



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/SC.2/2004/3
12 August 2004

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по железнодорожному транспорту
(Пятьдесят восьмая сессия, 27-29 октября 2004 года,
пункт 4 повестки дня)

ЕВРО-АЗИАТСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СОЕДИНЕНИЯ

Деятельность, касающаяся развития Евроазиатских транспортных соединений

Записка секретариата

В соответствии с просьбой, высказанной Рабочей группой на ее пятьдесят седьмой сессии, секретариат запросил информацию о текущих изменениях в рамках всех четырех евро-азиатских наземных транспортных коридоров (утвержденных на четырнадцатой сессии Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (TRANS/WP.5/2001/14)) у правительств стран-членов, международных организаций и других соответствующих органов. На основе полученных ответов и информации из других источников секретариат подготовил настоящую записку для рассмотрения Рабочей группой.

ВВЕДЕНИЕ

Вторая Международная евро-азиатская конференция по транспорту, состоявшаяся в 2000 году в Санкт-Петербурге, определила четыре евро-азиатских наземных транспортных коридора, которые были представлены этой Конференции ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН как главное звено евро-азиатской наземной транспортной системы. Все эти четыре наземных транспортных коридора проходят по суше, за исключением Транссиба, который связан с Японией морским путем. Четырьмя коридорами, утвержденными в 2000 году, являются следующие:

I Транссиб

Европа (ПТК 2, 3 и 9) - Российская Федерация - Корейский полуостров - Япония с двумя ответвлениями из Российской Федерации на:

- Казахстан - Китай;
- Монголия - Китай.

II ТРАСЕКА

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

III Южный

Юго-Восточная Европа (ПТК 4) - Турция - Исламская Республика Иран с двумя ответвлениями на:

- Центральную Азию - Китай, и
- Южную Азию - Юго-Восточную Азию/Южный Китай.

IV Север-Юг

Северная Европа (ПТК 9) - Российская Федерация с двумя ответвлениями на:

- Кавказ - Персидский залив, и
- Центральную Азию - Персидский залив.

Изменения в рамках евро-азиатских транспортных коридоров

Транссиб

Транссибирский коридор обеспечивает соединение между европейскими странами и странами Азиатско-Тихоокеанского региона. В 2000 году по Транссибирскому железнодорожному коридору было перевезено 98 000 контейнеров (20 футов). В первом квартале 2003 года объем контейнерных перевозок возрос на 75% по сравнению с тем же периодом в 2002 году. Этот железнодорожный коридор стал важной двухпутной железнодорожной линией, которая полностью электрифицирована и имеет протяженность около 10 000 км. Его техническая пропускная способность позволяет ежегодно перевозить до 100 млн. тонн грузов и до 140 000 20-футовых контейнеров. Инфраструктура этого коридора постоянно модернизируется и существенно улучшается в портах и станциях отправления на границах между Российской Федерацией и Монголией, Китаем и Кореей.

В целях стимулирования дальнейшего использования этого транспортного соединения для международных перевозок в 1993 году был создан Международный координационный совет по транссибирским перевозкам, в который входят более 80 коллективных членов, включая Министерство транспорта Российской Федерации, Государственный таможенный комитет Российской Федерации, железные дороги Беларуси, Венгрии, Германии, Казахстана, Латвии, Литвы, Монголии, Польши, Российской Федерации, Словакии, Украины, Финляндии, Эстонии и ассоциации грузовых экспедиторов Европы, Республики Кореи, Российской Федерации и Японии. Главная задача Совета - повышение конкурентоспособности Транссибирского железнодорожного коридора путем обеспечения стабильных и конкурентоспособных сроков транзита, сохранности грузов, конкурентоспособных тарифов и т.д.

Демонстрационные пробеги маршрутных контейнерных поездов, начавшиеся в 1999 году между железнодорожной станцией Находка-Восточная и Восточной Финляндией, стали регулярной практикой в данном коридоре, и сроки доставки от железнодорожной станции Находка-Восточная до Варшавы составляют 12,5 суток, до Хельсинки - 10 суток, до Берлина - 15,5 суток, до Будапешта - 13,5 суток, до Казахстана - 8 суток и до Улан-Батора (Монголия) - 5 суток. В 2000 году по этому маршруту прошло в общей сложности 433 контейнерных поезда. Движение этих поездов было в значительной мере облегчено благодаря согласованным и упрощенным процедурам таможенного контроля. Если сравнить морские перевозки контейнерных грузов из Республики Кореи, например, в Западную Европу с грузовыми перевозками по Транссибирскому железнодорожному коридору, то можно отметить, что сроки доставки контейнеров в

Европу морем больше на 8 суток, расстояние больше на 6 800 км, а стоимость доставки дороже примерно на 200 долл. США. Например, общая протяженность морского маршрута Пусан (Корея) - Гамбург - Котка (Финляндия) составляет 22 800 км при средней стоимости доставки одного контейнера 1 800 долл. США и сроках доставки 28 суток, в то время как. Перевозка контейнерных грузов по Транссибирскому железнодорожному маршруту в Финляндию на 11 900 км, или 15,5 суток, короче и на 600 долл. США дешевле.

Российская Федерация особенно заинтересована в дальнейшем пропагандировании преимуществ данного коридора для сообщения Японии и Корейского полуострова через территорию Российской Федерации с Европой. Помимо усилий, направленных на сокращение сроков доставки, предложение конкурентных тарифов и обеспечение сохранности грузов, Российская Федерация и другие участвующие железные дороги принимают меры по улучшению управления процессами движения, включая внедрение автоматизированных систем слежения за транзитными перевозками и контейнерами. Дополнительный импульс росту объема движения по этому коридору был придан благодаря завершению проекта восстановления Транскорейской железнодорожной магистрали, которая соединила порт Пусан (Республика Корея) с железнодорожным пограничным переходом Хасан-Туманган (Российская Федерация - граница с Кореей).

Хотя большинство грузов перевозятся по этому коридору на дальние расстояния железнодорожным транспортом, в течение некоторого времени ведутся также работы по реконструкции автодорог в Транссибирском коридоре. В 2000-2001 годах в Российской Федерации проводились работы по реконструкции, которые финансировались как из государственного бюджета, так и за счет средств Всемирного банка. В 2001 году было завершено строительство четырехполосной проезжей части на участках дорог Е 30 и Е 22 от границы с Беларусью до Москвы и от Москвы до Нижнего Новгорода. Дальнейшие планы предусматривали ремонт 168 км имеющегося покрытия и строительство участка дороги Е 22 протяженностью 73 км, включая мосты и объездные маршруты близ городов. Отсутствующим звеном в этом коридоре являлся восточный участок автодороги Чита - Хабаровск, и его строительство планировалось завершить в 2004 году.

ТРАСЕКА

Программа ТРАСЕКА (Транспортный коридор Европа - Кавказ - Азия)¹ была инициирована более 10 лет назад Европейским союзом (ЕС) в качестве дополнительного

¹ Дополнительную информацию о Программе ТРАСЕКА можно получить по следующему адресу: <http://www.traceca-org.org/>

маршрута к существующим транспортным коридорам и является катализатором создания транспортной инфраструктуры и экономического развития в странах-участницах. Программа вписывается в глобальную стратегию Европейского союза в отношении стран - участниц ТРАСЕКА (Азербайджан, Армения, Болгария, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Монголия, Румыния, Таджикистан, Туркменистан, Турция, Узбекистан и Украина) и нацелена на оказание помощи в обеспечении политической и экономической устойчивости, содействие региональному сотрудничеству и оптимальную интеграцию международного транспортного коридора ТРАСЕКА Европа - Кавказ - Азия, в трансъевропейские сети (ТЕС).

Страны, по территории которых проходит этот коридор, высоко оценивают его стратегическое значение в контексте евро-азиатских транспортных соединений и рассматривает его в качестве дополнительного фактора, способствующего коммерческим обменам между ними и Дальним Востоком, имея в виду возможность возрождения древнего Шелкового пути как важного торгового маршрута.

К настоящему времени одним из крупных достижений явилось подписание в 1998 году 12 странами Основного многостороннего соглашения о международном транспорте по развитию коридора Европа - Кавказ - Азия. Целями этого Основного соглашения и технических приложений к нему, касающихся международных железнодорожных и автомобильных перевозок, коммерческих морских перевозок, таможенных процедур и процедур оформления документации, являются развитие экономических отношений, торговли и транспортных коммуникаций внутри и между регионами Европы, Черного моря, Кавказа, Каспийского моря и Азии; облегчение выхода на мировой рынок; обеспечение безопасности движения, сохранности грузов и охраны окружающей среды; согласование транспортной политики и правовых основ в области транспорта и создание условий для конкуренции между различными видами транспорта.

За десять лет в рамках Программы ТРАСЕКА было осуществлено более 50 проектов в области технической помощи и инвестиционных проектов на общую сумму свыше 110 млн. евро. Половина этих средств, т.е. примерно 52 млн. евро, была использована на реализацию инвестиционных проектов, направленных на повышение привлекательности региона и создание благоприятного климата. Проекты были увязаны с задачей усовершенствования инфраструктуры в странах, не имеющих выхода к морю, и инвестиции были предоставлены портам (Поти, Батуми, Варна, Баку, Актау, Туркменбаши и др.) и транспортным компаниям, действующим на линиях Балтийского моря и Каспийского моря. Техническая помощь и небольшие инвестиции были также выделены на цели привлечения крупных инвестиций Всемирного банка, ЕБРР, Азиатского банка развития и других международных финансовых организаций. Наконец, частные

инвесторы также вложили значительные средства в общей сумме свыше 1 млрд. долл. США - в развитие транспортной инфраструктуры стран - участниц ТРАСЕКА.

Когда работы по созданию коридора ТРАСЕКА будут завершены, непрерывная железнодорожная линия будет проходить частично по маршруту древнего Шелкового пути от китайского порта Ляньюньгань на Желтом море до грузинских портов Поти и Батуми на Черном море и затем в Западную Европу. На грузинском побережье Черного моря также планируется создание так называемой "транспортной дельты", где будет организовано паромное сообщение с новыми портами Супса, Кулеви, Анаклия, Очамчира и Сухуми, что позволит интегрировать страны Содружества Независимых Государств (СНГ) в подлинно общую трансевроазиатскую транспортную инфраструктуру.

В настоящее время в торговле между Европой и Дальним Востоком в основном используется морской маршрут, проходящий через Суэцкий канал в Индийский океан и затем через Малаккский пролив. Движению по наземным маршрутам в Пакистан, Индию, Таиланд, Камбоджу и Вьетнам препятствуют естественные преграды, такие, как Гималайские горы, поэтому большая часть международной торговли с этими странами также обслуживается морским транспортом, хотя Пакистан и Индия располагают обширными железнодорожными сетями. В Афганистане почти все грузы перевозятся грузовыми автомобилями, поскольку там не имеется ни одной действующей железной дороги, однако существуют автомобильные соединения с железными дорогами в Пакистане, Иране, Туркменистане и Узбекистане. Иран связан с Европой через порты Персидского залива и железнодорожным сообщением через Азербайджан, Российскую Федерацию, Украину и Беларусь. Существует также железнодорожное сообщение с Турцией, однако две водных преграды - пролив Босфор и озеро Ван - можно преодолеть лишь на пароме. Большинство грузов, отправляемых по железной дороге на восток, следуют через Польшу, Беларусь, а затем через Российскую Федерацию из Москвы по Транссибирскому железнодорожному маршруту.

Морские перевозки между Европой и Азией дают множество преимуществ в сравнении с существующими наземными маршрутами, в том числе более низкий риск потери или повреждения груза, меньшее число таможенных процедур и более низкие затраты на погрузочно-разгрузочные работы, а также регулярные и надежные графики перевозок. Однако морской транспорт подвержен влиянию погодных условий, и каждый год гибнут порядка 230 судов и 1 000 членов экипажей. Наибольшие потери имеют место при перевозке генеральных грузов. Самая экономичная скорость для крупных контейнерных судов составляет примерно 16 уз., или 30 км/ч (или 720 км/сут).

Такая скорость может показаться недостаточной по сравнению со средней скоростью движения 37 км/ч для некоторых грузовых поездов на некоторых потенциальных участках ТРАСЕКА, однако средняя скорость движения грузовых поездов на участках большой протяженности составляет лишь 12 км/ч. Даже на линиях грузоперевозок высокого качества в Западной Европе средняя скорость составляет всего лишь 14 км/ч. В интересах повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта одной из задач ТРАСЕКА является восстановление существующей путевой инфраструктуры в целях достижения средней скорости движения 30 км/ч на дальних расстояниях для груженых вагонов и 90 км/ч для порожних вагонов. Одной из причин столь значительного снижения средней скорости являются длительные простои на многих таможенных пунктах и пограничных переходах в этом регионе. Более сложная проблема, требующая решения, заключается в изменении ширины колеи на границах между некоторыми странами, как, например, между Украиной и Российской Федерацией с Казахстаном, Казахстаном и Китаем, а также Азербайджаном и Ираном. Программа ТРАСЕКА призвана преодолеть эту проблему путем содействия использованию новых технологий, таких, как система "Тальго", разработанная ИНЖД, и система свободной колеи, разработанная в Японии. Если удастся решить эти проблемы, железные дороги смогут стать более экономичным и быстрым видом международных грузовых перевозок по сравнению с морским транспортом и более экологически благоприятным средством перевозки грузов на внутренних линиях, чем автомобильный транспорт.

Южный

Этот коридор соединяет Юго-Восточную Европу через Турцию, Исламскую Республику Иран и Центральную Азию с Китаем и с Южной/Юго-Восточной Азией. Подробный анализ потенциальных возможностей этого коридора содержится в исследовании ЭСКАТО ООН "Развитие Трансазиатской железной дороги - Трансазиатская железная дорога в Южном коридоре Азия-Европа", в котором в рамках этого коридора выделены три отдельных маршрута международного значения.

Первый маршрут (ТАR-SI) начинается в Куньмене (Китай), проходит через территорию Мьянмы, Индии, Бангладеш, Пакистана, Исламской Республики Иран и Турции и завершается на границе с Болгарией в Капикуле. Расстояние от Куньмина до Капикуле составит в общей сложности 11 700 км, причем 84% этой линии уже существуют, 15% потребуются проложить в основном через труднопроходимую горную местность и 1% включает в себя паромные соединения. Общее расстояние между Куньминем и Франкфуртом составит приблизительно 13 500 км, и между восточной и западной оконечностями этот маршрут будет пересекать семь государственных границ

(и еще пять - к западу от Турции) и будет иметь три различных колеи - 1 000 мм, 1 435 мм и 1 676 мм.

Второй маршрут (TAR-S2) начнется в Таиланде, пройдет на запад или северо-запад в Мьянму и вольтется в существующую железнодорожную сеть этой страны, где он соединится с маршрутом TAR-S1. В случае использования маршрута TAR-S2 общее расстояние между Бангкоком и Капикуле будет составлять 11 500 км, а между Бангкоком и Франкфуртом - 13 200 км. Этот маршрут будет пересекать семь государственных границ с необходимостью перехода на другую колею в четырех пунктах.

Третий маршрут (TAR-S3) будет соединять страны Центральной Азии, не имеющие выхода к морю, с Европой и Южной/Юго-Восточной Азией. Этот маршрут будет начинаться в Серахсе на границе между Исламской Республикой Иран и Туркменистаном и будет соединять Серахс с границей между Ираном и Турцией в Рази. Из Серахса маршрут пройдет через Туркменистан, Узбекистан и Казахстан до Актогая и затем до пограничного перехода Дружба, пройдет по территории Китая, а затем в направлении Урумчи, Ланьчжоу, Шеньчжоу либо до порта Шеньчжень на юге, либо до Пекина на севере, либо до китайских портов Шанхай, Ляньюньгань и др. Этот маршрут может быть также продолжен от Актогая в северном направлении и может соединиться с Транссибирским коридором в Омске или Новосибирске. Проходя от Серахса через Фариман, Бафк (или Тегеран) и Сирджан, этот маршрут мог бы также соединиться с портом Бендер-Аббас.

Помимо ЭСКАТО ООН, обеспечивающей аналитическую работу, одной из основных организаций, содействующих изменениям в рамках этого коридора, является Организация экономического сотрудничества (ОЭС) - межправительственная региональная организация, созданная в 1985 году Ираном, Пакистаном и Турцией с целью обеспечения устойчивого социально-экономического развития этого региона.

Благодаря введению в эксплуатацию в 1996 году участка железной дороги Теджен - Мешхед - Серахс открылось железнодорожное движение по северной линии Трансазиатской железной дороги транспортного коридора Восток-Запад, а также по транспортному коридору Север-Юг, что в свою очередь открыло железнодорожные маршруты, соединяющие республики Центральной Азии с портами Персидского залива. Однако пропускная способность этого коридора в настоящее время практически не используется; объем движения по этому направлению не превышает 0,2-0,3 млн. тонн. Для республик Центральной Азии в целом этот коридор представляет собой наиболее привлекательное соединение с восточными китайскими портами, со Стамбулом и далее - по Панъевропейскому транспортному коридору IV с центральной частью Европы.

В течение последних трех лет Управление транспорта и коммуникаций ОЭС прилагало особые усилия с целью организации демонстрационного пробега контейнерного поезда из Алма-Аты в Стамбул по Трансазиатской железной дороге, а также с целью обеспечения открытия движения международных пассажирских поездов по маршруту Алма-Ата - Ташкент - Тегеран - Стамбул. При активной поддержке государств-членов 20 января 2002 года состоялся первый демонстрационный пробег контейнерного поезда из Стамбула в Алма-Ату через Ташкент, а 14-21 марта 2002 года был осуществлен первый экспериментальный пробег международного пассажирского поезда по маршруту Алма-Ата - Ташкент - Туркменабад - Тегеран. Это событие положило начало международным пассажирским перевозкам по маршруту Алма-Ата - Ташкент - Туркменабад - Стамбул в дополнение к открывшемуся в 2001 году движению на участке Тегеран - Стамбул этого же маршрута.

Север-Юг

12 сентября 2000 года министры транспорта Ирана, Российской Федерации и Индии подписали в Санкт-Петербурге Соглашение по международному транспортному коридору Север-Юг. Министры обратили внимание, в частности, на необходимость сокращения транзитного времени в ходе пассажирских и грузовых перевозок по их соответствующим территориям, сведения к минимуму стоимости транзитных перевозок и упрощения и унификации административных процедур (включая таможенные) в ходе международных перевозок грузов и пассажиров.

Коридор Север-Юг является кратчайшим путем, соединяющим Европу с Дальним и Средним Востоком, Индийским океаном и Юго-Восточной Азией. Этот коридор простирается от портов Индии через Аравийское море до южного иранского порта Бендер-Аббас, откуда грузы перевозятся затем транзитом через Иран и Каспийское море в порты российского сектора Каспийского моря. Оттуда маршрут проходит по реке Волга через Москву в северную Европу. Аналитики указывают, что за последний год количество индийских грузов, перевозимых по этому маршруту, резко возросло, обратив вспять резкий спад, наблюдавшийся в 1990-е годы. В советский период по этому маршруту ежегодно перевозились миллионы тонн транзитных грузов из Европы в Иран через СССР и между СССР и Индией. В 2000 году небольшие партии чая и табака впервые были доставлены таким путем из Индии в Российскую Федерацию через Иран. Российская Федерация экспортирует в основном металлы, лес, бумагу, механизмы и химические продукты в Иран, в то время как Иран отправляет в Российскую Федерацию главным образом пищевые продукты, легковые автомобили и автобусы. Эксперты

полагают, что объем движения по этому коридору может достигнуть 20-30 млн. т грузов в год.

Ожидается, что этот возрожденный маршрут обеспечит более быструю и дешевую транспортировку по сравнению с главным альтернативным маршрутом перевозки грузов - из Южной Азии через Суэцкий канал и Средиземное море и затем Атлантический океан и Северное море в порты Балтийского моря. Российские аналитики предсказывают, что при использовании коридора Север-Юг сроки доставки сократятся примерно на 10-20 суток, а стоимость доставки одного контейнера сократится на 400-500 долл. США. Открытие Центрально-азиатского региона и новых рынков в районе Индийского океана и Персидского залива имеют весьма важное значение как для Европы, так и для Азии. Маршрут начинается от Индийского океана (Бомбей и другие порты) и выходит на Бендер-Аббас морским путем. Затем он продолжается от Бендер-Аббаса до северных иранских портов на Каспийском море (Бандар-Анзали и Бендер-Амирабад) по автодорогам и железным дорогам и доходит до портов Астрахань и Лагань в Российской Федерации. Из портов Российской Федерации перевозка грузов будет продолжаться автомобильным и железнодорожным транспортом до Москвы и Санкт-Петербурга, а оттуда в Скандинавию. Доступ к железнодорожной и автодорожной сети в Центральной Азии и Российской Федерации будет обеспечен после завершения строительства железнодорожной линии Астара-Казвин.

К числу других преимуществ коридора Север-Юг относится наличие нескольких потенциальных пересечений с другими существующими коридорами между Центральной Азией и Европой, включая коридор ТРАСЕКА, который может обеспечить хорошие связи между потоками грузов в направлениях север-юг и восток-запад.

Оценивая его потенциальное значение в будущем, Беларусь, Казахстан, Таджикистан и Оман присоединились к трем странам - инициаторам Межправительственного соглашения по международному транспортному коридору Север-Юг. Кроме того, ряд других правительств обратились с просьбой о присоединении к этому соглашению (Армения, Болгария, Азербайджан, Сирия, Украина и Турция).

Согласно проектам соединения наземных маршрутов с морскими коммуникациями через Каспийское море между Ираном и Российской Федерацией (по направлению Астрахань - Макат - Бейнеу - Ералиев - Бекдаш - Туркменбаши - Газанджык - Гудуролум с выходом на сеть железных дорог Ирана Бендер - Торкеман), важная роль в этом сценарии отводится центральноазиатским республикам, в частности Казахстану и Туркменистану.

Одновременно с этим на территории Российской Федерации с 2001 года ведутся работы по реконструкции и модернизации дорог в рамках этого коридора. К настоящему времени завершена полная модернизация участка Санкт-Петербург - Выборг, а также реконструкция важных мостов, объездных путей, развязок и участков других автомагистралей в этом коридоре. Российская Федерация намерена включить в коридор маршруты Москва - Астрахань и Москва - Новосибирск. Дорога Москва - Астрахань обеспечивает транзитные перевозки в направлении Центральной Азии, Ирана и Индии. Этот маршрут включает автодорогу М-6 "Каспий" протяженностью 1 200 км с интенсивностью движения 2 500-4 600 автотранспортных средств в день. Модернизация этой автомагистрали осуществляется путем реконструкции до уровня параметров первой категории с четырьмя полосами движения на подъездах к Тамбову и Волгограду, а также путем капитального ремонта некоторых участков дороги. Российская Федерация планирует строительство, реконструкцию и модернизацию 515 км автодороги "Каспий" (Москва - Тамбов - Волгоград - Астрахань) и автодороги Астрахань - Махачкала.

Кроме того, Министерство транспорта Российской Федерации работает над созданием автопаромной линии на Каспийском море. В настоящее время осуществляется движение автопаромов из порта Оля (Российская Федерация) в порт Ноушахр (Иран) и в порт Туркменбаши (Туркменистан). Помимо этого, в бассейне Каспийского моря эксплуатируются порядка 70 судов под флагом Российской Федерации для обеспечения перевозки грузов на каспийском участке коридора Север-Юг.

4 апреля 2004 года президент Российских железных дорог объявил о том, что в августе 2004 года состоится первый демонстрационный пробег маршрутного контейнерного поезда по маршруту Берлин-Тегеран в рамках транспортного коридора Север-Юг.

28 июля первый грузовой поезд был отправлен в расположенный на Каспийском море порт Оля по участку международного коридора Север-Юг между Российской Федерацией и Ираном. Контейнерный поезд, груженный бумажной продукцией ОАО "Волга", был организован совместно ООО "Модуль" и ОАО "Российские железные дороги" при содействии центра "Трансконтейнер" - филиала "Российских железных дорог" и Центра фирменного транспортного обслуживания Октябрьской железной дороги.

Поезд отправился 21 июля со станции Санкт-Петербург - Варшавский и 28 июля прибыл на станцию Яндыки, откуда затем он проследовал по 49-километровому участку Яндыки - Оля до Каспийского контейнерного терминала.

28 июля этого года также состоялась церемония открытия этой новой линии. Выступивший на церемонии премьер-министр Российской Федерации Михаил Фрадков сказал: "Завершено строительство железнодорожной составляющей транспортного коридора Север-Юг в Астраханской области". Он также сказал, что страны Ближнего Востока, Индия, Пакистан и страны Персидского залива также заинтересованы в расширении этого коридора. Российские железные дороги инвестировали в этот проект более 100 млн. долл. США, и предполагается, что объем железнодорожных перевозок между западными странами, Российской Федерацией и Каспийским регионом увеличится на 50%. Новый маршрут идет в обход Суэцкого канала, благодаря чему сроки доставки от двери до двери составляют 13 суток вместо 37, как это было раньше.

Трансказахстанская магистраль - Стратегическое местоположение и экономический потенциал Казахстана в контексте евро-азиатских транспортных соединений нашли подтверждение в недавнем решении правительства и Казахских железных дорог о строительстве магистрали протяженностью 3 083 км, которая станет одним из ключевых элементов проекта создания панъевразийской железной дороги, соединяющей Китай с Западной Европой. Эта магистраль пройдет на запад от Достыка, расположенного на восточной границе Казахстана с Китаем, до Актау на Каспийском море, а затем повернет на юг в Туркменистан. Сам панъевразийский маршрут продолжится через Туркменистан, Иран и Турцию и соединится с железнодорожной сетью в Европе через новую 14-километровую железнодорожную ветку через Босфор, сооружение которой будет завершено к 2009 году. Строительство новой магистрали через Казахстан планируется завершить к 2010 году, и, как ожидается, оно обойдется в 5-7 млрд. долл. США.

Основная цель проекта, реализуемого в Казахстане, будет заключаться в создании линии со стандартной колеей для осуществления перевозок в Китай, имеющий железнодорожную сеть со стандартной колеей, а также на восток в Европу. Для продолжения магистрали через Иран и Турцию необходимо построить еще 770 км путей в Туркменистане и 70 км в Иране.

В конечном итоге план состоит в том, чтобы сформировать единый маршрут от порта Ляньюньгань на восточном побережье Китая до порта Гамбург в Германии. Ожидается, что новая железнодорожная магистраль сократит транзитное время и транспортные издержки, поскольку поезда уже не будут задерживаться в течение шести часов на казахстанском пограничном переходе в ожидании замены на каждом вагоне колес для широкой колеи на колеса, подходящие для железных дорог в Китае и Европе. Новая железнодорожная магистраль, как предполагается, будет пропускать ежегодно 40 млн. т грузов. В настоящее время железнодорожная сеть Казахстана использует широкую колею, и по всей стране существуют значительные пробелы в сети на маршруте

восток-запад. Проект в основном будет предусматривать строительство новых линий параллельно с уже существующими либо на новой территории. К участкам, где будет сохранена широкая колея в дополнение к новой стандартной колее, относится участок Саксаульская - Бейнеу протяженностью 540 км. Значительная часть магистрали, которая будет проложена в восточной части Казахстана, будет представлять собой новую дорогу, построенную по новым параметрам. Участок протяженностью 1 508 км между Актогаем и Саксаульской пройдет южнее существующей сети и станет тем проходящим через всю страну центральным звеном сети, которое до сих пор отсутствовало.

В настоящее время ведется поиск внутренних и иностранных инвесторов для этого проекта, и Казахские железные дороги уже заручились финансовой поддержкой в размере 3,5 млрд. долл. США со стороны банков и других частных инвесторов. Китай также проявил интерес к этому проекту.

Последние изменения в этой области

Первая (1998 год) и вторая (2000 год) Международные евро-азиатские конференции по транспорту рекомендовали ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН объединить их программы работы по развитию евро-азиатских соединений. Обе организации в сотрудничестве с рядом государств и международных организаций подготовили совместную программу, основанную на их собственной работе, и сформулировали ряд конкретных предложений по обеспечению эффективной реализации этой программы (TRANS/WP.5/2001/14).

Одним из итогов сотрудничества между ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН явился совместный проект в области развития евро-азиатских транспортных соединений, который реализуется в настоящее время. Этот проект является одним из компонентов проекта, финансируемого из средств Счета развития ООН и озаглавленного "*Создание потенциала в области развития межрегиональных сухопутных и сухопутно-морских транспортных коммуникаций*" (2002-2006 годы). Компонент ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН был спланирован в качестве последующей деятельности по реализации "Общей стратегической позиции ЕЭК/ЭСКАТО по евро-азиатским транспортным соединениям", которая была представлена на второй Международной евро-азиатской конференции по транспорту (Санкт-Петербург, сентябрь 2000 года) и была впоследствии рассмотрена и утверждена Рабочей группой ЕЭК ООН по тенденциям и экономике транспорта (2001 год) и Комитетом по внутреннему транспорту ЕЭК ООН (2002 год).

Определение наиболее оптимальных евро-азиатских внутренних транспортных маршрутов и условий для их развития занимало центральное место в работе *первого совещания Группы экспертов по развитию евро-азиатских транспортных соединений*

(9-11 марта 2004 года. Алма-Ата, Казахстан), которое было организовано совместно ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН. Были согласованы основные элементы стратегии развития евро-азиатских транспортных соединений, включая сосредоточение внимания на главных маршрутах в четырех основных евро-азиатских коридорах, которые были утверждены на международном уровне и которые представляют собой продолжение панъевропейских транспортных коридоров в восточном направлении. Деятельность по реализации этой стратегии в рамках трех этапов в течение 2004-2006 годов будет заключаться в определении главных маршрутов евро-азиатского значения; сборе и обработке соответствующих данных об инфраструктуре и движении; осуществлении проектов на этих маршрутах; устранении препятствий и помех при пересечении границ; осуществлении основных международных транспортных соглашений и конвенций; и разработке и осуществлении национальных планов действий.

Участвовать в проекте были приглашены следующие страны: Азербайджан, Армения, Афганистан, Беларусь, Болгария, Грузия, Исламская Республика Иран, Казахстан, Китай, Кыргызстан, Республика Молдова, Российская Федерация, Румыния, Таджикистан, Туркменистан, Турция, Украина и Узбекистан.

Третья Международная евро-азиатская конференция по транспорту состоялась в 2003 году в Санкт-Петербурге. В заключительной Декларации представители правительств и парламентов европейских и азиатских стран, международных транспортных, финансовых и других организаций и институтов, транспортных объединений и коммерческих структур, принимавшие участие в ее работе, поддержали ряд мер и мероприятий, предусматривающих дальнейшие конкретные шаги в направлении быстрого и устойчивого развития четырех евро-азиатских наземных транспортных коридоров². В Декларации был также рекомендован ряд конкретных инициатив по развитию интегрированной евро-азиатской транспортной системы, касающихся развития инфраструктуры, современных технологий, перевозок грузов и информационных технологий в целях привлечения инвестиций в инфраструктуру и т.д.

В марте 2003 года *Европейская комиссия* представила свое Сообщение по теме "Расширенная Европа - соседство: новая основа отношений с нашими восточными и южными соседями", в котором излагаются основные принципы Европейской политики соседства (ЕПС). Цель Европейской политики соседства состоит в совместном с соседними странами использовании преимуществ расширения ЕС, которое произошло

² См. документ TRANS/2004/12 - Декларация третьей Международной евро-азиатской конференции по транспорту.

в 2004 году, - таких, как стабильность, безопасность и благосостояние, - независимо от членства в ЕС.

В мае 2004 года Европейская комиссия предложила конкретные шаги для обеспечения того, чтобы историческое расширение ЕС, происшедшее 1 мая, не создало новых разделительных линий между ЕС и его соседями. Определив в 2003 году руководящие принципы Европейской политики соседства, Комиссия приняла "Документ о стратегии", содержащий предложения о том, каким образом выгоды от расширения могут быть распространены на соседей расширенного Союза. В этом документе указывается, что "...необходимо усовершенствовать физические транспортные сети, соединяющие Союз с соседними странами. Ввиду связанных с этим издержек крайне важное значение будет иметь тесная координация при составлении инвестиционных планов для этих сетей. Существующие инициативы, такие, как Концепция панъевропейской транспортной сети, различные панъевропейские транспортные конференции или предложения Комиссии от июня 2003 года относительно Евро-средиземноморской транспортной сети, обеспечивают прочную основу для движения вперед. Важное значение будет иметь финансирование проектов Европейским инвестиционным банком (ЕИБ) на основе главным образом среднесрочных мероприятий, согласованных в рамках планов действий. Конкретные потребности будут изучаться применительно к каждому отдельному случаю. Планы действий будут также содержать конкретные предложения по решению проблемы узвимости транспортных сетей и служб в случае террористических нападений"³.

ЕПС ориентирована на соседей ЕС, и в частности тех из них, кто приблизился к ЕС в результате его расширения. В Европе это касается *Беларуси, Республики Молдова, Российской Федерации и Украины*. В Средиземноморском регионе ЕПС распространяется на всех участников Евро-средиземноморского партнерства (называемого также Барселонским процессом), которые не являются членами ЕС, за исключением Турции, которая поддерживает свои отношения с ЕС в рамках подготовки к присоединению. Комиссия рекомендовала включить в сферу применения ЕПС *Армению, Азербайджан и Грузию*.

Еще одним важным событием явился *Семинар по развитию транспортной инфраструктуры в условиях расширенной Европы*, совместно организованный Европейской конференцией министров транспорта (ЕКМТ), Европейской комиссией (ЕК), Европейской экономической комиссией Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) и Европейским инвестиционным банком (ЕИБ) 27 и 28 ноября 2003 года в Париже.

³ European Neighbourhood Policy - Strategy Paper, COM(2004) 373 final - Commission of the European Communities, 15 May 2004.

Цель этого Семинара, организованного для руководителей высокого уровня, состояла в том, чтобы рекомендовать основные принципы общего подхода к планированию и финансированию развития транспортной инфраструктуры на всей территории Европейского континента. Учитывая расширение Европейского союза и растущую глобализацию торговли, было сочтено, что необходимо вновь проанализировать рамки и инструменты, которые использовались до настоящего времени на международном уровне в целях развития транспортной инфраструктуры. Общая задача Семинара заключалась в определении возможных главных транспортных осей между расширенным Европейским союзом и соседними странами, а также Азией, Ближним Востоком и Средиземноморским регионом. Выводы Семинара в виде программной записки и Декларации были представлены совещанию Совета министров ЕКМТ, которое состоялось в 2004 году в Любляне и на котором министры заявили о своем согласии с содержанием программной записки и приняли Декларацию⁴.

В Декларации министры утвердили элементы осуществления стратегии и предложили условия проведения консультаций по существующим панъевропейским транспортным коридорам, их возможного пересмотра и определения приоритетных проектов для стран, не являющихся членами ЕС, в рамках различных коридоров.

Совсем недавно, в июне 2004 года, в Сантьяго-де-Кампостела, Испания, состоялось еще одно важное совещание, которое может иметь потенциальные последствия для развития евро-азиатских наземных транспортных коридоров. Это совещание на уровне министров по теме "Расширенная Европа за развитие транспорта" было организовано Европейской комиссией, и в его работе участвовали руководители транспортного сектора Европы, включая министров транспорта Испании, Италии, Нидерландов, Российской Федерации, Словении, Турции и Украины, а также вице-президент Европейского инвестиционного банка. Участники семинара, в частности, сделали вывод о том, что необходимо определить и развивать приоритетные соединения между основными трансъевропейскими транспортными осями и различными регионами, соседствующими с Европейским союзом, и что они должны охватывать, в частности, следующие страны и регионы: Российскую Федерацию и западные новые независимые государства (Беларусь, Республику Молдова и Украину), Балканы, Средиземноморский регион, Турцию и Черноморский регион.

⁴ CEMT/CS(2004)2 - "Transport Infrastructure Development for a Wider Europe", Report on Seminar by Professor Wojciech Suchorzewski (Warsaw University). CEMT/CM(2004)1/FINAL (7 June 2004) - Strategy for Transport Infrastructure Development in a Wider Europe - Policy Note and Declaration.

Международные организации и финансовые учреждения

Помимо уже упомянутых ЕЭК ООН, ЭСКАТО ООН, ОЭС и т.д., другие международные организации и международные финансовые учреждения также тем или иным образом участвуют в развитии транспортных связей между Европой и Азией и вносят в этот процесс свой вклад.

Международный союз железных дорог (МСЖД), например, уделяет особое внимание развитию межконтинентальных грузовых коридоров, которые позволят железнодорожному транспорту выйти в будущем на ведущие мировые торговые маршруты и получить новые рынки, особенно в условиях конкуренции с морским и автомобильным транспортом. Через свой Всемирный исполнительный совет и Департамент всемирной деятельности МСЖД осуществляет проект создания морского/железнодорожного коридора, связывающего восточную часть Северной Америки с Северной Европой и Дальним Востоком до Китая (**коридор "N.E.W."**); цель этого проекта - превратить железные дороги в поставщика наземных транспортных услуг для контейнерных перевозок с транзитом через порты Бостон и Нарвик.

Для этого коридора создан руководящий комитет, и порядка 15 стран, представленных их правительствами и ведущими операторами комбинированных перевозок, активно участвуют в обеспечении необходимых условий для использования менее загруженных портов на восточном побережье Северной Америки (Бостон) и в северной части Норвегии (Нарвик) наряду с системой железных дорог восточного направления в Северной Скандинавии и Российской Федерации. Коридор N.E.W. призван стать дополнением к существующим маршрутам восток-запад, а также мог бы рассматриваться в качестве основного транспортного маршрута Восток-Запад, обслуживающего предприятия в северном регионе Скандинавии. Интермодальный порт Нарвик является единственным портом в северной части Скандинавии, имеющим доступ к прямому железнодорожному сообщению восток-запад. Через несколько километров после пересечения границы между Швецией и Финляндией эта железнодорожная линия разделяется на два отдельных направления: направление к Архангельску в Российской Федерации и основной маршрут в Центральную Азию через пограничный переход на юге Финляндии (Ваиниккала). Основной маршрут проходит по российской железнодорожной сети, пересекает Северный коридор в Казахстане и затем проходит в западную часть Китая. Основной маршрут может также полностью проходить по железным дорогам Российской Федерации до восточной части России (Находка-Восточная, Владивосток) с последующим выходом в северо-восточную часть Китая, Японию и Корею.

В 1996 году члены *Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД)* определили 13 коридоров (включая ответвления), которые представляют собой евро-азиатские международные железнодорожные коридоры этой организации. Эти коридоры частично совпадают с четырьмя уже упомянутыми евро-азиатскими коридорами, а также с участками панъевропейских транспортных коридоров. ОСЖД сообщила о последних изменениях в этих коридорах в 2003 году; дополнительные сведения содержатся в документе TRANS/SC.2/2003/20.

Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ) в сотрудничестве со своими ассоциациями-членами разрабатывает стратегию и меры по стимулированию развития автомобильного транспорта, сокращению и устранению барьеров между Европой и Азией. После Конференции "Возможности и барьеры в области международных перевозок грузов в автомобильном сообщении между Азией и Европой", состоявшейся в 2001 году в Иркутске (Российская Федерация), и Заявления, сделанного на этой Конференции (первая Конференция МСАТ по автомобильным перевозкам "Европа-Азия"), МСАТ провел вторую Конференцию по автомобильным перевозкам "Европа-Азия" в 2003 году в Тегеране. На Конференции были рассмотрены факторы, влияющие на рост торговли между Европой и Азией, и состояние транспортной инфраструктуры в евро-азиатском регионе. Были также рассмотрены различные препятствия на пути ускорения и облегчения пересечения границ в процессе автомобильных перевозок и способы их устранения. Третью Конференцию МСАТ по автомобильным перевозкам "Европа-Азия" планируется провести в Пекине 20-21 сентября 2005 года. Среди тем, которые будут обсуждаться, наиболее важной в контексте настоящей записки является тема "Соединение Европы и Азии: готов ли автомобильный транспорт к решению этой задачи".

В целях содействия развитию автомобильного транспорта АСМАП - российская ассоциация - член МСАТ организовала при поддержке МСАТ автопробег "Лиссабон-Владивосток", инициатором которого выступило Министерство транспорта Российской Федерации. Этот автопробег, ознаменовавший собой открытие ранее в этом году Транссибирской автомагистрали, стартовал 24 мая в Лиссабоне, и 12 июля 2004 года грузовики, участвовавшие в автопробеге "Лиссабон-Владивосток", достигли своего конечного пункта назначения - города-порта Владивосток на тихоокеанском побережье Российской Федерации. Цель автопробега через Европу и Азию состояла в том, чтобы продемонстрировать, что автомобильный транспорт может соединять теперь производственные и распределительные центры от Атлантики до Тихого океана.

МСАТ организует Международную автотранспортную конференцию по вопросам глобализации, которая состоится 22-23 сентября 2004 года в Стамбуле. На одном из пяти рабочих совещаний, которые планируется провести в рамках Конференции, будут

рассмотрены вопросы упрощения процедур пересечения границ, а на другом - вопрос о международных транспортных коридорах.

Европейский союз (ЕС) - Роль ЕС в разработке Программы ТРАСЕКА уже упоминалась. Помимо этого, ЕС содействовал развитию регионального сотрудничества в Центральной Азии путем организации соответствующих программ и поощрения стран к сотрудничеству друг с другом. Программа ТАСИС обеспечивает рабочие рамки для регионального сотрудничества; применительно к Центральной Азии и Кавказу приоритеты ЕК в области транспорта включают:

- оказание помощи в целях содействия наращиванию административного потенциала и гармонизации законодательства;
- дифференцированный подход к группам стран - участниц ТРАСЕКА;
- содействие повышению эксплуатационной совместимости железных дорог и применению европейских стандартов;
- осуществление международных соглашений (МДП, ДОПОГ);
- сосредоточение внимания на аспектах общей и эксплуатационной безопасности;
- повышение устойчивости водных перевозок между портами Черного моря, включая каботажные перевозки;
- постоянное уделение внимания региональному сотрудничеству и гармонизации процедур пересечения границ;
- улучшение соединений между ТРАСЕКА и расширенным Европейским союзом через соответствующие панъевропейские коридоры и ОТЗ Черного моря.

Всемирный банк (ВБ) - Всемирный банк особенно активно занимается вопросами увязки упрощения процедур перевозок и упрощения процедур торговли (УПТ). Он разработал методологию и подход, который применяется в Юго-Восточной Европе и на Кавказе. Как Всемирный банк, так и ТРАСЕКА создали рабочие группы в Кавказском регионе, где сотрудничество осуществляется на оперативном уровне.

Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР) - ЕБРР был создан в 1991 году для содействия переходу к открытой рыночной экономике и поощрения частной предпринимательской инициативы в странах бывшего Советского Союза и Центральной и Восточной Европы (ЦВЕ).

ЕС оказывает активную поддержку ЕБРР в финансировании проектов по линии ТАСИС. Банк также поддерживает развитие транспортных связей между Кавказом и Центральной Азией. Помимо оказания поддержки Программе ТРАСЕКА на ее первоначальном этапе Банк также участвовал в реализации проектов в области инфраструктуры в различных странах - от Грузии до Казахстана; эти проекты охватывали железные дороги, автодороги и порты. В 2000 году общий объем его участия в расходах по проектам составил около 850 млн. долл. США. Проекты включали модернизацию автодорог от Ашхабада до Мари, усовершенствование железнодорожных систем в Узбекистане и Казахстане и модернизацию портов Актау и Туркменбаши. Пять проектов, касавшихся транскавказского коридора, были направлены на содействие потокам грузов между Баку в Азербайджане и черноморскими портами Поти и Батуми. Эти транспортные проекты касались главным образом государственного сектора, и большинство крупных проектов в области транспортной инфраструктуры должны были осуществляться государственными учреждениями, поскольку частное коммерческое финансирование было недоступно.

Кредиты Банка позволили мобилизовать значительные дополнительные средства и способствовали поощрению коммерческой дисциплины и повышению темпов возмещения издержек.

Специальная программа Организации Объединенных Наций для стран Центральной Азии (СПЕКА) - СПЕКА является совместной программой стран Центральной Азии, ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН. Программа развития района Шелкового пути (СРАДП), учрежденная в июле 2001 года, сфокусирована на центральноазиатских республиках и Китае. СРАДП представляет собой механизм межсекторального, а также трансграничного анализа и решения приоритетных проблем стран-участниц. Дополнительную информацию о деятельности СПЕКА, связанной с транспортной инфраструктурой и упрощением процедур пересечения границ, можно получить по адресу: <http://www.unece.org/speca/>.

Азиатский банк развития (АБР) - Программа АБР в области регионального экономического сотрудничества (КАРЕК) направлена на стимулирование экономического роста и повышение жизненного уровня в регионе путем поощрения экономического сотрудничества. Одна из региональных инициатив АБР направлена на модернизацию

таможенных служб и развитие сотрудничества в таможенных вопросах. По мнению АБР, к числу ключевых региональных транспортных проблем относятся финансирование, пересечение границ и координация транспортной политики. Двумя крупными проектами в области транспорта являются строительство железной дороги Китай - Кыргызстан - Узбекистан и строительство в южной части Кыргызстана автодороги, связывающей Китай и Узбекистан. АБР был приглашен участвовать в совместном финансировании работ по восстановлению автомагистрали, связывающей Алма-Ату в Казахстане с Бишкеком в Кыргызстане. Этот совместно кредитуемый/субсидируемый проект финансируется ЕБРР и ЕС.

Агентство Соединенных Штатов по международному развитию (ЮСАИД) осуществляет свою деятельность в Таджикистане, Казахстане, Узбекистане и Кыргызстане. *Япония* проявляет активность в этом районе, главным образом через ЯБМС. *Кувейтский фонд (КФАЭР)* и *Исламский банк развития (ИБР)* реализуют ряд проектов, имеющих отношение к этому региону, и в настоящее время уже осуществляются и другие программы.
