЙ МЕЖДУНАРОДНЫМ СОЮЗОМ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

1. Фон

Автомобильный транспорт, выросший в главный вид транспорта во всем мире, играет исключительную роль в развитии международной торговли. *Развитие автомобильных грузовых перевозок между Азией и Европой как таковое стало приоритетной темой за последние год-два.*

Дальний Восток, особенно Китай, имеет долгую историю экономических, культурных и торговых связей с Центральной Азией и Европой, которую можно проследить до эпохи *Шелкового пути* более 2000 лет назад. Сегодня как европейские, так и азиатские страны заинтересованы в реконструкции *Шелкового пути*, чтобы придать ускорение экономическим, культурным и торговым обменам стран и континентов.

В последние два десятилетия Китай как наиболее быстро развивающаяся страна Азии переживает ускоренный ежегодный рост экономики. Отрасль автомобильного транспорта способствовала этому росту, предоставляя один из основных инструментов для управления мобильностью людей и цепью снабжения в стране, насчитывающей одну пятую населения планеты.

Сознавая критически важное значение автомобильного транспорта, китайское правительство осуществляло важные мероприятия по активному расширению и совершенствованию сети автодорог. Костяк дорожной сети Китая составят 12 автострад запланированной протяженностью 35 000 километров, они будут сооружены по международным строительным стандартам. После всего десяти лет усилий уже завершены 83% (!) этого огромного проекта и для движения открыты свыше 25 000 километров новых автострад. Все большее внимание уделяется открытию Китая, особенно его западных регионов, для международных автомобильных сообщений.

Морские перевозки относительно недороги¹, но доставка морем контейнера в Европу из Китая занимает в среднем 4-6 недель (хотя зачастую этот срок может превысить 2 месяца из-за переполнения портов) и неизбежно влечет за собой большие расходы по сборам за обработку груза в портах, а также дополнительную трату времени на распределение груза

1. Цена перевозки морем 40-футового контейнера из китайского порта в европейский - примерно 3 000 долларов.

(автомобильным транспортом!) по европейским центрам потребления. Хотя в инфраструктуру портов, а также в торговый флот в Китае и других странах Дальнего Востока инвестировались - и планируется инвестировать – огромные суммы, порты в настоящее время работают с полной загрузкой, а в последние годы прилагают усилия, чтобы справиться с нарастающими объемами перевозок. Близкая к пределу загрузка портов характерна и для основных торговых партнеров Китая, например США (Западное побережье). Несмотря на растущие трудности морские перевозки по-прежнему считаются главным и практически (*причем необоснованно*) *единственным* методом доставки грузов между Юго-Восточной Азией и Европой.

Между тем автомобильные перевозки между Азией и Европой сокращают время в пути примерно до двух недель, то есть в 2-4 раза, причем такой груз может доставляться от двери до двери, удовлетворяя тем самым повышенным требованиям к безопасности и качеству.

2. Стратегия МСАТ в области сотрудничества между Азией и Европой

Азия давно является стратегической областью деятельности МСАТ. Причина проста: Азия для Европы – один из самых значительных поставщиков продукции и энергоносителей. Европа будет экспортировать в Азию все больше и больше технологии и ноу-хау, тогда как Азия будет вывозить в Европу все больше и больше природных ресурсов и готовых изделий, способствуя процветанию и давая импульс спирали интенсивного роста товарообмена.

Когда увеличивается торговля, за ней следуют операции автомобильного транспорта и логистики. Параллельно, и даже опережая события, МСАТ наращивает упор на Азию и Дальний Восток и вносит вклад в многостороннее, региональное и межрегиональное сотрудничество и развитие автомобильных перевозок.

Для отрасли автотранспорта дальнейший прогресс международных связей в сфере автомобильных перевозок на Дальнем Востоке должен строго основываться на действующих и выверенных многосторонних Конвенциях ООН, которые перечислены, в частности, в Резолюции № 48/11 Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО ООН) от 23 апреля 1992 года: Конвенция о дорожном движении и Конвенция о дорожных знаках и сигналах (обе от 1968 года), Конвенция МДП (1975 г.), Таможенная конвенция о временном ввозе частных дорожных перевозочных средств (1956), Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров (1972 г.), Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах (1982 г.), Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ, 1956 г.). Кроме того, весьма желательно присоединиться к Соглашениям ДОПОГ (о международной дорожной перевозке опасных грузов) и ЕСТР (о социальном регулировании условий работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки, о продолжительности работы и отдыха).

3. Объединения-члены МСАТ в Азии – сильная сеть

МСАТ способен мыслить глобально и действовать локально с помощью более чем 160 членских организаций почти в 70 странах, которые придают этой сети специальные знания, опыт, глубокое понимание и политический вес.

Национальные организации автомобильного транспорта многих азиатских стран являются коллективными членами МСАТ (*Таблица 1*).

Таблица 1. Объединения-члены МСАТ в Азии

Страна	Полное наименование объединения
Афганистан	Афганская торгово-промышленная палата (АССИ)
Китай	Китайское объединение автомобильного транспорта (CRTA)
Япония	Японская ассоциация автомобильных грузоперевозок (JTA)
Ю.Корея	Торгово-промышленная палата Кореи (КССИ)
Казахстан	Союз международных автоперевозчиков Республики Казахстан (KAZATO)
Монголия	Национальное объединение автомобильного транспорта Монголии (NARTAM)
Россия	Ассоциация международных автоперевозчиков (АСМАП)
Таджикистан	Таджикская ассоциация операторов автотранспорта (АВВАТ)
ОАЭ	Международный клуб автомобилизма и туризма (IATC)
Бахрейн	Экспедиторская компания "DHL International" – ассоциированный член
Израиль	Израильское управление автомобильного транспорта (IRTV)
Иран	Иранская палата торговли, промышленности и шахт (ICCIM)
Киргизстан	Ассоциация международных автоперевозчиков Киргизской Республики (KYRGYZ AIA)
Кувейт	Кувейтский клуб автомобилизма и туризма (КАТС)
Ливан	Палата торговли, промышленности и земледелия Бейрута и Горного Ливана (CCIAB)
Сирия	Сирийский национальный комитет Международной торговой палаты (SNC ICC)
Пакистан	Пакистанский национальный комитет Международной торговой палаты (PNC ICC)
Туркменистан	Туркменская ассоциация международных автоперевозчиков (THADA)
Турция	Общество международных автобусных операторов Анатолии и Фракии (UATOD)
Турция	Союз палат и товарных бирж Турции (UCCET)
Турция	Ассоциация международных перевозчиков (UND)
Узбекистан	Ассоциация международных автоперевозчиков Узбекистана (AIRCUSZ)

Источник: МСАТ, ноябрь 2005 г.

4. Евразийские транспортные конференции МСАТ и их основные послы

В соответствии со своей стратегией сотрудничества между Азией и Европой МСАТ организовал евроазиатские транспортные конференции для обсуждения проблем и перспектив автомобильных сообщений между Европой и Азией.

Первая евроазиатская автотранспортная конференция

Первая евроазиатская автотранспортная конференция состоялась в Иркутске 13-14 сентября 2001 г. Ее целью была разработка краткосрочной, среднесрочной и долгосрочной стратегии снижения барьеров, в частности на границах, для автомобильных перевозок в евроазиатском регионе.

Обсуждались следующие важные проблемы сотрудничества между Европой и Азией:

- Оператор автомобильных перевозок при доставке грузов по континентальному массиву Евразии сталкивается с огромными вызовами, порожденными недавними глубокими геополитическими и экономическими изменениями. *Наземные перевозки в Азии административно обременительны, особенно по сравнению с Европой.*
- На азиатском континенте целый ряд стран *не имеет выхода к морю* и борется с проблемами развития, специфическими для своих условий – в особенности с непомерными транспортными затратами по импортным и экспортным товарам. Это ставит их, естественно, в неблагоприятное положение по сравнению со странами, имеющими преимущество прямого доступа к морю.
- Перевозчики внешнеторговых грузов несут убытки из-за *барьеров для работы транспорта на границах*. Прямой ущерб для торговли и транспорта из-за простоев на границах удваивается, если учесть еще и косвенные издержки из-за потери благоприятной экономической конъюнктуры. Большие *задержки* на границах вызваны бюрократическим порядком выдачи виз и контроля, проверки технического состояния транспортных средств, а также проездных и иных транспортных, таможенных и грузовых документов. Сотрудничество между странами и национальными ведомствами должно вести к *согласованным процедурам пересечения границ как можно скорее.*
- Расширение *системы TIR (МДП)* и выполнение других *вспомогательных документов ООН* значительно упростило бы процедуры и сократило время ожидания на границах. Однако лишь *несколько государств-членов ЭСКАТО присоединились до сих пор к международным транспортным конвенциям.*

Каждая страна устанавливает свои правила и трактовки; отсутствует согласованная методика проведения пограничных досмотров и т.д.

- Отрасль автомобильных перевозок в Китае переживает бурный рост с тех пор, как страна открыла двери перед миром и национальная экономика вышла на путь ускоренного развития. С вступлением в ВТО Китай начал устанавливать торговые и промышленные связи в соответствии с условиями ВТО. Он усовершенствовал свою правовую систему и приступил к разработке прогрессивных основ политики в автотранспортном секторе.

Однако еще многое в этом отношении предстоит сделать, поскольку, даже будучи участниками ГАТТ, Китай и его соседи (восемь из которых *состоят* в ВТО), все еще не применяют такое базовое положение ГАТТ, как его Статья V (!) о свободе транзита, которая предусматривает беспрепятственный транзитный проезд автотранспортных средств через территорию всех договаривающихся сторон.

Вторая евроазиатская автотранспортная конференция

МСАТ провела 2-ую евроазиатскую автотранспортную конференцию в Тегеране 6-7 октября 2003 г. Эта конференция определила вызовы и возможности развития торговли и автомобильных перевозок по Шелковому пути:

- Торговля в Азии, как ожидается, будет ускоренно развиваться, когда будут сняты барьеры в условиях глобализованной торговой системы, и это неизбежно создаст повышенный спрос на перевозки. Однако *отсутствие должных межрегиональных транспортных соединений в физическом, законодательном и организационном плане* между Азией и Европой, а также Азией и Африкой, представляет собой непосредственный вызов в контексте глобализации.

- Условия и процедуры перевозок неудовлетворительны даже в определенных развитых странах Азии, которым все еще *недостает ясно сформулированной и всеобъемлющей политики и мер развития транспорта и его автомобильного* (железнодорожного, водного и морского) сектора. *Состояние автодорог*, в частности, ведущих к пограничным пунктам между соседними странами, плохое. Международные соединения развиты гораздо слабее, чем национальные сети.
- *Протекционистская политика* не допускает даже частичной либерализации доступа к рынку международных автомобильных перевозок. Определенные страны опасаются, что облегчение пересечения границ и согласование транспортных регламентов повредит интересам национальной торговли и транспорта, тогда как дело обстоит противоположным образом.
- ТРАСЕКА (ЕС) и другие программы развития чрезвычайно полезны, но некоторые страны страдают от отсутствия надлежащих местных институтов, а также основ двустороннего и многостороннего сотрудничества, что ограничивает полную реализацию и использование результатов проектов развития.
- В целом насчитывается *всего несколько двусторонних и многосторонних соглашений* по пассажирским и грузовым автомобильным перевозкам в Азии, и даже еще меньше стран присоединились к международным конвенциям о транзите и применяют их, вопреки тому, что фактически на некоторые страны пришелся бы значительный объем таких перевозок.
- На этой конференции обсуждалась возможность автомобильных грузовых перевозок транзитом из Китая в Европу. Более *95% китайских товаров доставляются в европейские страны морем*. Китай не присоединился к *Конвенции МДП*, но *казахские операторы* (с перевалкой [!] груза с китайских на казахские грузовики) осуществили несколько успешных транзитных операций *по доставке китайских товаров в Украину, Россию, Беларусь и страны Балтии, предъявляя книжки МДП на казахско-китайской границе*.
Государственный таможенный комитет России, однако, издал приказ (№ 888), который *практически парализовал весь этот транспортный поток*.
- Делегаты конференции призвали операторов транспорта скорее внедрять наилучшие существующие транспортные технологии и практику и создавать инфраструктуру, удовлетворяющую потребности свободного движения транспорта.

Третья евроазиатская автотранспортная конференция

Конференция состоялась в Пекине 26-27 сентября 2006 г. с участием 400 иностранных и 500 китайских делегатов. Ее особенностями стали большая национальная выставка по логистике автомобильных перевозок, а также конференция министров азиатских и европейских стран. Совместная Декларация министров полностью признает жизненно важную роль, которую автомобильный транспорт может играть в поддержке торговли между Азией и Европой (см. врезку).

Караван грузовиков Пекин-Брюссель в составе казахских, российских, литовских, латвийских и польских транспортных средств, символически открывая Шелковый путь, стартовал в Пекине 27 сентября и с остановками и встречами со СМИ в Астане, Москве, Риге, Вильнюсе и Варшаве прибыл в Брюссель 16 октября. Это мероприятие, вслед за Караваном 2004 г. Лиссабон-Владивосток, вновь подтвердило способность автомобильного транспорта составить жизнеспособный вариант доставки грузов между Азией и Европой, который связывает центры производства и распределения повсюду от Тихого до Атлантического океанов и позволяет интегрировать отдаленные прежде регионы в современную глобальную экономику.

Основными стали следующие выводы Конференции:

Отрасль автомобильных грузоперевозок, перевозчики и их объединения стремятся:

- Поощрять последовательную интеграцию автотранспортного рынка посредством прямых и непрямых форм сотрудничества между компаниями азиатских и европейских перевозчиков, а также их интеграцию в полную логистическую цепь, включающую и другие виды транспорта за счет мультимодальных операций.
- Способствовать автомобильным перевозкам принятием и выполнением странами Азии и Европы Конвенций ООН, регулирующих международные автоперевозки, через оказание Ассоциациями поддержки правительственным ведомствам азиатских стран в виде анализа и презентации благоприятного воздействия таких Конвенций на практическое облегчение перевозки грузов с пересечением границ.
- Снижать искусственные бюрократические барьеры на пути торговли и перевозок через Азию и Европу, распространяя правила применения соглашений и Конвенций о международных автомобильных перевозках среди транспортных операторов и водителей в Европе и Азии, особенно в отношении использования провозных и таможенных документов, а также побуждая государственные органы упрощать проверки на основе новейших образцов контрольных технологий и процедур.
- Повышать безопасность автомобильных перевозок на евроазиатских автодорожных соединениях за счет принятия и реализации профильных руководящих принципов безопасности и контрольных листов; более полного учета аспектов безопасности по всей цепи доставки груза, особенно в повседневных действиях транспортных операторов, водителей грузовиков, грузоотправителей, операторов перевозки опасных грузов и операторов, тесно сотрудничающих с таможенными администрациями; и за счет совершенствования государственно-частных партнерств с правительствами для укрепления безопасности автотранспорта на основе сбалансированного применения средств содействия перевозкам и обеспечения безопасности.
- Признать достоинства стратегии МСАТ 3 "i" * в целях устойчивого развития вдоль Шелкового пути посредством использования образцов наилучшей отраслевой практики, продвигаемой МСАТ. Они включают отличные примеры понимания грузоперевозчиками требований устойчивой транспортной мобильности и их положительного реагирования на соответствующие правительственные стимулы. Сюда относятся и корпоративные системы стимулирования, например, нацеленные на экономию топлива. Они свидетельствуют о выгодах технических и технологических новшеств на транспорте и инвестиций в них, а также оптимального использования государственной и корпоративной инфраструктуры. В этом плане современные шоссе и автостреды в расширенной сети Шелкового пути - незаменимый элемент межконтинентального Наземного моста между Азией и соседними континентами.
- Разрабатывать позитивные и выполнимые меры, а также стимулировать усилия самой автотранспортной отрасли по снижению числа дорожно-транспортных происшествий на евроазиатских дорожных соединениях за счет интенсификации исследований причин ДТП, большего осознания риска аварий водителями грузовиков, мер соблюдения основных правил, которые запрещают превышение скорости и вождение в нетрезвом состоянии, за счет регулярных проверок устройств

* 3 "i" (*incentives, innovations, infrastructure*) – стимулирование, новшества, инфраструктура (прим. перев.)

безопасности на транспортных средствах и расширения учебы, связанной с дорожной безопасностью.

- Повышать качество перевозочных и логистических услуг в странах, заинтересованных в евроазиатских автомобильных перевозках, поощряя разработку и согласование учебных планов для подготовки профессиональных водителей, транспортных менеджеров и любых других профессиональных работников автотранспорта путем расширения рамок полезной деятельности Академии МСАТ и аккредитованных при ней учебных заведений.
- Улучшать евроазиатские межведомственные связи, регулярные обмены и трансграничное сотрудничество транспортных операторов и их объединений, чтобы обеспечивать транспортное обслуживание, все более эффективное и более приемлемое в плане охраны окружающей среды, способствовать повышению благосостояния стран, стабильному экономическому росту и занятости на путях развития торговли на континенте Евразии.
- Четвертая евроазиатская автотранспортная конференция МСАТ приглашена в Варшаву в мае 2007 г.

Совместная декларация министров транспорта

Пекин, 27 сентября 2005 года

Министры Транспорта и аккредитованные представители Министров из Республики Азербайджан, Республики Беларусь, Китайской Народной Республики, Чешской Республики, Грузии, Греции, Исламской Республики Иран, Республики Казахстан, Монголии, Исламской Республики Пакистан, Польской Республики, Румынии, Словацкой Республики, Турецкой Республики, Украины и Социалистической Республики Вьетнам по приглашению Министра Коммуникаций Китайской Народной Республики (МК) приняли участие в Евроазиатской встрече Министров Транспорта в Пекине 27 сентября 2005 г. и в Третьей евроазиатской автотранспортной конференции 26-27 сентября 2005 г., организованных совместно МК и Международным союзом автомобильного транспорта (МСАТ).

На встрече были представлены также международные организации и финансовые учреждения, в том числе Экономическая и социальная комиссия ООН для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО), Европейская экономическая комиссия ООН (ЕЭК ООН), Европейская комиссия (ЕК) и МСАТ.

В конструктивном и откровенном духе состоялись обстоятельные и интенсивные обсуждения темы *Улучшение развития и сотрудничества в области евроазиатских автомобильных перевозок*.

МИНИСТРЫ СОГЛАСИЛИСЬ В ТОМ, ЧТО:

Развитию экономики и торговли в Азии и Европе в значительной мере способствовало бы усиление взаимного сотрудничества в вопросах развития дорожной инфраструктуры и перевозок, установление здоровых правовых основ, облегчающих трансграничные и транзитные перевозки, и устранение нефизических барьеров для автодорожного транспорта, создаваемых искусственными бюрократическими формальностями, которые блокируют улучшение автомобильных перевозок в странах и между странами Азии и Европы, под эгидой международных организаций и финансовых учреждений.

МИНИСТРЫ:

- С удовлетворением отмечая ощутимый прогресс последних лет в развитии дорожной инфраструктуры на континенте Евразии, а также решения проблем, используемые странами для стимулирования автомобильных перевозок в этом

регионе, создающих прочный фундамент дальнейшего расширения транспортного сотрудничества между Европой и Азией.

- Сознавая, что нефизические барьеры все еще остаются главным препятствием для дальнейшего развития автомобильных перевозок.
- Имея в виду значение дорожной безопасности в обеспечении евроазиатского экономического развития и социального благосостояния.
- Признавая важность усиления двустороннего и многостороннего сотрудничества в области автомобильного транспорта между странами Азии и Европы, согласованного развития дорожной инфраструктуры и создания евроазиатского транспортного коридора и сети для обеспечения транзитных перевозок.
- Отдавая должное конструктивной роли международных организаций и финансовых учреждений в стимулировании развития дорожной инфраструктуры и перевозок в Азии и Европе и между ними.
- Полностью отдавая себе отчет в необходимости обеспечить странам, не имеющим выхода к морю, доступ к возможностям автотранспорта для содействия торгово-экономическому развитию этих стран.

ОБЯЗУЮТСЯ:

1. **Укреплять** дружественное взаимовыгодное международное сотрудничество в развитии автодорожной инфраструктуры и перевозок для содействия экономическому процветанию и социальному прогрессу Азии и Европы.
2. Нарращивать усилия в развитии дорожной инфраструктуры для создания евроазиатского транспортного коридора, чтобы проложить путь для роста автомобильных перевозок.
3. **Поощрять** выполнение заинтересованными странами Конвенций Организации Объединенных Наций, касающихся облегчения международных автомобильных перевозок и создания для транспорта благоприятных условий на границах и в транзите за счет устранения физических барьеров, порождаемых искусственными бюрократическими формальностями, имея в виду содействовать автомобильным перевозкам между Азией и Европой.
4. Создать открытую и устойчивую интегрированную транспортную систему, которая обеспечивала бы безопасное, эффективное, надежное и экологически приемлемое осуществление пассажирских и грузовых перевозок.
5. Принимать меры с целью действительного устранения потенциальных опасностей для международных автомобильных перевозок и совершенствовать способность чрезвычайного реагирования автомобильного транспорта в случае стихийных бедствий, обеспечивая тем самым безопасность людей и транспортных средств.
6. Изучить возможность создания между странами механизма регулярных связей и обмена новейшей информацией и передовой технологией, относящимися к развитию автодорожного транспорта.
7. Призывать соответствующие международные организации и финансовые учреждения оказывать содействие развитию евроазиатского автотранспортного коридора.
8. Просить МСАТ и впредь играть активную роль в стимулировании международных автомобильных перевозок.

5. Безопасность

Чтобы обеспечить физическую безопасность дальних автомобильных перевозок, следует оснащать транспортные средства системами глобального позиционирования и другими информационными бортовыми устройствами, которые в пути не только определяют местонахождение и обеспечивают связь с диспетчером, но в случае происшествий передают специальный сигнал, позволяющий принять дальнейшие экстренные меры.

Таможенная безопасность заключается в использовании системы МДП. Применение современных компьютерных систем (SafeTIR, CuteWise) создает условия для перехода к системам передачи данных о движении груза в режиме реального времени, что затрудняет любое несанкционированное вмешательство.

6. Инфраструктура

Евроазиатский трансконтинентальный сухопутный мост существенно, примерно на 6 тысяч километров, короче морских сообщений и потому потенциально экономичнее.

Для не имеющих выхода к морю новых центральноазиатских республик экономическое и социальное благосостояние в значительной мере зависит от *эффективности транспортного коридора*. Соответственно, в достижении экономического и социального прогресса ведущий приоритет должен принадлежать высокопроизводительному транспорту, объектам переработки и хранения грузов на таких коридорах.

Шелковый путь включает участки Азиатской сети автострад, соединяющей столицы, промышленные центры и важные порты азиатских стран. Эту сеть поддерживают ЕЭК ООН и ЭСКАТО с целью соединения европейской и азиатской систем автомагистралей. Международные финансовые учреждения увеличили свои инвестиции в эту сеть, предлагая финансовые средства нескольким странам вдоль этих коридоров.

7. Правовая основа

Всемирная торговая организация (ВТО)

Вступление Китая и других стран Азии в ВТО предоставляет историческую возможность усилить сектор автомобильного транспорта, поскольку членство в ВТО, помимо постановки требований о свободе транзитного движения (см. выше) и либерализации двусторонних перевозок, способствует прямым вложениям капитала, а также международной передаче передовых иностранных концепций управления, логистических решений, технологий, специальных знаний и опыта эксплуатации в этом секторе транспорта.

Основные транспортные Конвенции Организации Объединенных Наций

Смотри выше.

Двусторонние и региональные межправительственные соглашения по автомобильному транспорту между Китаем и соседними азиатскими странами

Двусторонние и региональные соглашения о доступе на рынок автомобильных перевозок могут быть полезными в первой фазе развития. Несколько азиатских стран подписали такие соглашения между собой и с рядом европейских стран.

Однако на более продвинутой стадии азиатским странам следует рассмотреть вопрос о присоединении к глобальным конвенциям и соглашениям ООН, регулирующим международные автомобильные перевозки в целом и доступ их автотранспортных операторов к рынку, в частности.

8. Выводы

Автомобильный транспорт – это тот вид транспорта, который может предложить неразрывную доставку от двери до двери между Азией и Европой. Он может значительно способствовать общему экономическому и социальному развитию и распределению богатства на обоих континентах.

Весьма многообещающими являются проекты развития автомобильных сообщений между Китаем, его соседями в Азии и далее до Европы.

Стратегия МСАТ – сосредоточить внимание во многом на Азии с особым упором на многосторонние формы сотрудничества и развития.

Необходимая международная правовая база уже существует в виде транспортных Конвенций Организации Объединенных Наций, направленных на стимулирование международных автомобильных перевозок посредством таких жизненно важных соглашений, как МДП, КАПП, ДОПОГ и другие. В этом плане НЕТ необходимости изобретать колесо, разрабатывать параллельные региональные системы вопреки реальным потребностям глобализации систем управления торговлей и цепью снабжения.

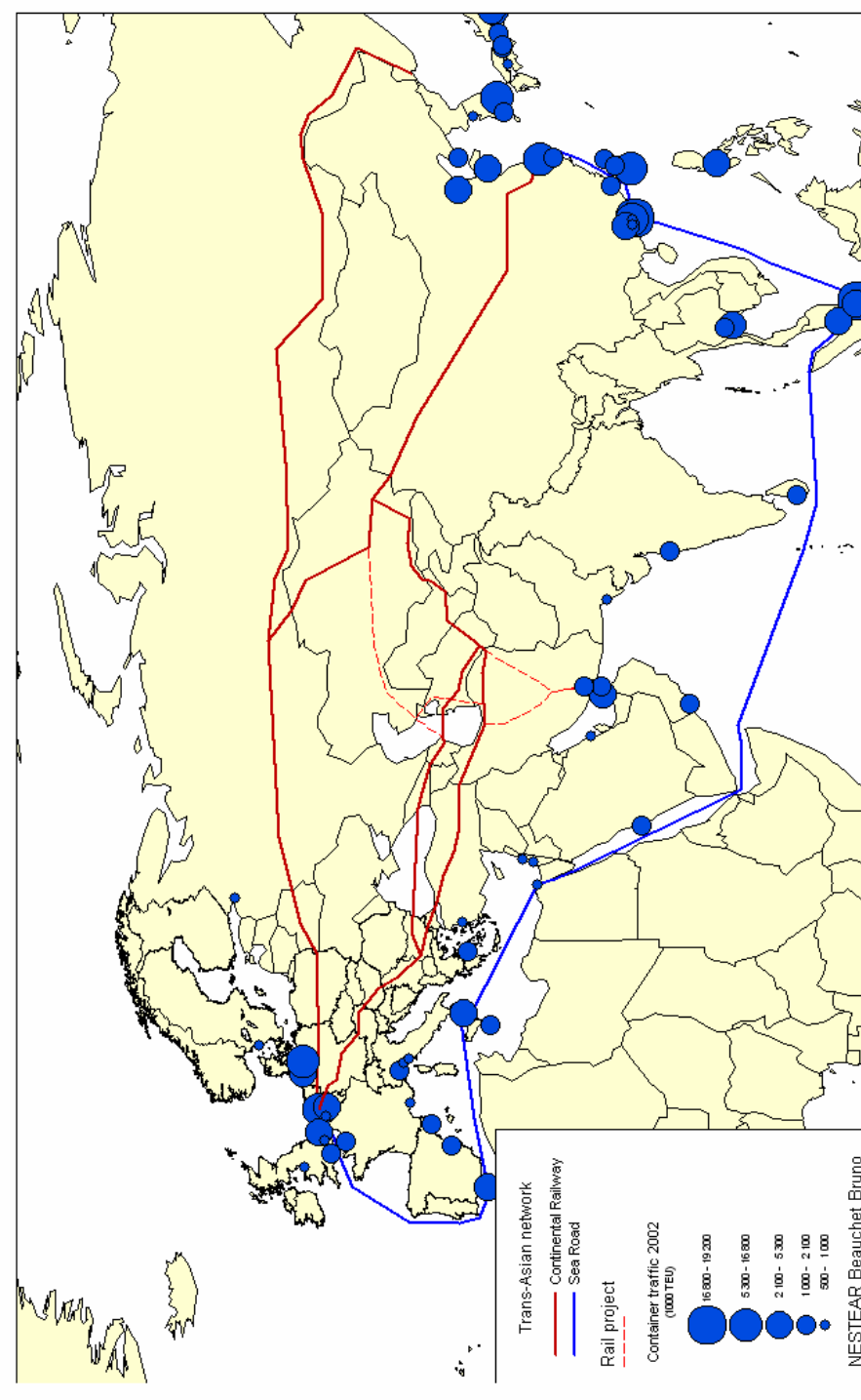
И азиатские, и европейские страны заинтересованы в проектах развития инфраструктуры, особенно строительства автострад, связывающих Европу и Азию.

Так строится новый Шелковый путь. Китай, который держит ключ к прогрессу в Азии, также сделал значительные шаги вперед в строительстве и обновлении автодорожных соединений на своей территории. Он принимал прагматические меры по развитию автомобильных перевозок между Китаем и странами Центральной и Западной Азии. В правительственных учреждениях Китая завоевывает признание оправдавшая себя концепция многостороннего сотрудничества в области автомобильного транспорта.

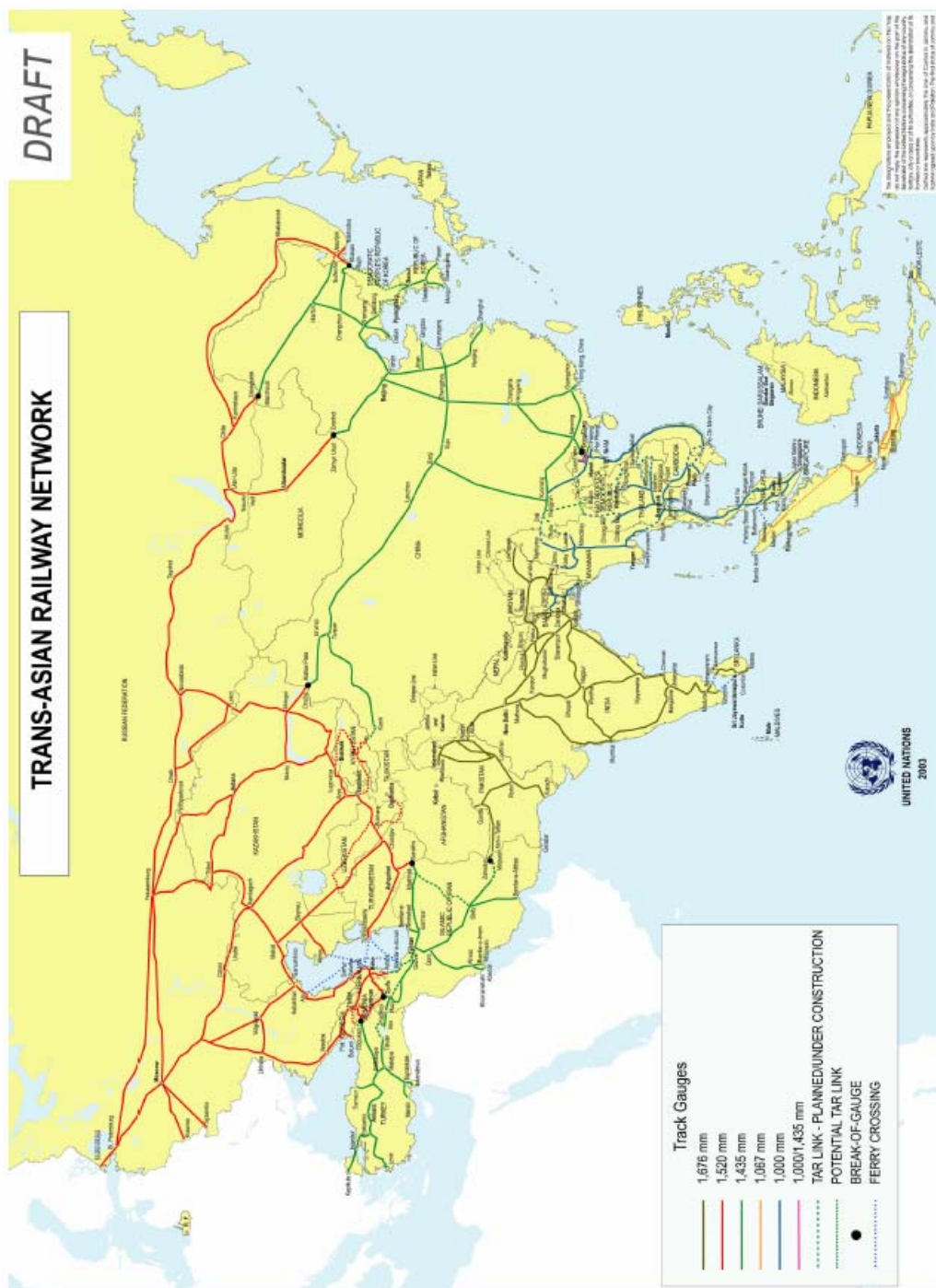
Несмотря на эти вдохновляющие события в автомобильном сообщении между Китаем, его соседями и Европой, налицо все еще слишком много искусственных препятствий на пути дальнейшего продвижения вперед. Их надо будет преодолеть и существенно улучшить состояние евроазиатских автотранспортных систем в интересах мировой торговли и экономики.

КАРТЫ

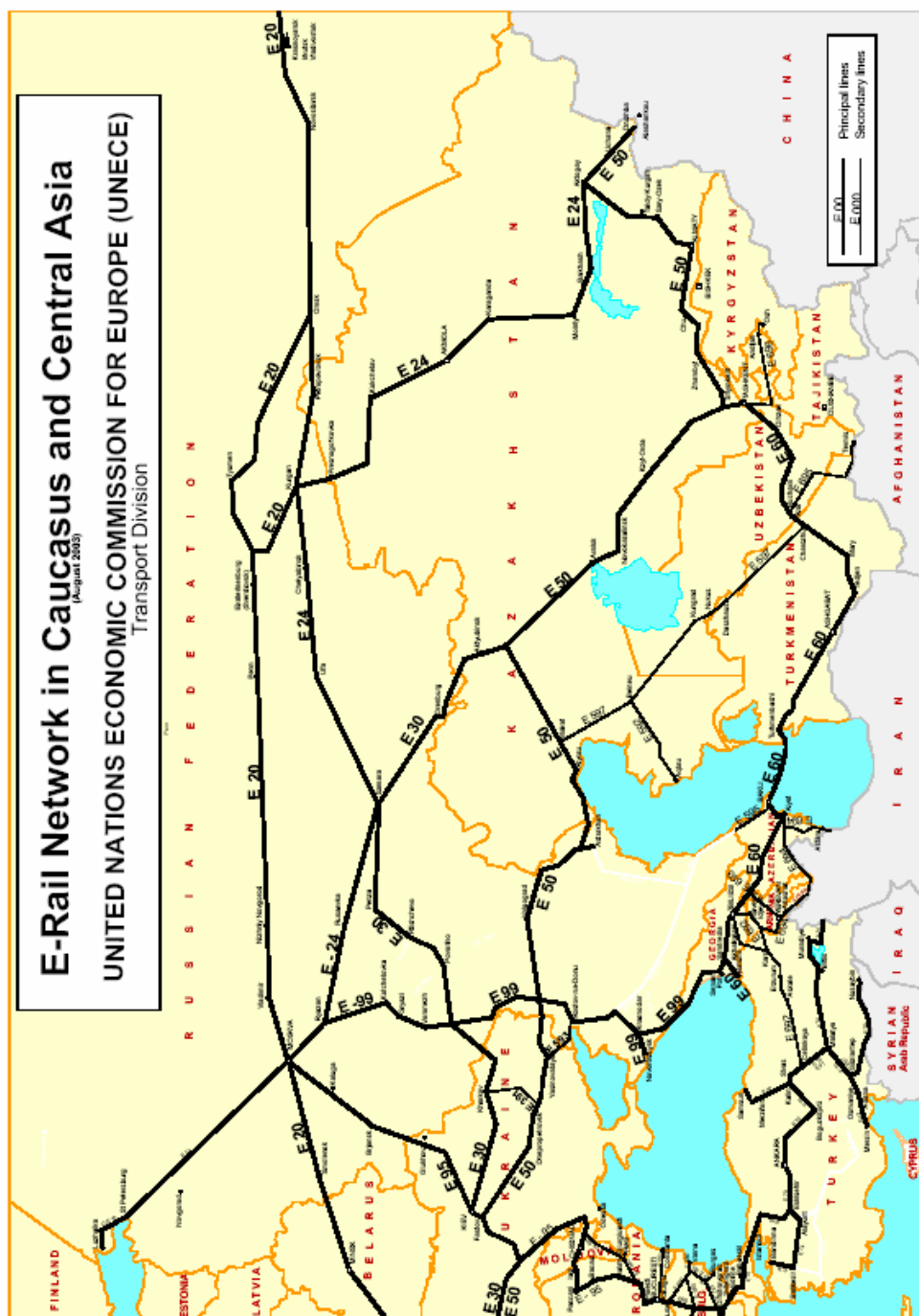
Карта 1. Основные морские порты контейнерных перевозок



Карта 2. Трансазиатская сеть железных дорог



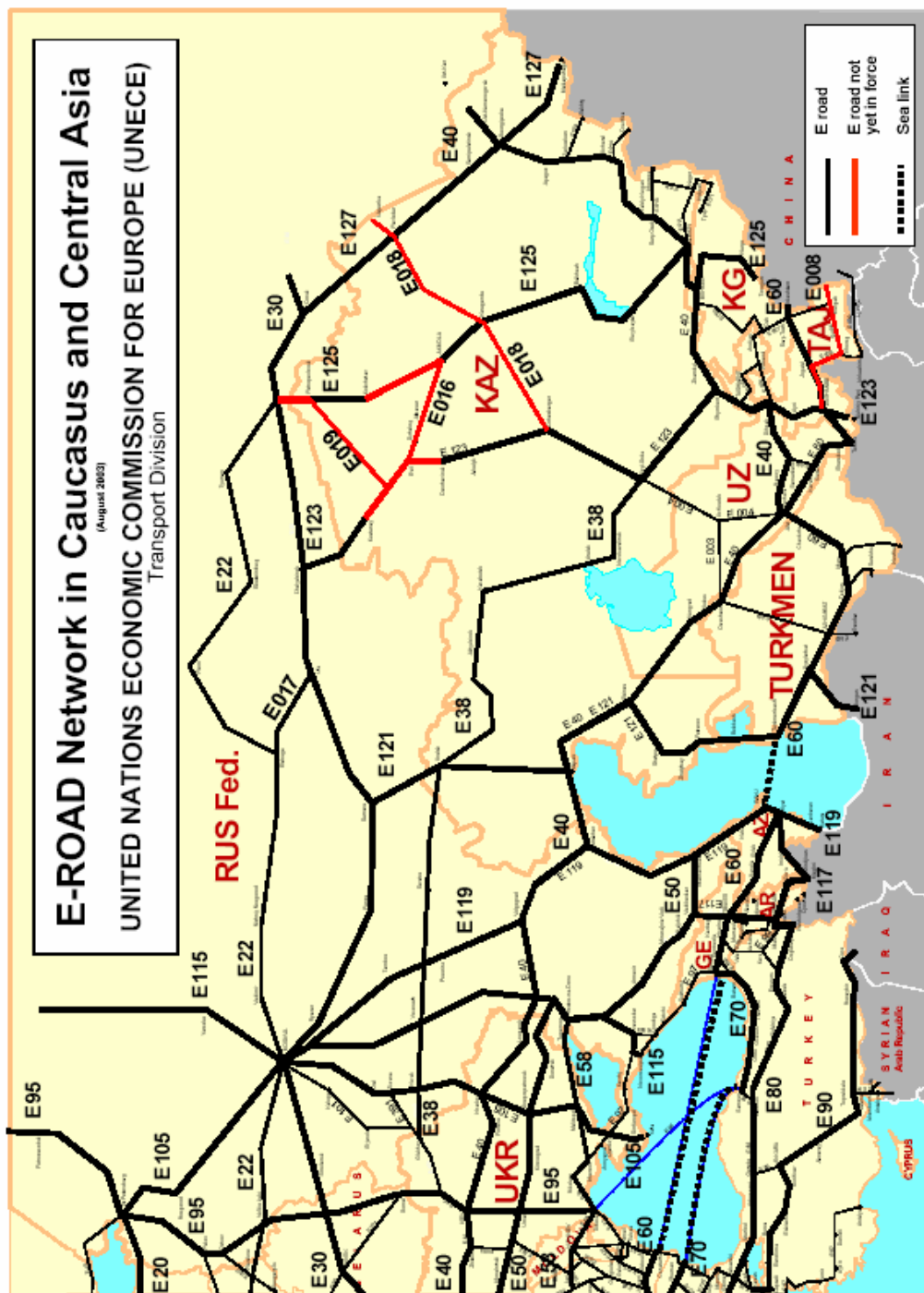
Карта 3. Сеть железных дорог класса Е на Кавказе и в Центральной Азии



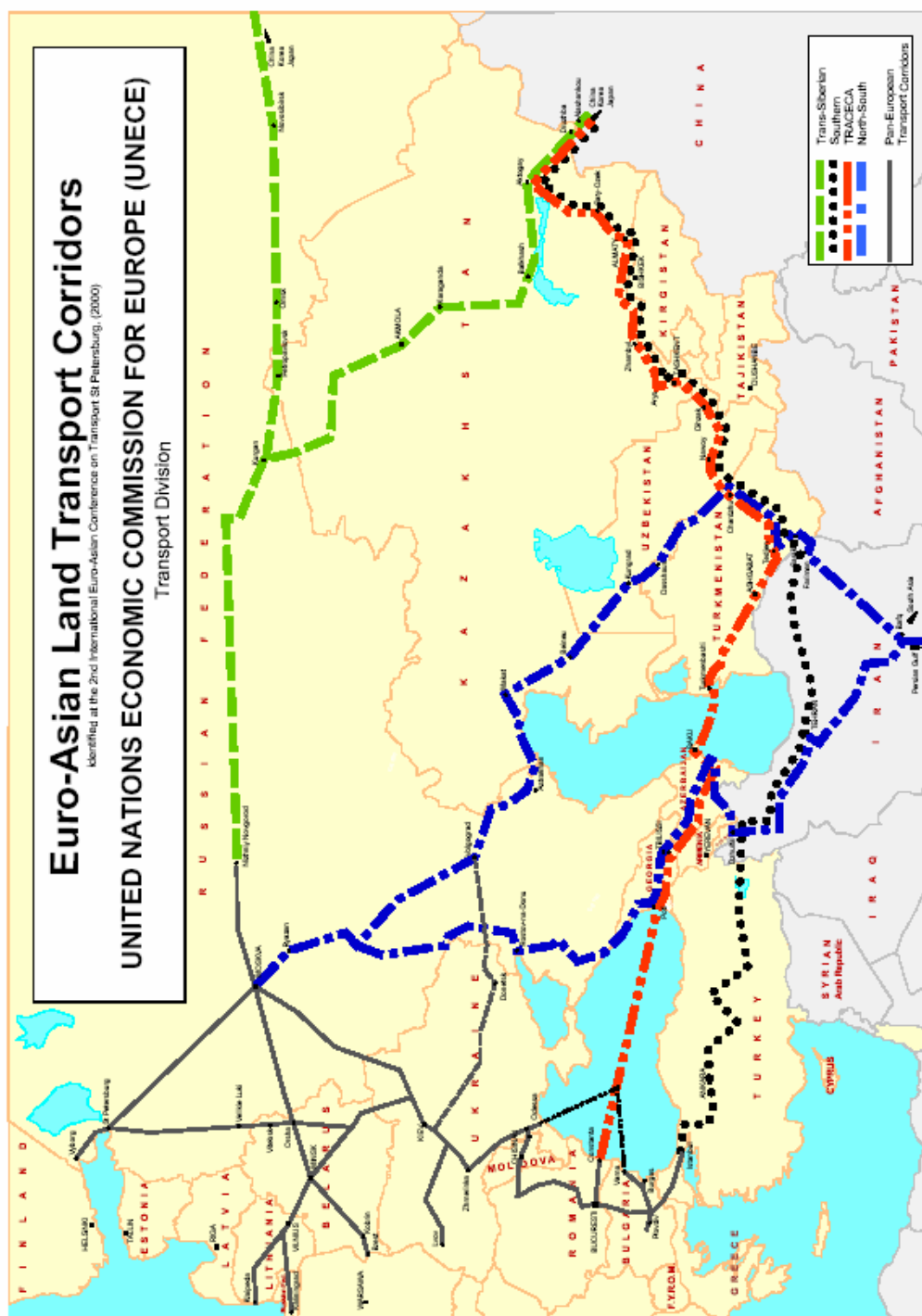
Карта 4. Проект азиатской сети автомобильных дорог



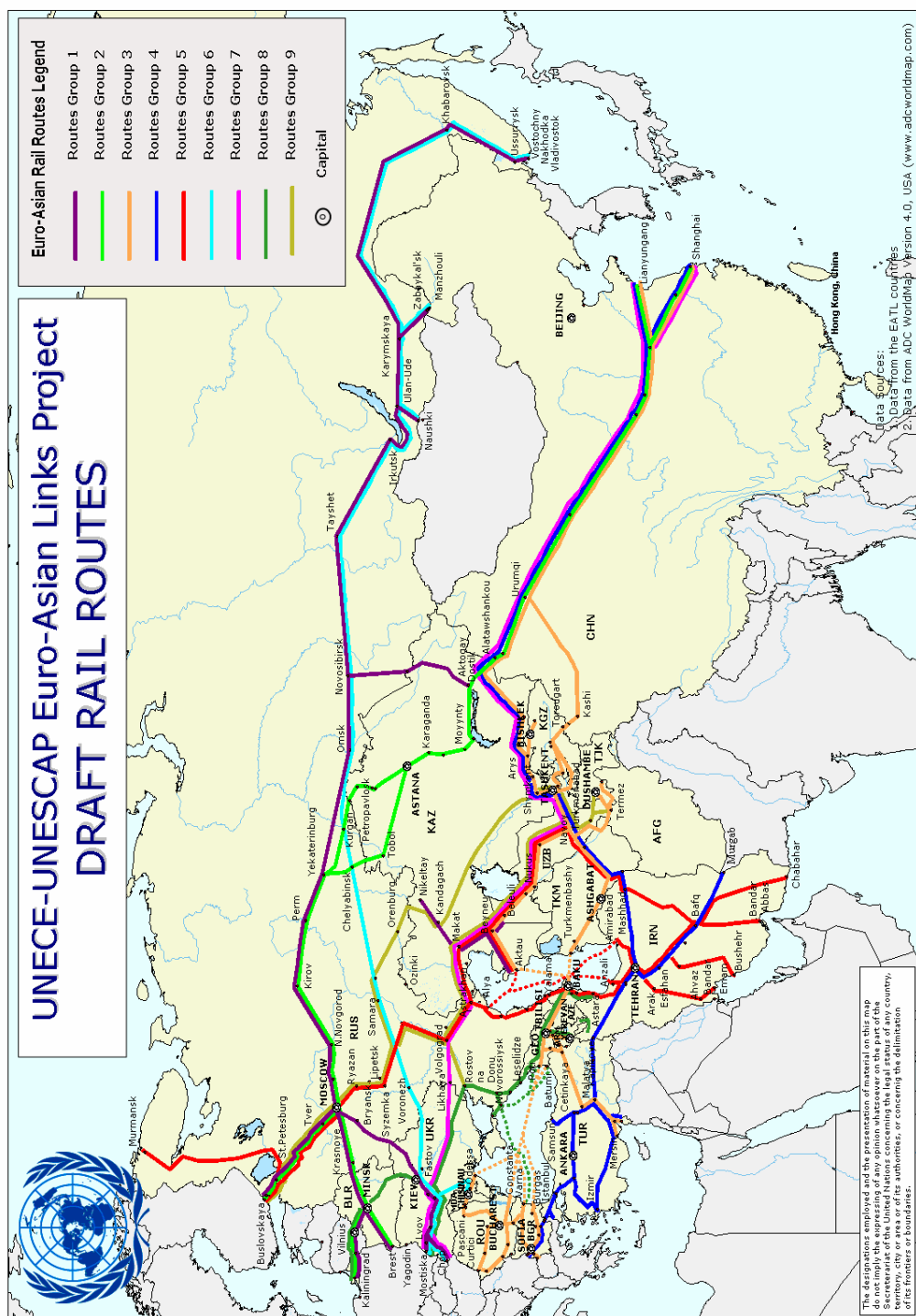
Карта 5. Сеть автомобильных дорог класса Е на Кавказе и в Центральной Азии



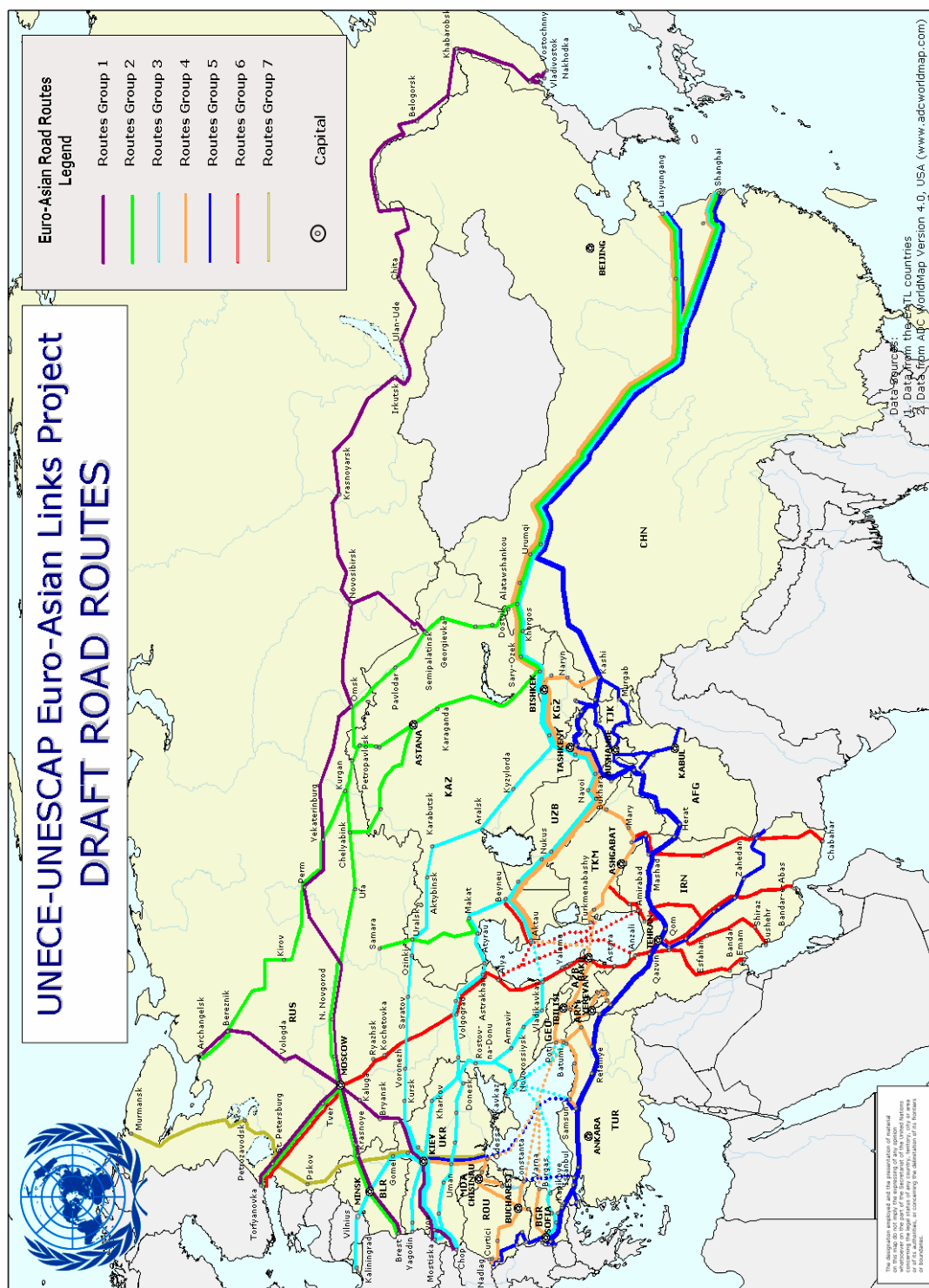
Карта 6. Коридоры евроазиатских автомобильных перевозок



Карта 7. Главные железнодорожные маршруты Европа-Азия



Карта 8. Основные автомобильные маршруты Европа-Азия



ТРАНСПОРТНЫЕ СВЯЗИ ЕВРОПА-АЗИЯ

Сухопутные соединения между Европой и Азией могут составить жизнеспособную альтернативу морским перевозкам. Они повышают транспортную доступность стран, через которые проходят, и способны взять на себя существенную часть прогнозируемого роста межконтинентальных, и в частности, контейнерных перевозок.

Однако обеспечение эффективных соединений по суше между Европой и Азией требует принятия соответствующих политических решений, направленных на формирование адекватной инфраструктуры и устранение организационных и нормативных барьеров на пути развития эффективного транспортного обслуживания.

Совет Министров ЕКМТ на своей сессии в Москве в 2005 году рекомендовал серию мероприятий для выработки всеобъемлющего подхода к обеспечению эффективных сухопутных транспортных связей между Европой и Азией.

Публикация содержит одобренные Министрами рекомендации и доклад «О тенденциях в торговле между Европой и Азией и последствиях для транспорта,» а также план действий по облегчению интермодальных перевозок Европа-Азия и выводы Киевского семинара «Интермодальные перевозки между Европой и Азией: возможности и вызовы».



(75 2006 16 8 E) ISBN 92-821-0381-1

