



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

TRANS/WP.5/2002/1/Add.1  
31 May 2002

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта  
(Пятнадцатая сессия, 2-4 сентября 2002 года,  
пункт 5 повестки дня)

**ОТВЕТЫ НА ВОПРОСНИК ОБ ИЗМЕНЕНИЯХ В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА**

Добавление 1

Представлено правительствами Литвы и Турции

Примечание: На своей пятьдесят девятой сессии Комитет по внутреннему транспорту, в соответствии с решением, принятым на его сороковой сессии (ECE/TRANS/42, пункт 45), решил распространить вопросник о наиболее значительных критериях для определения новых важных изменений в области внутреннего транспорта в странах-членах, которые представляют общий интерес для правительств (ECE/TRANS/119, пункт 52).

\* \* \*

## ЛИТВА

### **А. Общие аспекты транспортной политики**

Вхождение в состав Европейского союза является стратегической целью внешней и внутренней политики Литвы. Это потребует кардинальных изменений во всех сферах жизни.

Основные тенденции в области транспортной политики носят стабильный характер и не изменились за последние несколько лет. Они определены в принятой правительством программе на 2002-2004 годы, в которой с учетом географического положения Литвы предусматривается использование возможностей страны в области развития транзита и создание благоприятной законодательной основы для развития транспортных услуг. Цели и задачи транспортной политики Литвы изложены также в Стратегии Литвы в области развития транспорта и транзита до 2015 года, в Программе мер, предшествующих вступлению Литвы в ЕС, и в Стратегическом плане министерства транспорта и связи.

Правительство уделяет особое внимание вопросам решения приоритетных задач, предусмотренных документом о Партнерстве в целях присоединения, т.е. согласование технических норм, норм безопасности и бюджетных аспектов в области автомобильного транспорта, реструктуризация железнодорожного транспорта и совершенствование управления железнодорожным транспортом, совершенствование управления морским транспортом и повышение безопасности; реструктуризация управления в гражданской авиации.

Основными приоритетами в секторе транспорта являются:

- расширение стабильно действующей Трансъевропейской транспортной сети (ОЕТС) при постепенном повышении технического уровня инфраструктуры;
- выход на рынок транспортных услуг ЕС путем обеспечения свободного доступа к рынку всех видов транспорта и справедливой конкуренции между операторами;
- проведение институциональной реформы в целях повышения эффективности государственного управления транспортом;

- либерализация транспортного рынка. Первоочередное внимание уделяется развитию частных инициатив в целях привлечения инвестиций для транспорта и логистики;
- содействие развитию транзитных перевозок, путем обеспечения эксплуатационной совместимости техники с уделением первоочередного внимания комплексному развитию транспортных технологий и услуг, развитие связей с соседними и другими странами;
- развитие безопасного и не наносящего ущерба окружающей среде транспорта;
- согласование норм литовского законодательства с нормами законодательства ЕС (заключительный этап - осуществление).

### **Экономические, технические и эксплуатационные аспекты**

Важной мерой реализации национальной транспортной политики Литвы является развитие комбинированных перевозок, особенно с использованием потенциала железнодорожного и морского каботажного транспорта. Главным стимулирующим фактором в этом отношении является помощь государства в развитии комбинированных транспортных терминалов на международных коридорах (в морском порту Клайпеда и на литовско-польской границе, т.е. на участке железной дороги Шештокай-Моцкава). Комбинированные перевозки в Литве осуществляются через морской порт Клайпеда морскими паромными, железнодорожным и автомобильным транспортом. Готовится документация по проекту строительства железной дороги с колеей европейского стандарта от литовско-польской границы до Каунаса с созданием логистического центра.

В целях укрепления позиций Литвы как одного из ключевых участников в деятельности в области грузовых перевозок на направлении Восток-Запад предусматривается создать логистический узел близ Каунаса, который стратегически идеально расположен на пересечении двух международных транспортных коридоров I и IX, где стекаются проходящие через Литву грузовые потоки, идущие с севера на юг и с запада на восток. Основная идея создания "Каунасского логистического узла" (КЛУ) заключается в том, чтобы, с одной стороны, содействовать развитию международных перевозок в Литве и, с другой стороны, извлекать выгоду из крупных грузопотоков, которые проходят в настоящее время через Литву, а также "снимать часть сливок", предлагая (добавленная стоимость) услуги транспортным операторам и грузовладельцам.

Предусматривается строительство новой железнодорожной линии между Литвой и Польшей с колеей европейского стандарта, которая свяжет промышленную зону Каунаса с центральноевропейской железнодорожной сетью и несомненно расширит потенциал железнодорожного коридора I, в результате образования наиболее продвинутого в восточном направлении внутреннего транспортного коридора в расширенном Европейском союзе.

На участке Кайшядорис-Шяуляй, который занимает центральное место в системе литовских железных дорог (этот участок является общим для коридоров I и IX), в 2001 году началось осуществление финансируемого Фондом ISPA ЕС проекта модернизации оборудования, систем телесвязи, сигнализации и энергоснабжения, реконструкции железнодорожных мостов и виадуков. Эти работы планируется завершить в 2004 году.

В настоящее время создается система автоматического перехода на другую колею на литовско-польской границе, что наряду с совершенствованием технических стандартов дорог позволит увеличить объем пассажирских и комбинированных перевозок железнодорожным транспортом.

Что касается комбинированных перевозок, то положения основных законов и нормативных актов в транспортном секторе в целом отвечают требованиям ЕС:

- доступ к рынку и к профессиональной деятельности в этой сфере;
- честная конкуренция;
- технические характеристики транспортных средств и грузовых единиц;
- организация технического контроля;
- требования, касающиеся охраны окружающей среды и безопасности на транспорте.

Деятельность в области транспорта регулируют более 600 законодательных актов Европейского союза. Начиная уже с 1995 года разработка законодательных актов осуществляется с учетом рекомендаций ЕС, содержащихся в "Белой книге" 1992 года.

Поэтому законодательные акты, принятые после 1996 года, в целом согласуются с положениями законодательства ЕС. Основная часть действующего национального законодательства полностью или частично соответствует законодательству ЕС в области транспорта. В 2000-2001 годах были приняты новые законы об авиации, о безопасности дорожного движения, о перевозке опасных грузов автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом, поправки к Кодексу дорожного движения. Осуществление этих законов будет способствовать улучшению условий деятельности для грузоперевозчиков, развитию честной конкуренции между ними, обеспечению безопасности и защиты окружающей среды в транспортном секторе.

## **Инфраструктура**

Литва по-прежнему уделяет первоочередное внимание интеграции своей транспортной системы в общеевропейскую транспортную сеть в соответствии с рекомендациями, которые были приняты на Хельсинкской конференции в 1994 году, с учетом жизненно важного значения этого процесса для интеграции Литвы в Европейский союз. В настоящее время в соответствии с концепцией ТИНА приоритетными сферами инвестиций (приблизительно две трети всех инвестиций в транспортную инфраструктуру) являются реконструкция и модернизация объектов (в коридорах I и IX). Это следующие коридоры:

### Автомобильные дороги:

- Коридор I: Калвария (польско-литовская граница)-Мариямполье-Каунас-Кедайняй-Паневежис-Салочия (литовско-латвийская граница) с ответвлением: Панемуне (граница с Калининградской областью)-Таураге-Крышкалис-Шяуляй-Кальвяй (литовско-латвийская граница);
- Коридор IX: Медининкай (литовско-белорусская граница)-Вильнюс-Каунас-Клайпеда с ответвлением: Кибартай (граница с Калининградской областью) - Мариямполье-Каунас;

### Железные дороги:

- Коридор I: Моцкава (польско-литовская граница) - Казлу-Руда-Каунас-Радвилишкис-Шяуляй-Саркяй (литовско-латвийская граница) с ответвлением: Пагегяй (граница с Калининградской областью) - Радвилишкис;

- Коридор IX: Кена (литовско-белорусская граница) -Вильнюс-Кайшядорис-Радвилишкис-Шяуляй-Кретинга-Клайпеда с ответвлением: Кибартай (граница с Калининградской областью) - Казлу-Руда-Каунас-Кайшядорис;

В рамках процесса ТИНА Литва определила свою сеть ТИНА, которая включает:

- 1 100 км железных дорог;
- 1 617 км автомобильных дорог;
- 3 аэропорта;
- 1 морской порт;
- 1 речной порт;
- 2 терминала.

Что касается концепции ТИНА, то основными задачами Литвы, которые она решает, являются следующие:

- соединение национальных транспортных сетей с трансъевропейскими сетями;
- обеспечение стабильности транспортных потоков по национальной части сети дорог международного значения (особенно на пунктах пересечения границ);
- обеспечение согласованности технических параметров, т.е. нагрузки на ось, габариты, ширина колеи, напряжение в электросети, системы торможения на железнодорожном транспорте, загрязнение окружающей среды и т.д.

Объем инвестиций на модернизацию транспортной инфраструктуры составил в 2001 году 72,4 млн. евро (финансируются в рамках программы государственных инвестиций). 9 октября 2001 года завершены работы по проекту модернизации подъездной дороги к Вильнюсскому международному аэропорту, который финансировался по программе Phare. Объем инвестиций в рамках этого проекта на реконструкцию дороги и строительство виадука составил 1,2 млн. евро.

В этот период Литва подала шесть заявок в Европейскую комиссию с просьбой о поддержке по линии ISPA проектов в автодорожном и железнодорожном секторах и одну заявку на оказание технической помощи в железнодорожном секторе. Общая стоимость семи проектов составляет 128 млн. евро. Европейская комиссия обещала профинансировать шесть проектов, выделив 34,7 млн. евро из бюджета ISPA 2000 года и 15 млн. евро из бюджета ISPA 2001 года.

Завершена реализация первого этапа программы "Виа Балтика" на территории Литовской Республики - построен 71 км новых дорог, реконструированы и укреплены 103 км дорог, построено, отремонтировано и укреплено пять мостов и семь виадуков, установлены новые средства обеспечения безопасности движения, построено 10 км дорожек для пешеходов и велосипедистов, отремонтировано 7,5 км ограждений, проведена реконструкция 11 пересечений. В настоящее время успешно реализуется второй этап программы "Виа Балтика". При этом предполагается своевременно завершить его и использовать потенциальные возможности для получения дополнительной поддержки в 2004-2006 годах.

В настоящее время основными приоритетами в области инвестиций являются следующие:

по автомобильным дорогам:

- завершение реконструкции дороги "Виа Балтика",
- обновление и укрепление дорожного полотна на трассах Вильнюс-Клайпеда, Вильнюс-Паневежис-Шяуляй-Клайпеда,
- строительство дороги в обход Вильнюса с юга,
- реконструкция дороги Шяуляй-Таураге,
- строительство новых многоуровневых развязок,

по железным дорогам:

- повышение скорости движения поездов до 160 км в час на участке Вильнюс-Клайпеда,
- модернизация систем сигнализации, электроснабжения и телесвязи на магистральных линиях,
- строительство железнодорожной линии с европейским стандартом колеи от польско-литовской границы до Каунаса (с логистическим центром).

по аэропортам:

- реконструкция и модернизация инфраструктуры:
  - взлетно-посадочные полосы,
  - системы освещения,
  - системы сигнализации и навигации.

Концепция ТИНА не требует строительства новых автомобильных дорог в Литве, и инвестиционными приоритетами являются реконструкция и модернизация имеющихся дорог. Однако необходимо вложение значительно более крупных финансовых средств в инфраструктуру железных дорог.

Капиталовложения направляются на восстановление и модернизацию железнодорожной инфраструктуры (53%), реконструкцию автомобильных дорог (22%), развитие клайпедского морского порта (20%) и международных аэропортов (5%). Следует отметить, что модернизация существующей инфраструктуры, которая уже сейчас обслуживает все возрастающие объемы пассажирских и грузовых перевозок (включая транзитные), осуществляется с соблюдением общих международных стандартов.

Общие затраты по программе ТИНА до 2015 года составят 2,3 млрд. евро:

- модернизация железнодорожной сети - 1 229,86 млн. евро
- автомобильные дороги - 516,95 млн. евро
- морские порты - 460,74 млн. евро
- аэропорты - 92,5 млн. евро

## **В.**

### **а) ЗАНЯТОСТЬ НАСЕЛЕНИЯ В РАЗБИВКЕ ПО ОТДЕЛЬНЫМ ВИДАМ ТРАНСПОРТА, 1999-2001 ГОДЫ**

(среднегодовая численность в тыс. человек)

	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2005</b>
Транспорт и складирование в целом	84,6	81,1	74,0	64,0
в том числе: железнодородный транспорт	16,7	15,6	14,3	10,411
автомобильный транспорт	44,8	44,8	40,0	35,0
нефтепроводный транспорт	0,3	0,27	0,3	0,3
внутренний водный транспорт	0,17	0,16	0,14	0,11

b) ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ ОТДЕЛЬНЫМИ ВИДАМИ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА, 1999-2001 ГОДЫ

Млн. пассажиро-километров

	1999	2000	2001	2005
Всего	3 412	2 767	2 652,0	2 767,0
Железнодорожный транспорт*	745	611	532,8	623
Автомобильный (общественный) транспорт	2 665	2 1548	2 118	2 142
автобусы	2 095	1 666	1 617	1 634
троллейбусы	569	489	501	508
Внутренний водный транспорт	2	2	1,4	2,0
Воздушный транспорт	0,0	0,0	0,0	0,0

\* Примечание: В Литве нет трамваев, метро или городского железнодорожного транспорта.

c) ФИНАНСИРОВАНИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ, 1999-2001 ГОДЫ

Млн. лит

	1999	2000	2001	2005
Железнодорожный транспорт	126,6	74,3	70,83	145,2
Автомобильный транспорт	329,0	314,8	138,7	345,3
Нефтепроводный транспорт	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
Внутренний водный транспорт	1,0	0,7	1,1	2,8
Воздушный транспорт	23,0	14,3	2,0	15,0

d) ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ В РАЗБИВКЕ ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА, 1999-2001 ГОДЫ

Млн. тонно-километров

	1999	2000	2001	2005
Всего	18 219	20 145	21 087,2	n.a.
Железнодорожный транспорт	7 849	8 918	7 741	9 022
Автомобильный транспорт	7 740	7 769	8 048	8 660
Внутренний водный транспорт	3	0,7	0,6	0,7
Нефтепроводный транспорт	2 627	3 457	4 779,6	n.a.

е) ПРОТЯЖЕННОСТЬ ДОРОГ, 1999-2001 ГОДЫ

(по состоянию на конец года; км)

	1999	2000	2001
Действующие железнодорожные линии,	1 905	1 905	1 695,8
в том числе: электрифицированные линии	122	122	122
линии с колеей 1 520 мм	1 806,6	1 811,9	1 674
линии с колеей 1 435 мм	21,8	21,8	21,8
Автомобильные дороги	73 650	75 243	76 000
автомагистрали	417	417	417
Внутренние судоходные пути	788	833	833
в том числе регулярно используемые для перевозок	369	380	380
Действующие нефтепроводы	500	500	500

ф) ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА

(по состоянию на конец года)

	1999	2000	2001
Локомотивы	286	278	265
Вагоны железнодорожных предприятий	10 465	10 117	10 038
Грузоподъемность товарных вагонов, в тыс. т	650,1	637,1	635,9
Железнодорожные автомотрисы	65	63	63
Пассажирские железнодорожные транспортные средства	572	563	537
в том числе: пассажирские вагоны	258	258	232
пассажирские автомотрисы и тяговые средства	314	305	305
Спальные вагоны	197	197	185
Вагоны с сидячими местами	361	361	342
Число автобусов	15 590	15 069	n.a.
Число грузовиков и тягачей	96 576	98 613	n.a.
Внутренний водный флот, всего	89	89	n.a.
в том числе грузовые суда	21	22	n.a.
Грузоподъемность грузовых судов, в тоннах	10 230	10 310	n.a.
Число личных легковых автомобилей	1 021 795	1 097 797	n.a.

## **ТУРЦИЯ**

### **I. Общие аспекты транспортной политики**

Турция находится в центре торговых путей между Азией и Европой. Транспорт играет важную роль в экономике страны, поскольку она с трех сторон окружена морями, а ее территория составляет 814 578 км<sup>2</sup>. Кроме того, темпы прироста населения весьма высоки - в среднем 1,6%. Считается, что в 2022 году численность населения Турции составит 83,4 млн. человек. Рост численности населения и глобализация ведут к повышению мобильности и, следовательно, к росту потребностей в перевозках.

Транспортный сектор включает автомобильный, железнодорожный, морской, воздушный и нефтепроводный транспорт. Внутреннего водного транспорта в Турции нет, если не считать железнодорожно-паромных перевозок по озеру Ван.

Транспорт является движущей силой и основным фактором, способствующим экономическому развитию, развитию конкуренции и увеличению занятости. Он до сих пор является движущей силой развития внутренней и внешней торговли и туризма.

Железные дороги обеспечивали основу экономического развития Турции со времени образования Республики в 1923 году до 50-х годов. В результате того, что в первые два десятилетия железнодорожным перевозкам уделялось первоочередное внимание, протяженность железных дорог, составлявшая в 20-х годах приблизительно 4 000 км, увеличилась приблизительно до 7 000 км. Расширение сети железных дорог имело целью обеспечение возможностей для перевозок основных товаров, необходимых для экономического развития страны.

После 50-х годов транспортная политика изменилась, больше внимания стало уделяться автомобильному транспорту, что привело к быстрому расширению национальной сети автомобильных дорог. Протяженность автомобильных дорог, составлявшая в 1920 году 18 000 км, увеличилась в 1998 году до 62 364 км, включая 1 528 км автострад, 31 320 км национальных дорог, 29 516 км дорог провинциального значения, не считая деревенских и лесных дорог.

Развитию автомобильного транспорта в последние десятилетия способствовали три фактора:

- быстрое развитие после 70-х годов национальной автомобильной промышленности;
- наличие программы инвестиций в инфраструктуру, в результате чего в 80-х годах было построено 1 300 км автострад;
- сменявшие друг друга правительства не проводили такой политики, которая обязывала бы принадлежащие государству железнодорожные предприятия эффективно действовать с учетом конкуренции на транспортном рынке, где доминирующее положение занимали частные операторы, или которая позволяла бы им действовать таким образом.

В 1999 году автомобильный транспорт занимал ведущее место в области внутренних грузовых перевозок, и его доля составляла 89,10%. Доля железнодорожного транспорта составляла 4,36%, морского - 4,76% и воздушного - 0,18%. Девяносто шесть процентов внутренних пассажирских перевозок в Турции осуществляются автомобильным транспортом.

Что касается объемов внешнеторговых перевозок, то в 1997 году доля морского транспорта составила 85,4%, автомобильного транспорта - 12,5%, железнодорожного и других видов транспорта - 1,7%, воздушного - 0,4%. Если же исходить из стоимостных показателей грузов во внешнеторговом обороте, то ведущие позиции занимал морской транспорт, доля которого составляла 46,5% общей стоимости грузов, за которым следовали автомобильный транспорт, доля которого составляла 41,5%, воздушный транспорт, доля которого составляла 9,8%, и железнодорожный и другие виды транспорта, доля которых составляла 2,2%.

## **1. Текущее положение по различным видам транспорта**

### **1.1 Автомобильный транспорт**

Общая протяженность турецких дорог составляет 509 771 км. Европейскую и азиатскую части территории Турции как бы разделяют проливы Босфор (в северной части Мраморного моря) и Дарданеллы (на юге). В настоящее время через пролив Босфор переброшены два подвесных автодорожных моста - мост Султана Мехмета и Босфорский мост. Ведется строительство трубного железнодорожного туннеля под Босфором.

ТАБЛИЦА 1: СИСТЕМА АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ ТУРЦИИ В 1998 ГОДУ (в км)

	С покрытием	Грунтовые	Непригодные для движения автотранспорта	Всего
Автомагистралы	1 528	–		1 528
Национальные дороги	30 926	81	313	31 320
Дороги провинций	27 570	1 120	826	29 516
Деревенские дороги	–	200 897	46 953	319 448
Лесные дороги	21 475	106 484	–	127 959
ВСЕГО	81 499	308 582	48 092	509 771

Источник: 9<sup>th</sup> Transport Council, Road Transport Committee Report, 1998.

Турецкие дороги международной сети автострад, называемых дорогами категории "Е", проходят через всю страну с запада на восток и с севера на юг.

Как и в других странах, инфраструктура и транспортные операции разделены в автомобильном транспорте. Правительство в лице Генерального директората автомобильных дорог министерства общественных работ и жилищного строительства несет полную ответственность за строительство и содержание дорожной инфраструктуры. Операторы являются полностью частными предприятиями.

В Турции зарегистрировано более 5 млн. частных легковых автомобилей. Общее число автодорожных транспортных средств составляет более 9 млн. единиц, и оно быстро увеличивается по мере расширения производства автомобилей в стране и их импорта, а также по мере повышения уровня располагаемых доходов населения.

Лицензии операторам, обеспечивающим международные пассажирские перевозки автомобильным транспортом на расстояния более 100 км, выдаются министерством транспорта в соответствии с Положениями о междугородных автомобильных пассажирских перевозках. В стране имеется 571 частный оператор автобусных перевозок, которые используют 9 587 автобусов, имеющих 414 551 сидячее место.

Пассажирские автомобильные перевозки в пределах регионов на расстояния менее 100 км осуществляются с разрешения и под контролем губернаторов и муниципалитетов.

Лицензии на международные автомобильные пассажирские перевозки также выдаются министерством транспорта. В секторе междугородных пассажирских перевозок действуют 154 частных автобусных предприятия, использующие 1 385 автобусов, имеющих 68 080 сидячих мест.

Нет никаких законов или правил, регулирующих внутренние автомобильные грузовые перевозки. Согласно последним данным министерства внутренних дел, в стране зарегистрировано 650 331 грузовик и 877 591 легкий грузовик. Однако Генеральный директорат автомобильного транспорта министерства транспорта подготовил и представил на рассмотрение Великого национального собрания Турции новый проект Закона о дорожном транспорте. Сфера компетенции Генерального директората автомобильного транспорта министерства транспорта будет расширена, и будет увеличена его штатная численность, с тем чтобы обеспечить достижение целей, предусмотренных транспортной политикой.

В целях получения статистических данных о грузовых и пассажирских перевозках автомобильным транспортом в министерстве транспорта создан центр электронного контроля, который работает во взаимодействии с региональными директоратами, пограничными пунктами и международными транспортными ассоциациями.

В соответствии с резолюциями ЕКМТ (Европейской конференции министров транспорта) операторам, использующим "экологически чистые и безопасные" и "более экологически чистые и безопасные грузовики", соответствующие параметрам, установленным нормами ЕВРО 1, ЕВРО 2 и ЕВРО 3, которые имеют целью уменьшить воздействие на окружающую среду автотранспортных средств, участвующих в международных грузовых перевозках, выдаются сертификаты ЕВРО 1, ЕВРО 2 и ЕВРО 3 ЕКМТ, и использование таких транспортных средств поддерживается.

Согласно данным Государственного института статистики в 2000 году автомобильный транспорт выполнил 95,2% международных пассажирских перевозок и 89,9% международных грузовых перевозок.

В сфере международных грузовых перевозок действуют 897 операторов, имеющих 21 083 прицепа, 24 748 полуприцепов, 4 179 грузовиков общей грузоподъемностью 852 944 тонны.

## 1.2 Железнодорожный транспорт

За эксплуатацию и содержание железных дорог и семи крупных морских портов отвечают ТГЖД, которые являются правительственным предприятием, относящимся к категории государственных экономических предприятий (ГЭП). За строительство новых железных дорог и морских портов отвечает ДЛХ (Генеральный директорат по строительству железных дорог, портов и аэропортов) Министерства транспорта.

ТГЖД в настоящее время обеспечивают пассажирские и грузовые перевозки по широкой сети железных дорог. При этом они сталкиваются с серьезной конкуренцией со стороны сектора автомобильного транспорта, в котором действуют частные предприятия, агрессивно продвигающие свои услуги на рынки, чутко реагирующие на нужды потребителей и удерживающие расходы на минимальном уровне. Что же касается ТГЖД, то их возможности обеспечивать эффективные и конкурентоспособные железнодорожные перевозки по приемлемым тарифам ограничиваются политикой и законодательством, в рамках которых действуют ТГЖД.

В железнодорожном секторе, включая филиальные корпорации, которые производят локомотивы и подвижной состав, занято более 45 000 человек.

В соответствии с Соглашением СЛКП следующие железнодорожные линии ТГЖД признаны международными линиями комбинированных железнодорожных перевозок:

- E70 Капикуле-Стамбул-Хайдарпаса-Анкара
- E702 Анкара-Капикой (Рази-Иран)
- E704 Анкара-Нусайбин (Камышлы-Сирия)
- E704 Мерсин-Адана-Искендерун-Нусайбин
- E702 Самсун-Сивас-Малатья-Капикой
- E702 Бандырма-Анкара-Капикой

## 1.3 Морские порты

Турция окружена с трех сторон морями и, располагая стратегически важными портами, занимает привилегированное положение в быстро развивающемся регионе. Протяженность береговой линии составляет 8 333 км, в стране имеется 8 крупных государственных портов, 10 государственных причалов, 50 небольших муниципальных причалов и около 59 специализированных частных портов, принадлежащих промышленным комплексам. Семь больших государственных портов Турции - Деринсу,

Бандырма, Мерсин, Искендерун, Самсун, Хайдарпаса и Измир - эксплуатируются ТГЖД - Турецкими государственными железными дорогами, и все они связаны с сетью железных дорог. Порт Трабзон, который сейчас находится в процессе приватизации, эксплуатируется Турецкой морской организацией (ТДИ).

В соответствии с соглашением СЛКП порты Хайдарпаса, Мерсин, Бандырма, Искендерун, Самсун и Деринсу зарегистрированы в качестве международных портов и контейнерных терминалов.

ТАБЛИЦА 2: ПРОПУСКНАЯ СПОСОБНОСТЬ ПОРТОВ ТГЖД

Порт	Судов в год		Обработка (в тыс. тонн)		
	Грузы	Пассажиры	Общие грузы Сухогрузы	Контейнеры	Всего
Хайдарпаса	2 651	-	2 834	3 082	5 916
Деринсу	1 105	-	1 799	-	1 799
Самсун	1 130	-	2 189	-	2 189
Мерсин	2 650	623	2 639	2 855	5 494
Искендерун	640	-	3 224	-	3 224
Бандырма	1 037	3 240	2 636	-	2 636
Измир	2 389	1 246	1 469	4 082	5 551
<b>ИТОГО</b>	<b>11 602</b>	<b>5 109</b>	<b>16 790</b>	<b>10 019</b>	<b>26 809</b>

Источник: TCDD Annual Statistics 1999.

Хайдарпаса, Измир и Мерсин являются крупнейшими портами Турции по годовым показателям пропускной способности и числа обрабатываемых судов.

Основными группами грузов, обрабатываемых в портах ТГЖД, являются сухогрузные, контейнерные, жидконаливные и общие грузы.

В 2001 году объем погрузочных операций в портах ТГЖД составил 18 176 000 тонн. Объем разгрузочных операций в 2001 году в портах ТГЖД составил 16 435 000 тонн.

#### 1.4 Воздушный транспорт и аэропорты

После принятия Парламентом в 1983 году Закона о гражданской авиации № 2920 Турция достигла значительного прогресса в этой области. За этот период не только повысился уровень модернизации и услуг Турецких авиалиний, которые являются государственной корпорацией (100% принадлежат государству), увеличилось также и

число частных авиаперевозчиков. Крупнейшим оператором являются Турецкие авиалинии, акции которых в ближайшем будущем появятся в продаже. В стране действуют восемь частных авиаперевозчиков. Наряду с этим увеличилась и доля воздушного транспорта на рынке. Серьезной конкуренции на рынке внутренних перевозок не наблюдается, поскольку ведущим авиаперевозчиком является правительство и инвестиции в этом секторе в настоящее время являются государственными инвестициями.

В 1998 году 90% общего объема перевозок и 99,6% международных перевозок прошли через восемь важнейших международных аэропортов Турции - Ататюрк, Эсенбога, А. Мендерес, Анталья, Даламан, Адана, Трабзон и Милас-Бодрум.

За деятельность аэропортов отвечает ДХМИ (Генеральный директорат по операциям государственных аэропортов), который, как и ТГЖД, является государственным экономическим предприятием в рамках Министерства транспорта. ДХМИ эксплуатирует 40 аэропортов, в том числе 10 международных.

ТАБЛИЦА 3: АЭРОПОРТЫ ТУРЦИИ

Виды аэропортов	Число
Международные и внутренние	10
Внутренние и для чартерных рейсов	10
Внутренние	20
ВСЕГО	40

Источник: ДНМИ (General Directorate of State Airports Operations).

В 2001 году объем авиаперевозок составил 33 620 448<sup>x</sup>, в том числе 10 057 808 на внутренних рейсах и 23 562 640 на международных рейсах. Это на 4% меньше, чем в 2000 году.

Вопросы строительства новых аэропортов относятся к сфере ведения ДЛХ (Генеральный директорат строительства железных дорог, портов и аэропортов) министерства транспорта, после завершения строительства новые аэропорты передаются в ведение ДХМИ.

---

<sup>x</sup> Примечание: единицы измерения в оригинале на английском языке не указаны.

В Турции деятельностью в области транспорта занимаются ряд министерств и организаций, в результате чего касающиеся транспорта решения принимаются различными органами и нет никакого органа, который координировал бы эти решения и сводил их в единое целое. Многочисленность таких органов и отсутствие общей транспортной политики отрицательно сказываются на эффективности и стабильности деятельности в транспортном секторе.

Большинство операторов и инфраструктурных звеньев в области железнодорожного, воздушного, автомобильного и морского транспорта являются государственными организациями, и поэтому государство играет важную роль в этом секторе, вследствие чего расходы возрастают, а тарифы все в меньшей степени позволяют покрывать расходы. Поэтому необходимо пересмотреть роль государства и ограничить ее, с тем чтобы государство занималось только вопросами регулирования.

В целях решения этих проблем и выработки транспортной политики Турции при координирующей роли министерства транспорта проводятся предварительные исследования для разработки генерального плана в области транспорта. С другой стороны, ведется работа по реструктуризации отрасли в целях повышения эффективности деятельности государственных организаций в секторе транспорта.

## **II. Экономические, технологические и операционные аспекты**

### **Морские контейнерные перевозки**

Услуги по контейнерным перевозкам обеспечиваются в портах ТГЖД и в частных портах, расположенных на побережье Измитского залива и в Амбарлы в районе Мармара. В этом же районе строятся новые частные контейнерные порты. В 1998 году общий объем обработанных контейнерных грузов составил 700 000 ТЕУ. За последние десять лет объем контейнерных перевозок значительно вырос и в настоящее время превышает объем перевозок общих грузов, обрабатываемых в каждом порту, однако 95% грузов доставляются в порты и из портов грузовиками. Для привлечения грузов, которые сейчас перевозятся судами и автомобильным транспортом, на железные дороги ТГЖД проводит исследования с целью выработки стратегии комбинированных перевозок и стремится увеличить долю железнодорожных перевозок путем превращения железных дорог в важное средство доставки грузов "от двери до двери". Ведутся исследования по созданию новых контейнерных терминалов для внутренних водных перевозок.

Значительная часть неуклонно увеличивающегося объема морских контейнерных перевозок обеспечивается через порты ТГЖД в Измире, Мерсине и Хайдарпасе.

Объем контейнерных перевозок в 1998 году оставил 1 347 ТЕУ, в последние 10 лет он увеличивался в среднем на 26,6% в год. Сегодня международные контейнерные перевозки грузов широко используются во всем мире, поэтому разработка стратегии контейнерных перевозок имеет ключевое значение для развития этой сложной отрасли, на которую ориентируется Турция.

ТАБЛИЦА 4: КОНТЕЙНЕРНЫЕ ГРУЗЫ, ОБРАБАТЫВАЕМЫЕ В ПОРТАХ ТУРЦИИ

	1994	1995	1996	1997	1998
	(в тыс. тонн)				
Все порты	3 780	7 323	9 073	11 791	13 077
Порты ТГЖД	5 480	6 862	8 428	9 659	9 723
Порты ТГЖД (ТЕУ)	588 341	715 239	874 121	1 001 692	972 167

Источник: TCDD Annual Statistics, JICA Study on the Nationwide Port Development Master Plan, March 2000.

Более 70% перевозимых морским транспортом контейнерных грузов обрабатывается в портах ТГЖД.

В ближайшие годы спрос на контейнерные перевозки будет возрастать, и, согласно прогнозам, к 2020 году их объем достигнет 6 млн. ТЕУ.

ТАБЛИЦА 5: ПРОГНОЗИРУЕМЫЙ ОБЪЕМ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК ЧЕРЕЗ МОРСКИЕ ПОРТЫ ТУРЦИИ (ТЕУ)

	1998 год (фактический объем)	2010	2015	2020
Все порты	1 345 000	3 380 000	4 500 000	6 000 000

Источник: JICA Study on the Nationwide Port Development Master Plan, March 2000.

### III. Инфраструктура

Транспорт имеет огромное значение для Турции, в том что касается обеспечения экономического развития, мобильности рабочей силы, интересов потребителей и конкурентоспособности. Поэтому крайне важно, чтобы транспорт обеспечивался и использовался как можно более эффективно. Это - одна из задач, решение которых зависит от сборов за пользование инфраструктурой и от наличия средств для финансирования инвестиций.

Поскольку Турция сталкивается с возрастающими финансовыми трудностями и стремится обеспечить более широкое участие частного сектора в финансировании инфраструктурных проектов, рассчитывать на финансирование транспортной инфраструктуры только за счет государства становится более трудным.

Турция развивает инфраструктуру путем привлечения внешних средств от многосторонних и правительственных организаций и от частных кредиторов. Турция получает приблизительно 3 млрд. долл. США в год от этих кредиторов, к числу которых относятся Европейский инвестиционный банк (ЕИБ), Исламский банк развития (ИБР), Фонд социального развития Европейского союза, Международная ассоциация развития, Международный банк реконструкции и развития (МБРР) и Скандинавский инвестиционный банк.

В 1999 году были заключены контракты по проектам типа "строительство - ввод в эксплуатацию - передача" для в портов Филис и Деринсу, и в настоящее время ведется подготовка к их строительству.

Планы по инвестициям ТГЖД предусматривают использование внешних займов. ТГЖД получили 36 млн. евро от Европейского инвестиционного банка на закупку оборудования для обработки контейнеров в портах Хайдарпаса, Измир и Мерсин. Закупленное оборудование было установлено в этих портах в 1997-1999 годах.

Инвестиции для аэропортов обеспечиваются правительством. Однако для финансирования инвестиций в аэропорты стало популярным использование модели "строительство - ввод в эксплуатацию - передача". Аэропорты Ататюрк и Анталья строились с использованием этой модели.

ТАБЛИЦА 6. ПЛАНИРУЕМЫЕ И ФАКТИЧЕСКИЕ ИНВЕСТИЦИИ  
В РАЗВИТИИ ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА

	I. ВУКР		II. ВУКР		III. ВУКР		IV. ВУКР		V. ВУКР		VI. ВУКР	
	План.	Факт.	План.	Факт.	План.	Факт.	План.	Факт.	План.	Факт.	План.	Факт.
<b>Автомобильный</b>	71,2	71,2	72,7	72,7	52,0	74,6	60,7	74,6	49,2	43,3	78,9	82,7
<b>Железнодорожный</b>	17,5	17,5	18,8	18,8	22,4	13,9	24,6	10,6	21,9	16,0	8,5	7,2
<b>Другие</b>	11,3	11,3	8,5	8,5	25,6	11,4	14,7	14,8	28,9	40,7	12,6	10,1

ТАБЛИЦА 7. ПЛАНИРУЕМЫЕ И ФАКТИЧЕСКИЕ ИНВЕСТИЦИИ В  
РАЗБИВКЕ ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА, СОГЛАСНО СЕДЬМОМУ  
НАЦИОНАЛЬНОМУ ПЛАНУ РАЗВИТИЯ PLAN-BYKR

	Планируемые	Фактические
<b>Автомобильный</b>	<b>71</b>	<b>66</b>
<b>Железнодорожный</b>	<b>9</b>	<b>7,5</b>
<b>Другие</b>	<b>20</b>	<b>26,5</b>

Если наблюдавшаяся в последние 25 лет тенденция роста сохранится, то можно рассчитывать, что в 2020 году объем пассажирских перевозок увеличится приблизительно в 3,3 раза (540 млрд. пассажиро-км), а объем грузовых перевозок увеличится в 2,5 раза (300 млрд. тонно-км). С учетом постоянного роста спроса в Турции расширение сети железных дорог имеет жизненно важное значение.

Нет сомнений в том, что наша страна с ее ограниченными ресурсами не в состоянии удовлетворить все потребности молодого по составу населения, однако в области транспорта, в том числе автомобильного, достигнут некоторый значительный прогресс. При сегодняшнем положении дел необходимо добиваться самообеспеченности всех участников деятельности в этой сфере, но, поскольку лидирующую роль играет Генеральный директорат от турецких железных дорог, то трудно говорить о самообеспеченности государственных организаций в этом секторе. Возможно, серьезность положения станет более понятной, если указать, что в ценах 2001 года потери ТГЖД составили почти 550 трлн. турецких лир, а добавленная стоимость в ценах 2000 года составляет 138,1 трлн. турецких лир.

### Инвестиции в автомобильный и железнодорожный транспорт

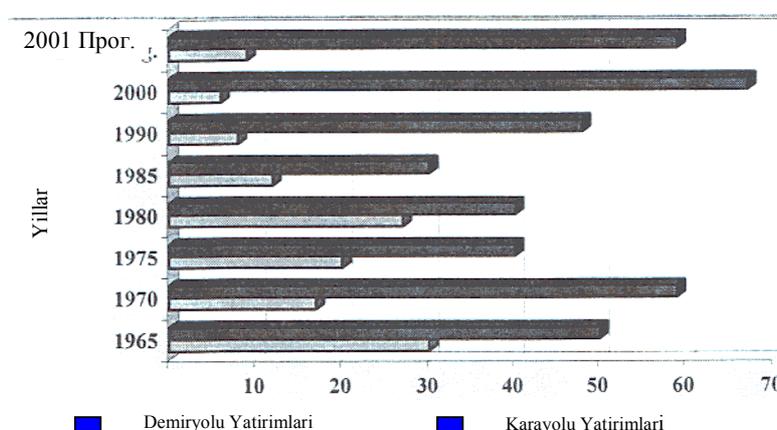


График 1

Эти цифры свидетельствуют о том, что политика в транспортном секторе не соответствует цели устойчивого развития. Если на автомобильный транспорт приходится 60% общих инвестиций в области транспорта, то на долю железных дорог приходится менее 10%. Отмечают, что доля железных дорог особенно снизилась после передачи в 1986 году Генерального директората железных дорог, портов и аэропортов в состав министерства транспорта.

## **ПРОЕКТЫ В ОБЛАСТИ ПОРТОВ И ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ В ТУРЦИИ**

### **1. ПРОЕКТ ПО СООРУЖЕНИЯМ, ОБОРУДОВАНИЮ И МОДЕРНИЗАЦИИ ПОРТОВ (III):**

ЕИБ (Европейский инвестиционный банк) предоставил заем в размере 36 млн. евро для полного оснащения оборудованием для обработки контейнеров портов Хайдарпаса, Измир и Мерсин (1998-2001 годы)

### **2. ПРОЕКТ ПОМОЩИ ДЛЯ ЛИКВИДАЦИИ ПОСЛЕДСТВИЙ ЗЕМЛЕТРЯСЕНИЯ В ТУРЦИИ И РЕКОНСТРУКЦИИ (ТЕРРА)**

ЕИБ предоставил заем в размере 12,8 млн. евро для восстановления порта Деринсу и закупки двух кранов для причала. Рассматривается наша просьба о предоставлении займа в размере 12 млн. евро для закупки двух порталых кранов.

### **3. ПРОЕКТ СОДЕЙСТВИЯ ТУРЦИИ В ЛИКВИДАЦИИ ПОСЛЕДСТВИЙ ЗЕМЛЕТРЯСЕНИЯ И РЕКОНСТРУКЦИИ (ТЕРРА)**

ЕИБ предоставил заем в размере 36 млн. евро для закупки четырех поездов на замену поврежденного в результате землетрясения подвижного состава.

## **ДРУГИЕ ПРОЕКТЫ**

### **1. ПРОЕКТ ПО ЭЛЕКТРИФИКАЦИИ И ОБОРУДОВАНИЮ СРЕДСТВАМИ СИГНАЛИЗАЦИИ ЛИНИЙ АЛИАГА-МЕНЕМЕН/АЛЬСАНЧАК-КУМАУВАЗИ**

Этот проект общей стоимостью 45,5 млн. долл. США уже осуществляется. Заем в размере 19 млн. долл. США на электрификацию предоставлен правительством Испании и частными испанскими компаниями. Японский Эксимбанк и частные японские компании предоставили заем в размере 26,5 млн. долл. США.

## 2. ПРОЕКТ НА ВОССТАНОВЛЕНИЕ ЛИНИИ АНКАРА-СТАМБУЛ

Общие расходы по проекту в сумме 402 млн. долл. США покрываются за счет средств займов от правительства Испании и частных компаний. Между Казначейством и кредитором ведутся переговоры о предоставлении кредита.

## 3. ПРОЕКТ ПОСТОЯННОЙ МЕХАНИЗАЦИИ ЛИНИЙ (IV)

Ожидается, что этот проект, общей стоимостью 15,3 млн. долл. США будет одобрен Казначейством, а финансирование его будет осуществляться за счет займов от частных компаний.

### В.

- a) Общая численность занятых на железнодорожном транспорте в 2001 году: 39 856 человек.
- b) Общий объем инвестиций в 2002 году: 300,8 триллиона турецких лир (в том числе 70 триллионов турецких лир на ликвидацию ущерба, нанесенного землетрясением).
- c) Пассажирские перевозки, 2001 год: на основных линиях 24 миллиона, на пригородных линиях: 52 миллиона, всего: 76 миллионов пассажиро-километров, итого: 5,6 миллиарда.
- d) Грузовые перевозки, 2001 год: 14,3 миллиона тонн, тонно-километров: 7,5 миллиарда.
- e) СИСТЕМА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ТУРЦИИ, 2001 ГОД (КМ)

	Неэлектрифицированные	Электрифицированные	Всего
Основные линии	6 778	1 479	8 257
Двойные основные линии	141	273	414
Итого основные линии	6 919	1 752	8 671
Второстепенные линии	1 899	370	2 269
ИТОГО	8 818	2 122	10 940

f) Грузоподъемность железнодорожного подвижного состава, всего:	638 735 т груза
Число грузовых вагонов:	16 513
Пассажиров:	60 673
Число пассажирских вагонов:	1 031

## **ПЕРЕКАЧКА СЫРОЙ НЕФТИ И СВЯЗАННЫЕ С ЭТИМ ОБЪЕКТЫ**

Созданная в 1974 году компания БОТАШ занимается строительством и вводом в эксплуатацию различных нефтепроводов, по которым транспортируется сырая нефть.

БОТАШ располагает в настоящее время следующими нефтепроводами:

- нефтепровод Ирак-Турция;
- нефтепровод Сейхан-Кырыккале;
- нефтепровод Батман-Дёртйол; и
- нефтепровод Шелмо-Батман.

### **НЕФТЕПРОВОД ИРАК-ТУРЦИЯ**

Нефтепровод Ирак-Турция был построен в рамках соответствующего иракско-турецкого соглашения, подписанного 27 августа 1973 года между правительствами Турецкой Республики и Республики Ирак для перекачки сырой иракской нефти из Киркукского и других месторождений в Ираке на морской терминал Сейхан (Юмурталык). Этот нефтепровод длиной в 986 км (первая ветка) и диаметром 40 дюймов был введен в строй в 1976 году, а первый танкер был загружен 25 мая 1977 года. Нефтепровод позволил увеличить ежегодный объем до 70,9 млн. т в год.

Проектами, направленными на повышение производительности трубопроводной системы являются:

- первый проект по увеличению производительности, в рамках которого строительство началось в 1983 году и было завершено в 1984 году, что позволило увеличить первоначальную годовую мощность, которая составляла 35 млн. т до 46,5 млн. т в год;
- второй трубопровод (идущий параллельно первому) начал строиться в 1985 году и был введен в действие в 1987 году. Этот трубопровод диаметром 46 дюймов позволил довести годовую производительность до 70,9 млн. т в год.

Компания БОТАШ, будучи владельцем трубопроводной системы, находящейся на территории Турции, осуществляет эксплуатацию, техническое содержание и ремонт нефтепровода и контроль за его работой. Трубопровод оснащен эффективной системой телесвязи, которая позволяет главным диспетчерским центрам в Ираке и Турции осуществлять контроль за его работой.

	ИРАК	ТУРЦИЯ	ВСЕГО
1-ая ветка	345	641	986 км
2-ая ветка	234	656	890 км
ВСЕГО	579	1 297	1 876 км

На турецком участке нефтепровода имеется шесть насосных станций, расположенных в районе населенных пунктов Силопи, Идиль, Мидьят, Вираншехир, Арабан и Пазарджик, а также узел приема и запуска скребка в Бахче. Имеется также 12 резервуаров-хранилищ емкостью по 135 000 м<sup>3</sup>, один компенсационный резервуар емкостью 10 000 м<sup>3</sup>, резервуар для воды емкостью 3 000 м<sup>3</sup>, один отстойный танк емкостью 10 м<sup>3</sup>, три резервуара обработки балласта общей емкостью 95 000 м<sup>3</sup> и один отстойный танк емкостью 3 000 м<sup>3</sup> на терминале в Сейхане. Причал терминала длиной 1 950 м, где находятся четыре отстойных танка общей емкостью 144 м<sup>3</sup> и два уравнильных резервуара общей емкостью 75 м<sup>3</sup>, может принять четыре танкера дедвейтом 15 000-300 000 тонн. Имеются также буксиры, швартовые и лоцманские катера.

Работа иракско-турецкого нефтепровода, которая была приостановлена в августе 1990 года, когда Организация Объединенных Наций ввела эмбарго в отношении Ирака, возобновилась после принятия Организацией Объединенных Наций резолюции № 986 от 14 апреля 1995 года, в соответствии с которой Ираку было разрешено экспортировать ограниченное количество нефти в течение шести месяцев. Загрузка первого танкера была проведена 16 декабря 1996 года.

В соответствии с резолюциями Организации Объединенных Наций в 2001 году по иракско-турецкому нефтепроводу было перекачено 31 280 690 т (230 853 656 баррелей) нефти. В общей сложности с декабря 1996 года по декабрь 2001 года было перекачено 167 358 488 т (1 239 620 851 баррель) иракской нефти.

## **НЕФТЕПРОВОД СЕЙХАН-КЫРЫККАЛЕ**

Протянувшийся от Сейхана до Кырыккале нефтепровод обеспечивает потребности находящегося в Кырыккале нефтеперерабатывающего завода. Этот нефтепровод, принадлежавший Турецкой нефтяной корпорации, в октябре 1983 года перешел в собственность БОТАШ. В сентябре 1986 года он был введен в действие. Пропускная способность трубы диаметром 24 дюйма и длиной 447 км составляет 5 млн. т в год.

Две насосные станции находятся в Караисалы и в Сейхане, станция приема и запуска скребка - в Аксараяе и приемный терминал в Кырыккале. В Сейхане расположены три емкости по 50 000 м<sup>3</sup> каждая, в Сейхане и на линии имеется пять отстойных танков емкостью по 10 м<sup>3</sup> и на приемном терминале имеется один компенсационный резервуар емкостью 1 500 м<sup>3</sup>.

В 2001 году по нефтепроводу Сейхан-Кырыккале было транспортировано в общей сложности 3 412 175 т (24 812 901 баррель) сырой нефти.

## **НЕФТЕПРОВОД БАТМАН-ДЁРТЙОЛ**

Турецкая нефтяная корпорация ввела в действие этот нефтепровод 4 января 1967 года для перекачки нефти, добываемой в районе города Батман и в прилегающих к нему районах, на терминал Дёртйол и далее в пункты ее потребления. 10 февраля 1984 года нефтепровод перешел в собственность БОТАШ. Линия нефтепровода начинается в Батмане и заканчивается в Дёртйоле на берегу залива Искендерун. Пропускная способность этой 18-дюймовой трубы составляет 3,5 млн. т в год, а ее длина равняется 511 км. Нефть, добываемая в районах Батман, Диярбакыр и Сарыл, также перекачивается в Дёртйол по этому же трубопроводу через ответвления.

Имеются три насосные станции в Батмане, Диярбакыре (Пиринчликке) и Кахраманмараше (Сарыл). На терминалах в Батмане и Дёртйоле имеется семь резервуаров для хранения нефти емкостью по 25 000 м<sup>3</sup>. Есть еще восемь резервуаров - четыре в Пиринчликке и четыре - в Сарыле. В резервуарном парке в Дёртйоле имеется также резервуар обработки балласта емкостью 6 000 м<sup>3</sup>. Терминал в Дёртйоле длиной 1 320 м может принимать на своем причале танкеры водоизмещением до 65 000 т дедвейта.

В общей сложности в 2001 году по нефтепроводу Батман-Дёртйоль было перекачено 2 775 493 т (19 835 875 баррелей) нефти.

## **НЕФТЕПРОВОД ШЕЛМО-БАТМАН**

По этому нефтепроводу, протяженность которого составляет 42 км, а пропускная способность - 800 000 тонн в год, нефть, добываемая в районе Шелмо, перекачивается на терминал Батман.

**В 2001 году по нему было перекачено 107 631 тонна (793 448 баррелей) нефти.**

## **ИМЕЮЩИЕСЯ И ПЛАНИРУЕМЫЕ ГАЗОПРОВОДЫ ТУРЦИИ**

Протяженность имеющихся газопроводов БОТАШ составляет около 3 800 км, ведется строительство распределительных линий общей протяженностью приблизительно 1 200 км. Кроме того, в 2001 году был проведен конкурс заявок на строительство 6 веток общей протяженностью 1 200 км. В 2002 году предполагается провести конкурс заявок на строительство планируемых линий протяженностью приблизительно 800 км.

Для транспортировки российского газа в Турцию была построена магистральная линия газопровода длиной 842 км. Эта линия тянется от Болгарии, заходит на территорию Турции вблизи города Малкочлар и идет до Анкары, откуда газ поступает на электростанции, предприятия и в жилые районы Анкары, Стамбула, Измита, Эскишехира и Бурсы. В 1996 году была протянута 209-километровая линия от Измита до Карадениза Эрегли, на западном побережье Черного моря, и ветка Бурса - Чан длиной 208 км. БОТАШ расширила распределительную сеть линии газопровода от города Чан до Чанаккале, построив в 2000 году линию длиной 107 км. Помимо этих линий, в конце 2001 года был введен в эксплуатацию газопровод в восточной части Анатолии длиной 1 500 км. Это газопровод идет от иранской границы через Эрзурум, Сивас и Кайсери до Анкары. Газопровод в восточной части Анатолии также идет от Кайсери через Конью до Сейдишехира.

В 2001 году завершено строительство турецкого участка газопровода "Голубой поток" от Самсуна до Анкары, который проходит через города Амасья, Чорум и Кырыккале. Линия длиной 501 км была соединена вблизи города Анкары с российско-турецким газопроводом. По этому трубопроводу природный газ будет подаваться в города, расположенные вдоль трассы газопровода - Самсун, Амасья, Чорум и Кырыккале. Близится к завершению строительство в Самсуне/Дурусу станции измерения и понижения давления. Поставка газа начнется во второй половине 2002 года.

Ветка российско-турецкого магистрального газопровода продлена от Бурсы (Каракабей) до Измира. По этой трубе диаметром 36 дюймов и длиной 251 км природный газ будет подаваться в промышленные и жилые районы расположенных по ее трассе городов, таких, как Балыкесир, Маниса и Тургутлу. Строительные работы были завершены в апреле 2002 года.

Компания БОТАШ планирует продлить линию газопровода до районов Эгеи и южной части Анатолии путем строительства ветки Конья - Измир и южной ветки. Обе эти ветки были выставлены на конкурсные торги в виде трех проектов, контракты на них уже подписаны, и подрядчики ведут необходимые для финансирования исследования. Планируется завершить строительство этих линий в 2004 году.

Для транспортировки туркменского и азербайджанского газа будет построена линия трубопровода длиной приблизительно 250 км от турецко-грузинской границы до Эрзурума/Пасинлера, которая будет соединена с веткой магистрального газопровода в восточной части Анатолии. Проведена оценка воздействия этого газопровода на окружающую среду.

## **ЛИБЕРАЛИЗАЦИЯ РЫНКА ГАЗА В ТУРЦИИ**

Сегодня газовая отрасль вступает в новую эпоху, когда идет реструктуризация во всей сфере энергетики. Эта отрасль, развитие которой стимулируется появлением новых технологических и коммерческих перспектив, готовится вступить в новую фазу роста, и, соответственно, складывается "новая экономика" газа. Сочетание таких различных факторов, как технический прогресс, появление новых методов в экономике и торговле, стратегии участников рынка, процессы глобализации, слияние и объединение компаний, придают газовому сектору тот динамизм, который ему необходим для осуществления своих надежд стать источником "энергии XXI века".

Структура газового рынка претерпевает радикальные изменения во всем мире. Если в последние десятилетия упор делался на предложение, то задачами этой отрасли в новом столетии являются повышение конкурентоспособности и гибкости в адаптации к условиям рынка и к запросам потребителей.

Наряду с этой наблюдающейся в мире тенденцией происходит и процесс перестройки в турецком газовом секторе. 2 мая 2001 года был введен в действие новый Закон о рынке природного газа, который положил конец монополии БОТАШ в области импорта, распределения, продажи и определения цен на природный газ. Основной целью этого закона является создание открытого для конкуренции рынка газа и поощрение

частного сектора к инвестированию средств в эту отрасль. Для достижения этих целей необходимы транспарентность рынка и его регулирование. В этой связи новый Закон о рынке природного газа, в частности, предусматривает:

**Регулирующий орган:** Рынки газа и электроэнергии будет регулировать независимый орган - Орган регулирования рынка энергии (EMRA).

**Разукрупнение:** Вертикально интегрированная компания БОТАШ сохранится (кроме звеньев, занимающихся распределением) до 2009 года. После этого БОТАШ будет преобразована в горизонтально интегрированную компанию, и ее звенья, занимающиеся импортом и сбытом, сохранят название БОТАШ. Созданные в результате этой перестройки компании будут в течение двух лет приватизированы за исключением компании, занимающейся распределением.

Открытость рынка:

- Компании, желающие действовать на турецком рынке газа, должны будут получить лицензию EMRA. Тарифы на хранение и оптовые цены будут определяться конкуренцией при некотором контроле со стороны EMRA.
- БОТАШ запрещается заключать новые контракты по импорту до тех пор, пока ее доля в области предложения не снизится до 20% общего объема спроса. Однако в новом законе есть временная статья, которая предусматривает исключение для поставок из Египта (контракт на продажу и закупку природного газа был заключен по инициативе БОТАШ), в том случае если EMRA установит наличие недостаточности предложения.
- Будет установлен план, согласно которому БОТАШ должна будет выставить на аукцион не менее 10% своей доли в предложении до 2009 года или до тех пор, пока ее доля на рынке не сократится до 20%. Всем компаниям, занимающимся импортом, будет запрещено импортировать более 20% оценочного объема потребления газа и заключать соглашения по импорту с любой компанией, имеющей контракты на импорт с БОТАШ.
- Лицензии на поставку газа в жилые районы будут выдаваться частным компаниям по результатам конкурсных торгов. Действующие компании, занимающиеся газоснабжением городов, которые принадлежат муниципалитетам, будут приватизированы, с тем чтобы стоимость пакетов акций муниципалитетов не превышала 20%.

- Хотя новый Закон о рынке природного газа вступил в силу сразу же после его принятия, предусмотрен 12-месячный переходный период, который может быть продлен до 18 месяцев. Предприятия, потребляющие более 1 миллиона м<sup>3</sup> газа в год, и все электростанции смогут по окончании переходного периода выбирать своих поставщиков. Эта пороговая величина будет ежегодно пересматриваться.

**Доступ третьих сторон:** Существующая и планируемая в настоящее время сеть газораспределения БОТАШ образует национальную систему распределения, однако другие компании смогут строить и иметь линии передачи. БОТАШ, как владелец и оператор национальной системы газораспределения, будет предлагать свои услуги в соответствии с системой недискриминационных, регулируемых и публикуемых тарифов и условий доступа, регулируемых EMRA.

**Хранение:** Для обеспечения безопасности предложения компании, занимающиеся импортом и оптовой продажей газа, должны иметь запас газа в размере 10% от импортируемого ими пятилетнего объема.

-----