

Исследование ЕЭК ООН по Евроазиатским транспортным связям (ЕАТС). Недостатки, преимущества и перспективы ЕАТС.

(Одесса, 02.06.2017)

Проект Евроазиатских транспортных связей (ЕАТС) начался с **I этапа (2002-2007)** в качестве совместного мероприятия между Европейской экономической комиссией Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) и Экономической и социальной комиссии Организации Объединенных Наций для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО)

В тесном сотрудничестве с национальными координационными центрами в евро-азиатском регионе проект ЕАТС определил основные евро-азиатские автомобильные и железнодорожные маршруты для приоритетного развития и сотрудничества.

Группа экспертов, созданная в рамках этого проекта, оказалась полезной платформой сотрудничества для скоординированной разработки согласованных евро-азиатских наземных транспортных связей. Результаты этой работы имеются в исследовании ЕАТС Фазы I, которое было подготовлено совместно ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН.

II этап проекта ЕАТС (2008-2013) координировала ЕЭК ООН. В ходе данного исследования Группа экспертов определила девять железнодорожных и девять автодорожных коридоров, связывающих два континента, и 311 предложенных проектов участвующих стран общей стоимостью 215 миллиардов долларов. Были также определены административные препятствия для транспорта и торговли.

ЕЭК ООН также создала и бесплатно предоставляет информацию об этих коридорах в приложении Географической информационной системы (ГИС).

Второе совещание министров ЕАТС (26 февраля 2013 года) одобрило заключительный отчет по этапу II и поддержало следующий этап проекта в своей Совместной декларации.

Этап III проекта ЕАТС (2013-2017), Координируемый ЕЭК ООН, направлен на обеспечение работоспособности сухопутных связей ЕАТС. Он ориентирован как на координацию, так и на содействие финансированию инфраструктурных проектов, а также на облегчение и устранение физических и административных узких мест при пересечении границ при наземном сообщении между Европой и Азией.

Участвующие страны: Афганистан, Армения, Азербайджан, Беларусь, Бельгия, Босния и Герцеговина, Болгария, Грузия, Германия, Греция, Иран, Италия, Испания, Китай, Кипр, Казахстан, Кыргызстан, Латвия, Литва, Люксембург, Мальта, Македония, Молдова, Монголия, Пакистан, Польша, Португалия, Россия, Румыния, Сербия, Таджикистан, Узбекистан, Украина, Финляндия, Франция, Хорватия, Туркменистан, Турция.

Основной целью этапа III проекта было определение мер, которые сделают маршруты ЕАТС более операбельными и эффективными.

Фактически, эти связи уже функционировали, аккумулируя каждодневный опыт торговли и транспорта. В этом контексте задача была скорее обобщить этот опыт и сформулировать скоординированные меры, которые могли бы способствовать дальнейшему росту транспортных потоков на маршрутах ЕАТС.

Как отмечается в Совместном заявлении о будущем развитии евро-азиатских транспортных соединений (ЕАТС), подписанном в Женеве 26 февраля 2013 года министрами транспорта стран ЕАТС, **существует большой потенциал для диверсификации грузовых транспортных маршрутов между Европой и Азией** и расширенного использования существующих и прогнозируемых возможностей внутреннего транспорта.

Разработка эффективных, экономически обоснованных, безопасных и безопасных внутренних маршрутов ЕАТС может обеспечить альтернативные или дополнительные транспортные соединения с морским транспортом, облегчить существующие и будущие торговые и грузовые потоки между Европой и Азией и содействовать интеграции национальных экономик в мировую экономик.

Развитие ЕАТС могло бы сыграть значительную роль в достижении **Целей устойчивого развития (SDG)**. Внутренние маршруты ЕАТС могут облегчить доступ к рынкам, экономическим возможностям и социальным услугам в ряде стран, охватывающих эти маршруты, включая развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, таким образом, чтобы в значительной мере способствовать экономическому развитию, сокращению масштабов бедности и повышению стабильности экономических перспектив в этих государствах.

Первоначальный SWOT-анализ, сделанный во время этапа II проекта ЕАТС, дал общую картину статуса Евроазиатских транспортных связей. Это помогло понять максимальную выгоду от сильных сторон, обозначить пути компенсации слабых мест, минимизировать угрозы и максимально использовать возможности. Новый отчет Группы экспертов содержит обновленную версию SWOT-анализа проекта ЕАТС, отражающую изменения и тенденции, выявленные в ходе третьей фазы проекта.

Так, были определены **сильные стороны сухопутных маршрутов ЕАТС:**

- Более быстрая доставка по сухопутным маршрутам ЕАТС, чем по морским маршрутам для перевозки грузов между Европой и Азиатско-Тихоокеанским регионом;
- Важные варианты транспортировки для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, лежащих на внутренних маршрутах ЕАТС;

- Неиспользованные существующие мощности на некоторых участках дорожных и железнодорожных маршрутов ЕАТС, идущих с востока на запад и с севера на юг;
- Предпочтительный вариант перевозок для стран, расположенных вдоль внутренних маршрутов ЕАТС для достижения своих основных торговых партнеров (страны Центральной Азии, Афганистан, Монголия);
- Интеграция и физическое расширение Панъевропейских коридоров, AGR, AGC, AGTC, Трансъевропейских транспортных сетей (TEN-T), Азиатской шоссейной сети (АН), Трансазиатской железной дороги (ТАР), Трансъевропейской автомагистрали (ТЕА), Трансъевропейской железной дороги (ТЕР), ТРАСЕКА, Международного транспортного коридора Север-Юг и Международных железнодорожных коридоров ОСЖД, Международного транспортного коридора Via Carpatia, Международного автодорожного коридора Европа - Западный Китай и других связанных с ними коридоров и сетей высокого значения для перевозок между Европой и Азией.
- Политическая приверженность к развитию внутренних маршрутов ЕАТС, выраженная заинтересованными правительствами и различными международными и субрегиональными правительственными и неправительственными организациями, продвигающими соответствующие инициативы и проекты в области транспорта.
- Наличие публично-приватного партнерства (ППП) для реализации проектов и инициатив, направленных на развитие внутренних маршрутов ЕАТС (в дополнение к традиционному ППП, новым организационным формам глобальных партнерских отношений, в частности Глобальное партнерство в интересах устойчивого транспорта (GPST) участие международных финансовых институтов, как ожидается, будет способствовать улучшению сотрудничества между различными транспортными предприятиями и Организацией Объединенных Наций, ее специализированными и региональными учреждениями в области упрощения процедур транспорта, гармонизации транспортного законодательства и других вопросов, важных для ЕАТС).
- Наличие наилучших имеющихся технологических и экологических стандартов и передового опыта для планирования и строительства недостающих звеньев.

Далее рассматривались общие **недостатки**, наблюдаемые на внутренних маршрутах ЕАТС (но не обязательно присутствующие во всех странах ЕАТС):

- Слишком высокие затраты на грузовые перевозки по внутренним маршрутам ЕАТС по сравнению с морскими маршрутами через Индийский океан и Суэцкий канал, вследствие:

- ограниченной конкуренции на внутренних маршрутах ЕАТС против высокой конкуренции между судоходными компаниями, ведущей к низким ставкам фрахта;
- неоправданно высоких транзитных тарифов, сборов и платежей, преследующих, прежде всего, фискальные цели; а также
- проблем в гармонизации тарифных ставок между железнодорожными операторами для доставки грузов между Европой и Азией;
- Медленное развитие транспорта и логистических услуг вдоль сухопутных маршрутов ЕАТС;
- Слабое развитие интермодальных перевозок в регионе ЕАТС, в основном в регионе Центральной Азии (несколько интермодальных услуг на континентальном Евро-азиатском рынке, отсутствие логистических центров вдоль маршрутов);
- Существующие физические и нефизические барьеры вдоль внутренних маршрутов ЕАТС, препятствующие транспортным операциям, в частности:
 - недостающие соединения автомобильных и железных дорог;
 - долговременные процедуры контроля, приводящие к задержкам в пунктах пересечения границы;
 - отсутствие процедур «единого окна» в пунктах пересечения границы;
 - множественные проверки грузов в пути следования;
 - обязательные сопровождения транзита (конвой);
 - часто меняющиеся ограничения и санитарные и фито-санитарные процедуры;
- Медленное развитие условий для конкурентного бизнеса в некоторых странах ЕАТС, особенно:
 - преобладающие ограничения разрешений для операторов автомобильного транзита, двусторонних перевозок и перевозок в/из третьих стран; а также
 - медленно развитие рынка экспедиторов, грузовых интеграторов, поставщиков 3PL услуг и других участников рынка, способствующих развитию торговли и транспорта (а также отсутствие правовой базы для их работы).

- Разный подход к международной координации и гармонизации, в частности:
 - различные таможенные режимы транзита по сухопутным маршрутам ЕАТС;
 - длительная и дорогостоящая процедура выдачи виз профессиональным водителям;
 - сложный мониторинг внутренних маршрутов ЕАТС из-за разнородности существующих транспортных и транзитных правил;
 - разные подходы и отсутствие синхронизации развития трансграничной инфраструктуры ЕАТС;
- Случаи коррупции вдоль некоторых дорожных маршрутов ЕАТС (обнаруженные в ходе реализации некоторых международных проектов - Новая Евро-Азиатская Сухопутная Инициатива (NELTI), Инициатива по Глобальной Борьбе с Коррупцией и т.д., а также международными организациями, ОБСЕ, ОЭС, МСАТ и другими - склонение международных операторов к незаконным платежам и ненадежному проведению официально задекларированных процедур.
- Безопасность вдоль участков сухопутных маршрутов ЕАТС;
- Отсутствие полного электронного управления документами и процедурами в пунктах пересечения границ, в том числе предварительного декларирования транспортных средств и грузов, электронной CMR, e-TIR по большинству внутренних маршрутов ЕАТС.
- Ограниченные организационные и человеческие ресурсы во многих государствах-членах ЕАТС, особенно не имеющих выхода к морю.
- Недостаточный уровень инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры в некоторых странах.
- Относительно высокие риски стихийных бедствий и технологических сбоев вдоль некоторых участков внутренних маршрутов ЕАТС, недостаточно разработанные мероприятия по управлению рисками в области транспорта и развитию альтернативных транспортных и транзитных маршрутов.

Далее рассматривались **возможности** внутренних маршрутов ЕАТС:

- Увеличение долгосрочных транспортных грузопотоков между Европой и Азией, обусловленное непрерывной глобализацией;
- Быстрый рост Китая и Индии и некоторых других азиатских странах, генерирующих большой спрос на транспорт и, следовательно, новые возможности для внутренних маршрутов ЕАТС;

- Принятие Генеральной Ассамблеей ООН в 2014-2015 годах и текущая реализация Резолюций ООН 70/1 «Преобразуя наш мир: Повестки дня для устойчивого развития 2030», 69/213 «Роль транспорта и транзитных коридоров в обеспечении международного сотрудничества в интересах устойчивого развития», 70/197 «На пути всестороннего сотрудничества между всеми видами транспорта для обеспечения устойчивых мультимодальных транзитных коридоров»;
- Запуск «Ашхабадского процессв» по устойчивому развитию транспорта на основе результатов первой Глобальной конференции ООН по устойчивому развитию транспорта (26-27 ноября 2016 г., Ашхабад, Туркменистан);
- Принятие Декларации министров по вопросу установления связей устойчивого транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе и Региональной программы действий по обеспечению устойчивого подключения транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I-II (2017-2021) в ходе третьей сессии ЭСКАТО Конференции Министров транспортп (5-9 декабря 2016 г., Москва, Россия);
- Продолжающаяся имплементация Венской программы действий для выхода к морю развивающихся стран на десятилетие 2014-2024;
- Инициатива Китая «Один пояс – один путь» (OBOR);
- Создание Глобального партнерства в интересах устойчивого транспорта (GPST) и запуск его работы по ключевым вопросам транспорта, связанным с развитием ЕАТС, например, предложение о разработке глобального транспортного документа (GTrD) для облегчения интермодального транзита товаров через разные юрисдикции, с учетом соответствующих правовых и страховых вопросов при транзите товаров;
- Присоединение к ВТО ряда стран ЕАТС (Россия (2012), Таджикистан (2013) и Казахстан (2015)),
- Вступление в силу Соглашения ВТО по упрощению торговли в 2017 году;
- Экономические реформы в некоторых странах ЕАТС, улучшение бизнес-климата и прозрачности процедур, о чем свидетельствуют индексы роста конкурентоспособности и индекса LPI в этих странах;
- Развитие торговли между странами ЕАТС, в частности, между развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, в Центральной Азии и соседними развивающимися странами;
- Реализация некоторых инфраструктурных проектов, улучшающих транспортно-логистическую сеть в области ЕАТС, включая проект Via-Carpatia, строительство Международного маршрута Европа - Западный

Китай и Коридора Север-Юг во всех вовлеченных странах, реконструкция железнодорожных путей БАМ и Транссиба в Российской Федерации, строительство и запуск работы в новом морском торговом и сухом порту Алят (Азербайджан), Евразийский подводный туннель для пересечения пролива Босфор, строительство участка железной дороги Решт - Астара в Иране, и т.д.

- Увеличение объемов транзита «чувствительных ко времени» товаров на внутренних маршрутах ЕАТС вследствие движения «малым паром» на морских маршрутах.
- Увеличение охвата накладной ЦИМ/СМГС по железнодорожным маршрутам ЕАТС (например, в Китае и в Иране),
- Расширение использования накладной СМР и книжки МДП (Carnet TIR) в регионе ЕАТС.
- Реформы железнодорожного транспорта в некоторых странах ЕАТС, улучшающие условия для дальних маршрутных поездов.
- Наличие правовой базы (Конвенция о согласовании условий проведения контроля товаров на границах) и передовой практики в упрощении процедур пересечения границ.
- Активизация усилий по продвижению регионального сотрудничества и интеграции между странами ЕАТС, открывающих новые возможности для скоординированного решения существующих проблем.

Далее рассматривались **угрозы** для внутренних маршрутов ЕАТС:

- Риски «замедления» быстрорастущих азиатских экономик и тем самым снижение роста или сокращение физического объема торговли между Европой и Азией;
- Перенос производственных мощностей транснационального бизнеса из Китая в другие страны Азии и Тихоокеанского региона, что повлечет переключение грузопотоков с морских на менее благоприятные наземные маршруты;
- Возрастание глобальной тенденции экономического протекционизма;
- Сохраняющиеся низкие транспортные расходы по морским путям, которые делают их наиболее привлекательным и простым вариантом транспортировки для большинства цепочек поставок в евроазиатской торговле;
- Продолжающийся рост эффективности международных воздушных перевозок и логистики грузовых авиаперевозок, отвлекающих наиболее

привлекательные «люкс» товары от морских и сухопутных маршрутов ЕАТС на воздушный транспорт;

- Рост транспортных потоков вдоль Северного морского пути для контейнерных перевозок, что делает морские перевозки более конкурентоспособными;
- Продолжающиеся конфликты и политическая нестабильность в некоторых странах и регионах Европы и Азии, увеличивающие риск неэффективного функционирования некоторых внутренних маршрутов ЕАТС.

Итоговый документ по результатам исследования, проведенного в ходе Этапа III проекта ЕАТС, в сентябре 2017 года будет представлен для обсуждения на сессии Рабочей группы ЕЭК ООН по тенденциям и экономике транспорта (WP.5).