



# Генеральная Ассамблея

Distr.: General  
3 August 2015  
Russian  
Original: English

Семидесятая сессия  
Пункт 20 предварительной повестки дня\*  
Устойчивое развитие

## **Роль транспортных и транзитных коридоров в обеспечении международного сотрудничества в целях устойчивого развития**

**Доклад Генерального секретаря**

### *Резюме*

В соответствии с резолюцией Генеральной Ассамблеи 69/213 настоящий доклад отражает мнения государств-членов и соответствующих региональных и международных организаций и органов системы Организации Объединенных Наций, включая региональные комиссии, по вопросам, относящимся к развитию транспортных и транзитных коридоров.

\* A/70/100



## I. Введение

1. На своей шестьдесят девятой сессии Генеральная Ассамблея принята резолюцию 69/213 о роли транспортных и транзитных коридоров в обеспечении международного сотрудничества в целях устойчивого развития. В этой резолюции Генеральная Ассамблея признает важную роль экологически рациональных, безопасных, эффективных, надежных и приемлемых по затратам транспортных и транзитных коридоров для эффективного передвижения товаров и людей в поддержке устойчивого экономического роста, повышении общественного благополучия людей и расширения международного сотрудничества и торговли между странами, признает необходимость продолжения международного сотрудничества для решения проблем, связанных с транспортными и транзитными коридорами, как важного элемента усилий по обеспечению устойчивого развития и предлагает Генеральному секретарю запросить мнения государств-членов, соответствующих региональных и международных организаций и структур системы Организации Объединенных Наций, включая региональные комиссии, по вопросам, касающимся развития транспортных и транзитных коридоров, и препроводить эти мнения Генеральной Ассамблее на ее семидесятой сессии в сводном докладе.

2. Настоящий доклад подготовлен в соответствии с этой резолюцией. В нем представлено краткое изложение мнений государств-членов, соответствующих региональных и международных организаций и органов системы Организации Объединенных Наций, включая региональные комиссии, по вопросам, связанным с развитием транспортных и транзитных коридоров.

## II. Мнения государств-членов

3. Секретариат получил мнения Азербайджана, Брунея-Даруссалама, Грузии, Парагвая, Российской Федерации, Турции и Туркменистана.

4. Краткое изложение мнений, отраженных в этих материалах, содержится в настоящем разделе.

5. Азербайджан представил информацию о своей деятельности в сфере развития транспортных и транзитных коридоров, в которую входят:

а) инфраструктурные проекты международного значения, реализованные в целях укрепления транзитного потенциала, такие как новая железная дорога Баку — Тбилиси — Карс, обеспечивающая прямое железнодорожное сообщение между Европой и Азией через Кавказ; запуск 26 декабря 2014 года первого испытательного поезда, следующего к границе с Турцией через Грузию; а также завершение строительства туннеля на границе Турции и Грузии. В сентябре 2014 года был построен новый комплекс Бакинского международного морского торгового порта в целях обеспечения широкого использования мультимодального транспорта, а также в целях содействия развитию и наращивания транспортных мощностей в Каспийском регионе, при этом в рамках первого этапа проекта был введен в эксплуатацию паромный терминал. Продолжаются работы по реконструкции железнодорожной инфраструктуры, главных дорог и систем энергоснабжения, обновление парка локомотивов и вагонов, увеличение количества единиц подвижного состава и приведение коммуникационных и сигнальных систем в соответствие с международными стан-

дартами. Кроме того, продолжаются работы по реконструкции международных автомагистралей. В настоящее время проводятся работы по ремонту и реконструкции дорог на государственных границах с Российской Федерацией, Грузией и Исламской Республикой Иран в соответствии со стандартами первого технического уровня;

б) в сфере транзитной политики создаются законодательные рамки и ведется законодательная деятельность, в частности интеграция транспортной сети Азербайджана с Трансъевропейской транспортной сетью в направлении Восток-Запад в рамках Европейского союза. В транспортной сфере Азербайджан работает над обеспечением сотрудничества высокого уровня с Европейской экономической комиссией (ЕЭК) и Экономической и социальной комиссией для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО). Азербайджаном, Грузией, Казахстаном и Турцией предпринимаются надлежащие шаги по реализации проекта «Шелковый ветер» в целях создания регулярных и эффективных маршрутов для контейнерных поездов посредством сокращения времени транспортировки и упрощения таможенных процедур, а также всего транспортного процесса, наряду с транспортным коридором Восток-Запад. Планируется создать современную автомагистральную и вспомогательную дорожную инфраструктуру наряду с маршрутом Баку-Тбилиси-Батуми-Трабзон (1135 км) в рамках инициативы «Образцовое шоссе», выдвинутой Международным союзом автомобильного транспорта. Азербайджан ратифицировал 15 конвенций и соглашений по транспорту ЕЭК, проводится работа по ратификации 10 конвенций и соглашений, в том числе по Трансъевропейской железнодорожной магистрали и Трансъевропейской автомагистрали. Присоединение Азербайджана к Конвенции о международных железнодорожных перевозках утверждено Национальной ассамблеей, принимаются соответствующие меры по получению членства в Межправительственной организации по международным железнодорожным перевозкам и в отношении других процедурных вопросов, вытекающих из Конвенции.

б. Бруней-Даруссалам отметил, что он поддерживает предложение, связанное с необходимостью координации между агентствами и государственными органами, занимающимися обеспечением перевозок на трансграничных маршрутах, а также международного сотрудничества в решении трансграничных вопросов и переходе на экологически безопасный транспорт. Данный вопрос активно обсуждается Ассоциацией государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН) и Брунеем-Даруссаламом, Индонезией, Малайзией и Филиппинами — Зоной развития в восточной части региона АСЕАН (БИМФ-ЗРМА); в этом вопросе они активно поддерживают укрепление региональной экономической интеграции между членами АСЕАН и БИМФ-ЗРМА. Для Брунея-Даруссалама как для маленькой рыночной экономики трансграничные магистрали являются особенно важным средством продвижения торговли и увеличения объемов коммерческих перевозок.

7. Грузия представила подробную информацию о транзитном потенциале ее транспортной сети, а именно:

а) Грузия, расположенная на границе Европы и Центральной Азии, является мостом, соединяющим несколько важных экономических регионов, включая Европейский союз, Кавказский регион, СНГ и Турцию. Это ключевое звено кратчайшего транзитного маршрута между Западной Европой и Центральной Азией при перевозке нефти и газа, а также сухих грузов. Нефте- и газопроводы, черноморские порты, автомагистрали, железнодорожные сети и аэропорты Грузии играют все более важную роль в объединении Востока и Запада. В целях обеспечения эффективной перевозки товаров через грузинскую территорию правительство Грузии продолжает либерализацию правовых норм в сфере международного транспорта, развитие транспортной инфраструктуры, включая автомобильные и железные дороги, морские порты и аэропорты, упрощение таможенных и прочих административных процедур и введение экономических реформ в этой сфере;

б) долгосрочная концепция развития транзитного потенциала Грузии включает в себя: интеграцию с международными транспортными сетями; развитие логистических мощностей и услуг; поддержку развития мультимодальных транспортных систем; модернизацию транспортной инфраструктуры; повышение безопасности; формирование конкурентоспособных транспортных тарифов; привлечение грузовых потоков из регионов Китая; создание конкурентных условий в коридоре; присоединение к международным соглашениям; и развитие сотрудничества с международными организациями;

в) правительство Грузии активно сотрудничает по текущим проектам с международными организациями, такими как Европейская Комиссия, Программа Транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА), ЕЭК, ЭСКАТО, Международный транспортный форум, Организация Черноморского экономического сотрудничества, Организация за демократию и экономическое развитие, Международный союз автомобильного транспорта, Всемирный банк, Азиатский банк развития и Агентство Соединенных Штатов по международному развитию;

г) Грузия принимает активное участие в важном региональном проекте ТРАСЕКА:

и) Грузия является членом ТРАСЕКА с 1993 года. ТРАСЕКА — программа технической помощи, направленная на развитие транспортного коридора между Европой и Азией через Черное море и Каспийское море и страны Южного Кавказа и Центральной Азии. Государствами — членами Транспортного коридора Европа — Кавказ — Азия (ТРАСЕКА) являются: Азербайджан, Армения, Болгария, Грузия, (Исламская Республика) Иран, Казахстан, Киргизстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Турция, Узбекистан и Украина. Транспортные сети ТРАСЕКА проходят через территорию стран, обладающих изобилием минеральных ресурсов и электроэнергии. Развитие транзита в этих странах содействует росту производства и занятости в этих регионах;

ii) с момента своего запуска в 1993 году ТРАСЕКА финансировала 80 проектов, включая более 60 проектов технической помощи и 14 инвестиционных проектов. Эта программа увеличивает возможности стран-партнеров получить доступ к европейским и мировым рынкам по альтернативным транспортным маршрутам, укрепляя политическую и экономическую независимость соответствующих стран. Рамочная программа сотрудничества охватывает такие области, как морской транспорт, авиация, автомобильные и железные дороги, транспортная безопасность и транспортная инфраструктура. Рамочная программа содействует укреплению регионального сотрудничества между странами-партнерами и помогает привлечь поддержку со стороны международных финансовых институтов и частных инвесторов;

iii) основное многостороннее соглашение о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия, подписанное в 1998 году в Азербайджане, — ключевой документ ТРАСЕКА, устанавливающий юридические основы развития экономических отношений, торговли и транспортного сообщения в регионе. Грузия принимает активное участие в проектах технической помощи в рамках ТРАСЕКА и содействует развитию законодательной базы. Грузия также содействует укреплению сотрудничества между черноморскими странами и предложила Новое техническое приложение к Основному многостороннему соглашению о совместной эксплуатации железнодорожно-паромного сообщения на Черном и Каспийском морях между сторонами Основного многостороннего соглашения, которое в настоящее время рассматривается. Новое техническое соглашение было подписано 29 января 2015 года;

e) текущие проекты в рамках ТРАСЕКА включают:

i) проект «Охрана и безопасность на море-II»: этот проект, финансируемый Европейским союзом, является ответом на заинтересованность ЕС в развитии сотрудничества в области охраны и безопасности на море и защиты морской среды посредством предоставления технической экспертной помощи и поддержки стран — членов транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия. Общими целями проекта является приведение законодательства партнеров в соответствие с нормативной базой ЕС, поддержка дальнейшей ратификации и осуществления международных конвенций по охране и безопасности на море Международной морской организации (ИМО) и Международной организации труда (МОТ) и повышение качества и совершенствование координации морских администраций в странах-партнерах на Черном и Каспийском морях;

ii) проект «Безопасность дорожного движения-II»: общая цель проекта — поддержка осуществления Регионального плана действий по обеспечению безопасности дорожного движения ТРАСЕКА, обеспечение в рамках транспортной системы коридора безопасности, охраны и защиты пользователей, имущества, населения и окружающей среды в случаях, когда они могут входить в эту систему или быть подвергнутыми ее влиянию, и содействие странам в укреплении институционального потенциала;

iii) проект «Транспортный диалог и сетевая интероперабельность-II». Основная цель проекта — укрепление экономических отношений, торговли и транспортного сообщения между Европейским союзом и странами — участницами программы: Азербайджаном, Арменией, Болгарией, Грузией, (Исламской Республикой) Ираном, Казахстаном, Киргизстаном, Молдовой, Румынией, Таджикистаном, Туркменистаном, Турцией, Узбекистаном и Украиной. Проект будет способствовать разработке и осуществлению мер региональной транспортной политики, таких как меры Плана действий ТРАСЕКА, связанные с развитием инфраструктуры, поддержкой мультимодального транспорта и гармонизацией транспортного законодательства;

iv) проект развития транспортного коридора между Балтийским и Черным морями: Украина разработала проект соглашения по развитию транспортного коридора между Балтийским и Черным морями. Цель соглашения — развитие транзитного коридора между государствами — членами соглашения. Стороны соглашения — Азербайджан, Беларусь, Болгария, Грузия, Латвия, Литва, Молдова, Польша, Турция, Украина и Эстония. Реализация проекта улучшит сотрудничество в области транспорта и торговли между странами посредством создания подходящих условий для перевозчиков, повышения транспортной безопасности и привлечения дополнительных грузовых потоков. Грузия в настоящее время проводит внутренние процедуры по присоединению к соглашению;

v) проект «Лазурит»: правительство Грузии принимает активное участие в проекте. Он был инициирован правительством Афганистана в рамках планируемого заключения Соглашения о сотрудничестве в области торговли, транзита и транспорта между правительствами Азербайджана, Афганистана, Грузии, Туркменистана и Турции. Основная цель проекта — продвижение наиболее жизнеспособного с коммерческой точки зрения маршрута между Афганистаном и Европой. Проект будет иметь первостепенную важность для развития транспортного потенциала государства — членом проекта и привлечения дополнительных грузовых потоков в транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия;

f) в число крупных инфраструктурных проектов входят следующие:

i) строительство нового глубоководного черноморского порта «Анаклиа»: правительство Грузии придает огромное значение строительству нового глубоководного порта в Анаклиа. Порт «Анаклиа» будет иметь следующие конкурентные преимущества: стратегическое расположение, возможность принимать суда типа «Панамакс», решения по принципу «одного окна», простые и быстрые процедуры и безопасная круглогодичная навигация. Строительство нового порта является стратегически важным проектом и будет способствовать значительному росту грузового транзита через Грузию. Пропускная способность порта постепенно достигнет 100 млн. тонн. Правительство Грузии также рассматривает возможность создания свободной промышленной зоны на территории, прилегающей к порту;

ii) проект строительства новой железнодорожной линии Баку-Тбилиси-Карс: железная дорога Баку-Тбилиси-Карс — это новый коридор, которые соединит железные дороги Азербайджана, Грузии и Турции. Реализация проекта началась в 2008 году, и основная часть строительства на территории Грузии будет завершена в 2015 году. Проект предполагает восстановление и реконструкцию железной дороги длиной в 178 км между Марабдой и Ахалкалаки и строительство новой железной дороги от Ахалкалаки к турецкой границе. В рамках проекта будет фактически открыт новый железнодорожный коридор из региона Каспийского моря в Европу через Турцию. Проект будет важным фактором для дополнительного увеличения будущих объемов перевозок, в частности контейнерных грузов. В январе 2015 года был запущен испытательный поезд;

iii) проект модернизации грузинских железных дорог. Данный проект сосредоточен на основной линии, идущей от Тбилиси к Черному морю, и особенно на терминалах в Потии и Батуми. В рамках проекта Компания намерена модернизировать железнодорожную и электроэнергетическую инфраструктуру между Тбилиси и Батуми, в том числе на протяжении 40 км в районе горных каньонов в центральной Грузии, в целях достижения пассажирскими поездами скоростей 80 км/ч на каньонном участке и 120 км/ч на остальной части магистральной линии по сравнению с текущими средними скоростями примерно в 55 км/ч на каньонном участке и примерно 65—90 км/ч на остальной части магистральной линии;

iv) проект модернизации автомагистрали Восток-Запад: правительство Грузии осуществляет строительство и модернизацию автомагистрали Восток-Запад в соответствии с международными стандартами. Проект предусматривает расширение автомагистрали с двух до четырех полос. Ведется развитие сети дорог Грузии, и Всемирный банк, Азиатский банк развития (АБР), Японское агентство международного сотрудничества, Европейский инвестиционный банк (ЕИБ) и Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР) находятся в числе международных организаций-доноров, поддерживающих эту работу;

g) в число других проектов транспортных и транзитных коридоров входят:

i) Тбилисский форум Шелкового пути: первое заседание форума состоится 15–16 октября 2015 года в Тбилиси. В ходе заседания будут рассмотрены новые инициативы по укреплению партнерства в четырех основных сферах сотрудничества: транспорт, энергетика, торговля и связи между народами. Идея «Шелкового пути» не нова. Однако его миссия отнюдь не выполнена. Уровень экономической, политической и культурной взаимозависимости стран региона постоянно растет. Возможности и вызовы становятся все более тесно связаны между собой. Экономика стран региона демонстрирует многообещающие тенденции к улучшению; однако конкуренция за природные ресурсы, споры по поводу границ и разногласия из-за ценностей ухудшают отношения между странами и субрегионами на континенте;

ii) «Экономический пояс Нового Шелкового пути». Грузия участвует в этом проекте, инициированном Китаем. Фонд Шелкового пути учрежден в феврале 2015 года. Он располагает финансированием в размере 40 млрд. долл. США, выделенных на поддержку проектов в сфере транспортной инфраструктуры, логистики и энергетики в государствах, участвующих в проекте. Реализация проекта упростит грузоперевозки между государствами, участвующими в проекте, и регионами и укрепит торговые и экономические отношения. Она также привлечет дополнительные инвестиции, создаст новые рабочие места и будет способствовать развитию государств-участников;

iii) железнодорожные грузовые перевозки из Китая в Грузию. В феврале 2015 года была осуществлена первая железнодорожная грузовая перевозка из Китая в Грузию. Проект является результатом тесного сотрудничества Азербайджана, Грузии, Казахстана и Китая. Транс-азиатско-кавказский поезд позволяет сократить время в пути в пять раз по сравнению с морскими перевозками. Если, к примеру, для морских перевозок из Китая требуется 40–45 дней, то по новому железнодорожному маршруту грузы придут из Китая в Грузию в течение 9 дней.

8. Парагвай отметил, что он входит в состав Южноамериканского совета по инфраструктуре и планированию, регионального интеграционного и инфраструктурного форума Союза южноамериканских наций. Совет был учрежден в январе 2009 года для проведения политических и стратегических дискуссий, направленных на интегрирование региональной инфраструктуры государств — членов союза посредством мер по проведению консультаций, оценок, осуществлению сотрудничества и планирования и посредством координационных мер и общих программ и проектов. Устав и регламент Совета были приняты в декабре 2009 года и положили начало Инициативе по интеграции региональной инфраструктуры в Южной Америке. В 2011 году Совет осуществлял деятельность по разработке Стратегического плана действий (2012–2022) и Повестки дня приоритетных проектов по интеграции. Следующие проекты, которые тесно связаны с развитием транзитных коридоров Парагвая и предусматривают совместные инвестиции, находятся в числе самых важных проектов на Повестке дня: железнодорожный коридор между двумя океанами Паранагуа-Антофагаста (Аргентина, Бразилия, Чили и Парагвай); автомобильная дорога Фос-ду-Игуасу - Сюдад-дель-Эсте - Асунсьон - Кларина; линия электропередачи, соединяющая Итайпу, Асунсьон и Ясире та; улучшение условий навигации на реках бассейна Ла-Платы; железнодорожное сообщение Парагвай — Аргентина — Уругвай; и пограничный переход Инфанте Риварола - Каньяда Оруро (Парагвай — Боливия (Многонациональное Государство)).

9. Турция заявила, что в соответствии со своей многоаспектной, принципиальной и ориентированной на человека иностранной политикой и с тем значением, которое она придает региональному и глобальному сотрудничеству, она предпринимает необходимые меры в качестве естественного следствия ее уникального географического положения для развития альтернативного транспортного сообщения между Европой и Азией с учетом растущего объема грузоперевозок между Азией и Европой. Для обеспечения международного сотрудничества благодаря транспортным и транзитным коридорам, упоминаемым в резолюции Генеральной Ассамблеи 69/213, Турция реализует альтернативные авто- и железнодорожные проекты для усовершенствования трансграничной

транспортной инфраструктуры с конечной целью повышения благосостояния и уровня жизни народов всех рассматриваемых стран без исключения.

10. Туркменистан заявил, что развитие национальной транспортной инфраструктуры и ее интеграция в международные транспортные и коммуникационные сети становятся вопросами исключительной важности, поскольку они играют важную роль в создании для государств возможности участвовать в глобальных процессах развития. Туркменистан выработал свою собственную стратегию взаимодействия с международным сообществом в сфере транспорта. Основная цель этой стратегии — продвижение научно обоснованных и применимых на практике моделей многостороннего партнерства в транспортном секторе и создание ряда правовых, институциональных, экономических, технических и иных условий, необходимых для интенсификации и повышения эффективности международного транспортного и транзитного сообщения.

11. Туркменистан предлагает следующие стратегические рекомендации по транспортным и транзитным коридорам:

а) последовательное развитие транспортных мощностей и инициирование и реализация крупных международных и региональных транспортных проектов;

б) стимулирование международного сообщения на долгосрочную перспективу. Диверсификация — ключевая концепция, лежащая в основе транспортных стратегий государств, — должна рассматриваться как решающий фактор в формировании многовариантной континентальной транспортной инфраструктуры;

в) одна из важнейших задач — последовательная интеграция транспортных систем государств в международную коммуникационную сеть. Одним из ожидаемых результатов этих усилий станет создание транспортно-логистических центров, необходимых для мультимодальных перевозок. Новые транспортные коридоры расширят рынок транспортных услуг. Это, в свою очередь, потребует активной маркетинговой политики, оптимизации тарифов в странах, участвующих в международных транспортных коридорах и гибкой системе тарифных предпочтений;

г) продолжение развития сети международных, региональных и межрегиональных интегрированных интермодальных транспортных коридоров и их формализация посредством принятия новых международных и региональных соглашений;

д) проведение анализа коридоров в целях выявления физических и нефизических барьеров на основе наилучшей международной практики;

е) разработка и внедрение национальных стратегий и планов действий для развития транспортной и транзитной инфраструктуры с особым упором на развитие перевозок, упрощение трансграничных процедур и внедрение современных транспортно-логистических технологий. Обеспечение надлежащей координации национальных стратегий и планов действий с соседними государствами;

ж) развитие транспортной и вспомогательной инфраструктуры на последовательной и взаимосвязанной основе в целях обеспечения международных перевозок и торговых связей;

h) ускорение процесса присоединения к соглашениям и конвенциям Организации Объединенных Наций по транспорту и их эффективного выполнения на национальном уровне;

i) расширение участия в многосторонних и региональных соглашениях по транспорту, транзиту и торговле в целях ускорения экономического роста;

j) обеспечение эффективного выполнения применимых соглашений и конвенций Организации Объединенных Наций и региональных и двухсторонних соглашений по содействию транспорту, транзиту и торговле, в целях снижения цен на перевозки и времени перевозки;

k) продолжение работы, направленной на обеспечение эксплуатационной совместимости транспортной инфраструктуры и подвижного состава, особенно в соседних регионах, посредством гармонизации технических регламентов на основе международных норм и стандартов, в том числе содержащихся в соглашениях и конвенциях Организации Объединенных Наций;

l) содействие странам в определении ресурсов, включая более широкое применение схем государственно-частного партнерства, для финансирования развития транспортных сетей и ключевых транспортных коридоров;

m) наращивание мощностей и проведение правовых, законодательных и стратегических реформ для создания благоприятной среды для роста государственных и частных инвестиций в транспортную инфраструктуру;

n) мобилизация финансирования из международных финансовых институтов и региональных банков развития для реализации национальных проектов развития инфраструктуры вдоль транспортных коридоров;

o) помощь развивающимся странам, в частности не имеющим выхода к морю, в развитии мощностей для подготовки масштабных инфраструктурных проектов приемлемых для банков, и поиске инновационных финансовых механизмов для этих проектов, включая, в применимых случаях, государственно-частные партнерства;

p) содействие развитию региональных инфраструктурных фондов и коммерческих инвестиционных ассоциаций с возможным включением инвестиций из других стран, транснациональных компаний и частных инвесторов для реализации совместных инвестиционных проектов и повышение эффективности использования транспортной и вспомогательной инфраструктуры;

q) содействие дальнейшей региональной интеграции посредством укрепления региональной торговли, транспорта и транзита. Содействие гармонизации региональных транспортных стратегий в целях укрепления стратегий, повышения конкурентоспособности транспортных коридоров на региональном и глобальном уровне и укрепления международных цепей поставки;

r) содействие более активному участию развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в международных транспортных проектах и в двухсторонних и региональных соглашениях об интеграции в сфере торговли, транспорта и транзита;

s) продвижение и запуск в 2015 году Глобального партнерства по вопросам устойчивого транспорта с привлечением правительства, международ-

ных организаций и компаний как инновационного многостороннего механизма развития и гармонизации транспорта в условиях глобализации;

t) содействие выработке и реализации национальных и региональных транспортных стратегий, нацеленных на внесение практического вклада в экономический, социальный и экологический аспекты устойчивого развития;

u) содействие созданию эффективных и доступных по стоимости транспортных систем в целях сокращения масштабов бедности и принятие мер по смягчению негативного влияния транспорта на здоровье населения и окружающую среду;

v) обеспечение более комплексного развития транспорта, помимо прочего, посредством включения сельских дорог в программы дальнейшего развития дорожных сетей;

w) продвижение общественного транспорта как важного элемента развития мобильности и туризма на международных транспортных коридорах;

x) осуществление деятельности на национальном, субрегиональном, региональном и глобальном уровнях для выполнения и анализа Венской программы действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на десятилетие 2014—2024 годов;

y) включение Венской программы действий в национальные и секторальные стратегии развития в целях обеспечения их эффективной реализации;

z) создание, где это необходимо, национальных координационных механизмов в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и в транзитных развивающихся странах;

aa) разработка и реализация национальных и региональных планов по повышению безопасности дорожного движения на международных автодорожных транзитных коридорах в соответствии с Глобальным планом на Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения;

bb) интенсификация усилий по обеспечению безопасности и борьбе с нелегальной миграцией и иной противозаконной деятельностью и терроризмом на всех международных транспортных коридорах и всех видах транспорта;

cc) укрепление сотрудничества по предотвращению и ликвидации природных бедствий и техногенных катастроф на транспортных коридорах и реализация совместных экологических проектов в сфере транспорта.

12. Российская Федерация отметила, что одной из проблем для развития международного железнодорожного транспорта является необходимость создания благоприятных условий для эффективного пересечения пассажирскими поездами государственных границ. Этот вопрос сложно решить в связи с необходимостью заключения соглашений, учитывающих интересы пассажиров международных поездов, железнодорожных компаний и государственных контрольных органов. В настоящее время эти вопросы регулируются Международной конвенцией об облегчении условий железнодорожной перевозки пассажиров и багажа через границы от 10 января 1952 года, определяющей основные принципы функционирования пограничных станций, проверку операций, введение таможенного режима и упрощение процедур таможенного контроля. Однако в то время как с одной стороны большинство стран-участниц не рати-

фицировали Конвенцию (ее сторонами является только 10 государств), и в действительности она утратила свою актуальность ввиду вступления в силу более новых соглашений, с другой стороны изменения в транспортном секторе и в законодательстве государств по вопросам пересечения границ создали среду, благоприятную для разработки современного юридического инструмента для упрощения пересечения границ международным пассажирским железнодорожным транспортом.

13. В ходе семьдесят шестой сессии Международного комитета по транспорту Европейской экономической комиссии, проведенной в Женеве в феврале 2014 года, Российская Федерация предложила рассмотреть этот вопрос. Инициатива была поддержана участниками, и было принято решение создать под эгидой Организации Объединенных Наций неофициальную рабочую группу для подготовки проекта конвенции об упрощении пересечения границ пассажирами и багажом, перевозимыми железнодорожным транспортом. Российская Федерация подготовила проект новой конвенции, который был утвержден участниками неофициальной рабочей группы.

14. В ходе своей второй встречи в апреле 2015 года рабочая группа рассмотрела представленный Российской Федерацией предварительный проект конвенции об упрощении пересечения государственных границ на международном железнодорожном транспорте пассажирами, багажом и грузами, основанный на принципах рамочного документа и не содержащий излишних деталей и условий двухстороннего и многостороннего сотрудничества между странами. После завершения работы над проектом он будет представлен для обсуждения на восьмом Межведомственном консультативном заседании по упрощению пересечения границ при международных грузовых и пассажирских перевозках железнодорожным транспортом Организации сотрудничества железных дорог, которое пройдет в сентябре 2015 года в Гданьске, Польша.

15. ОАО «Российские железные дороги» и Российская академия наук инициируют и разрабатывают концепцию для нового мегапроекта «Транс-Евразийский пояс развития», имеющего первостепенную важность для развития железнодорожной отрасли в Европе и Азии. Он будет основан на комплексной инфраструктурной системе с гибким сочетанием транспортной, энергетической и телекоммуникационной систем. Ключевая особенность развития пояса — глобальное и солидарное социально-экономическое развитие стран и регионов. Необходимо отметить, что начальная инфраструктура и логистическая база для реализации концепции проекта уже созданы и эффективно работают:

а) ОАО «Российские железные дороги» внедряет программу разработки интегрированного восточного полигона, включая Байкало-Амурскую магистраль и Транссибирскую магистраль, являющиеся неотъемлемой частью транспортного коридора Восток-Запад;

б) благодаря реконструкции железнодорожного участка Хасан (Российская Федерация) — Раджин (Корейская Народно-Демократическая Республика) и строительству грузового терминала в порте Раджин «Российскими железными дорогами» создан новый маршрут доставки грузов в обоих направлениях между странами Азиатско-Тихоокеанского региона и Европы с транзитом через территорию Корейской Народно-Демократической Республики;

с) рост регулярных грузоперевозок между Чунцином, Китай, и Дуйсбургом, Германия (по этому маршруту проследовало более 490 контейнерных поездов), а также применение единой накладной ЦИМ/СМГС (для 94 контейнерных поездов) обеспечивает последовательное развитие и усовершенствование цепочек поставок в направлении из Китая в Европу;

д) создание в конце 2014 года по инициативе железнодорожных компаний Евразийского экономического союза («Российские железные дороги», «Казахстанские железные дороги» и «Белорусские железные дороги») Объединенной транспортно-логистической компании стало важным шагом в развитии и расширении евразийского транспортного сообщения. В состав предприятия входят крупнейшие компании-операторы из трех соответствующих государств. В настоящее время это единственный крупный интеграционный бизнес-проект в Евразийском экономическом союзе, и он функционирует в полной мере с 1 января 2015 года.

### **III. Мнения соответствующих региональных и международных организаций и органов системы Организации Объединенных Наций, включая региональные комиссии**

16. Секретариат получил материалы от Экономической комиссии для Латинской Америки и Карибского бассейна (ЭКЛАК), Международной организации труда (МОТ), Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД), Программы Организации Объединенных Наций по населенным пунктам (ООН-Хабитат), Канцелярии Высокого представителя Организации Объединенных Наций по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам, Всемирной продовольственной программы (ВПП) и Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ).

17. В настоящем разделе содержится краткое изложение мнений, представленных в этих материалах.

18. ЭКЛАК отметила, что эффективность национальных и региональных транспортных систем является ключевым фактором для достижения целей устойчивого развития и — особенно в случае региона ЭКЛАК — для движения по направлению к большему экономическому и социальному равенству. Регион

ЭКЛАК добился значительных успехов в развитии региональных транспортных коридоров и решении транзитных проблем. Развитие региональных транспортных инфраструктурных сетей и/или создание или усовершенствование законодательной базы для международных транспортных и транзитных операций представляют собой основное направление крупнейших интеграционных инициатив в регионе<sup>1</sup>. Кроме того, большинство стран ЭКЛАК являются сторонами региональных и глобальных транспортных соглашений, что упрощает международные транспортные и транзитные операции<sup>2</sup>.

19. Существуют некоторые проблемы, такие как отсутствие или низкое качество инфраструктуры, неэффективные процедуры пересечения границ, в целом ограниченное использование более экологически безопасных видов транспорта (железнодорожный и речной) и изъяны в разработке и реализации существующей государственной политике. В этой связи текущим приоритетом ЭКЛАК является содействие странам в их усилиях по улучшению национальной государственной политики в сфере логистики и мобильности и предоставление технической помощи в рамках региональных инициатив интеграции для разработки региональной стратегии в данной области. Интегрированный и последовательный подход к транспортным вопросам как на национальном, так и на региональном уровне является фундаментальной основой для международного сотрудничества по транспортным и транзитным коридорам.

20. Международные транспортные коридоры должны быть определены, разработаны и реализованы с учетом конкурентных преимуществ каждого вида транспорта и принимая во внимание как потребности в инфраструктуре, так и нормативную и институциональную базу для услуг, предоставляемых этими коридорами. Международные и национальные меры в данной области должны мобилизовать все заинтересованные стороны. Имеется необходимость сбалансированного учета всех аспектов устойчивого развития. Как на национальном, так и на региональном уровне необходима интегрированная и устойчивая государственная политика в области логистики и мобильности для обеспечения прочной основы успешного международного сотрудничества в сфере транспортных и транзитных коридоров.

21. МОТ подчеркнула, что в транспортном секторе занято много работников, имеющих широкий спектр профессий. Жизнеспособность и устойчивость сектора, включая развитие транспортных и транзитных коридоров, также зависят от создания достойных условий труда для его работников. Усилия по региональной экономической интеграции и сотрудничеству не должны осуществляться в ущерб социальным аспектам деятельности транспортного сектора. Основные усилия МОТ сосредоточены на содействии социальному диалогу, безопасности и гигиене труда на рабочем месте, улучшении условий труда и анализе взаимоотношений на работе и их влияния на достойные условия труда.

---

<sup>1</sup> Включая Союз южноамериканских наций, Центральноамериканскую систему интеграции, Центральноамериканский проект интеграции и развития, Латиноамериканскую ассоциацию интеграции, Общий рынок стран Южной Америки (МЕРКОСУР) и Андское сообщество.

<sup>2</sup> Обзор региональных инициатив и соглашений, связанных с транспортом и транзитом см. в ECLAC, "The future of trade and transport facilitation: implications of the WTO Trade Facilitation Agreement", in *FAL Bulletin*, No. 333 (5/2014) (Santiago, Chile, 2014).

22. Некоторые из направлений деятельности в сфере транспорта, осуществляемые группой по транспорту и морским перевозкам в Департаменте секторальной политики МОТ, включают в себя следующие:

а) секторальное совещание по безопасности и охране здоровья в дорожном транспортном секторе (12–16 октября 2015 года): цель совещания — обсуждение трехсторонними участниками приоритетных вопросов безопасности и охраны здоровья в отношении как пассажирского, так и грузового автомобильного транспорта в целях принятия выводов по разработке будущей программы и информирования лиц, ответственных за разработку политики, об избранной теме на международном, региональном и национальном уровнях. Кроме того, будет обсуждаться продвижение инструментов борьбы с ВИЧ/СПИД и Кодекс практики упаковки грузотранспортных единиц ИМО/МОТ/ЕЭК;

б) «Руководство по социальному диалогу в железнодорожном секторе», 2015 год. Целью руководства является предоставление общей информации о последних изменениях в секторе, а также основных практических рекомендаций по инициированию социального диалога;

в) трехстороннее совещание экспертов по обновлению Правил техники безопасности и гигиены труда в портах (октябрь 2016 года). В ходе данного совещания будут проведены обзор и обновление Правил техники безопасности и гигиены в портах МОТ;

г) «Программа обучения портовых работников на балкерных терминалах», 2015–2017 годы: она основана на предыдущем опыте, а также на существующих учебных материалах для терминалов, обрабатывающих насыпные грузы. Она позволит правительствам и портовым властям разработать эффективные и системные учебные схемы для портовых работников, предназначенные для повышения эффективности обработки грузов, условий труда и рабочей практики, безопасности и благосостояния портовых работников на балкерных терминалах;

д) «Свод правил упаковки транспортных единиц» ИМО/МОТ/ЕЭК. Свод правил содержит информацию и рекомендации сторонам, участвующим в цепочке поставок, и расширяет объем вопросов, охватываемых в Руководстве по упаковке транспортных единиц 1997 года;

е) комплекты материалов по ВИЧ/СПИД. Они подготовлены при сотрудничестве с другими партнерами и называются «На пути к переменам: комплект учебных материалов по вопросам ВИЧ/СПИД для автомобильного транспортного сектора 2008 года» и «На верном пути: комплект учебных материалов по вопросам ВИЧ/СПИД для автомобильного транспортного сектора 2010 года».

23. ЮНКТАД заявила, что транспортная инфраструктура и услуги, в том числе на пути транспортных коридоров, лежат в основе международных цепочек поставки, торговли и глобализации. Однако их устойчивость и жизнеспособность может быть существенно подорвана экологическими факторами, такими как изменчивость и изменение климата. Поэтому адаптация систем грузового транспорта к воздействию изменения климата и обеспечение их устойчивости к изменению климата является необходимой задачей, которая должна стать неотъемлемой частью стратегий управления транспортными коридорами.

24. ЮНКТАД отметила, что возможный переход на экологически безопасный транспорт может к 2050 году привести к экономии средств, расходуемых на глобальную наземную транспортную инфраструктуру и эксплуатационные расходы, в размере 20 трлн. долл. США. При создании грузовой транспортной инфраструктуры и систем, в том числе на пути транспортных коридоров, необходимо учесть критерии экологической безопасности и устойчивости на ранних стадиях инвестирования в инфраструктуру и оборудование, их разработки и планирования закупок. Крайне важным является наращивание объемов инвестиций и диверсификация источников финансирования. Для учета критериев экологической безопасности и устойчивости при принятии решений о планировании и разработке стратегий развития грузовых перевозок и транспортных коридоров и инвестировании в него необходим подход, предусматривающий участие многих заинтересованных сторон.

25. В 2012 году ЮНКТАД завершила разработку комплекта материалов по развитию транспортных коридоров «Управление процессом трансграничных и транзитных перевозок» (СР-ТРМ), который был применен в отношении двух транзитных коридоров, а именно Центрального коридора в Восточной Африке и коридора Алматы-Бишкек-Душанбе в Центральной Азии. В обоих регионах были организованы региональные семинары по наращиванию потенциала, а в странах, пересекаемых этими коридорами, — национальные учебные сессии по наращиванию потенциала. Были разработаны три руководства по транспортным и транзитным коридорам: а) о методологии кластерного развития; б) об анализе транзитных коридоров; и с) о методологии управления цепочками поставок в применении к транзитным коридорам, которые были интегрированы в комплект материалов. Разработка комплекта материалов входит в состав работ в рамках проекта, реализуемого ЭСКАТО при сотрудничестве с ЮНКТАД и Африканской экономической комиссией ООН, связанного с наращиванием потенциала органов контроля и транспортных операторов для повышения эффективности трансграничного транспорта в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и транзитных развивающихся странах.

26. Программа Организации Объединенных Наций по населенным пунктам (ООН-Хабитат) отметила, что транспортные и транзитные коридоры предназначены для стимулирования экономического роста на локальном, региональном и международном уровне, укрепления транспортных связей между городами, народами и ресурсами, развития внутри- и межрегиональной торговли с доступом к международным транспортно-логистическим узлам, таким как порты. Транзитные и транспортные коридоры могут обслуживать несколько юрисдикций, а также внутренние, международные и транзитные перевозки. На внутренних маршрутах городские транспортные коридоры играют важную роль в обеспечении перемещения людей в черте города, в пригородных зонах и в сельских районах.

27. Транспортные и транзитные коридоры играют ключевую роль в региональной интеграции, международном сотрудничестве и продвижении местной, национальной, региональной и международной торговли. Развитие транспортных и транзитных коридоров требует крупного и надежного источника денежного финансирования для инициирования работ по развитию коридоров и упрощения инвестиций в коридор и все связанные с ним услуги, такие как наблюдение и оценка. Государственный сектор вовлечен прежде всего в предоставление функций, связанных с инфраструктурой и регулированием в рамках

коридора, а представители частного сектора могут принимать участие в финансовых и вспомогательных операциях, относящихся к транспортным и транзитным коридорам, таким как предоставление перевозчиков и перевозочных мощностей. Поэтому государственно-частное партнерство является чрезвычайно важным для эффективного функционирования транспортного коридора.

28. Время и стоимость перевозки и гибкость и надежность графиков перевозки в коридоре определяют качество предоставляемых услуг и уровень конкурентоспособности по сравнению с другими коридорами. Доступность мультимодальных перевозок в транзитном коридоре улучшает его возможности и ценовые диапазоны, которые могут быть использованы при поставке товаров и услуг в зависимости от спроса и рыночных тенденций. Низкое качество транспортного сообщения, низкий уровень взаимодействия или его отсутствие и ограниченный доступ на рынки для рыночных поставщиков приводит к неэффективности международных коридоров. Таможенные реформы и содействие торговле на региональном и международном уровне являются ключевыми факторами повышения эффективности коридоров. Необходимы изменения в управлении инфраструктурой коридоров, а также транспортно-логистические узлы, внутренние узлы, пересадочные и пограничные узлы для повышения эффективности коридоров и всей вспомогательной инфраструктуры.

29. Вовлечение заинтересованных сторон в развитие коридоров позволяет реализовать проект силами различных заинтересованных сторон, обмениваться экспертными знаниями в отношении разрабатываемых и предлагаемых маршрутов, легко формулировать цели и предложения проектных стратегий и легко реализовывать проекты и использовать интегрированный подход в рамках всего процесса. Это повышает вероятность успеха любых инвестиций в транспортный коридор. ООН-Хабитат при сотрудничестве с партнерами были реализованы экологически безопасные транспортные решения в различных частях света, например проект по экологически безопасным транспортным решениям в городах Восточной Африки.

30. Канцелярия Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам отметила, что развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, сталкиваются с особыми проблемами, связанными с отсутствием выхода к морю, дополнительно усугубляемыми удаленностью от основных рынков, отсутствием надлежащей инфраструктуры, обременительностью процедур пересечения границ и наличием логистических «узких мест», что мешает им стать полноценными участниками мировых рынков. Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, также зависят от соседних транзитных стран с точки зрения торговли и сообщения. Структурная уязвимость и ограниченность эффективных мощностей таких стран еще больше ограничивает их возможности развития. Высокие транспортные издержки размывают конкурентные преимущества этих стран и являются основным препятствием для увеличения объемов торговли и обеспечения равного доступа к глобальным рынкам.

31. Эффективная транспортная инфраструктура и транзитные коридоры являются чрезвычайно важными для улучшения транспортных связей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, стимулируя региональную интеграцию, содействуя торговле, обеспечивая эффективную интеграцию в глобальную экономику и развивая глобальные и региональные цепочки поставок. Сеть азиатских автомагистралей, сеть трансфриканских автомагистралей и сеть трансасиатских железнодорожных магистралей обеспечили транспортное сообщение в соответствующих регионах. Однако они характеризуются низким качеством инфраструктуры и недостающими звеньями. Важно создавать недостающие звенья транспортных коридоров в регионах с развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, чтобы улучшить их транспортное сообщение и принять меры для устранения существующих инфраструктурных пробелов. Для этого требуется использовать все источники финансирования.

32. Совершенствование нематериальной инфраструктуры и содействие торговле являются одинаково важными для стимулирования более активной и эффективной торговли для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и бесперебойного функционирования транзитных коридоров. Реализация конкретных мер Венской программы действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на десятилетие 2014–2024 годов будет, помимо прочего, содействовать созданию эффективных транзитных транспортных систем, увеличивать региональную интеграцию и способствовать интеграции развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в глобальную систему торговли. В программе представлен ряд важных рекомендаций и план действий, учитывающие потребности развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, развивать эффективную и экологически безопасную транспортную инфраструктуру, содействовать индустриализации и диверсификации, трансформировать структуру их экономики и наращивать потенциал.

33. ВПП признает важную роль экологически рациональных, безопасных, эффективных, надежных и доступных по цене транспортных и транзитных коридоров в поддержке устойчивого экономического роста и повышении социального благополучия населения. Транспортные и транзитные коридоры, особенно в нестабильных государствах и в периоды после чрезвычайных ситуаций, помогают сохранить или восстановить продовольственную безопасность и питание, обеспечить или восстановить средства к существованию, сократить риски и позволить людям, общинам и странам удовлетворить их собственные потребности в продовольствии и питании.

34. В соответствии со своим мандатом по искоренению голода и нищеты и при осуществлении деятельности в рамках «Специальных операций» ВПП участвует в создании транспортных и транзитных коридоров для ускорения предоставления продовольственной помощи вне зависимости от того, предоставляется ли это продовольствие ВПП. Как правило, такие операции подразумевают проведение работ в области логистики и инфраструктуры и предназначены для преодоления эксплуатационных «узких мест». «Специальные операции» имеют краткосрочный характер и, как правило, дополняют чрезвычайные операции или более долгосрочные проекты восстановления.

35. Специальная операция «Подъездная дорога Южного Судана», запущенная в марте 2011 года в поддержку чрезвычайной операции ВПП в Южном Судане, является примером того, как работа агентства по транспортным и транзитным коридорам способствует ведению борьбы с голодом и поддерживает устойчивый экономический рост. Основная цель специальной операции «Подъездная дорога» — создание транспортного сообщения между фермами и рынком посредством восстановления сельских дорог в областях с сельскохозяйственным потенциалом. В число преимуществ от этих проектов дорожного строительства входят: а) рост сельскохозяйственного производства за счет улучшения доступа на рынки для сельскохозяйственной продукции и технических ресурсов сельскохозяйственной продукции; б) создание рабочих мест для членов местных общин, ориентированное, где это возможно, на женщин; в) облегчение доступа к образовательным, медицинским и административным центрам и общее упрощение реализации проектов развития; д) облегчение доступа к уязвимым общинам для ВПП и других гуманитарных организаций; е) обучение и поддержка национальных подрядчиков для увеличения потенциала частного сектора в области проведения восстановительных и ремонтных работ; ф) укрепление потенциала государственных служащих на национальном уровне и уровне штата. Долговечность и развитие потенциала являются важными соображениями при разработке и реализации операции «Подъездные дороги», поскольку дорога является долговечной только в том случае, если ее ремонт может быть обеспечен на местном уровне.

36. ВОЗ отметила упоминание в резолюции Генеральной Ассамблеи 69/213 недавней резолюции по безопасности дорожного движения Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций<sup>3</sup>, Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011–2020 годов и предстоящую Вторую всемирную конференцию высокого уровня, которая будет проведена 18 и 19 ноября 2015 года в Бразилии.

37. За последние 10 лет не наблюдалось значительного снижения в глобальном уровне смертности от дорожно-транспортных происшествий. В настоящее время аварии на дорогах являются девятой по частоте причиной смертности в мире и, как ожидается, станут седьмой по частоте причиной смертности к 2030 году. Аварии на дорогах являются основной причиной смертности молодых людей в возрасте от 15 до 29 лет. По оценке Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ), в 2010 году во всем мире вследствие аварий на дорогах погибло 1,24 млн. человек. По оценке Всемирного банка, аварии на дорогах наносят во всем мире ущерб в размере 1800 млрд. долл. США, или 3 процента от валового внутреннего продукта, при этом экономический ущерб в странах с низким и среднем уровнем дохода составляет 5 процентов ВВП, или 1000 млрд. долл. США в год.

38. Доказано, что в рамках транспортных и транзитных коридоров могут быть реализованы меры, которые помогут снизить глобальные масштабы травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий и его последствия. В число этих мер входит контроль скорости, борьба с вождением в состоянии алкогольного опьянения и развитие дорожной инфраструктуры. Транспортные и транзитные коридоры необходимы, поскольку они играют важную роль в перемещении людей и товаров, однако одна из основных проблем заключается в

<sup>3</sup> Резолюции 57/309, 58/9, 58/289, 60/5, 62/244, 64/255, 66/260, 68/269.

том, что эти коридоры, как правило, создаются практически без учета аспектов безопасности, доступности и развития многих местных общин и населенных пунктов, через которые проходят эти коридоры. Высокоскоростные междугородные дороги часто проходят через деревни и города, при этом меры по уменьшению скорости движения на них не принимаются. Некорректное прогнозирование и планирование вопросов может повысить риски для населения, живущего рядом с такими коридорами.

---