

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ
КОМИССИЯ

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ
КОМИССИЯ ДЛЯ АЗИИ
И ТИХОГО ОКЕАНА

СОВМЕСТНОЕ ИССЛЕДОВАНИЕ О РАЗВИТИИ ЕВРО-АЗИАТСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ СВЯЗЕЙ



ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ
КОМИССИЯ

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ
КОМИССИЯ ДЛЯ АЗИИ
И ТИХОГО ОКЕАНА

СОВМЕСТНОЕ ИССЛЕДОВАНИЕ О РАЗВИТИИ ЕВРО-АЗИАТСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ СВЯЗЕЙ

Подготовлено в рамках проекта, финансируемого по линии Счета развития
Организации Объединенных Наций "Наращивание потенциала
путем сотрудничества в развитии наземных и наземно-морских
межрегиональных транспортных связей"



ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

Нью-Йорк и Женева, 2008 год

ПРИМЕЧАНИЕ

Употребляемые обозначения и изложение материала в настоящем издании не означают выражения со стороны Секретариата Организации Объединенных Наций какого бы то ни было мнения относительно правового статуса страны, территории, города или района, или их властей, или относительно делимитации их границ.

Настоящее исследование публикуется только на английском и русском языках.

ECE/TRANS/184

СОВМЕСТНОЕ ИССЛЕДОВАНИЕ О РАЗВИТИИ ЕВРО-АЗИАТСКИХ
ТРАНСПОРТНЫХ СВЯЗЕЙ

СОДЕРЖАНИЕ

	Стр.
Предисловие	11
Краткое резюме и рекомендации	13
ЧАСТЬ I – ВВЕДЕНИЕ И ОБЗОР ИССЛЕДОВАНИЯ	19
1.1 Введение	19
1.2 Общая стратегическая позиция ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН по евро-азиатским транспортным связям	20
1.3 Обзор и цели исследования, в том числе его значение для стран, не имеющих выхода к морю	21
ЧАСТЬ II – ОБЗОР МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СЕТЕЙ И ИНИЦИАТИВ, СВЯЗЫВАЮЩИХ АЗИЮ С ЕВРОПОЙ	25
2.1 Международные транспортные сети, поддерживаемые системой Организации Объединенных Наций	25
2.1.1 Международная сеть дорог категории "Е": Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА)	25
2.1.2 Международная железнодорожная сеть "Е": Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ) ЕЭК ООН	25
2.1.3 Сеть важнейших линий комбинированных перевозок "Е": Европейское соглашение ЕЭК ООН о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП)	26
2.1.4 Сеть водных путей категории Е: Европейское соглашение ЕЭК ООН о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП)	40
2.1.5 Сеть Азиатских автомобильных дорог (АН)	40
2.1.6 Сеть Трансазиатских железных дорог	43
2.1.7 Проекты ЕЭК ООН "Трансьевропейская автомагистраль (ТЕА)" и "Трансьевропейская железнодорожная магистраль (ТЕЖ)"	44
2.1.8 Специальная программа ООН для стран Центральной Азии (СПЕКА)	45
2.2 Международные транспортные сети, поддерживаемые другими международными органами	46
2.2.1 Основные трансьевропейские транспортные сети (TEN-T)	46
2.2.2 Панъевропейские транспортные коридоры и зоны	51
2.2.2.1 Общеевропейские транспортные конференции: Определение панъевропейских коридоров и районов мультимодального транспорта	51
2.2.2.2 Черноморская общеевропейская транспортная зона (ОТЗ)	56
2.2.3 Оценка потребностей в транспортной инфраструктуре (ТИНА)	57
2.2.4 Транспортный коридор Европа – Азия – Кавказ (ТРАСЕКА)	61
2.2.5 Евро-азиатские железнодорожные транспортные коридоры Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД)	65

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

Стр.

ЧАСТЬ III – КОНСОЛИДИРОВАННЫЕ ЕВРО-АЗИАТСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СВЯЗИ (ЕАТС) 67

3.1	Описание евро-азиатских транспортных связей	67
3.2	Железнодорожные маршруты ЕАТС	68
3.3	Автомобильные маршруты ЕАТС	71
3.4	Внутренние водные пути и порты внутреннего плавания ЕАТС	72
3.5	Некоторые евро-азиатские маршруты железнодорожного, автомобильного и внутреннего водного транспорта и речные порты внутреннего плавания, перспективные в плане дальнейшего развития и сотрудничества	73
3.6	Презентация карт евро-азиатских транспортных связей	81
3.7	Выводы относительно состояния и проблем международных транспортных перевозок в рассматриваемом регионе в контексте евро-азиатских транспортных связей	128
3.7.1	Введение	128
3.7.2	Обеспечение надлежащей инфраструктуры	131
3.7.3	Реформирование железных дорог	133
3.7.4	Упрощение процедур пересечения границ	135
3.7.5	Вопросы безопасности	136

ЧАСТЬ IV – ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ЕВРО-АЗИАТСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ СВЯЗЕЙ: ОСНОВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ 139

4.1	Транспортные потоки на евро-азиатском направлении	139
4.1.1	Существующее положение с перевозками между Европой и Азией	139
4.1.2	Состояние морских перевозок между Азией и Европой и возможности использования наземных маршрутов помимо или в дополнение к морским перевозкам	143
4.1.3	Перспективы не имеющих выхода к морю развивающихся стран, расположенных вдоль евро-азиатских транспортных связей	144
4.2	Технические и операционные аспекты будущего развития евро-азиатских транспортных связей	147
4.2.1	Технические и операционные стандарты	147
4.2.2	Железнодорожный транспорт	148
4.2.3	Автомобильный транспорт	151
4.2.4	Интермодальные аспекты	155
4.2.5	Вопросы охраны окружающей среды, сохранности и безопасности, в частности в связи с международными перевозками грузов	160
4.3	Вопросы упрощения процедур пересечения границ и облегчения торговли	163
4.3.1	Введение	163
4.3.2	Национальные координационные механизмы содействия международным перевозкам	166
4.3.3	Координационные механизмы	166
4.3.4	Рекомендации ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН в отношении национальных механизмов координации	167
4.3.5	Совершенствование правовых рамок международных перевозок и международных конвенций по вопросам содействия развитию торговли	175

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	Стр.
4.3.5.1 Международные правовые документы	176
4.3.5.2 Субрегиональные соглашения	179
4.3.5.3 Двусторонние соглашения	180
4.3.6 Процедуры пересечения границ и выявление узких мест нефизического характера	180
ЧАСТЬ V – ПРИОРИТЕТНЫЕ ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ ЕВРО-АЗИАТСКИХ ПЕРЕВОЗОК, ИМЕЮЩИЕ МЕЖДУНАРОДНОЕ ЗНАЧЕНИЕ	183
5.1 Методология и исходные посылки	183
5.1.1 Результаты приоритизации, в том числе простой анализ издержек	189
5.1.2 Результаты приоритизации и статистического анализа стоимости проектов - по всем странам (статистический анализ)	199
Добавление 5.1 Шаблонные бланки проекта	202
Добавление 5.2 Техника взвешивания путем парных сравнений	209
ЧАСТЬ VI – ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ	211
6.1 Выводы	211
6.2 Рекомендации	212
Приложения	
Приложение I – ДОКЛАДЫ СТРАН	217
Афганистан	217
Армения	220
Азербайджан	221
Беларусь	223
Болгария	226
Китай	228
Грузия	233
Иран	235
Казахстан	238
Кыргызстан	239
Молдова	242
Румыния	244
Российская Федерация	246
Таджикистан	248
Турция	250
Туркменистан	253
Украина	254
Узбекистан	256

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	Стр.
Приложение II – КРАТКИЙ ПЕРЕЧЕНЬ МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВЫХ ДОКУМЕНТОВ ЕЭК ООН И ЭСКАТО ООН В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА	259
I. ОСНОВНЫЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ КОНВЕНЦИИ ЕЭК ООН В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА	259
II. ОСНОВНЫЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ СОГЛАШЕНИЯ И КОНВЕНЦИИ ЭСКАТО ООН В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА	270
Приложение III – КРАТКИЙ ПЕРЕЧЕНЬ НОРМАТИВНЫХ АКТОВ ЕС В ОБЛАСТИ ИНФРАСТРУКТУРЫ ТРАНСПОРТА	271
1. Трансъевропейские транспортные сети	271
2. Координация инвестиций в области транспорта	272
3. Установление тарифов за использование инфраструктуры	273
4. Интермодальность/Комбинированные перевозки	273

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	Стр.
Список таблиц	
2.1 Классификация и стандарты проектирования сети азиатских автомобильных дорог	42
2.2 Общеевропейские транспортные коридоры	55
3.1 Железнодорожные маршруты	73
3.2 Автомобильные маршруты	76
3.3 Маршруты внутренних водных путей	79
3.4 Речные порты внутренних водных путей вдоль определенных маршрутов внутренних водных путей	79
3.5 Участие в основных соглашениях и конвенциях ЕЭК ООН по транспорту	130
4.1 Торговля ЕС с Восточной Азией в разбивке по видам используемого транспорта, 1999 и 2005 годы	140
4.2 Торговля ЕС с некоторыми партнерами в разбивке по видам наземного транспорта, 1999 и 2005 годы	141
4.3 Страны, не имеющие выхода к морю	144
4.4 Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю	145
4.5 Данные о затратах времени и издержках (автомобильный маршрут Бишкек – Новосибирск)	154
5.1 Представленные странами данные по всем проектам, в разбивке по типам инфраструктуры	189
5.2 Отношение среднегодовые инвестиции/ВВП	191
A-1 Пример матрицы парных сравнений	209
Список диаграмм	
2.1 Сеть СМА (международная сеть дорог категории "Е")	28
2.2 Сеть СМА (международная сеть дорог категории "Е") на Кавказе и в Центральной Азии	29
2.3 Сеть СМЖЛ (международная железнодорожная сеть "Е")	30
2.4 Сеть СМЖЛ (международная железнодорожная сеть "Е") на Кавказе и в Центральной Азии	31
2.5 Сеть СЛКП	32
2.6 Сеть СМВП	33
2.7 Сеть Азиатских автомобильных дорог	34
2.8 Сеть Трансазиатских железных дорог	35
2.9 Генеральный план базовой сети ТЕА	36
2.10 Генеральный план базовой сети ТЕЖ	37
2.11 Сеть автомобильных дорог в регионе СПЕКА	38
2.12 Сеть железных дорог в регионе СПЕКА	39
2.13 Трансевропейские транспортные сети TEN-T и их приоритетные проекты	48
2.14 Группа высокого уровня: Основные транснациональные транспортные оси и "морские автострады", связывающие морские порты	50
2.15 Панъевропейские транспортные коридоры	54
2.16 Сеть автомобильных дорог ТИНА	59

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	Стр.
2.17	Сеть железнодорожных линий ТИНА 60
2.18	Транспортный коридор Европа – Кавказ – Центральная Азия (ТРАСЕКА) 64
2.19	Основные железнодорожные коридоры ОСЖД 66
3.1	Схематическая карта железнодорожных маршрутов евро-азиатских транспортных связей (ЕАТС) 83
3.2	Схематическая карта сети железнодорожных маршрутов ЕАТС 84
3.3	Схематическая карта автомобильных маршрутов ЕАТС 85
3.4	Схематическая карта сети автомобильных маршрутов ЕАТС 86
3.5	Схематическая карта маршрутов внутренних водных путей ЕАТС 87
3.6	Карта ГИС железнодорожных маршрутов ЕАТС 88
3.7	Карта ГИС автомобильных маршрутов ЕАТС 89
3.8	Карта ГИС маршрутов внутренних водных путей ЕАТС 90
3.9	Железнодорожный маршрут 1 ЕАТС 91
3.10	Железнодорожный маршрут 2 ЕАТС 92
3.11	Железнодорожный маршрут 3 ЕАТС 93
3.12	Железнодорожный маршрут 4 ЕАТС 94
3.13	Железнодорожный маршрут 5 ЕАТС 95
3.14	Железнодорожный маршрут 6 ЕАТС 96
3.15	Железнодорожный маршрут 7 ЕАТС 97
3.16	Железнодорожный маршрут 8 ЕАТС 98
3.17	Железнодорожный маршрут 9 ЕАТС 99
3.18	Автомобильный маршрут 1 ЕАТС 100
3.19	Автомобильный маршрут 2 ЕАТС 101
3.20	Автомобильный маршрут 3 ЕАТС 102
3.21	Автомобильный маршрут 4 ЕАТС 103
3.22	Автомобильный маршрут 5 ЕАТС 104
3.23	Автомобильный маршрут 6 ЕАТС 105
3.24	Автомобильный маршрут 7 ЕАТС 106
3.25	Сеть ЕАТС в Афганистане 107
3.26	Сеть ЕАТС в Армении 108
3.27	Сеть ЕАТС в Азербайджане 109
3.28	Сеть ЕАТС в Беларуси 110
3.29	Сеть ЕАТС в Болгарии 111
3.30	Сеть ЕАТС в Китае 112
3.31	Сеть ЕАТС в Грузии 113
3.32	Сеть ЕАТС в Иране 114
3.33	Сеть ЕАТС в Казахстане 115
3.34	Сеть ЕАТС в Кыргызстане 116
3.35	Сеть ЕАТС в Молдове 117
3.36	Сеть ЕАТС в Румынии 118
3.37	Сеть ЕАТС в азиатской части Российской Федерации 119
3.38	Сеть ЕАТС в европейской части Российской Федерации 120
3.39	Сеть ЕАТС в Таджикистане 121
3.40	Сеть ЕАТС в Турции 122
3.41	Сеть ЕАТС в Туркменистане 123

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	Стр.
3.42 Сеть ЕАТС в Украине	124
3.43 Сеть ЕАТС в Узбекистане	125
3.44 Железнодорожные маршруты СМЖЛ, СЛКП и ЕАТС	126
3.45 Автомобильные маршруты СМА и ЕАТС	127
3.46 Участие государств в основных соглашениях и конвенциях ЕЭК ООН по транспорту	132
4.1 Торговля готовыми изделиями ЕС-25 с Восточной Азией, 1999-2005 годы	140
4.2 Диаграмма "время-расстояние" (на железнодорожном маршруте Ляньюньган – Алматы)	151
4.3 Диаграмма "время-стоимость" (автомобильный маршрут Бишкек – Новосибирск)	153
4.4 Доли времени и стоимости, приходящиеся на пограничные переходы (на автомобильной дороге Бишкек – Новосибирск)	153
4.5 Диаграмма "время-расстояние" (автомобильный маршрут Ташкент – Стамбул)	155
4.6 Методология "время-издержки-расстояние"	181
4.7 Применение модели "время-издержки-расстояние"	182
A1.1 Пункты пересечения границ	237
A1.2 Предложенные евро-азиатские маршруты в Турции	252

ПРЕДИСЛОВИЕ

ЕЭК ООН и ЭСКАТО с удовлетворением публикуют данное исследование по вопросам развития евро-азиатских транспортных связей. В ходе этого исследования, выполненного в период с 2003 по 2007 год, идентифицированы основные маршруты евро-азиатского наземного транспорта и определена приоритетность 230 проектов вдоль этих маршрутов. Исследование включает разработку базы данных и карт ГИС. Предварительный анализ препятствий на пути развития транзитного транспорта и рекомендации по преодолению этих препятствий были представлены в ходе ряда мероприятий, направленных на развитие национального потенциала по вопросам, связанным с упрощением процедур торговли и развитием транспорта.

Мы надеемся, что этот анализ окажется полезным в создании рамок развития для текущей модернизации евро-азиатской транспортной сети и будет способствовать, путем расширения на этой основе международной торговли и повышения душевого дохода в участвующих странах, их дальнейшему экономическому росту, открытию возможностей для активного участия в процессах глобализации и в конечном счете – обеспечению мира и стабильности.

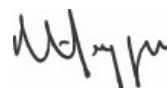
Разумеется, развитие евро-азиатских транспортных связей представляет собой долгосрочный процесс, для успеха которого требуются прежде всего твердая политическая воля и целенаправленная деятельность заинтересованных государств. Для успеха потребуется также рачительно использовать ограниченные финансовые ресурсы и соблюдать надлежащий баланс между новым строительством и поддержанием и улучшением существующей транспортной инфраструктуры. Кроме того потребуется интенсивная последующая деятельность и сотрудничество между всеми заинтересованными сторонами и донорами. Приведенные в данном исследовании результаты закладывают прочную основу для продолжения и дальнейшего укрепления такого сотрудничества. В этих целях ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН совместно подготовили предложение о непрерывном продолжении проекта о развитии евро-азиатских транспортных связей в 2008 -2011 годах. Однако для продолжения этой работы потребуется изыскать финансовые ресурсы.

Данное исследование подготовлено в рамках проекта, финансируемого по линии Счета развития ООН. Оно стало возможным благодаря самоотверженной работе, высокой квалификации и преданности делу назначенных национальных координационных центров в 18 странах евро-азиатского региона, а также благодаря напряженной работе сотрудников и внешних консультантов ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН.

Теперь нам нужно умножить совместные усилия, чтобы выполнить рекомендации, касающиеся устойчивого развития эффективных и безопасных евро-азиатских транспортных связей.



Марек Белька
Исполнительный секретарь
Европейская экономическая комиссия ООН



Ноэлин Хейзер
Исполнительный секретарь
Экономическая и социальная комиссия ООН
для Азии и Тихого океана

КРАТКОЕ РЕЗЮМЕ И РЕКОМЕНДАЦИИ

Организация международных интегрированных интермодальных перевозок между Европой и Азией осложняется целым рядом проблем, в том числе отсутствием некоторых звеньев в сетях инфраструктуры и чрезмерным бременем административных ограничений. Исходя из этой реальности, в финансируемом по линии Счета развития ООН проекте "Наращивание потенциала путем сотрудничества в развитии наземных и наземно-морских межрегиональных транспортных связей" была поставлена цель укрепить национальный потенциал участвующих в проекте государств для развития транспортных связей. Этот проект в период с 2002 по 2007 год совместно выполняли Европейская экономическая комиссия ООН (ЕЭК ООН), Экономическая и социальная комиссия ООН для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО ООН), Экономическая комиссия для Латинской Америки и стран Карибского моря (ЭКЛАК), Экономическая комиссия для Африки (ЭКА) и Экономическая и социальная комиссия для Западной Азии (ЭСКВА). В настоящем исследовании кратко излагаются результаты евро-азиатского компонента упомянутого проекта, выполненного совместными усилиями ЕЭК ООН, ЭСКАТО ООН и 18 участвующих в проекте стран. Результаты исследования были представлены на заключительном заседании по этому проекту в октябре 2007 года.

Данное внутреннее исследование начинается с обзора международных транспортных сетей и инициатив, обеспечивающих связи между Азией и Европой, и с обсуждения – на основе анализа недостатков существующих сетей – транспортных маршрутов, идентифицированных и принятых в качестве евро-азиатских транспортных связей (ЕАТС). При поддержке назначенных национальных координаторов было организовано ряд совещаний экспертных групп, на которых обсуждались вопросы сбора и анализа данных об инфраструктуре и транспортных потоках участвующих стран. В результате были идентифицированы для определения приоритетности их финансирования и развития 9 железнодорожных маршрутов ЕАТС, 7 автодорожных маршрутов ЕАТС, 16 маршрутов внутренних водных путей ЕАТС и 48 портов внутреннего плавания ЕАТС. Одним из критериев, применявшихся для определения состояния и проблем международного транспорта в контексте ЕАТС, был статус данной группы стран в отношении присоединения к основным соглашениям и конвенциям ООН по транспорту и выполнения их требований, поскольку участие этих стран в согласованных системах способствует созданию надлежащей инфраструктуры и снижает бремя процедур, связанных с пересечением границ. В исследовании обсуждаются также вопросы будущего развития транспортных сетей и факторы, имеющие критическое значение для успешного развития (например, факторы технического и оперативного плана и нефизические барьеры), а также высказываются соображения в отношении приоритетных инфраструктурных проектов международного значения – как уже осуществляющихся, так и планируемых проектов, касающихся ЕАТС. В целом было рассмотрено 230 проектов вдоль выбранных маршрутов ЕАТС на общую сумму 43,4 млрд. долл. США. Использовалась методология приоритизации инвестиционных проектов, предусматривающая три фазы аналитической оценки: 1) идентификация проектов с точки зрения наличия финансирования; 2) оценка каждого проекта в плане его функциональности, логичности, социально-экономической эффективности и соответствия принципам устойчивого развития; 3) приоритизация по общему числу набранных проектом очков. В исследовании приведены подробные результаты этой работы в разбивке по странам.

Помимо основной тенденции – роста торговли готовыми изделиями между Европой и Азией, влияющего на развитие транспорта, в исследовании рассматриваются также экономические и социальные процессы в развивающихся странах транзита и в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю. В связи с большими затратами времени на перевозки, вызванными неудовлетворительным состоянием имеющейся инфраструктуры и специфической структурой экспорта (например, в экспорте наименее развитых граничащих друг с другом стран обычно преобладает всего несколько сырьевых товаров малой ценности, перевозимых навалом), была принята Алматинская Программа действий 2003 года, направленная на оказание помощи странам, не

имеющим выхода к морю, с тем чтобы они стали странами, через которые проходят наземные транспортные связи. Структуры собственности (государственные и частные), меры и стандарты технического (например, меры, касающиеся окружающей среды, сохранности и безопасности) и операционного характера (например, отсутствие, несоблюдение или необеспечение выполнения правил перевозки, несогласованность деятельности в международном плане) создают дополнительные препятствия на пути торговли. Соответственно, чтобы повысить эффективность транспорта, требуется установить надлежащие и согласованные в международном масштабе законодательные и институциональные рамки. Для анализа 18 маршрутов ЕАТС участвующие страны использовали пересмотренный вариант методологии "время – издержки - расстояние". Подробный анализ маршрутов позволит выявить барьеры нефизического характера в пунктах пересечения границ путем сравнения затрачиваемого времени и издержек на различных остановках, а также проблемные вопросы инфраструктуры, используя в качестве критерия оценки показатель средней скорости. В исследовании содержится подробный анализ маршрутов "Бишкек – Новосибирск" и "Ташкент – Стамбул".

В конечном счете участвующие страны согласились способствовать развитию интермодальности, особенно мультимодального контейнерного транспорта, и продолжать взаимное сотрудничество в рамках уже имеющихся институтов. В исследовании особо отмечены ответственность правительств за разработку единой системы правил и требований отчетности (например, по автомобильным перевозкам, по вопросам лицензирования и стандартов, которым должны отвечать автомобили, по вопросам доступа иностранных компаний, по визовому режиму и по вопросам, касающимся национальной безопасности), а также важная роль частного сектора в установлении отраслевых стандартов (например, в определении оперативной и правовой ответственности, в урегулировании споров, в области страхования) на основе международных соглашений. Можно предположить, что развитие интермодальности окажет воздействие на конкуренцию между видами транспорта и будет способствовать переводу грузопотоков на более приемлемый по экологическим соображениям железнодорожный транспорт. Подчеркнута важность создания и укрепления национальных механизмов координации деятельности по упрощению процедур, поскольку ряд выявленных барьеров связаны с процедурами пересечения границ и с вопросами организации перевозок (например, транзитных перевозок), хотя большинство стран, участвующих в проекте ЕАТС, являются участниками Конвенции МДП. Такие барьеры включают сложные процедуры пересечения границ, недостаточную пропускную способность пунктов пропуска, а также многочисленные налоги, пошлины и т. д. Для устранения этих барьеров ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН разработали восемь рекомендаций в отношении национальных координационных механизмов, касающихся целей, формы, роли, стратегии, организации и состава участников, функций, программ работы, источников и процедур финансирования, региональной и субрегиональной координации таких механизмов с другими органами, а также в отношении усиления этой деятельности в рамках национальных планов действий. Помимо этого отмечается исключительно важная роль гармонизации правовых режимов перевозок.

Внутреннее исследование по вопросам ЕАТС заканчивается кратким резюме и рекомендациями в отношении развития инфраструктуры, содействия развитию перевозок, а также по вопросам политики участвующих в проекте стран.

Рекомендации внутреннего исследования по евро-азиатским транспортным связям

Рекомендации, касающиеся развития инфраструктуры

1. Крайне важно ускорить реализацию идентифицированных конкретных приоритетных проектов, обеспеченных финансированием, с тем чтобы повысить конкурентоспособность маршрутов ЕАТС и расширить основные узкие места инфраструктуры, определенные Группой экспертов.

2. С учетом того, что работа по определению и формализации инфраструктурной сети ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН в их соответствующих регионах выполнена, в частности, путем принятия межправительственных соглашений СМА, СМЖЛ, СЛКП, СМВП, а также межправительственных соглашений по сети азиатских автомобильных дорог и по сети трансасиатских железных дорог, участвующим в ЕАТС странам следует сконцентрировать свои усилия на включении в эти сети всех установленных маршрутов ЕАТС, а также на повышении уровня функциональности и согласованности как внутри существующих европейских и азиатских сетей, так и между ними (например, в части расшивки узких мест и обеспечения эксплуатационной совместимости). Работой по расширению сети следует заняться после достижения удовлетворительного уровня спроса, функциональности и согласованности.
3. Стратегия развития евро-азиатской инфраструктуры должна базироваться на национальных генеральных планах, разработанных правительствами стран, участвующих в ЕАТС, на основе существующих субрегиональных и региональных соглашений по вопросам инфраструктуры. Затем национальные генеральные планы и возможности их финансирования можно было бы рассматривать в субрегиональном, региональном и межрегиональном контекстах в рамках стратегии развития евро-азиатской инфраструктуры.
4. Для того, чтобы иметь реалистическую информацию о фактическом уровне инвестиций, необходимых для модернизации сети ЕАТС, странам, не представившим полную информацию, рекомендуется своевременно представить более детальную информацию, с тем чтобы оценку этой информации можно было завершить с использованием имеющихся ресурсов.
5. В целях поиска источников финансирования для приоритетных инфраструктурных проектов, экспертам из участвующих стран настоятельно рекомендуется на постоянной и непрерывной основе представлять данные по проекту ЕАТС в ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН. Обоим региональным комиссиям следует в сотрудничестве с международными финансовыми учреждениями систематически изучать возможности финансирования, которые могут быть использованы для осуществления приоритетных проектов.
6. Политическая воля и долгосрочные обязательства соответствующих стран являются необходимыми условиями для успешного осуществления инвестиционной программы ЕАТС; поэтому рекомендуется включить эту программу в долгосрочные национальные планы развития инфраструктуры.

Рекомендации по содействию развитию перевозок

1. Проблему снятия барьеров, затрудняющих беспрепятственное перемещение товаров через международные границы, следует решать на комплексной основе, с участием всех соответствующих органов власти и на основе консультаций с частным сектором. Партнерство между государственным и частным секторами является неременным условием ускорения прогресса в развитии перевозок.
2. Странам, участвующим в проекте ЕАТС, следует сосредоточить свои усилия на наращивании потенциала. Рекомендуется уделять особое внимание мероприятиям, направленным на расширение потенциала национальных должностных лиц из различных учреждений, занимающихся формальностями и процедурами, связанными с пересечением границ.
3. Для выявления и изоляции узких мест, а также для оценки успешности мер по упрощению процедур перевозок и конкурентоспособности определенных маршрутов, следует применять

"мгновенные" оценки фактического положения вещей с использованием методологии ЭСКАТО "время-издержки-расстояние".

4. Необходимо предпринимать более значительные и более эффективные усилия для широкого признания международных правовых документов, касающихся развития перевозок в целом и особенно упрощения процедур пересечения границ, добиваться присоединения к этим документам и их выполнения.
5. В каждой из стран, участвующих в ЕАТС, необходимо создать и укрепить национальные механизмы по оказанию содействия развитию торговли и перевозок с участием, по мере необходимости, как представителей государственных органов, так и частного сектора. Это поможет также повысить согласованность действий между национальными координаторами ЕАТС и другими заинтересованными сторонами.
6. В рамках проекта ЕАТС следует организовать на постоянной основе обмен опытом и передовой практикой между соответствующими странами, а также проводить регулярную оценку и мониторинг позитивных сдвигов на основных пунктах пересечения границ вдоль евро-азиатских транспортных маршрутов.

Рекомендации по вопросам политики

1. Результаты выполнения проекта, касающиеся как инфраструктуры, так и мер по упрощению процедур и развитию торговли, следует довести до сведения соответствующих органов ЕЭК ООН и ЭСКАТО, с тем чтобы обе комиссии рассмотрели возможности последующих действий в рамках их регулярной нормативной работы.
2. Следует рассмотреть возможность создания надлежащего механизма, обеспечивающего эффективную координацию и мониторинг деятельности, связанной с евро-азиатскими транспортными связями.
3. К категории "передовой практики" по вопросам развития транспортной инфраструктуры и содействия развитию международных перевозок в Европе и Азии следует отнести, в частности, следующую деятельность:
 - проекты ТЕА и ТЕЖ и их генеральный план;
 - работу Группы высокого уровня ЕС;
 - методологию ЭСКАТО ООН "время – издержки - расстояние";
 - разработку концепции "грузовых деревень";
 - проекты МСАТ (для автомобильных перевозок) и ТЕЖ (для железнодорожных перевозок) по мониторингу процедур пересечения границ;
 - совместное финансирование работы по развитию и модернизации сети Азиатских автомобильных дорог;
 - демонстрационные пробеги контейнерных поездов.
4. Необходимо практически использовать опыт, накопленный в ходе осуществления совместного проекта ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН по евро-азиатским транспортным связям. К такому опыту относятся результаты деятельности, связанной с определением приоритетных маршрутов, определением приоритетности проектов, а также результаты применения методологии "время - издержки – расстояние", создание геоинформационной базы данных ГИС, новые информационные технологии, практика наращивания потенциала и продолжение проекта по евро-азиатским транспортным связям.

5. Исключительно важное значение имеет продолжение проекта ЕАТС в новой фазе II (2008-2011 годы). ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН совместно разработали и представили конкретное предложение по финансированию фазы II этого проекта. Необходимо обеспечить достаточный объем средств на эту работу.

ЧАСТЬ I

ВВЕДЕНИЕ И ОБЗОР ИССЛЕДОВАНИЯ

1.1 Введение

Произошедший в 1991 году распад бывшего Советского Союза положил начало периоду значительных преобразований в пятнадцати входивших в его состав республиках. Если раньше они осуществляли экспорт товаров, в основном, в рамках СССР и Совета экономической взаимопомощи (СЭВ) в институциональном контексте централизованного планового хозяйства, то теперь они были вынуждены осуществить структурные преобразования нежизнеспособных отраслей и искать новые рынки для своего экспорта. Богатые экономики Западной Европы обеспечили привлекательные рынки для такого экспорта. Кроме того три бывшие республики Советского Союза (Эстония, Латвия и Литва) в 2004 году вступили в Европейский Союз.

Распад Советского Союза также вызвал в его бывших республиках значительные экономические трудности, в частности, в силу резкого сокращения экспорта, поскольку сократился или даже вообще исчез спрос на соответствующие товары со стороны традиционных контрагентов в бывшем Советском Союзе и в СЭВ. Поэтому не удивительно, что бывшим советским республикам, за исключением трех упомянутых выше республик, пришлось пережить сильный макроэкономический шок, на преодоление которого потребовалось значительное время. В настоящее время показатели производства и торговли в большинстве из этих двенадцати стран субрегиона Восточной Европы, Кавказа и Центральной Азии (ВЕКЦА) находятся на уровнях, примерно соответствующих уровням 1991 года.

В связи с тем, что 1 января 2007 года в ЕС вступили Болгария и Румыния, а Хорватия и Турция ведут переговоры о вступлении в этот Союз, границы Европейского Союза постепенно сдвигаются на восток. Это обстоятельство расширяет возможности для стран ВЕКЦА осуществлять экспорт внутри региона и получить доступ на новые рынки. Расширение ЕС также ведет к уменьшению объема процедур пересечения границ, требуемых при экспорте товаров на европейские рынки, поскольку ЕС является таможенным союзом, в котором формальности, связанные с пересечением границ, сведены к минимуму и снижен риск бюрократических проволочек.

В конечном счете успешность евро-азиатских наземных транспортных маршрутов будет зависеть от ряда факторов, включая стоимость, надежность и время доставки. Однако требуется проделать большую работу по решению проблем отсутствия надлежащей инфраструктуры и транспортного оборудования, по согласованию законодательства и по реформированию институтов и практики, побуждающих к неофициальным платежам и связанных с волокитой. В связи с тем, что транспортные расходы стран ВЕКЦА высоки и требуется относительно продолжительное время для доставки их товаров на рынки, экспорт этих стран обходится относительно дорого, что наносит ущерб конкурентоспособности этих стран.

В работе по совершенствованию наземных транспортных связей требуется комплексный, совместный подход: финансированию практических работ на этот счет должно предшествовать определение связей между элементами инфраструктуры. Следует также иметь в виду, что ценность даже качественной инфраструктуры незначительна, если ее не сопровождают меры по содействию развитию перевозок, направленные на развитие торговли и рост экономики.

1.2 Общая стратегическая позиция ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН по евро-азиатским транспортным связям

Впервые стремление европейских и азиатских стран обеспечить более тесные связи и интеграцию своих транспортных систем нашло отражение в заявлениях, прозвучавших на Международной евро-азиатской конференции по транспорту, состоявшейся в мае 1998 года в Санкт-Петербурге (Российская Федерация). Впоследствии эта позиция получила развитие в декларациях конференции, принятых в 2000 и 2003 годах.

В 2000 году на второй Международной евро-азиатской конференции по транспорту, проходившей в Санкт-Петербурге, ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН представили "Общую стратегическую позицию ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН по евро-азиатским транспортным связям". Этот план действий был впоследствии расширен и пересмотрен Рабочей группой по тенденциям и экономике транспорта ЕЭК ООН (2001) и утвержден Комитетом по внутреннему транспорту ЕЭК ООН (2002).

В порядке установления приоритетности работы и для того, чтобы сосредоточить усилия на модернизации и улучшении важных транспортных коммуникаций между Европой и Азией, в упомянутой "Стратегической позиции" были предложены четыре основных евро-азиатских транспортных коридора (Транссиб, ТРАСЕКА, Южный и Север-Юг) в следующей конфигурации:

- Транссиб: Европа (панъевропейские транспортные коридоры (ПТК) II, III и IX) – Российская Федерация - Япония, с тремя ответвлениями из Российской Федерации на:
 - Казахстан – Китай,
 - Корейский полуостров,
 - Монголия – Китай.
- ТРАСЕКА: Восточная Европа (ПТК IV, VII, VIII, IX) –переправа на Черном море – Кавказ – переправа на Каспийском море - Центральная Азия
- Южный: Юго-Восточная Европа (ПТК IV) – Турция – Исламская Республика Иран, с двумя ответвлениями на:
 - Центральная Азия – Китай,
 - Южная Азия – Юго-Восточная Азия и Южный Китай.
- Север-Юг: Северная Европа (ПТК IX) – Российская Федерация с тремя ответвлениями на:
 - Кавказ – Персидский залив,
 - Центральная Азия – Персидский залив,
 - переправа на Каспийском море – Исламская Республика Иран – Персидский залив.

Определение этих коридоров обеспечило принимающим решения органам исходные рамки для планов по улучшению совместимости и взаимодействия транспортных систем Европы и Азии при сохранении за ними определенной гибкости в выборе маршрутов внутри согласованных коридоров. Эта работа была продолжена в рамках финансируемого из средств Счета развития ООН проекта "Развитие потенциала путем сотрудничества в развитии наземных и смешанных наземных и водных межрегиональных транспортных связей" или - для краткости - "Проекта евро-азиатских транспортных связей".

Проект евро-азиатских транспортных связей

В этом проекте участвуют пять региональных комиссий Организации Объединенных Наций, а именно ЭСКАТО ООН, ЕЭК ООН, ЭСКВА, ЭКЛАК и ЭКА, что обеспечивает подлинно всеобъемлющий подход к выполнению проекта. Компонент этого проекта, касающийся ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН, был задуман как последующая деятельность в развитие документа "Общая стратегическая позиция ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН по евро-азиатским транспортным связям".

Цель этого проекта: оказать помощь государствам-членам в наращивании их национального потенциала, необходимого для развития межрегиональных наземных и смешанных наземных и водных транспортных связей, а также дать оценку ожидаемого влияния этих связей на экономическое и общее развитие регионов. Проект также направлен на развитие потенциала национальных должностных лиц, в частности, в части выявления основных препятствий, мешающих нормальным международным перевозкам грузов, в том числе неэффективной практики пересечения границ и неудовлетворительного выполнения международных конвенций, наличия физической инфраструктуры неудовлетворительного качества и барьеров нефизического характера, мешающих межрегиональной и внутрирегиональной торговле.

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

Рассматриваемый проект дополняет другие инициативы, конкретно направленные на субрегион Центральной Азии, в частности, Специальную программу ООН для стран Центральной Азии (СПЕКА). Эта совместная программа ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН была учреждена в 1998 году после консультаций с Казахстаном, Кыргызстаном, Таджикистаном, Туркменистаном и Узбекистаном (Азербайджан и Афганистан присоединились к этой программе позднее). В рамках этой программы основное внимание уделяется экономическим вопросам, представляющим интерес для республик Центральной Азии; участвующим странам оказывается помощь в укреплении взаимного экономического сотрудничества на основе более эффективного использования ресурсов и в их интеграции в экономические связи, соответственно, Европы и Азии.

Выполнение этой программы началось с выбора приоритетных направлений сотрудничества и создания проектных рабочих групп по выбранным направлениям. В настоящее время основными направлениями программы СПЕКА являются следующие: транспорт и упрощение процедур пересечения границ; выработка и распределение электроэнергии; управление водными ресурсами; субрегиональное сотрудничество по вопросам диверсификации маршрутов нефте- и газопроводов; Международная экономическая конференция ООН по Таджикистану; привлечение в страны субрегиона прямых иностранных инвестиций; защита окружающей среды и развитие малых и средних предприятий.

1.3 Обзор и цели исследования, в том числе его значение для стран, не имеющих выхода к морю

В исследовании рассматриваются в первую очередь вопросы перевозки товаров как внутри субрегионов, так и между субрегионами, - и особенно таких товаров, которые можно консолидировать и перевозить в стандартных двадцатифутовых и сорокафутовых контейнерах. Экспорт энергетических ресурсов, таких как сырая нефть и природный газ, в данном исследовании не рассматривается, хотя эти ресурсы безусловно имеют важное экономическое

значение; это объясняется тем, что методы доставки этих ресурсов отличаются от методов, применяемых в отношении товаров обычного экспорта. Экспорт сельскохозяйственной продукции из рассмотрения не исключается, в той мере, в какой перевозки такой продукции могут осуществляться с применением контейнеров, в которых может быть предусмотрен режим охлаждения, например, при перевозке скоропортящихся продовольственных продуктов.

Цели и охват исследования

В связи с идентификацией транспортных маршрутов экспертами из стран, участвующих в Проекте евро-азиатских транспортных связей, возникают естественные вопросы, касающиеся качества и состояния, в котором находятся эти маршруты, а также насколько хорошо эти маршруты работают сейчас в качестве международных связей (и каким образом их эффективность можно повысить). Однако, принимая во внимание масштабы, разнообразие и большое количество проблемных вопросов, касающихся транспорта в субрегионе Центральной Азии, это исследование не имеет в виду охватить все проблемные вопросы, касающиеся транспорта, и даже не ставит задачу дать подробное описание транспортной инфраструктуры этого субрегиона. Фактически, основное внимание данного исследования сосредоточено на трех основных задачах, а именно: проанализировать текущее состояние евро-азиатских транспортных связей; дать оценку наземных транспортных маршрутов, которые могут стать реальной альтернативой традиционным морским маршрутам; и сформулировать предложения относительно возможных путей улучшения таких потенциальных альтернативных маршрутов.

В этом исследовании не рассматриваются вопросы пассажирских перевозок и конкретные аспекты торговли; в нем рассматриваются главным образом вопросы перевозок товаров между странами, и в первую очередь – товаров, перевозимых в стандартных двадцатифутовых и сорокафутовых контейнерах. В исследовании рассматриваются и другие методы перевозки товаров. Нормальное перемещение грузов через государственные границы в значительной мере зависит от того, насколько эффективны процедуры и формальности, связанные с пересечением границы. Поэтому в исследовании рассматриваются также вопросы, касающиеся пересечения границ.

Структура исследования

Принята следующая структура исследования:

- Часть II** Обзор международных транспортных сетей и инициатив, связывающих Азию с Европой, с разбивкой на сети, поддерживаемые системой ООН, и сети, поддерживаемые другими международными органами.
- Часть III** Описание маршрутов, определенных как евро-азиатские транспортные связи. В этой части рассматриваются также состояние и проблемы международных перевозок в рассматриваемом регионе в контексте евро-азиатских транспортных связей.
- Часть IV** Рассматриваются перспективы развития евро-азиатских транспортных связей и главные проблемные вопросы, от решения которых будет зависеть развитие всей сети, в том числе вопросы развития транспортных потоков, их технические и эксплуатационные аспекты и аспекты нефизического характера (в том числе вопросы пересечения границ).

- Часть V** Рассматриваются осуществляемые в настоящее время, запланированные или предлагаемые новые приоритетные инфраструктурные проекты международного значения.
- Часть VI** Выводы и рекомендации.
- Приложение I** Доклады по странам, в которых содержится краткое описание национальных транспортных сетей, пунктов пересечения границ и основных инфраструктурных проектов.
- Приложение II** Сводный перечень международно-правовых документов ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН в области транспорта.
- Приложение III** Сводный перечень законодательных документов ЕС по вопросам транспортной инфраструктуры.

ЧАСТЬ II

ОБЗОР МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СЕТЕЙ И ИНИЦИАТИВ, СВЯЗЫВАЮЩИХ АЗИЮ С ЕВРОПОЙ

2.1 Международные транспортные сети, поддерживаемые системой Организации Объединенных Наций

2.1.1 Международная сеть дорог категории "Е": Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА)

Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА) обеспечивает правительствам всех участвующих стран международные правовые рамки для создания и развития согласованной международной сети дорог, с целью развития международного дорожного транспорта и перевозок на всей территории региона ЕЭК ООН. В соглашении СМА содержится определение международной сети дорог категории Е, к которой относятся автомобильные магистрали, по которым проходят основные потоки автомобильного транспорта в Европе, а также параметры инфраструктуры, которым должны соответствовать такие магистрали. Соглашение СМА систематически пересматривается, и по мере необходимости в него вносятся изменения, учитывающие новые реалии политического характера и развития транспорта.

Это соглашение было существенно пересмотрено в начале 1990 годов, вслед за падением "железного занавеса", когда нужно было учесть новые транспортные потоки между Востоком и Западом. В последние годы это соглашение было пересмотрено снова, чтобы включить в него международные автомобильные дороги стран Кавказа и Центральной Азии. Страны, которые становятся Договаривающимися сторонами СМА, принимают на себя обязательства по выполнению этого соглашения, в том числе по строительству и модернизации дорог категории Е на своей территории, в рамках своих национальных программ инвестиций, хотя вопрос о сроках завершения таких строительных работ оставлен полностью на усмотрение соответствующих стран. К настоящему времени Договаривающимися сторонами СМА являются 36 государств¹.

В Приложении II к этому соглашению изложены условия, которым должны отвечать международные автодороги. В нем дается классификации международных автомобильных дорог, их геометрические характеристики, эксплуатационное оснащение, требования в отношении охраны окружающей среды и ландшафта, а также рекомендации по обслуживанию дорог. Карты сети дорог СМА и недавнего продления этих сетей на Кавказ и Центральную Азию приведены ниже на диаграммах 2.1 и 2.2.

2.1.2 Международная железнодорожная сеть "Е": Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ) ЕЭК ООН

По аналогии с соглашением СМА, Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ) обеспечивает международные правовые рамки для

¹ Австрия, Азербайджан, Беларусь, Бельгия, Болгария, Босния и Герцеговина, Венгрия, Германия, Греция, Грузия, Дания, Италия, Казахстан, Латвия, Литва, Люксембург, бывшая югославская Республика Македония, Нидерланды, Норвегия, Польша, Португалия, Российская Федерация, Румыния, Сербия, Словакия, Словения, Соединенное Королевство, Турция, Украина, Финляндия, Франция, Хорватия, Черногория, Чешская Республика, Швейцария и Швеция.

развития в Европе согласованной сети международных железнодорожных маршрутов с целью развития международных железнодорожных перевозок на всем европейском континенте. Соглашение СМЖЛ содержит определение железнодорожных линий, наиболее важных с международной точки зрения, определение международной железнодорожной сети "Е" и устанавливает параметры объектов инфраструктуры, которым должны соответствовать эти линии. Параметры элементов инфраструктуры предусмотрены для железнодорожных линий двух категорий: для существующих линий и для новых линий, которые будут строиться. В свою очередь новые линии подразделяются на линии, используемые для перевозки как пассажиров, так и грузов, и линии, используемые только для перевозки пассажиров.

Соглашение СМЖЛ также пересматривается, когда возникает необходимость учесть происходящие в Европе изменения политического характера или изменения, касающиеся транспорта. В последние годы в это соглашение внесены значительные изменения, чтобы включить в него международные железные дороги стран Кавказа и Центральной Азии. Приобретая статус Договаривающейся стороны СМЖЛ, европейские государства заявляют о своем намерении выполнять это соглашение, в том числе по строительству или оборудованию находящихся на их территории железнодорожных линий категории "Е", имеющих большое международное значение, в рамках своих внутригосударственных программ, но без каких-либо ограничений по срокам. К настоящему времени Договаривающимися сторонами СМЖЛ являются 28 государств².

В Приложении II к этому соглашению указаны параметры объектов инфраструктуры на наиболее важных с международной точки зрения железнодорожных линиях, включающие ключевые параметры и стандарты путей, железнодорожных перекрестков и железнодорожных станций. Карты сети международных магистральных железнодорожных линий СМЖЛ и их недавно оформленное продолжение на Кавказ и в Центральную Азию изображены ниже на диаграммах 2.3 и 2.4.

2.1.3 Сеть важнейших линий комбинированных перевозок "Е": Европейское соглашение ЕЭК ООН о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП)

В Европейском соглашении ЕЭК ООН о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) определены технические и правовые рамки для развития эффективной инфраструктуры и обслуживания для международных комбинированных перевозок на автомобильном и железнодорожном транспорте. Комбинированные перевозки на автомобильном и железнодорожном транспорте включают перевозки контейнеров, съемных кузовов и целиком единиц грузового транспорта в железнодорожных вагонах на специально оборудованные для комбинированных перевозок терминалы и из таких терминалов.

В соглашении СЛКП указаны все европейские железнодорожные линии, имеющие важное значение и используемые для международных комбинированных перевозок, а также все терминалы, пограничные пункты, паромные переправы и другие объекты, имеющие важное значение для обслуживания международных комбинированных перевозок. В нем также установлены приемлемые в международном масштабе стандарты инфраструктуры таких

² Австрия, Албания, Беларусь, Бельгия, Болгария, Босния и Герцеговина, Венгрия, Германия, Греция, Италия, Латвия, Литва, Люксембург, бывшая югославская Республика Македония, Польша, Португалия, Российская Федерация, Румыния, Сербия, Словакия, Словения, Турция, Украина, Финляндия, Франция, Хорватия, Черногория, Чешская Республика.

железнодорожных линий и связанных с ними сооружений для комбинированных перевозок и изложены международные требования в отношении эксплуатационных характеристик поездов, а также минимальные требования к инфраструктуре и оборудованию, связанными с комбинированными перевозками. Становясь Договаривающимися сторонами СЛКП, европейские государства принимают на себя обязательства по выполнению этого соглашения, в том числе по строительству или модернизации железнодорожных линий и связанных с ними объектов инфраструктуры для комбинированных перевозок на своей территории, в рамках своих национальных программ, но без каких-либо ограничений по срокам.

Соглашение СЛКП вступило в силу 20 октября 1993 года. В настоящее время Договаривающимися сторонами этого соглашения являются 29 государств³. Помимо требований в отношении эксплуатационных характеристик поездов и минимальных требований к инфраструктуре, необходимой для эффективного обслуживания международных комбинированных перевозок, Соглашение устанавливает также технические характеристики сети важнейших линий международных комбинированных перевозок и содержит список имеющих важное значение для международных комбинированных перевозок терминалов, пограничных пунктов и станций для смены колесных пар. Карта сети СЛКП приведена ниже, на диаграмме 2.5.

³ Австрия, Беларусь, Бельгия, Болгария, Венгрия, Германия, Греция, Грузия, Дания, Италия, Казахстан, Люксембург, Нидерланды, Норвегия, Польша, Португалия, Российская Федерация, Сербия, Словакия, Словения, Соединенное Королевство, Турция, Украина, Финляндия, Франция, Хорватия, Черногория, Чешская Республика и Швейцария.

ДИАГРАММА 2.1 СЕТЬ СМА (МЕЖДУНАРОДНАЯ СЕТЬ ДОРОГ КАТЕГОРИИ "Е")

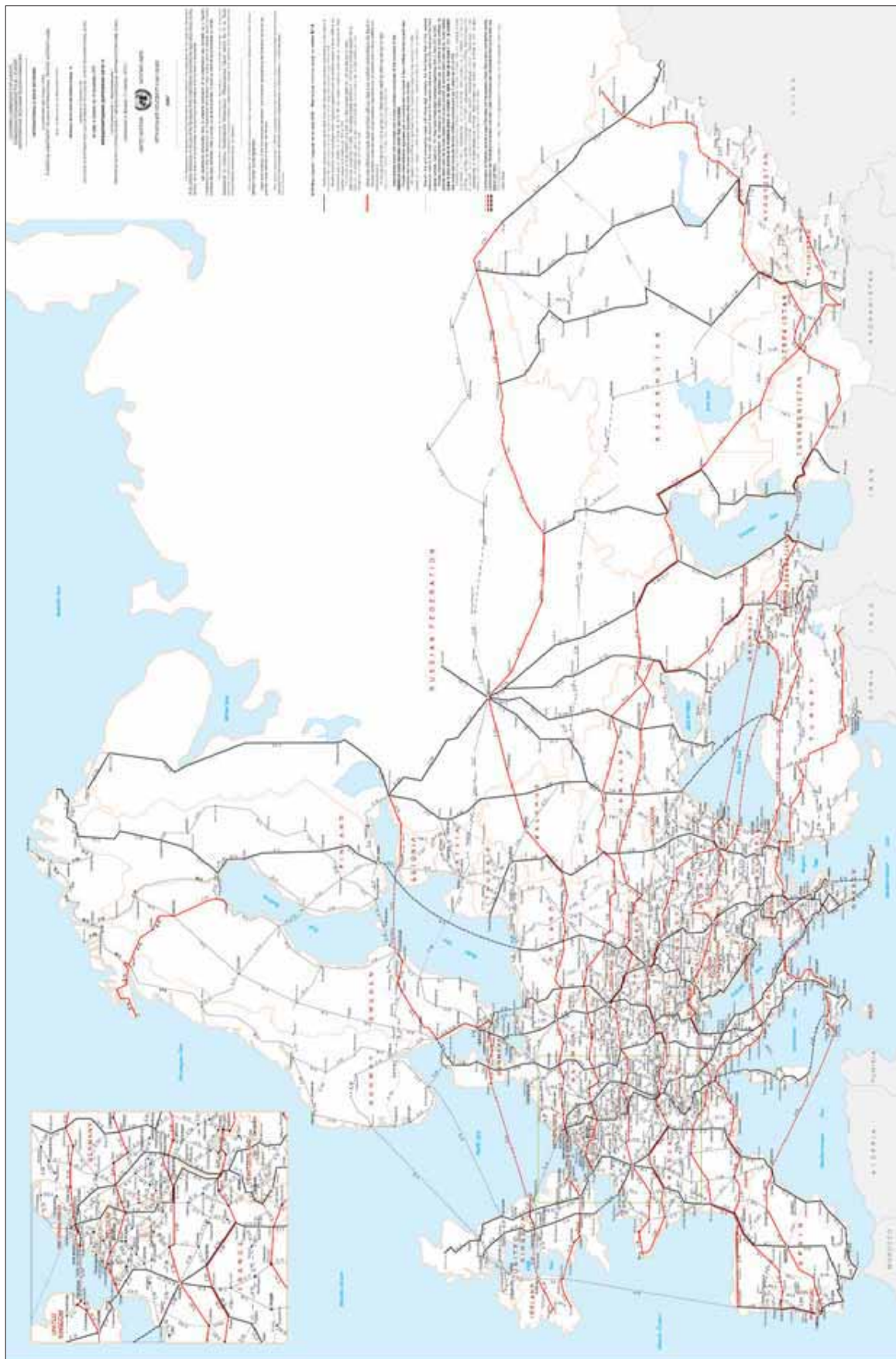


ДИАГРАММА 2.2 СЕТЬ СМА (МЕЖДУНАРОДНАЯ СЕТЬ ДОРОГ КАТЕГОРИИ "Е") НА КАВКАЗЕ
И В ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ

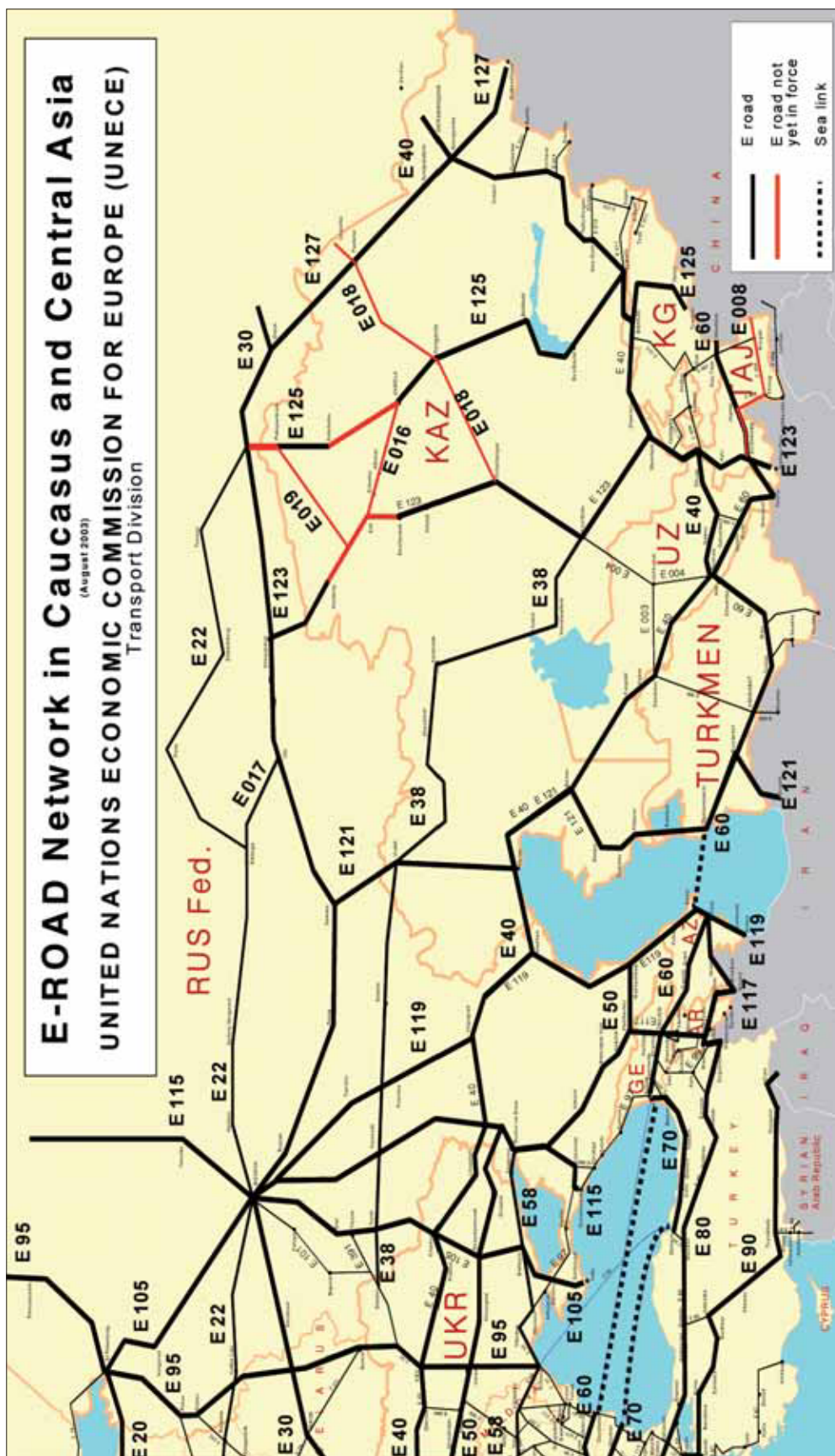


ДИАГРАММА 2.3 СЕТЬ СМЖЛ (МЕЖДУНАРОДНАЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ СЕТЬ "Е")



ДИАГРАММА 2.4 СЕТЬ СМЖЛ (МЕЖДУНАРОДНАЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ СЕТЬ "E")
НА КАВКАЗЕ И В ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ

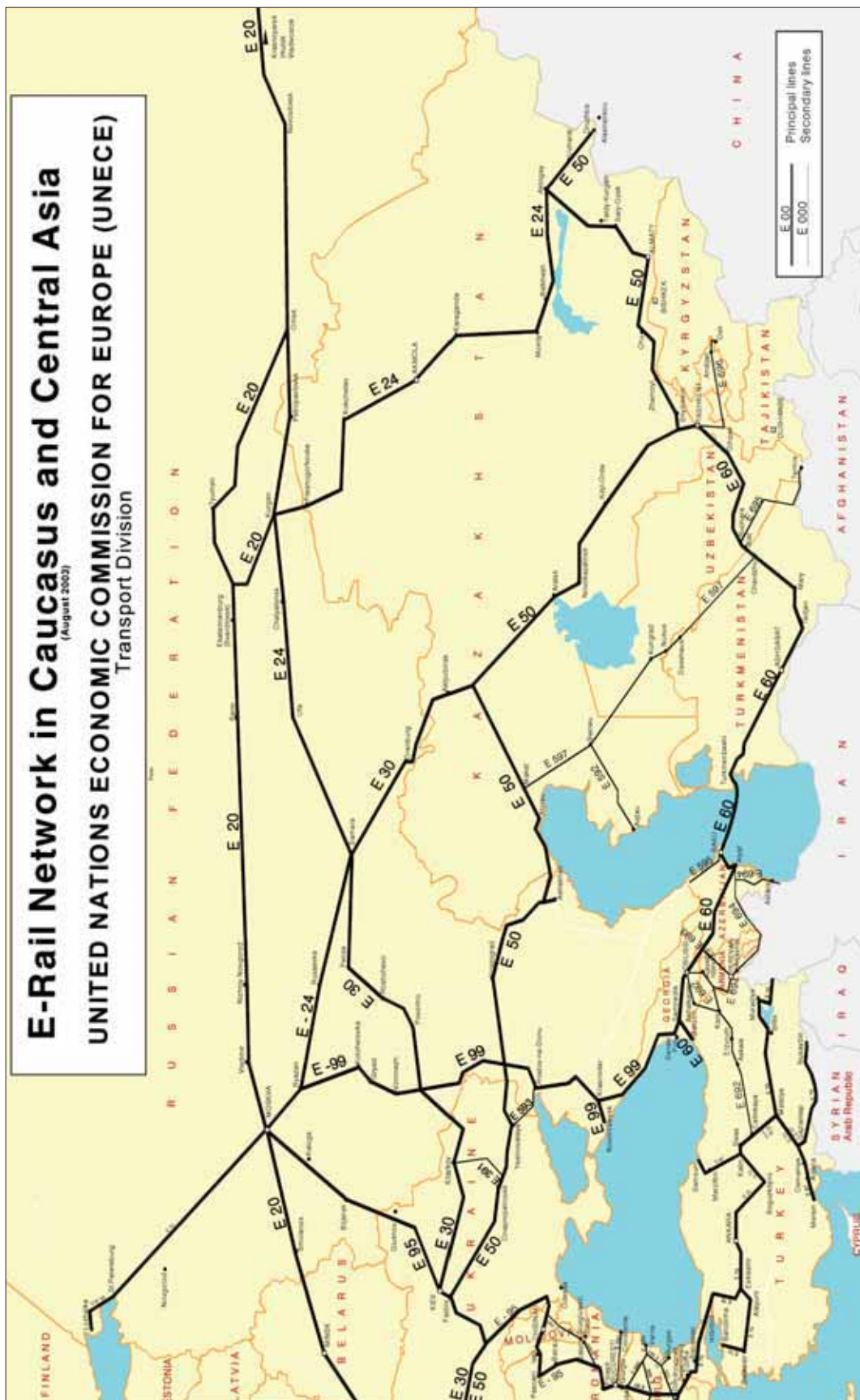


ДИАГРАММА 2.5 СЕТЬ СЛКП

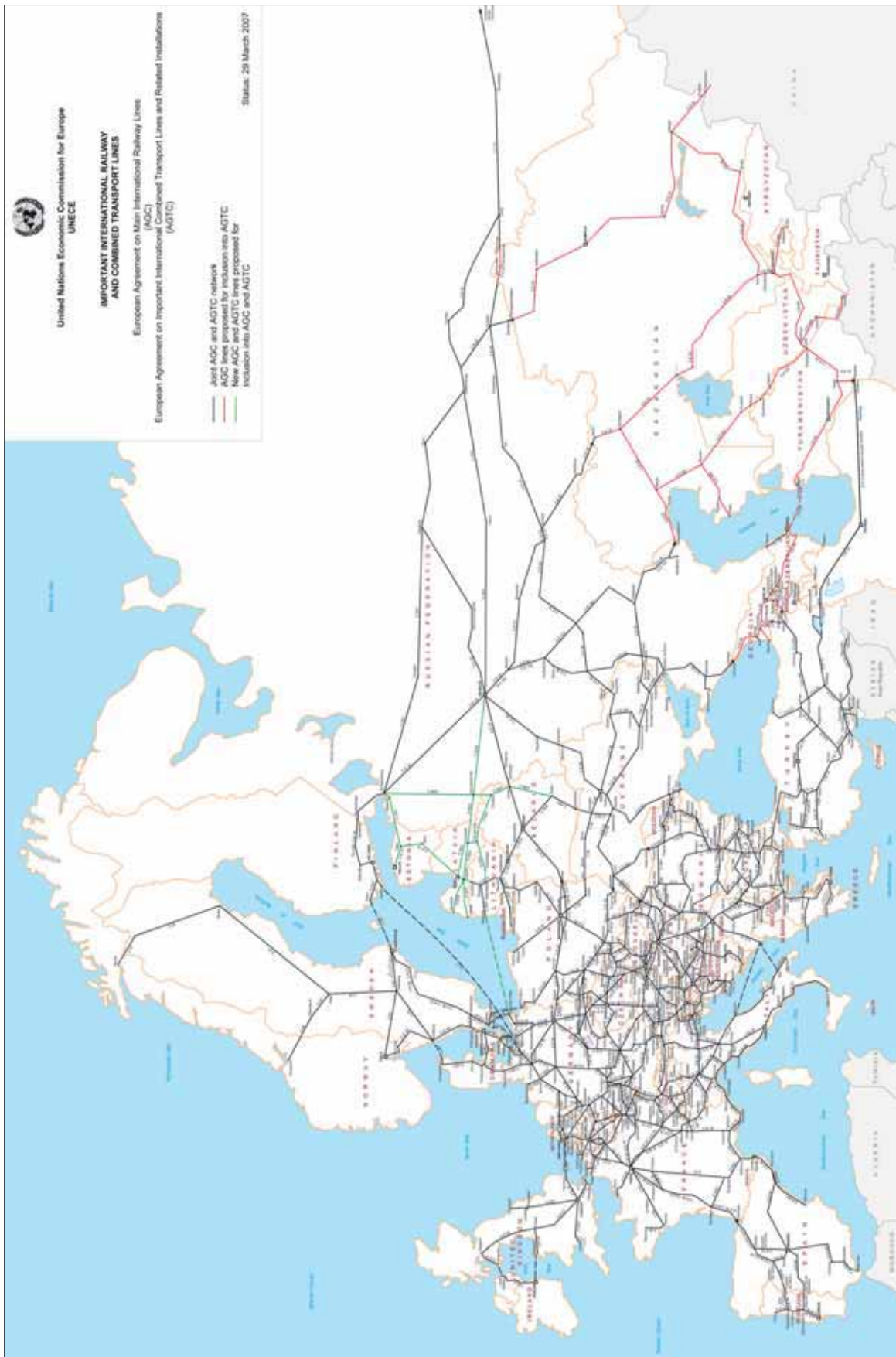


ДИАГРАММА 2.6 СЕТЬ СМВП

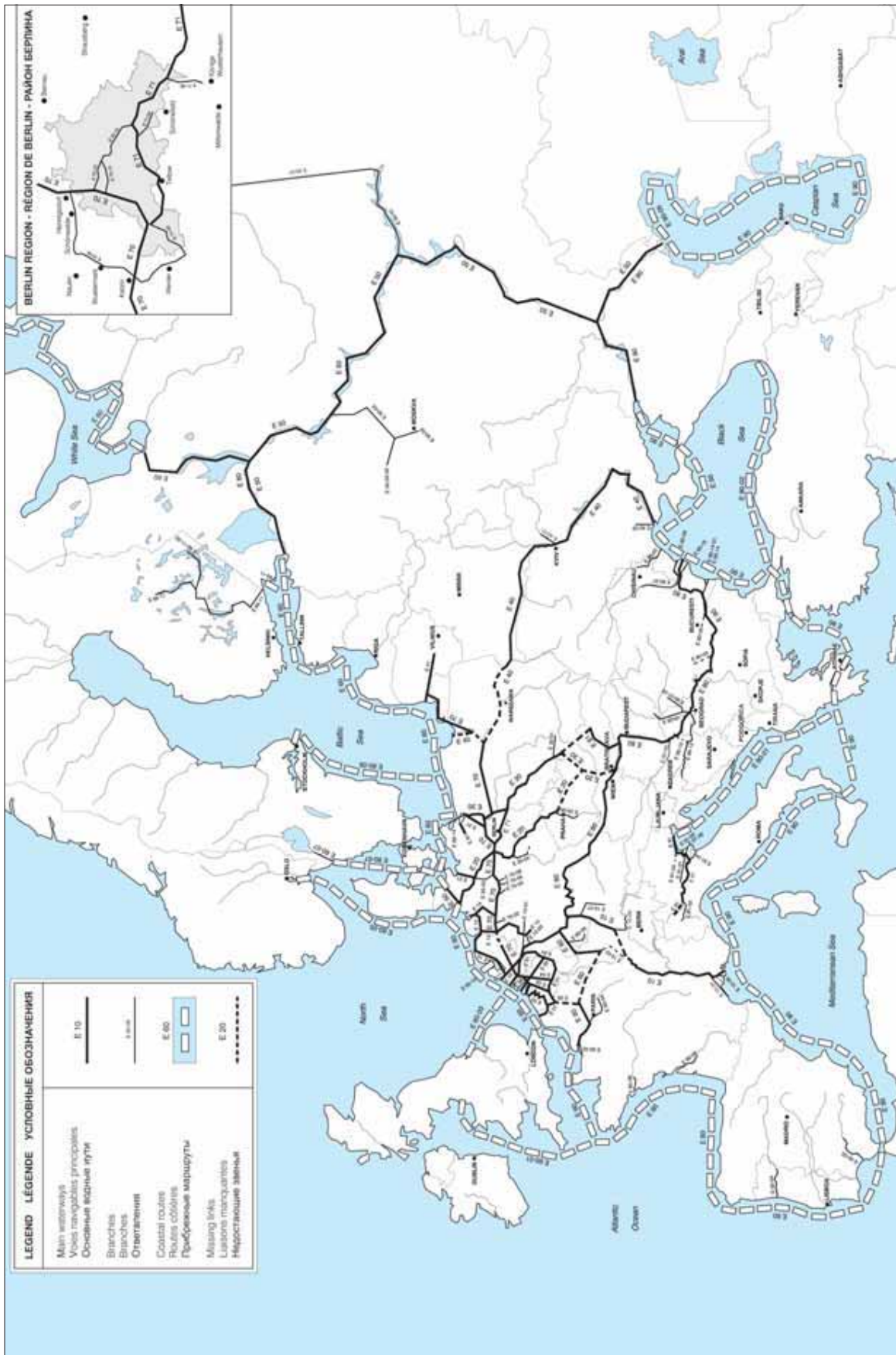


ДИАГРАММА 2.7 СЕТЬ АЗИАТСКИХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ



ДИАГРАММА 2.8 СЕТЬ ТРАНСАЗИАТСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ



ДИАГРАММА 2.9 ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПЛАН БАЗОВОЙ СЕТИ ТЕА

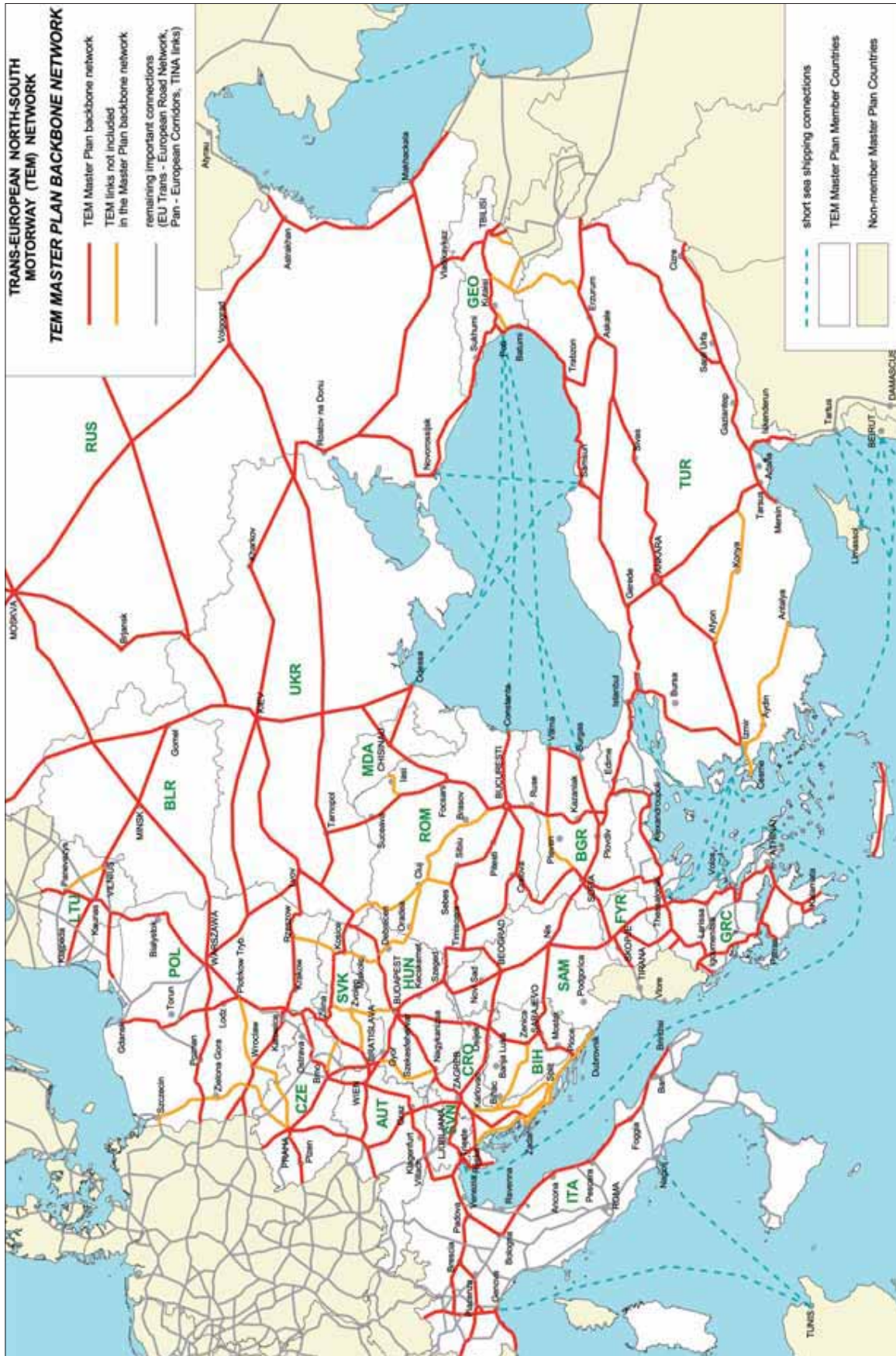


ДИАГРАММА 2.10 ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПЛАН БАЗОВОЙ СЕТИ ТЕЖ

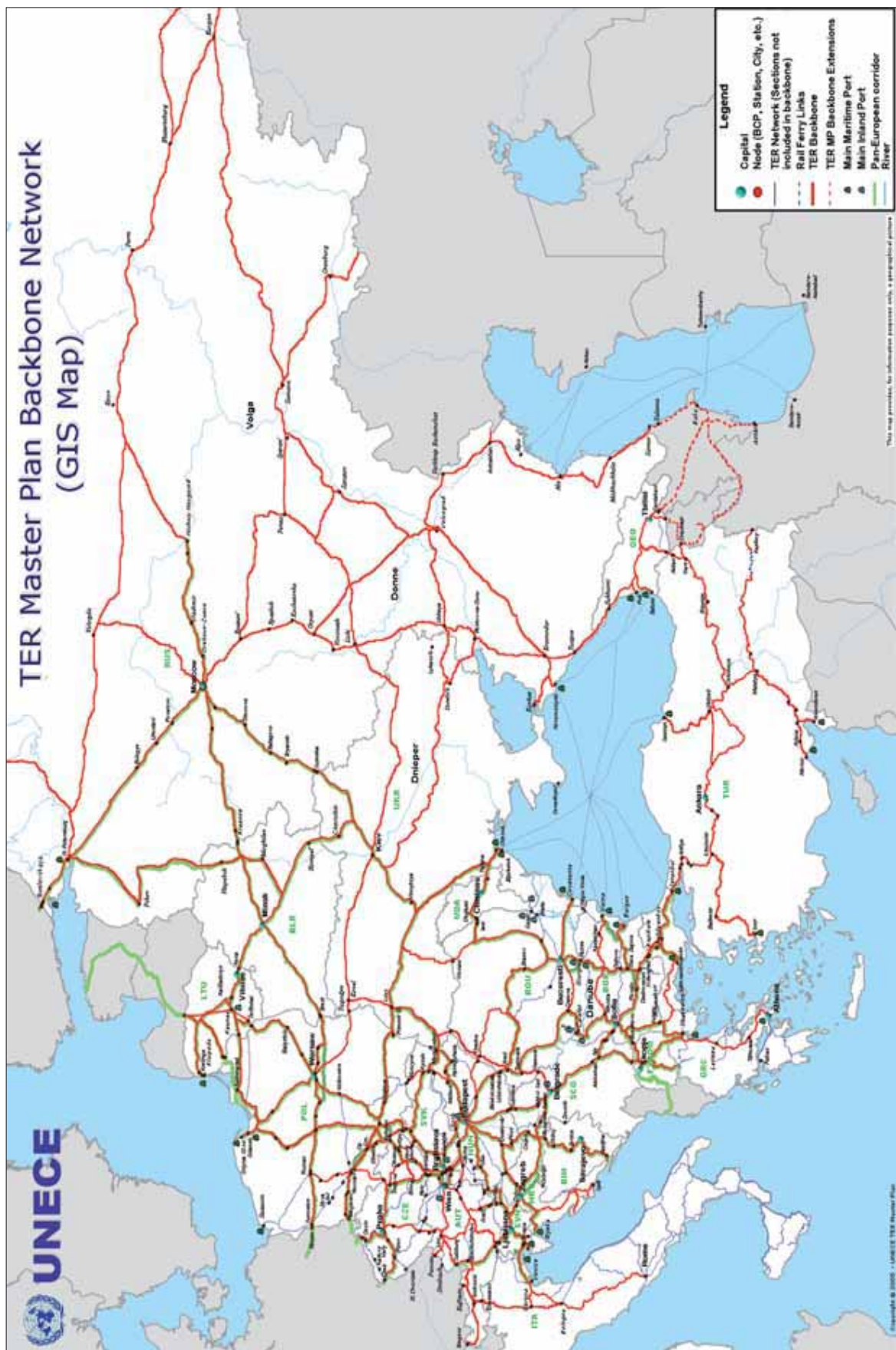


ДИАГРАММА 2.11 СЕТЬ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ В РЕГИОНЕ СПЕКА

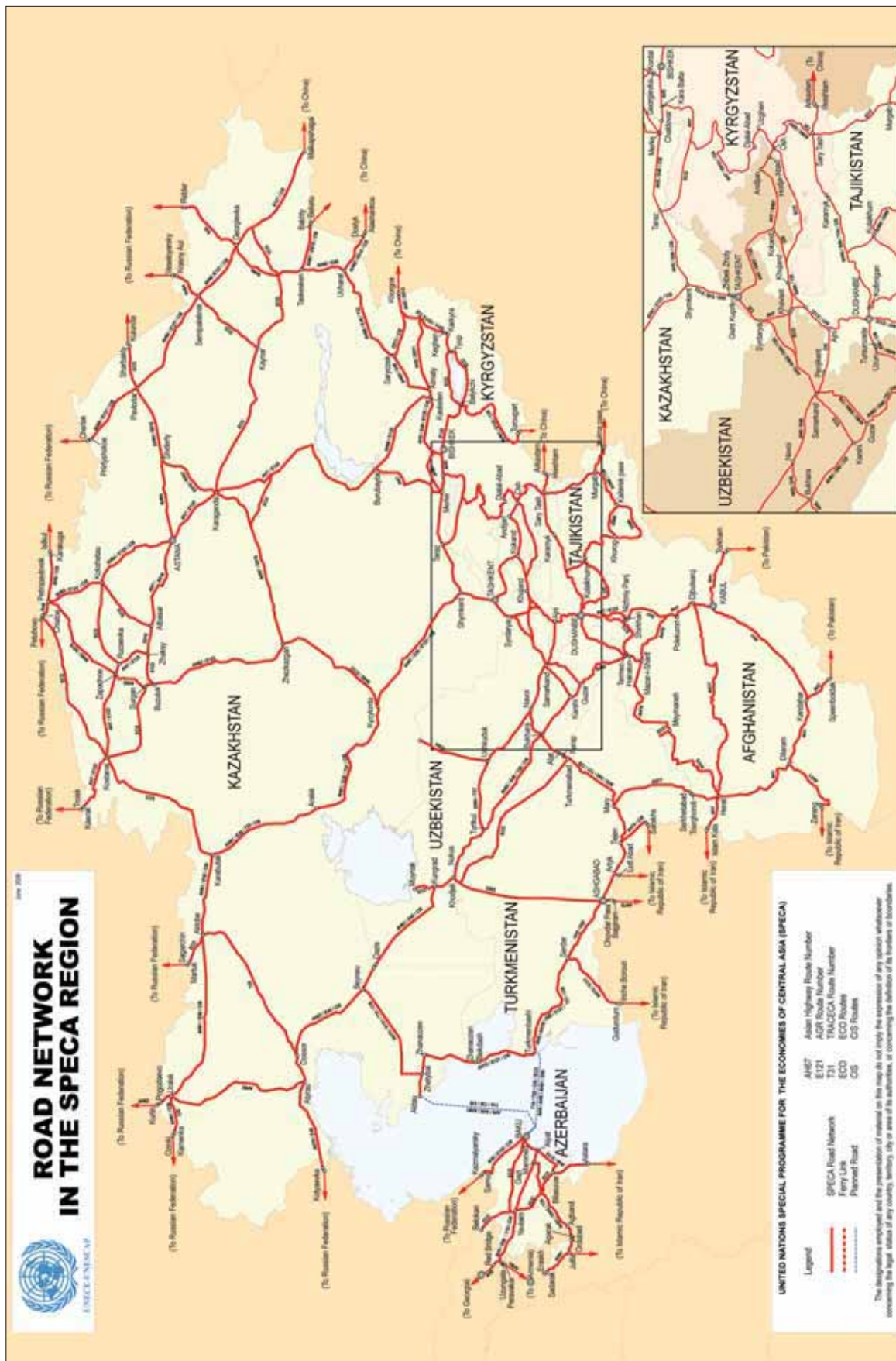
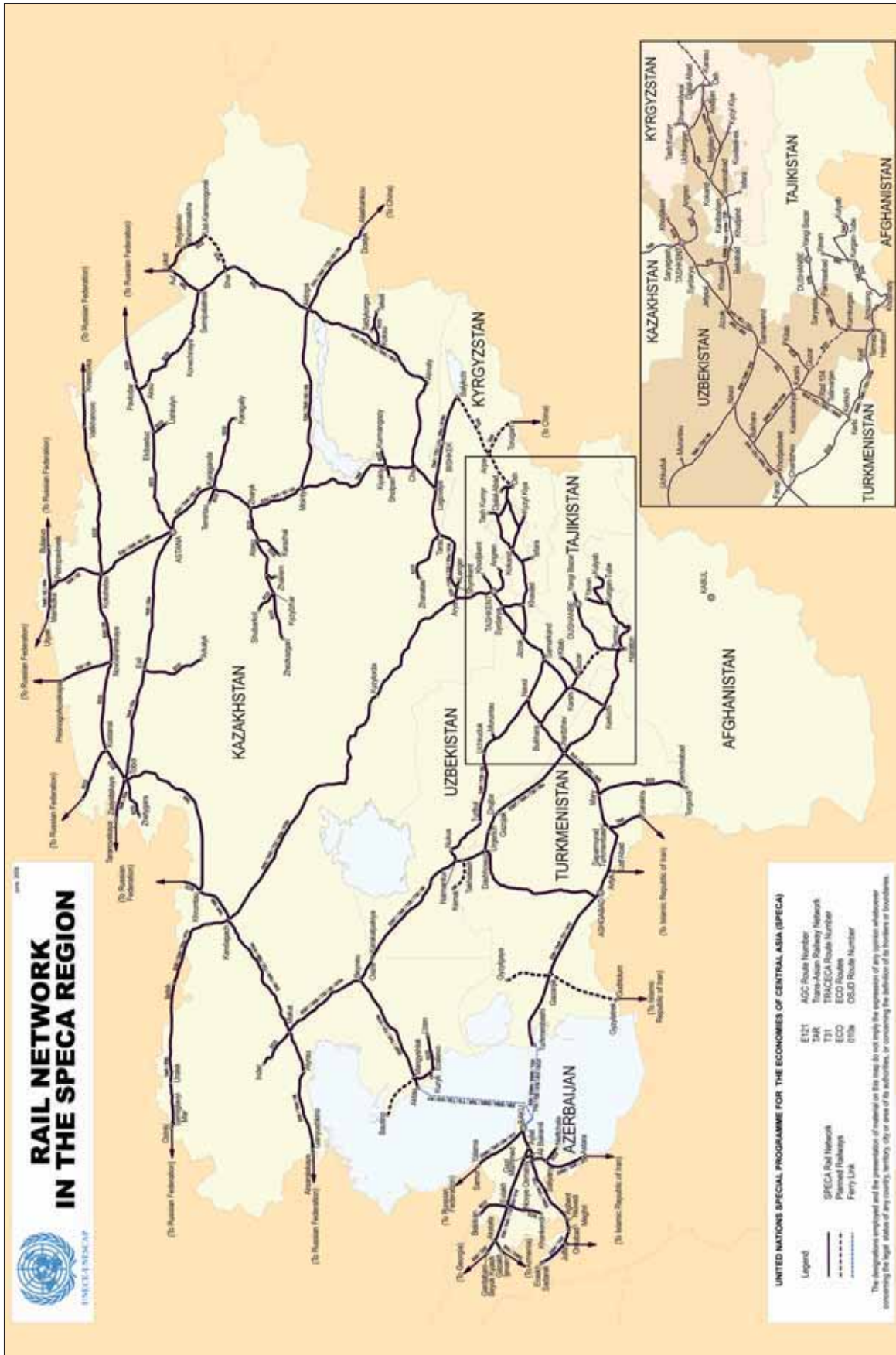


ДИАГРАММА 2.12 СЕТЬ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ В РЕГИОНЕ СПЕКА



2.1.4 Сеть водных путей категории Е: Европейское соглашение ЕЭК ООН о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП)

Географический охват сети внутренних водных путей категории Е распространяется на судоходные реки, каналы и прибрежные маршруты на территории от Атлантического океана до Уральских гор. Эта сеть соединяет 37 государств и выходит за пределы европейского региона.

Присоединяясь к СМВП, правительства принимают на себя обязательства по развитию и строительству своих внутренних водных путей и портов международного значения в соответствии с едиными согласованными условиями и в рамках своих соответствующих программ инвестиций. Соглашение СМВП вступило в силу 26 июля 1999 года. В настоящее время в СМВП участвуют 18 европейских государств⁴.

В Протоколе к Европейскому соглашению о важнейших внутренних водных путях международного значения и соответствующих объектах (СЛКП) установлены единые требования, которым должны соответствовать инфраструктура и обслуживание комбинированных перевозок по внутренним водным путям. Этот Протокол подписали 12 государств, семь из которых уже сдали на хранение документы о ратификации Протокола или о присоединении к нему. Протокол вступит в силу после его ратификации или принятия пятью государствами, при условии, что один или несколько внутренних водных путей, указанных в Протоколе, непрерывно соединяют территории по крайней мере трех государств, сдавших на хранение такой документ.

В Приложении II соглашения СМВП содержится перечень портов внутреннего плавания международного значения, а в Приложении III содержатся технические и эксплуатационные характеристики внутренних водных путей международного значения⁵. Карта сети СМВП приведена выше, на диаграмме 2.6.

2.1.5 Сеть Азиатских автомобильных дорог (АН)

Проект азиатских автомобильных дорог был инициирован в целях стимулирования и развития международных автомобильных перевозок и удовлетворения растущего спроса на надежные и эффективные наземные транспортные связи и услуги в регионе Азии и Тихого океана. В рамках проекта ЭСКАТО ООН по развитию инфраструктуры наземного транспорта в Азии (РИНТА) государства-участники утвердили сеть азиатских автомобильных дорог, имеющих согласованную направленность, использующих единые стандарты и обозначения маршрутов. Общая протяженность маршрутов этой сети составляет 141 000 км; она охватывает 32 государства - члена ЭСКАТО ООН (см. диаграмму 2.7).

Звенья, образующие сеть азиатских автомобильных дорог (а также сети трансазиатских железных дорог) были определены странами-участницами в соответствии с согласованными критериями. Каждый их этих маршрутов должен был соответствовать одному или нескольким из следующих критериев:

⁴ Австрия, Болгария, Венгрия, Германия, Греция, Италия, Литва, Люксембург, Нидерланды, Российская Федерация, Румыния, Сербия, Словакия, Словения, Финляндия, Франция, Хорватия и Швейцария.

⁵ Подробная информация о соглашениях СМА, СМЖЛ, СЛКП и СМВП имеется на вебсайте: <<http://www.unece.org/trans/conventn/legalinst.html>>

- обеспечивать связь между столицами государств (для международного транспорта),
- обеспечивать доступ к главным промышленным и сельскохозяйственным центрам (доступ к важным пунктам происхождения и назначения международных перевозок),
- обеспечивать доступ к основным морским и речным портам (интеграция сетей наземного и морского транспорта),
- обеспечивать доступ к основным контейнерным терминалам и складам (интеграция сетей железнодорожного и автомобильного транспорта), и
- обеспечивать доступ к основным туристическим центрам.

Официальный статус сети азиатских автомобильных дорог был закреплён в Межправительственном соглашении по сети азиатских автомобильных дорог, которое вступило в силу 4 июля 2005 года. По состоянию на февраль 2007 года это соглашение подписали 28 государств, 20 из которых уже стали его участниками⁶.

В рамках Межправительственного соглашения его участники обязались: а) признать согласованную сеть азиатских автомобильных дорог в качестве скоординированного плана развития маршрутов автомобильных дорог, имеющих международное значение, б) привести маршруты соответствующих автомобильных дорог в соответствие с классификацией и нормами проектирования, установленными для сети азиатских автомобильных дорог и с) установить на маршрутах сети дорожные знаки установленного образца, обозначающие сеть азиатских автомобильных дорог⁷.

В сети азиатских автомобильных дорог принято четыре класса дорог: а) Автомагистраль (четыре и больше полос, контролируемый въезд); б) Класс I (четыре и больше полос); с) Класс II (две полосы); и d) Класс III (две полосы). Различные технические параметры азиатских автомобильных дорог зависят от их класса, рельефа местности и расчетной скорости. В Таблице 1 содержится общая информация о классификации и стандартах проектирования, принятых в сети азиатских автомобильных дорог. В настоящее время параметры дорог, составляющих 15,8% общей протяженности сети азиатских автомобильных дорог, равной 141 000 км, не отвечают установленным в Межправительственном соглашении минимальным требованиям к автомобильным дорогам Класса III.

В ЭСКАТО ООН выполнен проект, предусматривавший обзор состояния сети азиатских автомобильных дорог и определение потребностей в инвестициях и приоритетов в развитии сети. По данным этого проекта, в настоящее время государства-члены реализуют или запланировали инвестиции на развитие 37 000 км сети на общую сумму примерно 26 млрд. долл. США. Было также установлено, что требуются дополнительные инвестиционные ресурсы в объеме 18 млрд. долл. США для модернизации и повышения качества примерно

⁶ Азербайджан, Армения, Афганистан, Бутан, Вьетнам, Грузия, Индия, Камбоджа, Китай, Кыргызстан, Монголия, Мьянма, Пакистан, Республики Корея, Российская Федерация, Таджикистан, Таиланд, Узбекистан, Шри Ланка и Япония.

⁷ С подробной информацией о Межправительственном соглашении по сети Азиатских автомобильных дорог и с Приложениями к этому соглашению можно ознакомиться в Интернете на вебсайте ЭСКАТО ООН <http://www.unescap.org/ttdw/common/tis/АН/АН-Agreement-E.pdf>.

26 000 км приоритетных маршрутов этой сети, в том числе для маршрутов в странах Центральной Азии и Кавказа - примерно треть этой суммы, то есть около 6 млрд. долл.

ТАБЛИЦА 2.1 КЛАССИФИКАЦИЯ И СТАНДАРТЫ ПРОЕКТИРОВАНИЯ СЕТИ АЗИАТСКИХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ

Класс автомобильной дороги	Автомагистраль (4 и больше полос)				Класс I (4 и больше полос)				Класс II (2 полосы)				Класс III (2 полосы)							
	Р	Х	Г	К	Р	Х	Г	К	Р	Х	Г	К	Р	Х	Г	К				
Классификация местности	Р	Х	Г	К	Р	Х	Г	К	Р	Х	Г	К	Р	Х	Г	К				
Расчетная скорость (км/ч)	120	100	80	60	100	80	50		80	60	50	40	60	50	40	30				
Ширина (м)	Полосы отвода				(50)				(40)				(40)				(30)			
	Полосы проезжей части				3,50				3,50				3,50				3,00 (3,25)			
	Обочины		3,00		2,50		3,00		2,50		2,50		2,00		1,5 (2,0)		0,75 (1,5)			
	Разделительной полосы		4,00		3,00		3,00		2,50											
Минимальный радиус кривой в плане трассы дороги (м)	520	350	210	115	350	210	80		210	115	80	50	115	80	50	30				
Уклон дорожного покрытия (%)	2				2				2				2 - 5							
Уклон обочины (%)	3-6				3-6				3-6				3-6							
Вид дорожного покрытия	Асфальтобетон/цементобетон				Асфальтобетон/цементобетон				Асфальтобетон/цементобетон				Двойная битумная обработка							
Максимальный уклон виража (%)	10				10				10				10							
Максимальный вертикальный уклон (%)	4	5	6	7	4	5	6	7	4	5	6	7	4	5	6	7				
Расчетная нагрузка (минимум)	HS20-44				HS20-44				HS20-44				HS20-44							

Примечания: Цифры в скобках указывают рекомендуемые параметры.
Минимальный радиус кривой в плане дороги определяется в совокупности с ее виражом.
Рекомендуемая ширина разделительной полосы может быть уменьшена при наличии надлежащего защитного ограждения.
Стороны применяют свои национальные нормы при строительстве таких сооружений сети азиатских автомобильных дорог, как мосты, эстакады и тоннели.

В качестве последующей деятельности в настоящее время ЭСКАТО ООН выполняет пилотные предпроектные исследования по ряду приоритетных проектов. ЭСКАТО ООН в сотрудничестве с государствами-членами, двусторонними и многосторонними донорами и другими заинтересованными организациями продолжает также оказывать содействие в развитии сети азиатских автомобильных дорог.

Для рассмотрения хода реализации Межправительственного соглашения и любых возможных поправок к нему, а также для обсуждения политики развития и вопросов, касающихся международного наземного транспорта, в этом соглашении предусмотрено создание Рабочей группы по азиатским автомобильным дорогам. Первая сессия Рабочей группы состоялась в Бангкоке 14 и 15 декабря 2005 года. Вторая сессия Рабочей группы запланирована на 15-16 ноября 2007 года.

2.1.6 Сеть Трансазиатских железных дорог

Первоначально сеть трансазиатских железных дорог состояла из Южного коридора, проходящего через Юго-Восточную Азию, Бангладеш, Индию, Исламскую Республику Иран, Пакистан и Турцию, но позднее, в рамках проекта Развитие инфраструктуры наземного транспорта в Азии (РИНТА), эта сеть была расширена и теперь охватывает территорию всей Азии. Это стало возможным благодаря уменьшению политической напряженности в отношениях между некоторыми из участвующих стран, появлению перспектив быстрого экономического развития региона и связанными с этим возможностями увеличения масштабов экономического сотрудничества между странами региона.

В частности, в ЭСКАТО ООН было выполнено технико-экономическое обоснование соединения железнодорожных линий Китая, Монголии, Российской Федерации и Корейского полуострова, с целью определения маршрутов сети трансазиатских железных дорог в указанных странах. В этом исследовании учитывались требования, которым должны отвечать эти маршруты, и меры по упрощению процедур пересечения границ, которые требуется осуществить для организации эффективных наземных мостов для контейнерных перевозок между Азией и Европой, так чтобы они могли конкурировать с морскими перевозками. В настоящее время сеть трансазиатских железных дорог охватывает 28 государств-членов ЭСКАТО (см. Диаграмму 2.8). В эту сеть входят железные дороги общей протяженностью 81 000 км, которые являются жизненно важными транспортными артериями для развития международной торговли и обеспечивают региональные транспортные связи и выходы на глобальный уровень.

Сеть трансазиатских железных дорог формально утверждена в Межправительственном соглашении по сети трансазиатских железных дорог. Это соглашение было принято на шестьдесят второй сессии ЭСКАТО, состоявшейся в Джакарте, Индонезия, в апреле 2006 года. 10 ноября 2006 года на конференции на уровне министров транспорта, состоявшейся в городе Пусан, Республика Корея, это соглашение подписали 18 государств - членов ЭСКАТО⁸. В настоящее время соглашение передано депозитарию в штаб-квартиру Организации Объединенных Наций и будет открыто для подписания до 31 декабря 2008 года.

Межправительственное соглашение устанавливает конкретные рамки для скоординированного развития железнодорожных маршрутов международного значения. Государства-участники соглашения должны привести эту сеть в соответствие с основными положениями, касающимися технических характеристик, указанных в Приложении II этого соглашения, таких как пропускная и провозная способность линий, ширина железнодорожной колеи, совместимость и стандарты для контейнерных терминалов⁹.

Для рассмотрения хода осуществления соглашения и для рассмотрения любых предлагаемых поправок предусмотрено создание Рабочей группы по трансазиатским железным дорогам. Эта Рабочая группа будет также форумом для обсуждения совместных программ действий.

⁸ Азербайджан, Армения, Вьетнам, Индонезия, Исламская Республика Иран, Казахстан, Камбоджа, Китай, Лаосская Народно-Демократическая Республика, Монголия, Непал, Республика Корея, Российская Федерация, Таджикистан, Таиланд, Турция, Узбекистан и Шри Ланка.

⁹ Более подробную информацию о Соглашении и приложениях к нему см. на вебсайте ЭСКАТО ООН: <http://www.unescap.org/ttdw/common/TIS/TAR/TARintergovagreement.asp>.

В целях ускорения введения сети азиатских железных дорог в действие, ЭСКАТО ООН организовала демонстрационные пробеги контейнерных поездов по Северному коридору сети трансасиатских железных дорог, соединяющему Китай, Корейский полуостров, Казахстан, Монголию и Российскую Федерацию. Эти демонстрационные пробеги показали возможности коридоров для грузовых международных железнодорожных перевозок в плане обслуживания международной торговли между Азией и Европой.

2.1.7 Проекты ЕЭК ООН "Трансьевропейская автомагистраль (ТЕА)" и "Трансьевропейская железнодорожная магистраль (ТЕЖ)"

Проекты ЕЭК ООН "Трансьевропейская автомагистраль (ТЕА)" и "Трансьевропейская железнодорожная магистраль (ТЕЖ)" представляют собой рамочные механизмы субрегионального сотрудничества, созданные, соответственно, в 1977 и 1990 годах под эгидой ЕЭК ООН правительствами стран Центральной, Восточной и Юго-Восточной Европы в целях развития взаимосвязанных сетей инфраструктуры автомобильных, железнодорожных и комбинированных перевозок в регионе и для облегчения международного сообщения в Европе. В настоящее время членами ТЕЖ являются 17 государств¹⁰, а членами ТЕА – 15 государств¹¹.

Эти проекты функционируют на основе принципа самообеспечения за счет прямых взносов государств-участников в Целевые фонды, созданные в ЕЭК ООН для каждого из этих проектов. Участники также вносят вклады натурой, принимая у себя центральные органы управления проектами, покрывая расходы на оплату персонала проектов, принимая у себя различные мероприятия, предлагая услуги своих национальных экспертов и т.д. Деятельность по этим проектам способствует развитию международных автомобильных и железнодорожных связей участвующих стран и направлена на гармонизацию процедур управления, технического обслуживания и эксплуатации автомагистралей и железнодорожных линий в регионе и на их интеграцию в панъевропейском контексте.

В рамках этих проектов была определена система маршрутов сети ТЕА и оказана помощь в строительстве этой сети общей протяженностью 23 797 км. В настоящее время функционируют маршруты протяженностью 7 201 км, что составляет 30% от общей протяженности сети ТЕА, и ведется строительство еще 1682 км дорог, несмотря на то, что большинство государств европейского региона испытывает значительные финансовые трудности. В рамках этих проектов также была предложена помощь по реконструкции и модернизации национальных железнодорожных маршрутов, связывающих между собой государства, участвующие в ТЕЖ, и маршрутов, связывающих эти страны с их ближайшими соседями; была оказана помощь в идентификации сети ТЕЖ общей протяженностью более 24 000 км и был внесен вклад в обеспечение совместимости европейской системы железных дорог, так чтобы она была приспособлена к интеграции в нее соответствующих национальных систем. Транспортные сети проектов ТЕА и ТЕЖ составляют основу панъевропейских автомобильных и железнодорожных коридоров в регионе Центральной и Восточной Европы (Трансьевропейских транспортных сетей (ТЕН-Т) в государствах-членах ЕС, являющихся также членами ЕЭК ООН); они занимают видное место в разрабатываемых новых

¹⁰ Страны-участницы ТЕЖ: Австрия, Армения, Болгария, Босния и Герцеговина, Венгрия, Греция, Грузия, Италия, Литва, Польша, Российская Федерация, Румыния, Словакия, Словения, Турция, Хорватия и Чешская Республика.

¹¹ Страны-участницы ТЕА: Австрия, Армения, Болгария, Босния и Герцеговина, Венгрия, Грузия, Италия, Литва, Польша, Румыния, Словакия, Словения, Турция, Хорватия и Чешская Республика.

стратегических планах организации транспорта в Европе и распространении сети TEN-T на соседние страны и регионы.

В сентябре 2005 года была завершена разработка Генерального плана проектов ТЕА и ТЕЖ, обеспечившего, в частности идентификацию основных маршрутов автомобильного и железнодорожного транспорта в 21 стране Центральной, Восточной и Юго-Восточной Европы и сформулировавшего реалистичную стратегию инвестиций для постепенного развития этих транспортных сетей. Были произведены оценка и приоритизация 491 проекта (319 проектов, связанных с автомобильным транспортом, и 172 – с железнодорожным транспортом) на общую расчетную сумму 102 млрд. евро (49,5 млрд. евро – на проекты в сфере автомобильного транспорта и 52,5 млрд. евро – на проекты железнодорожного транспорта). В этих расчетах были должным образом учтены альтернативные сценарии роста, различные методологические подходы и оценки, влияние "узких мест" и "недостающих звеньев", а также проблемы финансирования транспортной инфраструктуры и пунктов пересечения границ.

25 октября 2005 года Генеральный план был представлен Группе высокого уровня ЕС под председательством г-жи Лойола де Паласио и официально принят к сведению в заключительном докладе этой Группы. Определенные в Генеральном плане базовые транспортные сети ТЕА и ТЕЖ представлены на диаграммах 2.9 и 2.10.

2.1.8 Специальная программа ООН для стран Центральной Азии (СПЕКА)

Специальная программа ООН для стран Центральной Азии была инициирована совместно ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН в 1998 году (см. Часть I). В настоящее время в программе СПЕКА участвуют Афганистан, Азербайджан, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан. В рамках проекта созданы Проектные рабочие группы по ряду ключевых направлений деятельности, развитие регионального сотрудничества по которым может быть полезным для участвующих стран. В соответствии с этим подходом была создана Проектная рабочая группа СПЕКА по транспорту и упрощению процедур пересечения границ (ПРГ-ТПГ). Ведущей страной программы СПЕКА по этому направлению был определен Казахстан.

Первая сессия ПРГ-ТПГ состоялась в 1998 году. Всего к настоящему времени состоялось 11 сессий этой Группы в соответствии с ее двухлетними программами работы¹². Исходя из того, что участвующие в программе СПЕКА страны нуждаются в комплексной транспортной сети, которая бы включала в себя транспортные маршруты и сети, определенные в соответствующих международных соглашениях и в рамках субрегиональных организаций, участниками которых являются эти страны, на десятой сессии ПРГ-ТПГ, проходившей в марте 2005 года на озере Иссык-Куль в Кыргызстане, разработка и утверждение сетей автомобильных и железных дорог СПЕКА были определены в качестве одного из главных направлений Программы работы ПРГ на 2005-2006 годы.

В этой связи были разработаны проекты сетей автомобильных и железных дорог СПЕКА, основанные на таких региональных соглашениях, как Межправительственное соглашение по сети Азиатских автомобильных дорог, Межправительственное соглашение по сети Трансазиатских железных дорог, Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА), Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ), Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП). Эти проекты учитывают также маршруты и

¹² Дополнительную информацию по этому вопросу см. на вебсайте Рабочей группы <<http://www.unece.org/speca/transp/transp.htm>>.

сети, определенные в рамках ЭКО (Организация экономического сотрудничества), СНГ (Содружество Независимых Государств), программы TRASECA (Транспортный коридор Европа – Кавказ - Азия) и ОСЖД (Организация сотрудничества железных дорог). Сети автомобильных и железных дорог программы СПЕКА и их соответствующие карты (Диаграммы 2.11 и 2.12) утверждены на одиннадцатой сессии ПРГ-ТПГ, состоявшейся в марте 2006 года в городе Алматы, Казахстан.

2.2 Международные транспортные сети, поддерживаемые другими международными органами

2.2.1 Основные трансъевропейские транспортные сети (TEN-T)

Создание Трансъевропейских транспортных сетей (TEN-T) в Европейском Союзе играет основополагающую роль в обеспечении работы единого рынка со свободным перемещением пассажиров и товаров, а также в усилении экономической и социальной сплоченности и в стимулировании экономической конкурентоспособности и устойчивого развития Союза. Цель Трансъевропейских транспортных сетей заключается в том, чтобы обеспечить доступность, взаимосвязанность и взаимную совместимость национальных транспортных сетей всех видов транспорта¹³.

Для достижения этих целей Европейское Сообщество в 1996 году приняло руководящие принципы сетей TEN-T, в которых были определены цели и приоритеты сетей, а также перечислены проекты, представляющие общий интерес. Были также созданы финансовые инструменты для поддержки государств-членов в реализации этих проектов. Весь процесс создания сетей TEN-T осуществляется непрерывно: первый план работы был принят в 1990 году; в 1994 году был утвержден перечень 14 приоритетных проектов, и в 1995 году были приняты связанные с ними финансовые правила; в 2004 году были приняты пересмотренные руководящие принципы и финансовые правила, направленные на интеграцию в сети TEN-T соответствующей инфраструктуры новых государств-членов ЕС. Число приоритетных проектов было увеличено с 14 до 30, а правила предоставления помощи Сообщества были скорректированы в сторону повышения максимальной доли совместного финансирования (с 10% до 20%) приоритетных проектов, связанных с пересечением границ и преодолением препятствий природного характера. Обновленный перечень проектов призван также стимулировать переход к экологически более рациональным видам транспорта - в Белой книге Сообщества "Транспорт 2001" этот подход рассматривается как главный элемент перехода к более устойчивой политике в области транспорта – путем направления основных инвестиций на проекты железнодорожного и водного транспорта (диаграмма 2.13).

В опубликованном в 2004 году исследовании "Сценарии, прогнозы развития перевозок и анализ транспортных коридоров Трансъевропейских транспортных сетей" (TEN-STAC) были проанализированы транспортные потоки, "узкие места" и вопросы охраны окружающей среды в 25 транспортных коридорах. Из этого исследования следует, что по завершении работ по созданию Трансъевропейских транспортных сетей загруженность автомобильных дорог снизится на 14% и будут улучшены показатели работы железнодорожного транспорта; на этой основе значительно сократится время на проезд пассажиров и на грузовые перевозки. По расчетам, экономия только на одних межрегиональных перевозках составит почти 8 млрд. евро в год. Кроме того предполагается, что за период с 2000 по 2020 год объемы грузовых

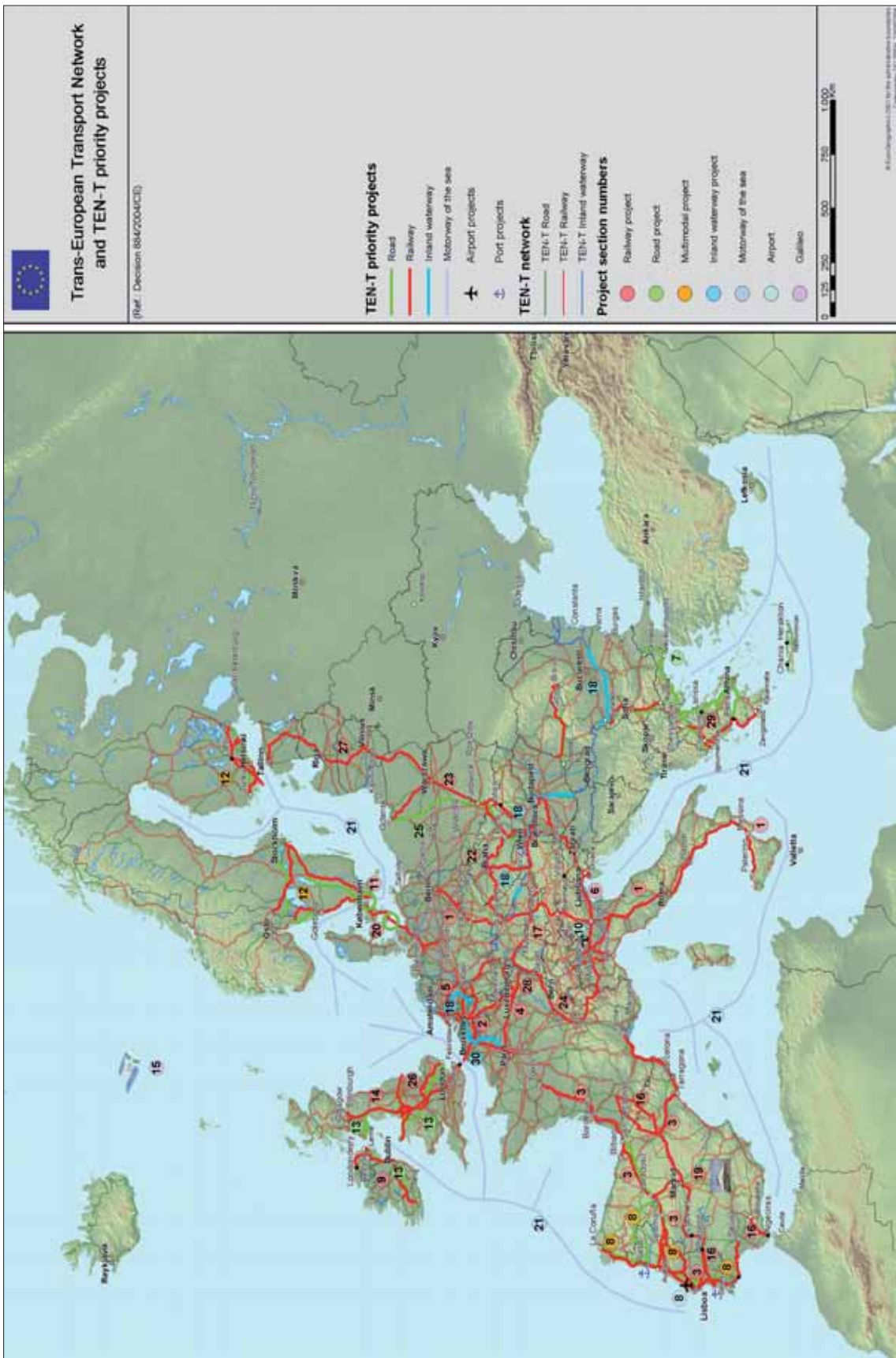
¹³ В ЕС действуют всеобъемлющие и довольно многочисленные законодательные акты, регулирующие развитие Трансъевропейских транспортных сетей. Подробную информацию на этот счет см. на вебсайте <http://ec.europa.eu/ten/transport/legislation/index_en.htm>.

перевозок в ЕС вырастут более чем на две трети, а в новых государствах-членах ЕС - вдвое. Без Трансъевропейских транспортных сетей было бы невозможно обеспечить такой объем перевозок и темпы экономического роста были бы значительно ниже.

До 2020 года предстоит построить большое количество "недостающих звеньев", а именно порядка 4 800 км автомобильных дорог и 12 500 км железнодорожных линий. Кроме того потребуются существенно модернизировать примерно 3500 км автомобильных дорог, 12 300 км железнодорожных линий и 1 740 км внутренних водных путей. Расчетная стоимость выполнения одних только приоритетных проектов до 2020 года составит 225 млрд. евро, а с учетом проектов, представляющих общий интерес, но не определенных как приоритетные, эта цифра составит 600 млрд. евро. Хотя в абсолютном выражении эта сумма инвестиций очень высока, она составляет всего лишь около 0,16% ВВП Европейского Союза, и, по расчетам, эти инвестиции обеспечат прирост ВВП ЕС на 0,23%.

Тем не менее работы по завершению Трансъевропейских транспортных сетей TEN-T неоднократно откладывались или тормозились из-за отсутствия финансовых средств, а также - по некоторым проектам - из-за проблем координации взаимодействия между государствами-членами ЕС, касающихся графиков работы, распределения средств или выбора конкретного транспортного маршрута. Чтобы улучшить координацию инвестиционных планов, Европейская комиссия назначила Европейских координаторов, ответственных за конкретные участки пересечения границ, за группы проектов, реализуемых на одной приоритетной транспортной оси, или за все проекты на конкретной транспортной оси. Основная задача координаторов заключается в продвижении работ по проектам, нуждающимся в сильном, часто политическом импульсе для преодоления трудностей на стадиях планирования и реализации проекта. Координаторы также представляют свои проекты частным инвесторам и финансовым институтам и постоянно информируют Комиссию о достигнутых результатах. В сентябре 2006 года Комиссия опубликовала основные результаты работы Европейских координаторов.

ДИАГРАММА 2.13 ТРАНСЪЕВРОПЕЙСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СЕТИ ТЕН-Т И ИХ ПРИОРИТЕТНЫЕ ПРОЕКТЫ



Чтобы выполнить поставленную в Белой книге "Транспорт 2001" задачу - перевести значительную часть ожидаемого увеличения объема перевозок с автомобильного на другие виды транспорта - Комиссия выступила с инициативой организации "морских автострад", предусматривающей развитие морских перевозок на относительно небольшие расстояния в качестве альтернативы автомобильным перевозкам. Было определено четыре транспортных коридора для реализации проектов, представляющих интерес для всей Европы. Поставлена задача завершить эти проекты к 2010 году. К настоящему времени утверждены для финансирования три проекта.

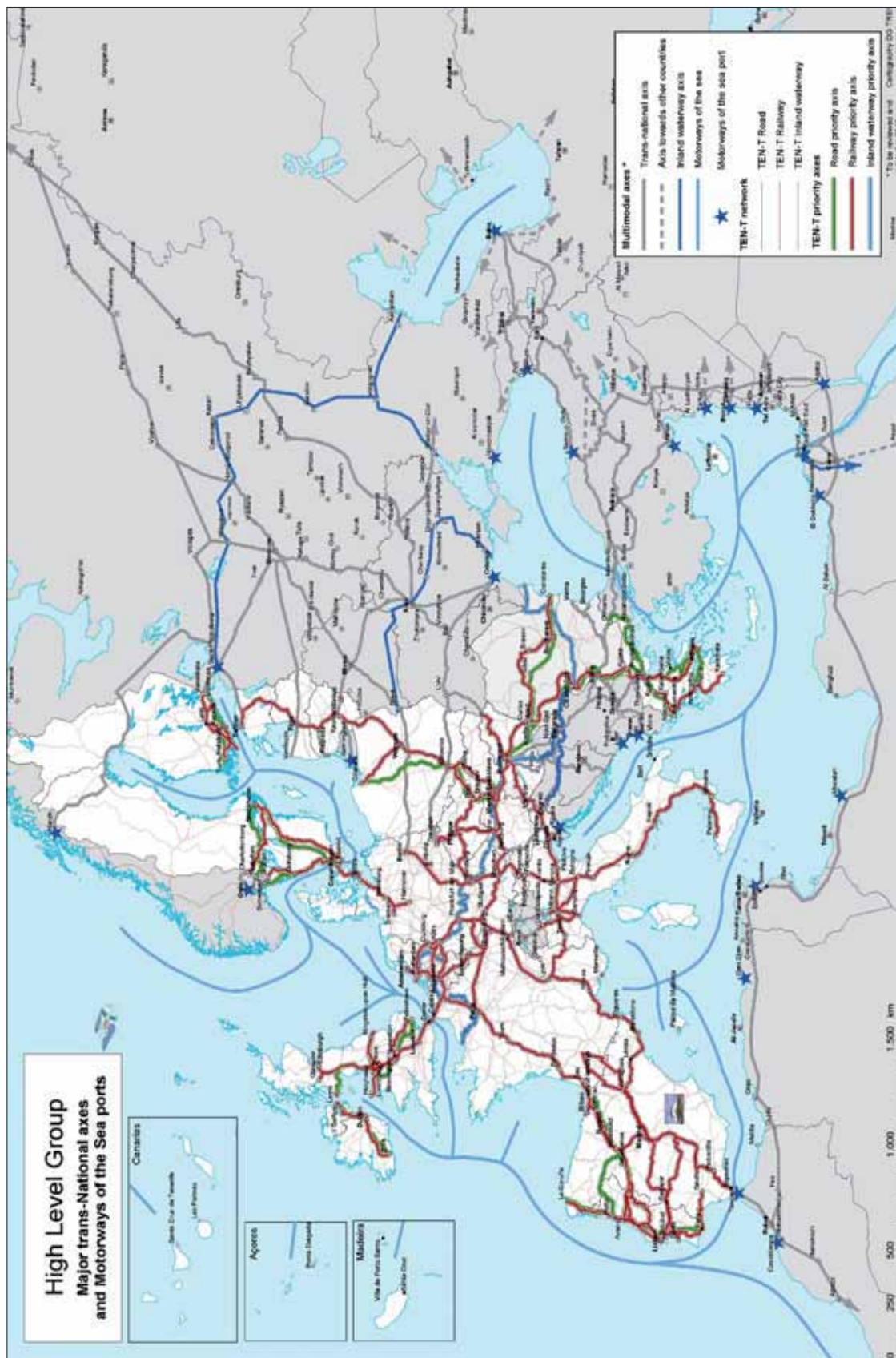
В ноябре 2005 года Группа высокого уровня, возглавляемая бывшим Комиссаром ЕС по вопросам транспорта г-жой Лойолой де Паласио, опубликовала аналитический доклад с соображениями в отношении того, как после расширения ЕС¹⁴ наилучшим образом продлить основные трансевропейские транспортные оси в соседние страны и регионы. Группа определила пять основных транснациональных транспортных осей, идущих во всех направлениях, важных для укрепления регионального сотрудничества, интеграции и развития торговых связей (см. вставку 1 и диаграмму 2.14).

**ВСТАВКА 1: ПЯТЬ ОСНОВНЫХ ТРАНСНАЦИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ
ОСЕЙ, ОПРЕДЕЛЕННЫХ ГРУППОЙ ВЫСОКОГО УРОВНЯ ПОД
ПРЕДСЕДАТЕЛЬСТВОМ ЛОЙОЛЫ ДЕ ПАЛАСИО**

- **"Морские автострады"**: соединяют районы Балтийского и Баренцева морей, Атлантического океана, Средиземного моря, Черного и Каспийского морей, а также прибрежные страны, находящиеся в соответствующих приморских районах, с выходом через Суэцкий канал в направлении Красного моря.
- **Северная ось**: связывает северную часть ЕС с Норвегией в северном направлении и идет через Беларусь и Россию в восточном направлении. Предусмотрена также транспортная ветка в направлении района Баренцева моря, связывающая Норвегию через Швецию и Финляндию с Россией.
- **Центральная ось**: связывает центральную часть ЕС с Украиной и Черным морем, а также - через внутренние водные пути - с Каспийским морем. Предусмотрены также связи с Центральной Азией и Кавказом, прямые выходы на Транссибирскую железную дорогу и связь между водными маршрутами рек Дон и Волга и Балтийским морем.
- **Юго-Восточная ось**: соединяет ЕС через Балканский полуостров и Турцию с Кавказом и Каспийским морем, а также с Египтом и Красным морем. Предусмотрены связи с Балканскими странами, а также маршруты в направлении России, Ирана, Ирака и Персидского залива.
- **Юго-Западная ось**: связывает юго-западную часть ЕС со Швейцарией и Марокко и продолжается далее, включая транс-Магрибский маршрут, соединяющий Марокко, Алжир и Тунис. Предусмотрена также возможность продления транс-Магрибского маршрута до Египта и далее к югу от Египта в направлении других африканских стран.

¹⁴ European Commission, Networks for Peace and Development-Extension of the major trans-European transport axes to the neighbouring countries and regions, November 2005.

ДИАГРАММА 2.14 ГРУППА ВЫСОКОГО УРОВНЯ: ОСНОВНЫЕ ТРАНСНАЦИОНАЛЬНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ОСИ И "МОРСКИЕ АВТОСТРАДЫ", СВЯЗЫВАЮЩИЕ МОРСКИЕ ПОРТЫ



2.2.2 Панъевропейские транспортные коридоры и зоны

2.2.2.1 *Общеввропейские транспортные конференции: Определение панъевропейских коридоров и районов мультимодального транспорта*

В 1991 году в Праге состоялась **первая Общеввропейская конференция по транспорту**. На конференции была принята Декларация об общеввропейской транспортной политике, спонсорами которой были Европейская комиссия, Европейская конференция министров транспорта (ЕКМТ) и ЕЭК ООН. В частности, в Декларации говорилось, что "Эффективная общеввропейская транспортная система должна разрабатываться в соответствии с принципами рыночной экономики и справедливой конкуренции с помощью концепции объединенной европейской транспортной системы, которая соответствует целям социальной политики и политики в области окружающей среды и энергетики, а также требованиям в отношении безопасности, и которая свободна от необоснованных ограничений, таких как некоторые условия в отношении режима нагрузки или некоторые барьеры технического и административного плана".

На **второй Общеввропейской конференции по транспорту**, состоявшейся в 1994 году на острове Крит, в Греции, был принят "Доклад о ходе работы по подготовке ориентировочных руководящих принципов дальнейшего развития общеввропейской транспортной инфраструктуры", в основном построенный на базе Пражской декларации.

В этом докладе девять мультимодальных панъевропейских транспортных маршрутов были определены как представляющие интерес для всей Европы и составляющие основу для последующей работы по развитию транспортной инфраструктуры в Центральной Европе и в Восточной Европе. В настоящее время эти панъевропейские транспортные маршруты обычно называют "Критскими коридорами". В упомянутом "Докладе о ходе работы" была также введена в оборот следующая концепция трех уровней развития транспортной инфраструктуры на общеввропейском уровне:

- **На первом уровне** определяются долгосрочные перспективы развития инфраструктуры на общеввропейском уровне. Они сформулированы в международных документах (СМА, СМЖЛ, СЛКП), выработанных под эгидой ЕЭК ООН.
- **На втором уровне** в различных районах Европы формулируется комплекс среднесрочных задач на период до 2010 года. Для ЕС таковые предусматривают создание Трансъевропейских транспортных сетей (ТЕС) (см. раздел 2.2.1). Страны Центральной и Восточной Европы приняли среднесрочные цели развития инфраструктуры автомобильного и железнодорожного транспорта, которые в основном соответствуют развитию сетей ТЕА и ТЕЖ (см. раздел 2.1.7).
- **На третьем уровне** формулируются краткосрочные приоритетные мероприятия, связанные с реализацией задач второго уровня.

В число девяти Критских коридоров входит восемь автомобильных и железнодорожных направлений (общая протяженность маршрутов обоих видов транспорта составляет 18 000 км) и один маршрут внутренних водных путей - река Дунай (другие внутренние водные пути, аэропорты и порты не были включены в концепцию коридоров). Изначально было согласовано, что основные усилия будут направлены на то, чтобы увеличить:

- Мощности существующей инфраструктуры, так чтобы она могла обслуживать ожидаемое увеличение объемов перевозок;

- Скорости перевозок (особенно по сети железных дорог).

Были четко заявлены следующие принципы: главным критерием при выборе проекта является его экономическая целесообразность; строительство новых транспортных маршрутов будет рассматриваться только в самых исключительных случаях; важным направлением деятельности будет и далее оставаться организационная оптимизация транспортных операций и услуг и обеспечение их продолжения после пересечения границы. Действительно, едва ли есть смысл делать инвестиции в инфраструктуру, чтобы увеличить скорость перевозок, пока на пограничных переходах сохраняются длительные задержки транспортных средств.

Работа над Критскими коридорами продолжалась более трех лет (до третьей Общевропейской конференции). За это время был достигнут существенный прогресс, а именно: все участники подписали Меморандумы о взаимопонимании в отношении развития каждого из девяти Критских коридоров, и по каждому из этих коридоров были созданы Организационные комитеты и технические секретариаты.

Согласно расчетам, выполненным в 1997 году, потребности в инвестициях по девяти Критским коридорам (при завершении этих проектов в период с 2010 до 2015 года) составляют порядка 50-70 млрд. евро. В настоящее время значительную часть этих ресурсов предоставляют международные финансовые учреждения (МФУ). Однако в более долгосрочной перспективе соответствующим странам придется финансировать основную часть упомянутых инвестиций из своих национальных бюджетов, привлекая средства на внутренних финансовых рынках, за счет поступлений от пользователей и т. д. В этом контексте целесообразно использовать возможности партнерства между государственным и частным секторами (ПГЧС).

Третья Общевропейская транспортная конференция, состоявшаяся в июне 1997 года в Хельсинки, на основе подробного анализа, выполненного заинтересованными сторонами и подтвержденного компетентными органами ЕЭК ООН (Руководящим комитетом проектов ТЕА и ТЕЖ), а затем одобренного Европейской конференцией министров транспорта (ЕКМТ) в апреле 1997 года в Берлине, пришла к следующим выводам:

Девять общевропейских транспортных коридоров в регионе Центральной и Восточной Европы и основополагающие принципы, утвержденные для развития трансъвропейской транспортной сети (TEN-T) Европейского Союза, создают полноценную основу для согласованного развития инфраструктуры на общевропейском уровне. Представляется, что нет нужды вносить существенные изменения или корректировки в указанные девять коридоров, за исключением случаев, связанных с подключением новых маршрутов, и в связи с наличием небольшого количества недостающих соединительных звеньев между девятью транспортными коридорами. Конференция утвердила продление Коридора V от Москвы в сторону Волжского района (Нижний Новгород), обеспечивающее связь с Транссибирским маршрутом, что имеет важное значение в контексте евро-азиатских транспортных связей.

С учетом процессов мирного развития, устанавливающихся в странах, образовавшихся на месте Социалистической Федеративной Республики Югославии, конференция приняла решение о создании нового транспортного коридора (Коридор X), направление которого в целом повторяет традиционный транспортный маршрут в юго-восточной Европе, который широко использовался до начала военных действий в этом районе.

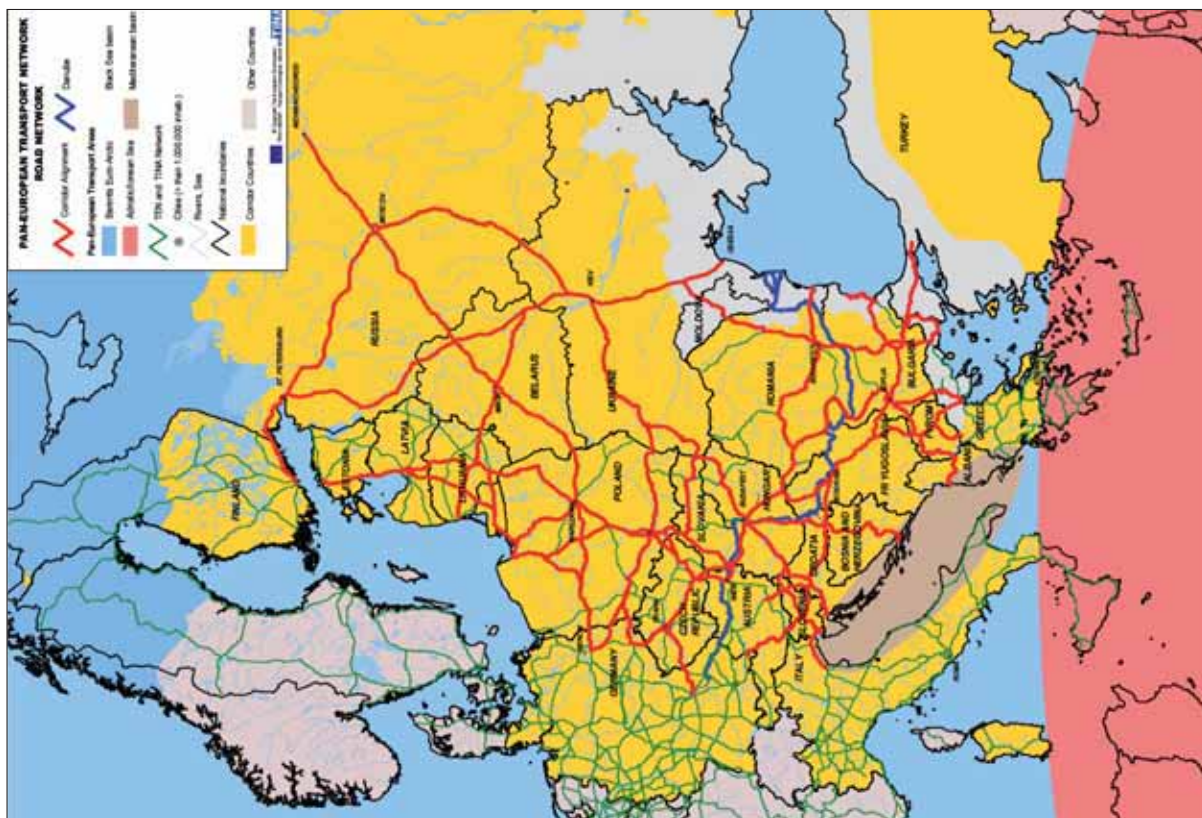
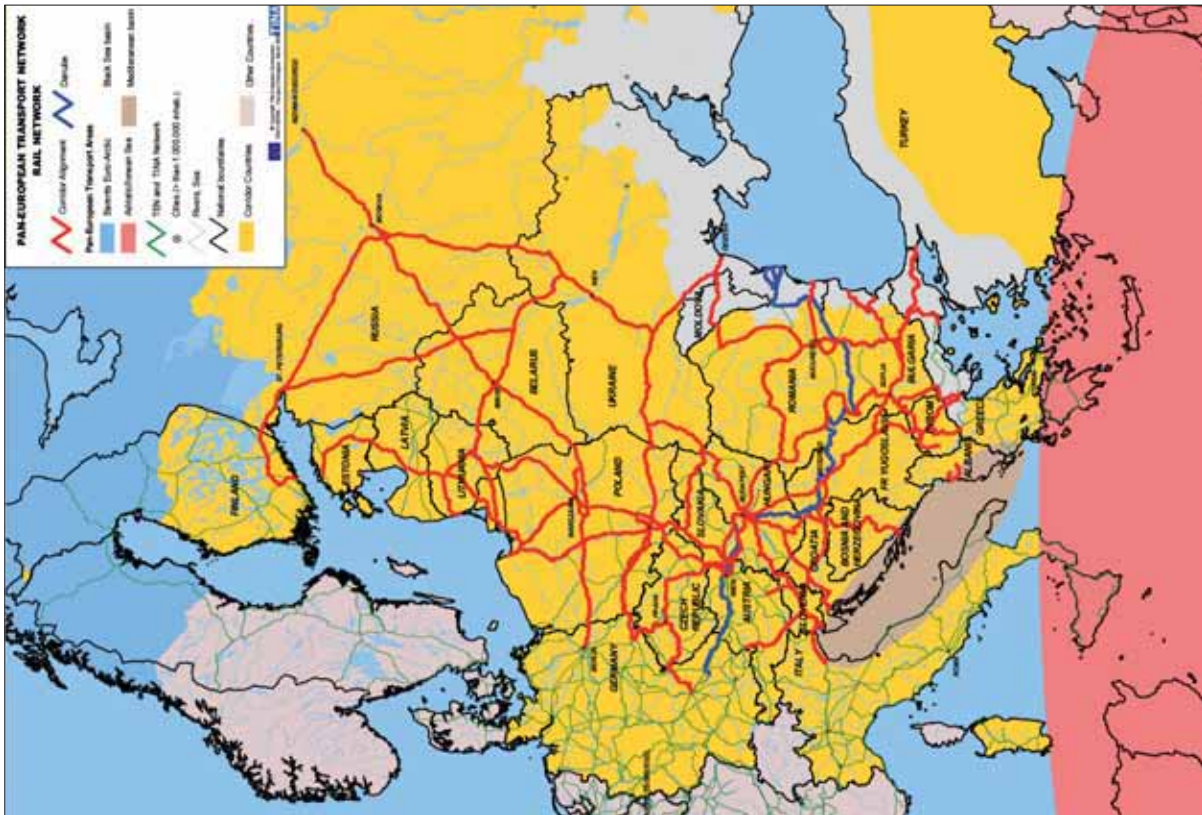
Стало также очевидно, что в концепции транспортного коридора, основанной на развитии транспортных связей между основными центрами деятельности, не уделяется надлежащего внимания потребностям в транспортной инфраструктуре в отдельных районах (особенно в

районах, прилегающих к морю или связанных с морскими бассейнами). Поэтому нужно было принять более комплексный подход, отражающий сложную структуру потребностей в транспорте. В результате была принята дополнительная концепция Районов общеевропейского транспорта (РЕТрА). Было решено, что заинтересованным странам и соответствующим организациям регионального сотрудничества, где таковые существуют, следует разработать планы развития инфраструктуры каждого такого района, а также их связей с панъевропейскими коридорами, Трансъевропейскими транспортными сетями ЕС, а также, где это целесообразно, с Центральной Азией. Эта инфраструктура должна также дополнять панъевропейские транспортные коридоры, так чтобы была обеспечена их максимальная интеграция с упомянутыми районами. Данные о текущем состоянии рассматриваемых транспортных коридоров приведены ниже на диаграмме 2.15 и в таблице 2.2.

Конференция определила следующие Районы общеевропейского транспорта (РЕТрА):

- Евро-Арктический район Баренцева моря
- Район Черноморского бассейна
- Район Средиземноморского бассейна
- Район Адриатического и Ионического морей.

ДИАГРАММА 2.15 ПАНЪЕВРОПЕЙСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ



**ОБЗОР МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СЕТЕЙ И ИНИЦИАТИВ,
СВЯЗЫВАЮЩИХ АЗИЮ С ЕВРОПОЙ**

ТАБЛИЦА 2.2 ОБЩЕЕВРОПЕЙСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ^а

Коридор ^б	I		II		III		IV		V		VI		VII		VIII		IX		X	
	1 630	1 655	2 200	2 213	1 700	1 650	3 640	4 379	2 850	3 000	1 880	1 800	2 415	960	1 270	5 820	6 500	2 300	2 529	
Протяж. Авто: 22 930 ж/д: 25 310	Север-Юг		Запад-Восток		Запад-Восток		С-Зап/Ю-Вост.		Ю-Зап/Сев-Восток		Север-Юг		Запад-Восток		Запад-Восток		Север-Юг		С-Зап/Ю-Вост.	
Направл.																				
Пункты	Хельсинки-Таллин-Рига-Каунас-Варшава		Берлин-Варшава-Минск-Москва-Ниж. Новгород		Берлин-Дрезден-Вроцлав-Катовице-Львов-Киев		Дрезден-Прага-Братислава-Вена-Будапешт-Арад		Венедия-Триест-Копер-Любляна-Будапешт-Ужгород-Львов		Гданьск-Груздз-Варшава-Катовице-Жилина		Рейн-Майн-Дунай		Дуррес-Тирана-Скопье-София-Варна-Бургас		Хельсинки-Санкт-Петербург-Псков-Москва-Киев-Любаше-Кишинев-Бухарест-Димитровград-Александ.		Зальцбург-Любляна-Загреб-Белград-Ницца-Скопье-Велес-Салоники	
Ответвл.	Калининград-Гданьск		Из Берлина		Из Берлина		Нюрнберг-Констанца-Стамбул-Салоники		Братислава-Львов-Риека-Каковец-Риека-Домбовар-Плоце-Будапешт		в Познань в Брно		реки				из Клайпеды из Калининграда в Одессу		из Граза из Будап. в Софито во Флоренцию	
Занятые страны	Финляндия-Эстония-Латвия-Литва-Польша-Россия		Беларусь-Германия-Польша-Россия		Германия-Польша-Украина		Австрия-Болгария-Чеш. Респ.-Германия-Румыния-Словакия-Турция		Босния и Гер-Хорватия-Италия-Венгрия-Украина-Словакия-Словения		Чеш. Респ.-Польша-Словакия		Австрия-Хорватия-Болгария-Германия-Венгрия-Молдова-Румыния-Словакия-Сербия		Албания-Болгария-Бывш. югосл. Респ. Македония-Греция-Италия-Турция		Беларусь-Болгария-Финляндия-Грузия-Литва-Молдова-Румыния-Россия-Украина		Австрия-Болгария-Хорватия-Республика Македония-Греция-Венгрия-Словения-Сербия	
Председ.	Нац. Управление автомобильного транспорта Авто-		Минтранс Германии		Минтранс Германии		Минтранс Австрии		Минтранс Италии		Минтранс Польши		ТИНА Австрии		Минтранс Италии		Сев - Финлянд. Сред.-Литва Юг - Румыния		Минтранс Греции	
Секретариат	Минтранс Литвы МОТ Ж/Д- Латвия, Литва Ответвл. - Россия		Германия		Германия		Германия		Центр-европ. Инциатива-Италия		ТЕА Пост. коорд. орган		Греция		Италия				Греция	
Подпис. МоВ	3 июля 1996		23 января 1995 12 сент. 2000		3 октября 1996		май 1999 ж/д-январ. 1997		16 дек. 1996 (искл. Хорватия)		14 окт.1999		6 сент. 2001		9 сент. 2002		март 1995		15 марта 2001	

^а Из Доклада о состоянии общеевропейских транспортных коридоров и зон, Заключительный доклад, Изменения и деятельность в период с 1994 года по 2003 год/прогноз до 2010 года.

^б Речь идет о мультимодальных коридорах, кроме коридора VII, который предназначен для перевозок внутренним водным транспортом.

2.2.2.2 Черноморская общеевропейская транспортная зона (ОТЗ)

Черноморская общеевропейская транспортная зона представляет собой приморский маршрут, связывающий прибрежные страны Черного моря между собой, со странами Центральной и Восточной Европы - через панъевропейские транспортные коридоры, и далее с выходом на страны Кавказского перешейка и на направление на Центральную Азию - через Транспортный коридор Европа - Кавказ - Азия (ТРАСЕКА) и Средиземноморскую общеевропейскую транспортную зону.

1 июля 1999 года в Тбилиси заинтересованные страны заключили Меморандум о взаимопонимании (МОВ) относительно развития Черноморской общеевропейской транспортной зоны (ОТЗ). Основная цель Меморандума: усилить международное сотрудничество по развитию Черноморской общеевропейской транспортной зоны как между прибрежными государствами, так и за их пределами. В Меморандуме изложен План действий¹⁵, руководящие принципы которого предусматривают, что выполняемые в рамках данной транспортной зоны проекты должны представлять интерес для всех участников и одновременно:

- способствовать интеграции Трансьевропейской инфраструктурной сети;
- упрощать административные процедуры между участвующими сторонами (гармонизация законодательства и таможенных процедур);
- учитывать, где это целесообразно, аспект мультимодальности;
- иметь рыночную ориентацию;
- способствовать уменьшению разрывов в уровнях развития регионов и социального неравенства;
- учитывать новые транспортные технологии;
- поощрять участие частного сектора, в том числе инициативы, касающиеся партнерства между государственным и частным секторами (ПГЧС), и предоставление займов международными финансовыми учреждениями (ЕБРР, ВБ и ЧБТР)¹⁶.

Практическое сотрудничество осуществляется с помощью Организационного комитета, Рабочих групп и секретариатской поддержки¹⁷. Главной приоритетной задачей было разработать, в тесном сотрудничестве с национальными органами, занимающимися вопросами бюджетного финансирования, и с международными финансовыми институтами проекты, отвечающие критериям финансирования. Соответственно, первые конкретные проекты касались развития всего лишь нескольких важных портов с высокой пропускной способностью и большим экономическим потенциалом и были направлены на решение следующих вопросов:

¹⁵ Разработан Секретариатом службы "Оценка потребностей в инфраструктуре транспорта" (TINA), Вена, 11 ноября 1999 года.

¹⁶ Черноморский банк торговли и развития.

¹⁷ ЕС принял решение оказать секретарскую поддержку на начальном этапе проекта, предоставив услуги секретариата TINA. Координаты этого секретариата следующие: TINA, Auerpergstr. 15, A-1080 Vienna, Austria; e-mail <office@tinasecretariat.at>; вебсайт: <www.tinasecretariat.at>.

- Развитие портовой инфраструктуры;
- Обеспечение доступа к порту из районов, удаленных от прибрежной полосы;
- Рационализация административных процедур;
- Организация прибрежных маршрутов и маршрутов внутренних водных путей;
- Транспортные услуги (Логистика, Безопасность, Телематика (Информационное обеспечение), Подготовка кадров);
- Защита окружающей среды.

2.2.3 Оценка потребностей в транспортной инфраструктуре (ТИНА)

Первый структурированный диалог между Транспортным советом ЕС и министрами транспорта ассоциированных с ЕС государств состоялся в сентябре 1995 года, и тогда странам-кандидатам на присоединение к ЕС было рекомендовано пройти процесс Оценки потребностей в инфраструктуре (ТИНА). На основе этой рекомендации Европейская комиссия запустила процесс ТИНА, целью которого было определение параметров будущей Трансьевропейской сети транспортной инфраструктуры Европейского Союза после его расширения на основе критериев, принятых в Решении о руководящих принципах развития Трансьевропейской транспортной сети¹⁸.

Процесс ТИНА предназначен для поддержки планирования и развития мультимодальной транспортной сети в странах-кандидатах на вступление в ЕС. Этот процесс проходил под контролем ЕС и частично финансировался в рамках специальной программы PHARE, касающейся развития транспорта нескольких стран. Для ускорения процесса ТИНА и мониторинга ее хода, Европейская комиссия создала Группу старших должностных лиц (Группа старших должностных лиц ТИНА) с участием представителей всех государств-членов и одиннадцати (на том этапе) стран-кандидатов на присоединение к ЕС (Болгария, Чешская Республика, Эстония, Венгрия, Латвия, Литва, Польша, Румыния, Словакия, Словения и Кипр). На оперативном уровне Группа организовала работу трех подгрупп, ориентированных на субрегионы, соответственно, Балтийского моря, Центральной Европы и южной части Центральной Европы. Секретариат ТИНА, созданный в Вене в 1997 году как группа технической поддержки, оказывал поддержку по всем аспектам этого процесса.

Отправной точкой процесса ТИНА стал план опорной транспортной сети на базе панъевропейских транспортных коридоров, утвержденный с некоторыми поправками на третьей Общеевропейской транспортной конференции в Хельсинки. Расходы на строительство этой опорной сети рассчитывались на единой основе, с использованием как имеющейся информации, так и данных, представленных участвующими в ТИНА странами. Расчетные объемы инвестиций были определены по видам транспорта и по странам, а также в разбивке по каждой секции сети.

Согласно заключительному докладу ТИНА, представленному в октябре 1999 года, общая расчетная сумма расходов, необходимых для удовлетворения потребностей в транспортной инфраструктуре одиннадцати стран-кандидатов на присоединение к Европейскому Союзу,

¹⁸ Решение No. 1692/96/ЕС, OJ L228, сентябрь 1996 года.

составила 91,6 млрд. евро. В этом докладе, в частности, было отмечено, что в дальнейшем было бы целесообразно сосредоточить основное внимание на мониторинге создания упомянутой транспортной сети, а также, непосредственно в процессе присоединения государств к ЕС, на адаптации этой системы к изменениям транспортных потоков и экономических условий. Предлагалось, чтобы в течение 15-20 лет была реализована комплексная стратегия инвестиций, соответствующая целому ряду критериев экономического, социального и институционального порядка, так чтобы эта стратегия обеспечила как тщательную координацию действий между соответствующими финансовыми учреждениями, так и инструменты финансовой поддержки до и после вступления соответствующих стран в ЕС.

Процесс ТИНА стал полезным форумом для совместной разработки согласованных стратегий развития транспортных сетей заинтересованными странами, предоставляющими гранты организациями, Европейским Союзом и финансовыми учреждениями. Кроме того на основе создания и развития единых методологий и организационных подходов процесс ТИНА смог идентифицировать проекты и обеспечить их непрерывное развитие.

После расширения ЕС в 2004 году сети ТИНА были включены в Основные трансъевропейские транспортные сети ТЕН-Т. Весь этот процесс оказал позитивное влияние на интеграцию стран-кандидатов в ЕС. На диаграммах 2.16 и 2.17 представлены сети ТИНА автомобильных и железных дорог, указанные в Заключительном докладе ТИНА в 1999 году.

ДИАГРАММА 2.16 СЕТЬ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ ТИНА



ДИАГРАММА 2.17 СЕТЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ЛИНИЙ ТИНА



2.2.4 Транспортный коридор Европа-Азия-Кавказ (ТРАСЕКА)

Программа ТРАСЕКА была учреждена на конференции в Брюсселе в мае 1993 года, в которой приняли участие министры торговли и транспорта восьми государств Кавказа и Центральной Азии. Цель этой программы заключалась в развитии, с помощью Европейского Союза, транспортного коридора на оси Запад-Восток, идущего из Европы через Черное море и далее - через Кавказ и Каспийское море - в Центральную Азию. Европейский Союз поддерживает эту программу, поскольку она способствует развитию еще одного транспортного коридора, дополняющего другие маршруты. Данный проект соответствует стратегии ЕС в отношении стран Кавказа и Центральной Азии и направлен на достижение следующих целей:

- Поддержка политической и экономической независимости республик Центральной Азии и Кавказа путем расширения их возможностей доступа на европейские и мировые рынки, используя альтернативные транспортные маршруты;
- Содействие развитию регионального сотрудничества между участвующими в проекте странами;
- Использование программы ТРАСЕКА в качестве катализатора, способствующего привлечению поддержки международных финансовых учреждений (МФУ) и частных инвесторов;
- Соединение маршрута ТРАСЕКА с Трансьевропейскими транспортными сетями (ТЕС).

На Брюссельской конференции были определены целый ряд проблем и недостатков торговых и транспортных систем в рассматриваемых регионах, и на этой основе были сформулированы предложения по программе ТРАСЕКА. План этой программы был разработан в четырех рабочих группах (по Упрощению процедур торговли, по автомобильному, по железнодорожному и по водному транспорту) при активном участии представителей всех участвующих в проекте стран. Эти рабочие группы осуществляли идентификацию конкретных проектов и отбирали проекты, предлагаемые для финансирования ЕС.

К настоящему времени по программе ТРАСЕКА профинансирован ряд проектов технической помощи, а также инвестиционные проекты по восстановлению инфраструктуры на общую сумму свыше 100 млн. евро. Техническая помощь, оказанная по программе ТРАСЕКА, помогла привлечь крупные инвестиции международных финансовых учреждений. ЕБРР взял на себя обязательства по финансированию инвестиционных объектов в портах, на железнодорожных линиях и на автомобильных дорогах вдоль маршрута ТРАСЕКА на общую сумму более 250 млн. евро. Всемирный банк выделил свыше 40 млн. евро на новые инвестиционные проекты в секторе автомобильных дорог в Армении и Грузии, и Азиатский банк развития (АБР) также направил значительные средства на модернизацию автомобильных и железных дорог. Кроме того частные инвесторы из стран ЕС участвуют в совместных предприятиях с транспортными компаниями стран Кавказа и Центральной Азии. В целях дополнительного стимулирования регионального сотрудничества и укрепления экономической устойчивости данного региона, Европейский Союз также поддерживает эту программу, выполняя другие проекты по линии программы ТАСИС, такие как проект Воздушные пути Южного кольца и межгосударственная программа поставки нефти и газа в Европу (ИНОГЕЙТ).

Выполнение программы ТРАСЕКА привело к налаживанию более тесного сотрудничества и диалога между национальными органами власти, и в результате были достигнуты соглашения о том, чтобы размеры пошлин за транзит оставались конкурентоспособными и что будут

приняты меры по упрощению процедур пересечения границ. Достигнуты также договоренности о направлении по данному транспортному коридору крупных объемов грузов, поскольку это самый короткий и потенциально самый быстрый и самый дешевый путь из Центральной Азии к глубоководным портам, связанным с мировыми рынками. Транспортный коридор Восток-Запад из Центральной Азии через Кавказ в Причерноморский район, выходящий на сеть ТЕС и на другие глобальные маршруты, сегодня функционирует, и по нему проходит значительный грузопоток. На постоянной основе предпринимаются усилия по интеграции и гармонизации нормативной среды данного региона в сфере транспорта с европейскими и международными нормами. Программа ТРАСЕКА является главной площадкой, которой пользуются европейские и международные агентства, в том числе ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН, для внедрения передового опыта по снижению нефизических препятствий на пути движения товаров.

За прошедшие годы участвующие в программе страны пришли к согласию в отношении одного конкретного маршрута, на котором должна быть сконцентрирована деятельность программы ТРАСЕКА. По всем участкам этого маршрута каждая из делегаций вносила рекомендации по вопросам, требующим принятия мер, касающихся упрощения процедур торговли, технического обслуживания и эксплуатации, реабилитации и модернизации. В результате концепция программы ТРАСЕКА как мультимодального транспортного маршрута получила дальнейшее развитие и была выполнена полная оценка всех ее текущих проектов. Участвующие страны согласились на включение в эту программу Украины, Молдовы и Монголии.

Влияние программы ТРАСЕКА в рассматриваемом районе ощутимо; оно проявляется в частой организации региональных конференций и семинаров, в тесном взаимодействии с программами международных финансовых учреждений (МФУ), в предоставлении консультативных услуг этой программы и выполнении проектов прямых инвестиций, а также в растущем использовании транспортного коридора ТРАСЕКА коммерческими перевозчиками, особенно на Кавказе. Исходя из необходимости установить связи между маршрутом ТРАСЕКА и Критскими коридорами, соединяющими Причерноморский район с Трансевропейской транспортной сетью (ТЕС), в апреле 1997 года в Тбилиси ЕС организовал совместную конференцию ТРАСЕКА-ЧЭС. В результате этой конференции был создан Комитет министерского уровня для разработки конкретных проектов, послуживший также форумом, подготовившим платформу 16 государств, с которой они выступили на Общевропейской транспортной конференции в Хельсинки в июне 1997 года. В результате на Хельсинкской конференции Причерноморский район был определен как Черноморская общевропейская транспортная зона (РЕТгА), которая станет продолжением Европейских транспортных маршрутов (ТЕС) на восток.

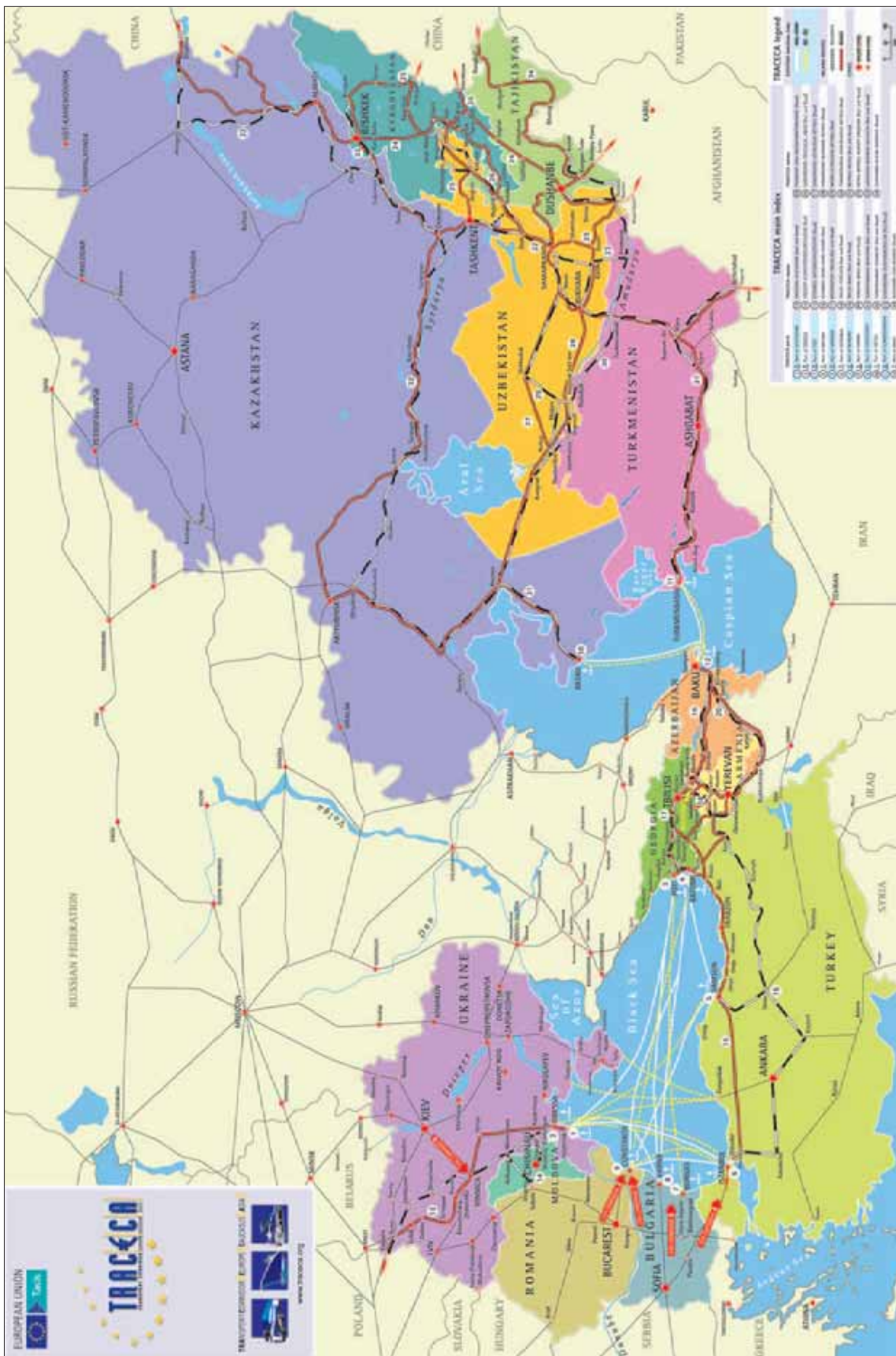
В мае 2006 года на пятой ежегодной сессии Межправительственной комиссии ТРАСЕКА в Софии была представлена новая стратегия развития этой программы до 2015 года. В этой стратегии предлагается развивать ряд конкретных направлений и принципов деятельности программы, а именно:

- Укреплять и модернизировать институциональные измерения транспорта путем организационной реструктуризации и повышения квалификации персонала;
- Обеспечивать интеграцию и согласованность инфраструктурных сетей путем установления принципов развития таких сетей, методологии планирования, прогнозирования транспортных потоков, организации ключевых транспортных проектов и постоянного совершенствования транспортной сети;

- Развивать эффективные мультимодальные транспортные цепочки путем модернизации портов, организации "морских автострад", модернизации индустрии автомобильного транспорта, развития железных дорог с учетом их перспективных возможностей, упрощения процедур пересечения границ, а также путем составления интегрированных планов мультимодальных перевозок, использования современной логистики и применения передовых информационных технологий;
- Изучать возможности авиационного транспорта и увеличить объемы воздушных пассажирских перевозок;
- Обеспечить безопасную, надежную и устойчивую работу транспорта;
- Обеспечить финансирование путем разработки национальных планов финансирования, мобилизации региональных и международных ресурсов и поощрения схем частного-государственного партнерства;
- Укреплять статус ТРАСЕКА как международной организации.

Карта ТРАСЕКА приведена на диаграмме 2.18.

ДИАГРАММА 2.18 ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР ЕВРОПА-КАВКАЗ-ЦЕНТРАЛЬНАЯ АЗИЯ
(ТРАСЕКА)



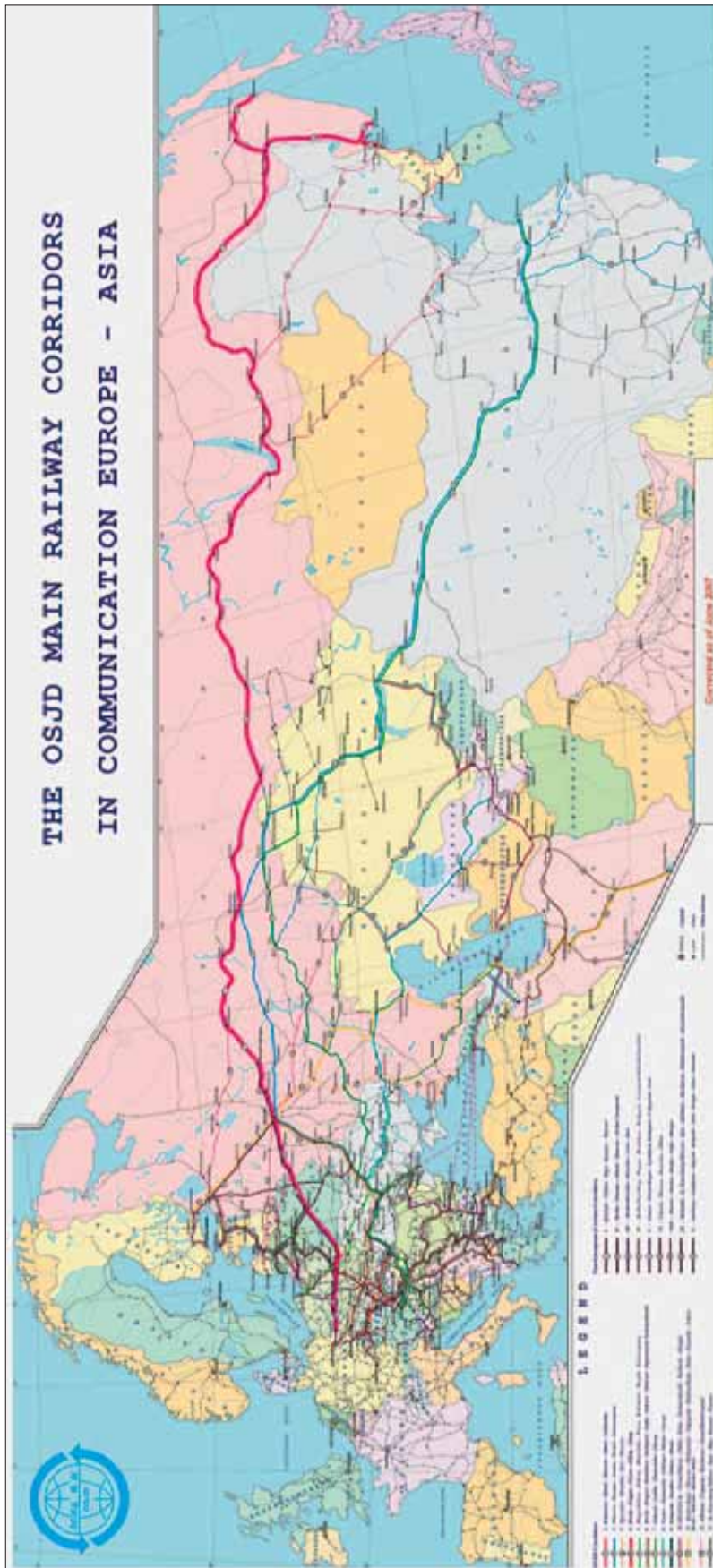
2.2.5 Евро-азиатские железнодорожные транспортные коридоры Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД)

Железнодорожные связи между странами-участницами ОСЖД отличаются большой протяженностью маршрутов (порядка 8 000-10 000 км), на них дважды осуществляется стыковка дорог с разной шириной колеи при движении транспорта в одном направлении (1 435 мм - 1 520 мм - 1 435 мм) и они проходят через большое число пограничных пунктов. Помимо этого работа транспорта на маршрутах ОСЖД между Европой и Азией регулируется правилами, несколько отличающимися от принятых в Западной Европе (более подробно см. текст вставки 2 в части III).

В 1996 году на основе анализа грузопотоков между странами Европы и Азии ОСЖД определила 13 главных железнодорожных маршрутов между этими континентами. В период с 1996 по 2001 год ОСЖД анализировала технические и эксплуатационные показатели и состояние технического оборудования на этих 13 маршрутах, собирала данные о состоянии инфраструктуры и пунктов пересечения границы и изучала возможные способы совершенствования технологии перевозки грузов. В результате этой работы были выработаны предложения по улучшению организации международных железнодорожных перевозок по транспортным коридорам между Европой и Азией. Заинтересованные страны подписали Меморандум о взаимопонимании, касающийся развития упомянутых коридоров, который послужил основой для скоординированных действий государств по реорганизации и модернизации соответствующих железнодорожных линий.

В силу того, что под влиянием многочисленных факторов география транспортных потоков постоянно меняется, ОСЖД на постоянной основе уточняет и совершенствует свои стратегии развития межконтинентальных связей вдоль главных железнодорожных маршрутов. Например, в программе работы ОСЖД на 2005-2010 годы предусмотрена разработка в рамках Организации комплексных планов совершенствования перевозок и развития транспортных коридоров. В 2006 году была завершена разработка комплексных планов по транспортным коридорам ОСЖД №№ 1, 9 и 11; эти планы были одобрены тридцать четвертой сессией ОСЖД на министерском уровне, состоявшейся в Софии в июне 2006 года. Комплексные планы по шести другим транспортным коридорам были утверждены на министерском совещании в 2007 году. Карта тринадцати железнодорожных коридоров ОСЖД приведена на диаграмме 2.19.

ДИАГРАММА 2.19 ОСНОВНЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ КОРИДОРЫ ОСЖД



ЧАСТЬ III

КОНСОЛИДИРОВАННЫЕ ЕВРО-АЗИАТСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СВЯЗИ (ЕАТС)

3.1 Описание евро-азиатских транспортных связей

В 2003 году Исполнительные секретари ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН подписали совместное письмо, адресованное 18 заинтересованным государствам-членам этих региональных комиссий ООН, с приглашением принять участие в проекте и назначить своих национальных координаторов этого проекта. Они также обратились к Всемирному банку, Европейскому банку реконструкции и развития (ЕБРР) и к Азиатскому банку развития (АБР) с просьбой оказать поддержку в выполнении этого проекта и назначить своих координаторов работы по данному проекту. На основе единообразного вопросника назначенные национальные координаторы подготовили доклады по странам.

По приглашению правительства Казахстана первая сессия Группы экспертов в рамках этого проекта была организована совместно ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН в городе Алматы в марте 2004 года. В сессии приняли участие национальные координаторы из 16 стран, а также эксперты многих международных организаций. Участники совещания согласовали основные элементы стратегии развития евро-азиатских транспортных связей, учитывая основные маршруты вдоль четырех главных евро-азиатских транспортных коридоров, согласованных ранее на международном уровне и являющихся продолжением Панъевропейских транспортных коридоров на восток. Было также решено, что, с одной стороны, основные маршруты вдоль этих транспортных коридоров должны учитывать аспекты интермодальности, в том числе предусматривать пункты перевалки грузов с одного вида транспорта на другой, а с другой стороны – что необходимо обратить внимание на проблемы пересечения границ. Действуя на основе этой согласованной стратегии, а также используя вклады и предложения национальных координаторов и помощь внешних консультантов, секретариаты обоих региональных комиссий собрали и обработали относящиеся к проекту данные относительно инфраструктуры и транспортных потоков, консолидировали и проанализировали эти данные и подготовили предложения для рассмотрения участвующими в проекте странами.

По приглашению правительства Украины второе совещание Группы экспертов в рамках этого проекта было организовано совместно ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН в ноябре 2004 года в Одессе. Участвовавшие в совещании официальные представители 16 государств евроазиатского региона согласовали, какие основные автомобильные и железнодорожные маршруты, соединяющие Европу и Азию, должны рассматриваться для приоритетного развития, и договорились о подходах к развитию этих маршрутов. Они также согласились относительно идентификации основных пунктов перевалки грузов вдоль этих маршрутов, о завершении работы над базой данных Географической информационной системы (ГИС) и относительно идентификации приоритетных проектов вдоль выбранных маршрутов.

Третья сессия Группы экспертов, организованная совместно ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН, состоялась в Стамбуле в июне 2005 года. Принимающей стороной выступило правительство Турции. Участвовавшие в совещании официальные представители 18 участвующих в проекте стран завершили обсуждение и согласовали, с незначительными оговорками, основные соединяющих Европу и Азию маршруты железнодорожного, автомобильного и внутреннего водного транспорта, развитие которых должно рассматриваться в приоритетном порядке, а также перевалочные пункты вдоль этих маршрутов. Консолидированные маршруты железнодорожного, автомобильного и внутреннего водного транспорта и перевалочные пункты расположены в пределах четырех описанных выше основных евро-азиатских коридоров

наземного транспорта (часть I). В европейской части эти консолидированные железнодорожные и автомобильные маршруты связаны с панъевропейскими транспортными коридорами и зонами или повторяют их.

По приглашению Министерства транспорта Греции четвертая сессия Группы экспертов была организована совместно ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН в городе Салоники в ноябре 2006 года. В совещании приняли участие официальные национальные координаторы и эксперты из 11 стран, а также представители ряда международных учреждений и организаций, портовых властей и операторов транспортных услуг.

Эксперты рассмотрели карты евро-азиатских транспортных маршрутов, разработанные на основе решений третьей сессии Группы экспертов, а также некоторые изменения к ним, предложенные странами и секретариатом. Они согласились, что идентифицированные проекты могут служить ориентирами в международной перспективе, но подчеркнули значение национальных приоритетов, устанавливаемых правительствами соответствующих стран. Тем не менее совещание призвало участвующие страны осуществлять приоритетные проекты вдоль выбранных маршрутов.

В число выбранных железнодорожных и автомобильных маршрутов входят Транссибирские маршруты, связывающие западные границы Беларуси и Украины с Владивостоком - основным российским портом на Тихом океане, с ответвлениями, пересекающими Казахстан в направлении Китая и продолжающимися до Шанхайского порта. Выбранные маршруты включают также маршруты ТРАСЕКА, соединяющие недавно присоединившиеся к ЕС Румынию и Болгарию через Черное море со странами Кавказа и далее через Каспийское море - со странами Центральной Азии и с Китаем. Вдоль транспортной оси Север-Юг они включают маршруты, соединяющие регионы Баренцева и Балтийского морей, через территорию России, с Кавказом и Ираном. Вдоль Южного коридора маршруты Восток-Запад связывают Юго-Восточную Европу с Ираном, Афганистаном и Китаем.

Утвержденные к настоящему времени внутренние водные маршруты включают реку Дунай, связывающую Центральную и Юго-Восточную Европу с Черным морем и странами Кавказа, а также с системой Волга-Дон и с Днестром, и реку Урал, связывающую северо-западные районы Казахстана с Каспийским морем. Реки Обь и Иртыш связывают Россию и Казахстан с Востоком.

Данные о приоритетных маршрутах железнодорожного, автомобильного и внутреннего водного транспорта, утвержденных на четвертом совещании Группы экспертов в ноябре 2006 года, приведены в таблице в конце данной части исследования. Описание основных маршрутов евро-азиатских транспортных связей (ЕАТС) следует ниже.

3.2 Железнодорожные маршруты ЕАТС

Хотя маршруты наземного транспорта между основными деловыми центрами Европы и Азии значительно короче, чем морские пути сообщения между ними, протяженность таких маршрутов составляет тысячи километров. С учетом уже существующей обширной инфраструктуры железных дорог и возрастающего значения контейнерных перевозок грузов, железнодорожный сектор мог бы составить основу для развития конкурентоспособных евро-азиатских наземных транспортных связей в качестве одной из альтернатив перевозкам по морским путям. В упомянутом выше (раздел 2.1.2) Европейском соглашении о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ) указан ряд наиболее важных с международной точки зрения линий восточно-западного и северо-южного направлений. В январе 2002 года в систему международной железнодорожной сети "Е" были

включены основные международные железнодорожные линии Кавказа и Центральной Азии, и в результате обеспечено продолжение трансевропейских маршрутов до границ Китая, Ирана и Афганистана. Расширенная таким образом сеть связывает Западную Европу с Азией посредством ряда магистральных линий: Е-20 от Остенде в Бельгии через Германию, Польшу, Беларусь и Российскую Федерацию во Владивосток на Тихом океане; Е-50 от Парижа (Франция) через Швейцарию, Австрию, Венгрию, Украину и Российскую Федерацию в город Достык (Дружба) в Казахстане, на границе с Китаем; Е-60 из Батуми (Грузия) через Баку (Азербайджан) пересекает Каспийское море и идет в Ашгабат (Туркменистан), Бухару и Ташкент (Узбекистан) и соединяется с магистральной линией Е-50 в пункте Арыз (Казахстан). Вся эта железнодорожная сеть дополняется также рядом ответвлений, обеспечивающих всеобъемлющий охват северо-южного направления.

Что касается азиатской части рассматриваемой сети, то в Межправительственном соглашении по сети Трансазиатских железных дорог (упомянуто в разделе 2.1.6) указаны железнодорожные линии международного значения, проходящие через 28 азиатских стран. Сеть Трансазиатских железных дорог простирается до Турции, стран Центральной Азии и Кавказа и обеспечивает железнодорожные связи до границ европейских государств.

Из таблицы 3.1 следует, что в железнодорожную сеть евро-азиатских транспортных связей (ЕАТС), определенную Группой экспертов ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН, вошли в основном линии международной железнодорожной сети "Е", указанные в Европейском соглашении о магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ), и маршруты сети Трансазиатских железных дорог.

Железнодорожный маршрут 1 ЕАТС (известен также как Транссибирский маршрут) - его протяженность превышает 10 000 км, а его ответвления простираются от восточных границ ЕС (Финляндия, Венгрия, Польша, Литва) до российского порта Находка на Тихом океане и российско-китайской границы. Этот маршрут продолжает в восточном направлении панъевропейские транспортные коридоры (РЕТС) II, V и IX. К основным преимуществам этого маршрута относятся малочисленность пунктов пересечения границ, использование электрической тяги и единообразная ширина колеи (1 520 мм). Части этого маршрута, проходящие по европейской части Российской Федерации, относятся к линиям международной железнодорожной сети "Е" и к сети линий международных комбинированных перевозок, имеющих большое международное значение. Большая часть этого маршрута является также частью сети Трансазиатских железных дорог. В настоящее время Железнодорожный маршрут 1 составляет основу для обеспечения дальних контейнерных перевозок наземным транспортом между Европой и Восточной Азией. Имеется информация, что недостатком использования железнодорожного маршрута 1 являются относительно высокие тарифы на обработку контейнеров в порту Находка.

Железнодорожный маршрут 2 ЕАТС простирается более чем на 8 000 км от восточных границ ЕС с Беларусью и Украиной, через Российскую Федерацию, Казахстан и Восточный Китай к портам Ляньюньган и Шанхай. Маршрут 2 продолжает панъевропейские транспортные коридоры II и IX в направлении Азии, и большая часть этого маршрута является частью сети Трансазиатских железных дорог. На участках между границами ЕС и городом Екатеринбург в центральной части России этот маршрут совпадает с маршрутом 1. По сравнению с маршрутом 1, у маршрута 2 имеются некоторые недостатки: во-первых, на границе между Казахстаном и Китаем широкая колея 1 520 мм переходит в колею преобладающего в Китае стандарта - шириной 1 435 мм. Во-вторых, в маршруте 2 имеются неэлектрифицированные участки. В-третьих, этот маршрут пересекает на два пограничных пункта больше. И наконец, пропускная способность отрезка между Казахстаном и китайскими портами ограничена.

Основная ветвь **железнодорожного маршрута 3** ЕАТС ведет от юго-восточной границы ЕС (Венгрия-Румыния) к портам Ляньюньган и Шанхай. Маршрут 3 продолжает панъевропейские транспортные коридоры IV, VII и IX, а также ТРАСЕКА до Восточного Китая; значительная часть этого маршрута относится к сети Трансазиатских железных дорог. Маршрут 3 включает две паромные переправы - от города Констанца на румынском побережье Черного моря до грузинских портов Батуми или Поти и от азербайджанского порта Баку на Каспийском море до порта Актау в Казахстане. На пути в Китай маршрут 3 и его ответвления проходят через довольно большое количество стран и пограничных пунктов; на границах стран ВЕКЦА с Китаем и Румынией приходится иметь дело с изменением ширины колеи.

Железнодорожный маршрут 4 ЕАТС обеспечивает альтернативную связь между Юго-Восточной Европой и портами Ляньюньган и Шанхай. Он проходит через Болгарию, Турцию, Иран, Узбекистан и Казахстан. Этот маршрут продолжает панъевропейские транспортные коридоры IV, VIII, X и ТРАСЕКА до китайского побережья. Часть этого маршрута также относится к сети Трансазиатских железных дорог. У этого маршрута имеется два недостатка: приходится два раза иметь дело с изменением ширины колеи (на ирано-туркменской границе и на границе между Казахстаном и Китаем) и на большой протяженности участки маршрута 4 не электрифицированы. В принципе маршрут 4 мог бы стать важной магистралью для контейнерных перевозок между Европой и Азией. Однако на практике между Турцией и Центральной Азией осуществляются весьма ограниченные перевозки (один контейнерный поезд в неделю).

Железнодорожный маршрут 5 ЕАТС соединяет северные районы Европы с Ираном. Он проходит от финско-российской границы в южном направлении к Каспийскому морю и заканчивается в порту Бандар-Аббас на побережье Персидского залива. Почти на всем протяжении этот маршрут является частью сети Трансазиатских железных дорог. В настоящее время возможности маршрута 5 ограничены в связи с нехваткой мощностей на иранской стороне Каспийского моря, где еще не завершено строительство крупных объектов инфраструктуры в порту Анзали и на станции Рашт. После завершения этого строительства использование маршрута 5 позволит существенно сократить время доставки грузов между Ираном и ЕС.

Железнодорожный маршрут 6 ЕАТС предоставляет возможности альтернативной связи на пространстве между восточными границами ЕС (Венгрия, Польша) и тихоокеанским побережьем России. Эта магистраль проходит через Украину и Российскую Федерацию (южнее маршрута 1) в направлении порта Владивосток и на небольшом участке пересекает территорию Казахстана. Маршрут 6 обеспечивает продолжение панъевропейских транспортных коридоров III, V и IX в направлении Тихого океана. Некоторые участки этой магистрали также относятся к сети Трансазиатских железных дорог.

Железнодорожный маршрут 7 ЕАТС обеспечивает альтернативный вариант связи между ЕС и портами Ляньюньган и Шанхай. Этот маршрут проходит через территорию Украины, Российской Федерации, Казахстана, Узбекистана и Китая. Он продолжает панъевропейские транспортные коридоры III и V, и весь маршрут относится к сети Трансазиатских железных дорог. Значительные участки маршрута 7 на территории Казахстана, Узбекистана и Китая не электрифицированы.

Железнодорожный маршрут 8 ЕАТС проходит из Польши в Украину и далее через южную часть России, Грузию и Азербайджан ведет к иранскому пограничному пункту Астара. Этот

маршрут является еще одним продолжением панъевропейских транспортных коридоров III и IV. Большая часть звеньев этого маршрута относится к сети Трансазиатских железных дорог.

Железнодорожный маршрут 9 ЕАТС обеспечивает связь северных районов Европы через территорию Российской Федерации с Центральной Азией (с Казахстаном, Узбекистаном и Таджикистаном). Значительные звенья этого маршрута относятся к сети Трансазиатских железных дорог. Поскольку на маршруте есть неэлектрифицированные участки большой протяженности, то его пропускная способность ограничена.

3.3 Автомобильные маршруты ЕАТС

В декабре 2001 года описанное выше (в разделе 2.1.1) Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА) было расширено путем включения в него основных дорог международного значения, ведущих на Кавказ и в Центральную Азию. В расширенную автодорожную сеть вошли основные дороги направления восток-запад, такие как автомагистраль E-40 - из Кале во Франции до населенного пункта Риддер в Казахстане, которая проходит примерно по маршруту древнего Шелкового пути; E-60 – из Бреста во Франции до Иркештама на границе между Казахстаном и Китаем или E-80 – из Лиссабона в Португалии до Гюрбулака на турецко-иранской границе. Расширенная автодорожная сеть включает также основные дороги направлением север-юг, например, автодорогу E-123 из Челябинска, находящегося в Российской Федерации в районе Уральских гор, до Нижнего Пянджа на таджико-афганской границе.

Межправительственное соглашение по сети Азиатских автомобильных дорог (упоминавшееся в разделе 2.1.5) описывает основные автомобильные дороги в 32 азиатских странах. Сеть Азиатских автомобильных дорог охватывает развитую автодорожную сеть Турции и стран Центральной Азии и Кавказа и обеспечивает автомобильные перевозки до границ европейских государств.

Информация, приведенная в Табл.3.2, убедительно свидетельствует о важной роли международной сети дорог категории E и сети Азиатских автомобильных дорог в контексте евро-азиатских транспортных связей (ЕАТС).

Автомобильный маршрут 1 ЕАТС начинается на восточных границах ЕС с Беларусью и Российской Федерацией и проходит по территории России до ее тихоокеанского побережья, продолжая панъевропейские транспортные коридоры II, V и IX. Часть этого маршрута относится к сети Азиатских автомобильных дорог. Данный маршрут проходит параллельно упомянутой выше Транссибирской железной дороге. В связи с тем, что не вся дорожная инфраструктура Автомобильного маршрута 1 отвечает приемлемым стандартам качества, а также из-за недостаточной безопасности его некоторых участков, этот маршрут едва ли будет широко использоваться для трансконтинентальных грузовых или пассажирских перевозок, особенно в зимние месяцы.

Автомобильный маршрут 2 ЕАТС проходит параллельно описанному выше Железнодорожному маршруту 2. Он продолжает панъевропейские транспортные коридоры II и IX и почти полностью относится к сети Азиатских автомобильных дорог.

Автомобильный маршрут 3 ЕАТС начинается на восточных границах ЕС с Украиной и заканчивается на побережье Китая (доходит до портов Ляньюньган и Шанхай), пересекая территорию Украины, Российской Федерации, Казахстана, Кыргызстана и восточные районы Китая. Автомобильный маршрут 3 продолжает панъевропейские транспортные коридоры II, IV, V, VII и IX в восточном направлении и частично относится к сети Азиатских автомобильных

дорог. В общей сложности между пунктами отправления в ЕС и пунктами назначения в Китае маршрут проходит через восемь пунктов пересечения границы. Качество этой автомагистрали весьма неоднородно, особенно в странах Центральной Азии.

Автомобильный маршрут 4 ЕАТС соединяет Юго-Восточную Европу с портами Ляньюньган и Шанхай, пересекая Румынию, Грузию, Азербайджан, Казахстан, Узбекистан, Кыргызстан и восточные районы Китая. Маршрут 4 продолжает панъевропейские транспортные коридоры IV, V и IX. На трассе этого маршрута имеются две паромные переправы с трейлерной погрузкой и разгрузкой (из Румынии в Грузию и из Азербайджана в Казахстан) и восемь пунктов пересечения границ. Качество дорог на разных участках маршрута неоднородное, и на некоторых участках широкая автострада с четырьмя полосами движения переходит в узкую двухполосную дорогу.

Автомобильный маршрут 5 ЕАТС соединяет Юго-Восточную Европу с портами Ляньюньган и Шанхай. Маршрут начинается на сербско-болгарской границе и проходит через Болгарию, Турцию, Иран, Афганистан, Узбекистан и Кыргызстан. Этот маршрут продолжает панъевропейские транспортные коридоры IV, V, VIII и IX. Значительные участки маршрута относятся к сети Азиатских автомобильных дорог. Маршрут проходит через восемь пунктов пересечения границы и качество дорог в Центральной Азии весьма неоднородно.

Автомобильный маршрут 6 ЕАТС соединяет северные районы Европы с Ираном. Маршрут проходит от финско-российской границы в южном направлении, к Каспийскому морю, и заканчивается в порту Бандар-Аббас на берегу Персидского залива. Почти весь маршрут относится к сети Азиатских автомобильных дорог и проходит параллельно Железнодорожному маршруту 5 ЕАТС.

Автомобильный маршрут 7 ЕАТС соединяет порт Мурманск на северном побережье Кольского полуострова (неподалеку от Финляндии и Норвегии) с портом Одесса на юге Украины. Маршрут проходит через северные районы России и через Беларусь. На участке между Санкт-Петербургом и Одессой маршрут 7 совпадает с панъевропейским транспортным коридором IX.

3.4 Внутренние водные пути и порты внутреннего плавания ЕАТС

Упомянутое выше (раздел 2.1.4) Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП) ЕЭК ООН распространяется на основные судоходные реки и каналы международного значения общей протяженностью примерно 28 000 км, а также на примерно 350 портов международного значения на территории от Атлантического океана до Уральских гор; эти внутренние водные пути соединяют 37 государств в Европе и за ее пределами. Из таблицы 3.3 следует, что сеть внутренних водных путей категории "Е" играет важное значение в контексте ЕАТС. В таблице 3.4 указаны основные порты внутреннего плавания на отдельных маршрутах внутренних водных путей.

Целый ряд пунктов складирования и перевалки контейнеров обеспечивают интермодальную совместимость евро-азиатской сети транспортных связей. В описанном выше (раздел 2.1.3) Европейском соглашении о важнейших линиях комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) ЕЭК ООН содержится перечень всех основных железнодорожных линий, имеющих важное значение для международных комбинированных (автомобильных/железнодорожных) перевозок, а также терминалов, пограничных пунктов, паромных переправ и другой инфраструктуры сети важнейших линий международных комбинированных перевозок. В настоящее время ЕЭК ООН изучает возможность продления сети СЛКП на Кавказ и в Центральную Азию. Такое расширение СЛКП повысило бы

экономическую привлекательность системы ЕАТС и уменьшило ее негативное воздействие на экологию.

3.5 Некоторые евро-азиатские маршруты железнодорожного, автомобильного и внутреннего водного транспорта и речные порты внутреннего плавания, перспективные в плане дальнейшего развития и сотрудничества

ТАБЛИЦА 3.1 ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ МАРШРУТЫ

		Примечания	СМЖЛ*	ТАЖД**
1.	Брест – Минск – Москва – Нижний Новгород – Пермь – Екатеринбург – Омск – Новосибирск – Улан-Удэ – Каримская – Владивосток (порт)/Восточный (Порт)	ОТК 2; ОСЖД 1	E20	Y
1.a.	Буловская – Санкт-Петербург (порт) – Москва – Екатеринбург	ОТК 9; ОСЖД 16	E10, E20	Y1
1.b.	Мостиска/Чоп – Львов – Москва	ОТК 5, 9; ОСЖД 3	E30, E95	N
1.c.	Тайшет – Иркутск – Улан-Удэ – Наушки – <i>граница с Монголией</i>		N	Y
1.d.	Каримская – Забайкальск – <i>граница с Китаем</i>		N	Y
1.e.	Калининград – (<i>Литва</i>) – Минск		N	NA
1.f.	Новосибирск – Локоть – Актогай		N	Y
2.	Брест – Минск – Москва – Екатеринбург – Курган – Астана – Дружба – Урумчи – Ляньюньган (порт)/Шанхай (порт)	ОТК 2; ОСЖД 1	E20, E24	Y
2.a.	Буловская – Санкт-Петербург (порт) – Москва – Екатеринбург	ОТК 9; ОСЖД 16	E10, E20	Y
2.b.	Калининград – (<i>Литва</i>) – Минск		N	NA
2.c.	Екатеринбург – Челябинск – Тарановская – Заятская – Тобол – Астана		N	Y
3.	Куртич – Арад – Бухарест – Констанца (порт) – Поти/Батуми (порт) – Тбилиси – Баку (порт) – Актау (порт) – Бейнеу – Нукус – Укчудук – Навои – Ташкент – Чимкент – Алматы – Достык – Дружба – Алашанькоу – Ляньюньган (порт)/Шанхай (порт)	ОТК 4, ТРАСЕКА; ОСЖД 6а, 8, 10, 2, 5	E54, E562, E60, E50	Y
3.a.	Баку (порт) – Туркменбаши (порт) – Ашхабад – Чарджоу – Бухара – Навои	ТРАСЕКА; ОСЖД 10	E60	Y
3.b.	Тбилиси – Садахло – Гюмри – Ереван – Гавар – Мегри – Нурдуз – Джолфа (изучается маршрут Ереван – Гавар – Мегри – Нурдуз – Джолфа)	ТРАСЕКА	E692	Y
3.c.	Балучи – Бишкек – Луговая	ТРАСЕКА		Y
3.d.	Ташкент – Канибадам – Андижан – Джалалабад – Туругарт – Каши – Урумчи (ведется строительство секции Джалалабад – Туругарт – Каши)	ТРАСЕКА	E696	Y
3.e.	Душанбе – Термез – [Туркменистан] – Бухара	ТРАСЕКА	E695	Y
3.f.	Мерсин (порт)/Искендерун (порт) – Малатия – Догучапи – Гюмри – Садахло – Тбилиси	ТРАСЕКА	E70, E692, E97	Y

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ
ЭКОНОМИЧЕСКАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ КОМИССИЯ ДЛЯ АЗИИ И ТИХОГО ОКЕАНА

ТАБЛИЦА 3.1 (продолжение)

		Примечания	СМЖЛ*	ТАЖД**
3.g.	Унгени – Кишинев – Бендеры – Кучурган – Раздельная – Одесса (порт)/Ильичевск (порт) – Потти/Батуми (порт)	ТРАСЕКА; ОСЖД 5а, 7	E95	NA
3.h.	Граница с бывшей югосл. Республикой Македонией – София – Плевна – Варна (порт) – Потти/Батуми (порт)	ОТК 8	E680	NA
3.i.	Куртич – Арад – Тимишоара – Крайова – Бухарест – Джурджу – Русе – Каспичан – Варна (порт) – Потти/Батуми (порт)	ОТК 10, 8	E66, E56, E95, E660, E680	NA
3.j.	Драгоман – София – Горна –Бургас (порт) – Потти/Батуми (порт)		E70, E720	NA
3.k.	Унгени – Яссы – Бухарест – Джурджу		E95	NA
3.l.	Бухара – Карши – [Туркменистан] – Термес – Курган-Тюбе – Куляб	ТРАСЕКА	E695	Y
3.m.	Карс – Алхалаки – Тбилиси (идет строительство секции Карс – Алхалаки)		E692	Y
3.n.	Ташкент – Ангрен – Пап – Андижан (идет строительство секции Ангрен – Пап)		E696	Y
3.o.	Кишинев – Ревака – Каинари – Джурджулешти (речной порт) – Галати (порт)		E95, E560	NA
4.	Драгоман – София – Свиленград – Капикуле – Стамбул – Хайдарпаса (порт) – Измит – (порт Деринце) – Анкара – Малатия – Капикое – Рази – Казвин – Тегеран – Саракхс – Сарахс – Мари – Чарджоу – Навои – Ташкент – Чимкент – Алматы – Достык – Алашанькоу – Ляньюньган (порт)/Шанхай (порт)	ОТК 4, 8,10; ОСЖД 6, 10, 2, 5; ТРАСЕКА	E70, E60, E50	Y
4.a.	Мерсин (порт)/Искендерун (порт) – Малатя		E97	Y
4.b.	Ильичевск (порт) – Самсун (порт) – Калин – Сиваш – Бостанкая (запланирован железнодорожный паром)	ТРАСЕКА	E97, E70	Y
4.c.	Тегеран – Кум – Мейбод – Язд – Бафгх – Керман – Захедан – Мирджавех – Клх-и-Таффан (граница с Пакистаном) (ведется строительство участка Керман-Захедан)		NA	Y
4.d.	Измир (порт) – Баликсер – Эскишехир		E74	Y
4.e.	Измир (порт) – Усак – Афион – Енице– Мерсин (порт)/Искендерун (порт)		E97	N
4.f.	Пехливанкой – Узун-копру – граница с Грецией		NA	NA
4.g.	Ильичевск (порт) – Деринце (порт) – Измит			NA
4.h.	Констанца (порт) – Деринце (порт) – Измит			NA
4.i.	Констанца (порт) – Самсун (порт) (запланирована железнодорожная переправа)			NA
5.	Бусловская – Санкт-Петербург (порт) – Волгоград – Астрахань (порт) – Алия (порт) – Анзали (порт) – Рашт – Казвин – Тегеран – Кум – Мейбод – Бафх – Бандар Аббас (порт) (секция Анзали – Рашт – Казвин – в стадии строительства)	ОТК 9; ОСЖД 11	E10, E99, E50	Y
5.a.	Астрахань (порт) – Алия (порт) – Амирабад (порт) – Гармсар – Тегеран		NA	Y
5.b.	Астрахань (порт) – Самур – Ямала – Баку – Астара (Азербайджан) – Астара (Иран) – Рашт (по секции Астара – Астара – Рашт ведется изучение)	ОСЖД 11	E60, E694	Y
5.c.	Астрахань (порт) – Аскарарская – Ганюшикино –Макад – Бейнеу – Нукус – Учкудук – Бухара – Чарджоу – Сарахс - Саракхс – Мешхед – Бафгх	ТРАСЕКА	E50, E597	Y

КОНСОЛИДИРОВАННЫЕ ЕВРО-АЗИАТСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СВЯЗИ (ЕАТС)

ТАБЛИЦА 3.1 (продолжение)

		Примечания	СМЖЛ*	ТАЖД**
5.d.	Алия (порт) – Актау (порт) – Бейнеу		E597	Y
5.e.	Тегеран – Ком – Арак – Ахваз – Бандар Эмам (порт)		NA	Y
5.f.	Тегеран – Кашан – Бадруд – Эсфаган – Шираз – Бушер (порт) (участок Эсфаган – Шираз – Бушер зарланирован)		NA	Y
5.g.	Бафгх – Керман – Фарадж – Чабахар (порт) (участок Фарадж – Чабахар запланирован)		NA	Y
5.h.	Мурманск (порт) – Санкт-Петербург		NA	N
6.	Мостиска/Чоп/Ягудин – Львов – Киев – Харьков – Лиски – Самара – Уфа – Курган – Омск – Новосибирск – Улан-Удэ - Каримская – Владивосток (порт)/Восточный (порт)	ОТК 3, 5	E30, E24	Y
6.a.	Кишинев – Бендер – Раздельная – Жмеринка	ОТК 9	E95,	NA
6.b.	Тайшет – Иркутск – Улан-Удэ – Наушки – <i>граница с Монголией</i>		E20	Y
6.c.	Каримская – Забайкальск – <i>граница с Китаем</i>		NA	Y
6.d.	Актау (порт) – Бейнеу – Макаат – Кандагач – Никелтау – Челябинск	ТРАСЕКА	E30, E50, E597	T
7.	Мостиска/Чоп – Львов – Жмеринка – Фастов – Донецк – Лихая – Волгоград – Аксарайская – Макаат – Бейнеу – Нукус – Учкудук – Навои – Ташкент – Чимкент – Алматы – Достык – <i>Алашанькоу – Ляньюньган (порт)/Шанхай (порт)</i>	ОТК 3, 5 ; ТРАСЕКА	E30, E50, E593, E597	Y
8.	Мостиска/ Чоп – Львов – Фастов – Красноармейск – Квашино – Успенская – Ростов-на-Дону – Веселое – Гангиади – Сенаки – Тбилиси – Айлат – Астара (Азербайджан) – Астара (Иран) (секция Астара – Астара – в стадии строительства)	ОТК 5; ТРАСЕКА	E30, E50, E593, E99, E60	Y
8.a.	Тбилиси – Гюмри – Ереван	ТРАСЕКА	E694	Y
8.b.	Калининград (порт) – <i>(Литва)</i> – Минск – Горносаивка – Нижин – Киев		E95	NA
8.c.	Кавказ (порт) – Новороссийск (порт) – Краснодар		E99	Y
8.d.	Варна (порт) – Новороссийск (порт) – Поти/Батуми (порт)		NA	N
9.	Бусловская – Москва – Рязань – Оренбург – Актюбинск – Кандагач – Арис – Ташкент – Бухара – Карши – Ташгузар – Байсун – Кумчуган – Термес – Галаба – Хайратон (граница с Афганистаном)	ТРАСЕКА	E10, E24, E30, E50, E695	Y
9.a.	Рязань – Аксарайская – Макаат – Каракалпакия – Учкудук – Навои – Бухара	ТРАСЕКА	E50, E597	Y
9.b.	Ростов-на-Дону – Волгоград – Баскунчак – Аксарайская		E99, E50	Y
9.c.	Бухара – Карши – Ташгузар – Байсун – Кумчурган – Сарияция – Душанбе – Вахдад		E695	Y

* Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях.

** Межправительственное соглашение по сети Трансазиатских железных дорог было принято в 2005 году, и в 2006 году его подписали 18 стран. В настоящее время соглашение открыто для подписания и присоединения к нему государств-членов ЭСКАТО. Указаны соответствующие разделы Соглашения.

Примечания:

1. Курсивом обозначены участки в странах, которые не участвуют в проекте или не подтвердили включение соответствующих участков.
2. Номер по порядку обозначен только для удобства ссылки.
3. В настоящее время граница Турции с Арменией закрыта.

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ
ЭКОНОМИЧЕСКАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ КОМИССИЯ ДЛЯ АЗИИ И ТИХОГО ОКЕАНА

ТАБЛИЦА 3.2 АВТОМОБИЛЬНЫЕ МАРШРУТЫ

		СМА*	ААД(АН)**
1.	Торфяновка – Санкт-Петербург (порт) – Москва – Нижний Новгород – Екатеринбург – Омск – Новосибирск – Красноярск – Иркутск – Улан-Удэ – Чита – Белогорск – Хабаровск – Уссурийск – Владивосток (порт)/Восточный (порт)/Находка (порт)	E105, E22	АН8 АН6 АН30
1.a.	Брест – Минск – Москва	E85, E30	АН6
1.b.	Мостиска/Чоп – Львов – Киев – Москва	E40, E101	NA
1.c.	Москва – Ярославль – Вологда – Архангельск (порт)	E115	NA
1.d.	Семипалатинск – Новороссийск	N	N
2.	Брест – Минск – Москва – Нижний Новгород – Уфа – Челябинск – Курган – Петропавловск – Астана – Алматы – Хоргос – Джинге – Урумчи – Сиянь – Ляньюньган (порт)/Шанхай (порт)	E85, E30, E125	АН6, АН64, АН7, АН60
2.a.	Торфяновка – Санкт-Петербург – Москва	E18, E105	АН8
2.b.	Петропавловск – Омск – Павлодар – Семипалатинск – Гергиевка – Таскескен – Учарал – Достык – Алашанькоу – Куйтун – Урумчи	E127	АН60, АН68, АН 5
2.c.	Москва – Самара – Уральск – Актобе – Доссор – Макат – Бейнеу – Нукус – Навои – Ташкент – Алматы	E121, E38	АН 60, АН63, АН61
2.d.	Челябинск – Керак – Костани – Астана	E123, E016	АН7
2.e.	Архангельск – Пермь – Екатеринбург – Курган – Петропавловск	N	N
3.	Мостиска – Львов – Киев – Гуктов – Курск – Саратов – Озинки – Уральск – Актюбинск – Карабутақ – Аральск – Кизылорда – Шимкент – Алматы – Хоргос – Джинхе – Урумчи – Сиянь – Ляньюньган (порт)/Шанхай (порт)	E40, E95, E101, E38	АН61
3.a.	Чоп – Ужгород – Мукачево – Стрий – Львов – Киев – Харьков – Каменск – Шахтинский – Волгоград – Астрахань, Атырау – Бейнеу – Нукус – Бухара – Навои – Самарканд – Ташкент – Шимкент	E40	АН70, АН8, АН63, АН5
3.b.	Ягодин – Ковель – Сарны – Киев	E373	NA
3.c.	Калининград (порт) – Толпаки – Нестеров – (Литва) – Минск – Гомель – Киев	E28, E271, E95	NA
3.d.	Мостиска/Чоп – Ужгород – Мукачево – Стрый – Тернополь – Хмельницкий – Винница – Умань – Кировоград – Днепропетровск – Донецк – Ростов-на-Дону – Армавир – Минеральные Воды – Владикавказ – (Тбилиси) – Махачкала (порт) – Актау (порт) – Бейнеу	E50 E121	АН70
3.e.	Ростов-на-Дону – Краснодар – Новороссийск (порт) – Кавказ (порт) – Самсун (порт)/Потр/Батуми (порт)/Бургас (порт)	E115, E97	NA
3.f.	София – Попвица – Стара Загора – Бургас (порт) – Кавказ (порт) – Новороссийск (порт) – Поти/Батуми (порт)	E773	NA

КОНСОЛИДИРОВАННЫЕ ЕВРО-АЗИАТСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СВЯЗИ (ЕАТС)

ТАБЛИЦА 3.2 (продолжение)

		СМА*	ААД(АН)**
4.	Налдаг – Арад – Бухарест – Констанца (порт) – Поти/Батуми (порт) – Тбилиси – Алат – Баку (порт) – Актау (порт) – Бейнеу – Нукус – Бухара – Ташкент – Шимкент – Бишкек – Алматы – Сары-Озек – Хоргос – Урумчи – Сиань – Ляньюньган (порт)/Шанхай (порт)	E68, E60, E121, E40, E60	АН5, АН70, АН63, АН62
4.a.	Тбилиси – Садахо – Ереван – Эрасх – Горис – Капан – Мегри – (Агарак) – Нурдуз – Джолфа (Иран) – Эйвогли	E117	АН82
4.b.	Русе – Джирджиу – Бухарест – Урзичени – Марашешти – Альбита – Леучени – Кишинев – Одесса (порт) – Потр/Батуми (порт)	E85, E581, E58	NA
4.c.	Киев – Одесса (порт)/Ильичевск (порт) – Поти/Батуми (порт)	E95	NA
4.d.	София – Плевен – Русе – Варна (порт) – Поти/Батуми (порт)	E79, E83, E85, E70	NA
4.e.	Мерзифон – Самсун (порт) – Трабзон (порт) – Сарп (Турция) – Сарпи (Грузия) – Батуми (порт) – Поти (порт)	E95, E70	АН5
4.f.	Баку (порт) – Туркменбаши (порт) – Ашгабат – Мары – Бухара	E60	АН5
4.g.	Юишкек – Нарын – Торугарт – Каши	E125	АН61
4.h.	Шимкент – Меркет – Алматы	NA	АН5
4.i.	Брест – территория Беларуси – граница с Украиной – территория Украины – граница с Молдовой – Кишинев – Одесса (порт) / Ильичевск (порт) – Поти (порт)/Батуми (порт)	E30, E85	NA
4.j.	Батуми (порт) – Хопа – Карс – Гюмри – Ереван	E70	АН5***
4.k.	Кишинев – Джурждулешти (речной порт)	E584	NA
4.l.	Гюмри – Эрзерум	E691, E80	NA
4.m.	Одесса (порт)/Ильичевск (порт) – Самсун (порт)/Трабзон (порт)	NA	NA
4.n.	Самсун (порт)/Трабзон (порт) – Поти/Батуми (порт)	NA	NA
4.o.	Джюльфа (Азербайджан) – Нахичевань – Садарак – граница с Турцией – Игдир (Турция)	E99	N
5.	Граница с Сербией/бывшей югославской республикой Македония – София – Капикуле – Стамбул – (порт Хайдарпаса) – Измит (порт Деринче) – Мерзифон – Рафайе – Гурбулак – Базарган – Эйвохли – Табриз – Казвин – Тегеран – Семнан – Дамган – Сабзевар – Мешхед – Догарун – Ислам Кала – Герат – Мазар-и-Шариф – Термес – Гузар – Самарканд – Ташкент – Андижан – Ош – Сары-Таш – Иркештам – Каши – Урумчи – Сиань – Ляньюньган (порт)/Шанхай (порт)	E80	АН1, АН5, АН85, АН 77
5.a.	Тегеран – (Савех – Салафяеган) – Ком – Язд – Анар – Керман – Захедан – Мирджавех – граница Пакистана	NA	АН 2
5.b.	Надлаг – Арад – Тимишоара – Лугодж - Карасебес – Др.-Турну – Северин – Крайова – Калафат – Видин – Ботевград – София	E70, E79	NA

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ
ЭКОНОМИЧЕСКАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ КОМИССИЯ ДЛЯ АЗИИ И ТИХОГО ОКЕАНА

ТАБЛИЦА 3.2 (продолжение)

		СМА*	ААД(АН)**
5.с.	Стамбул (разъезд Кинали) – Силиври – Кесан – Кипи – Александруполис (порт) – Коммотини – Ксанти – Кавала (порт) – Салоники (порт) – Вериа – Метсово – Игуменица (порт)	E90, E84	NA
5.d.	Киев – Умань – Одесса (порт)/Ильичевск (порт) – Самсун (порт) – Мерзифон	E95	АН5
5.e.	Мешхед – Саракхы – Тежен	NA	АН75
5.f.	Мазар-и-Шариф – Полеххумри – Кабул – граница с Пакистаном	NA	АН76, АН7, АН1
5.g.	Мазар-и-Шариф – Полеххумри – Нижний Пяндж – Душанбе – Сары-Таш	E123, E60	АН76, АН7, АН65
5.h.	Термез – Душанбе – Вахдат – Куляб –Хорог – Мургаб – Каши	E60, E009, E008	АН65, АН66, АН4
5.i.	Констанца (порт) – Хайдарпаса (порт)	NA	NA
5.j.	Ильичевск (порт) – Деринце (порт)	NA	NA
5.k.	Ташкент – Аибек – Ходжент – Андархан – Коканд	E006	N
6.	Торфяновка – Санкт-Петербург – Москва – Волгоград – Астрахань/Алия (порт) – Анзали (порт) – Казвин – Тегеран – Бандар Аббас (порт)	E105, E119, E40	АН8, АН1, АН2, АН70
6.a.	Астрахань (порт) – Алия (порт) – Самур – Ялама – Баку (порт) – Астара (Азербайджан) – Астара (Иран) – Казвин – Тегеран	E119	АН8
6.b.	Астрахань (порт) – Амирабад (порт) – Сюри	NA	АН70
6.c.	Астрахань (порт) – Алия (порт) – Актау (порт) – Бейнеу	E121	АН70
6.d.	Казвин – Савех – Ахваз – Бандар Эмам (порт)	NA	АН8
6.e.	Тегеран – Ком – Эсфаган – Шираз – Бушер (порт)	NA	АН72
6.f.	Эсердар – Гудуролум – Инче Борун – Горган – Сари – Семнан – Дамган – Язд – Анар – Бандар Аббас (порт)	E 121	АН70
6.g.	Астрахань – Атырау (порт) – Макаат – Бейнеу – Актау (порт) - Туркменбаши (порт) – Ашгабат – Теген – Сарас – Саравхс – Мешхед – Биржанд – Небандан – Дастак – Захедан – Чабахар (порт)	E40, E121, E60	АН70, АН5, АН75
7.	Мурманск (порт) – Петрозаводск – Санкт-Петербург (порт) – Псков – Остров – Гомель – Киев – Одесса (порт)/Ильичевск (порт)	E105, E95	NA

* Европейское соглашение о международных автомагистралях ЕЭК ООН

** Сеть Азиатских автомобильных дорог

*** Часть предложенных евро-азиатских дорог в Турции

Примечания:

1. Курсивом обозначены участки в странах, которые не участвуют в проекте или не подтвердили включение соответствующих участков.
2. Номер по порядку обозначен только для удобства ссылки.
3. В настоящее время граница Турции с Арменией закрыта.

ТАБЛИЦА 3.3 МАРШРУТЫ ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ

	Страна	От – до	Номер дороги Е или другое международное обозначение для справки
1	Болгария	Дунай 610 км - 374 км	Коридор VII, Е-80
2	Казахстан	Ср. Трекинский Яр – остров Пешной – входной буй Урало-Каспийского канала (река Урал)	Е 80-07
3	Молдова	Река Прут от устья до Унгени (0-559 км)	Е 90-03
4	Молдова	Река Днестр от порта Белгород-Днепровский (Украина) до Бендер (0-667 км)	Коридор VII Е-80
5	Румыния	Дунай 1 075 км – 863 км	Коридор VII Е-80
6	Румыния	Дунай 863 км – 175 км	Коридор VII Е-80
7	Румыния	Дунай 175 км – 0 км	Е-80-14
8	Румыния	Канал Дунай – Черное море	Е-80-14-01
9	Румыния	Поарта Альба – Мидиа – Канал Наводари	Водный путь Север-Юг
10	Российская Федерация	Санкт-Петербург – Свирь – Череповец – Рыбинск – Нижний Новгород – Казань – Самара – Саратов – Волгоград – Красноармейск – Астрахань (порт) – Каспийское море (включая Волго-Балтийский водный путь)	(NSW), Е-50
11	Российская Федерация	(Рыбинск) – Москва – Рязань – Нижний Новгород (включая Канал им. Москвы)	NSW, Е-50-02
12	Российская Федерация	Азов – Ростов-на-Дону – Усть-Донецк-Донецк – Красноармейск – Астрахань (порт) – Каспийское море	NSW4, NSW, Е-90
13	Турция	Озеро Ван (Татван – Ван)	
14	Украина	Маршрут № 9 река Днепр (зарегулированный поток)	Е-40
15	Украина	Река Дунай, граница между Украиной и Молдовой – мыс Измаильский Чатал	Е-80
16	Украина	Рукав Дунай-Киля, мыс Измаильский Чатал – выход по каналу в море (Протока Быстрая)	Е-80-09

ТАБЛИЦА 3.4 РЕЧНЫЕ ПОРТЫ ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ ВДОЛЬ ОПРЕДЕЛЕННЫХ МАРШРУТОВ ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ

№	Страна	Название и местонахождение
1	Болгария	Портовый комплекс Руссе (Р 80-56) Дунай, 489,300 км, 496,050 км
2	Болгария	Руссе Восток
3	Болгария	Руссе Запад
4	Болгария	Портовый комплекс Лом (Р 80-53) Дунай, 742,300 км
5	Болгария	Порт Видин, Дунай, от 785 400 км до 793 500 км
6	Казахстан	Речной порт Атырау (Урал, ... км)
7	Казахстан	Павлодарский речной порт (Урал, ... км)
8	Молдова	Бендер (Р 90-03-02), Днестр, 228,0 км
9	Молдова	Рыбница, Прут, ... км
10	Молдова	Унгени, Прут, ... км
11	Молдова	Джурджулешти (Р 80-62) Дунай, 133,0 км
12	Румыния	Судина, Дунай, 0 км
13	Румыния	Тульцея (Р 80-64), Дунай, 71 км

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ
ЭКОНОМИЧЕСКАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ КОМИССИЯ ДЛЯ АЗИИ И ТИХОГО ОКЕАНА**

ТАБЛИЦА 3.4 (продолжение)

№	Страна	Название и местонахождение
14	Румыния	Галати (Р 80-61), Дунай, 150 км
15	Румыния	Брайла (Р 80-60), Дунай, 170 км
16	Румыния	Джурджу (Р 80-57), Дунай, 493 км
17	Румыния	Калафат, Дунай, 795 км
18	Румыния	Дробета Турну Северин (Р 80-51), Дунай, 931 км
19	Румыния	Орсова (Р 80-50), Дунай, 954 км
20	Румыния	Молдова Вече, Дунай, 1048 км
21	Российская Федерация	Санкт-Петербургский речной порт (Р 50-02) Нева, 1 385 км
22	Российская Федерация	Ярославльский речной порт (Р 50-05) Волга, 520 км
23	Российская Федерация	Речной порт Нижнего Новгорода (Р 50-06) Волга, 907 км
24	Российская Федерация	Казанский речной порт (Р 50-07) Волга, 1 313 км
25	Российская Федерация	Самарский речной порт (Р 50-09) Волга, 1 746 км
26	Российская Федерация	Волгоградский речной порт (Р 50-11) Волга, 2 560 км
27	Российская Федерация	Усть-Донецкий речной порт (Р 90-05) Дон, 2 997 км
28	Российская Федерация	Речной порт Ростова-на-Дону (Р 90-05) Дон, 3 134 км
29	Российская Федерация	Азовский речной порт (Р 90-03) Дон, 3 168 км
30	Российская Федерация	Ейский речной порт (Р 90-02) Дон, Таганрогский залив Азовского моря
31	Турция	Порт Татван (порт речного парома на озере Ван)
32	Турция	Порт Ван (порт речного парома на озере Ван)
33	Украина	Рени (Р 80-63) Дунай, 128 км Дунай
34	Украина	Измаил (Р 80-09-01), Дунай-Килийское гирло, 93 км
35	Украина	Килдия (Р 80-09-02), Дунай-Килийское гирло, 48 км
36	Украина	Усть-Дунайск (Р 80-09-03), Дунай-Килийское гирло, 1,0 км
37	Украина	Белгород-Днестровский (Р 90-03-01), Днестровский лиман, Черное море
38	Украина	Херсон (Р 40-12), Днепр, 28 км
39	Украина	Киевский речной порт
40	Украина	Одесский речной порт, Черное море
41	Украина	Речной порт Черкассы (Р 40-06), Днепр, 653 км
42	Украина	Кременчугский речной порт (Р 40-07), Днепр, 541 км
43	Украина	Днепродзержинский речной порт (Р 40-08), Днепр, 429 км
44	Украина	Днепропетровский речной порт (Р 40-09), Днепр, 393 км
45	Украина	Запорожский речной порт компании "Укрречфлот" (Р 40-10), Днепр, 308 км
46	Украина	Речной порт Новая Каховка (Р 40-11), Днепр, 96 км
47	Украина	Херсонский речной порт компании "Укрречфлот" Днепр, км ...

Примечание:

1. Номер по порядку обозначен только для удобства ссылки.
2. По мере целесообразности приведены ссылки на Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП).

3.6 Презентация карт евро-азиатских транспортных связей

Карты сети ЕАТС выполнены в схематическом виде и в формате ГИС. Карты в схематическом виде выполнены для представления ограниченной по объему информации с уделением главного внимания конкретным маршрутам железнодорожного и автомобильного транспорта и внутренних водных путей. На схематической карте железных дорог ЕАТС железнодорожные маршруты обозначены сплошными линиями, паромные переправы и недостающие звенья маршрутов - пунктирными линиями, столицы государств - специальными символами, а крупные города - точками. Эта карта имеется в двух версиях: в цветном варианте каждый маршрут обозначен отдельным цветом (диаграмма 3.1); в монохромном варианте вся сеть железных дорог ЕАТС обозначена одним цветом, не выделяя участков совпадения различных маршрутов (диаграмма 3.2). Схематическая карта автомобильных дорог сети ЕАТС также имеется в цветном и монохромном вариантах (диаграммы 3.3 и 3.4). Схематическая карта маршрутов внутренних водных путей сети ЕАТС выполнена в монохромном варианте. Маршруты ЕАТС обозначены на ней жирными линиями, а главные реки - тонкими линиями несколько иного оттенка (диаграмма 3.5). На этой карте обозначены также столицы государств и отдельные города.

На трех цифровых картах, выполненных по системе ГИС (Географическая информационная система), представлена более подробная, по сравнению с описанными выше пятью схематическими картами, информация относительно маршрутов железнодорожного, автомобильного и внутреннего водного транспорта сети ЕАТС. На выполненной по системе ГИС карте железных дорог ЕАТС в монохроматическом виде точно изображены маршруты, паромные переправы и недостающие звенья (диаграмма 3.6). Обозначены соответствующие номера маршрутов. Аналогичным образом выполнена и ГИС карта автомобильных дорог ЕАТС; однако на ней не показаны недостающие звенья дорог (диаграмма 3.7). На выполненной по системе ГИС карте маршрутов внутренних водных путей ЕАТС наряду с этими маршрутами обозначены также крупные реки, порты внутренних водных путей, морские порты, столицы государств, крупные города и транспортные узлы (диаграмма 3.8).

Кроме того составлено 16 цветных карт отдельных железнодорожных и автомобильных маршрутов ЕАТС. На каждой из девяти карт железных дорог различными цветами обозначены соответствующий железнодорожный маршрут ЕАТС, участки, на которых он совпадает с другими маршрутами ЕАТС, соответствующие паромные переправы, участки маршрута, на которых ведутся строительные работы или которые находятся в стадии планирования, другие железнодорожные линии, пункты пересечения границы железнодорожным транспортом, порты внутренних водных путей и морские порты, столицы государств и отдельные крупные города (диаграммы 3.9-3.17). Семь карт автомобильных маршрутов ЕАТС выполнены аналогичным образом, но на них не обозначены звенья маршрутов, на которых ведутся строительные работы, и звенья, работа над которыми находится на стадии планирования (диаграммы 3.18-3.24).

Имеется также 19 страновых карт государств, участвующих в проекте ЕАТС (диаграммы 3.25-3.43). Каждая страна представлена на одной карте, за исключением Российской Федерации, по которой выполнено две карты, на которых изображены, соответственно, европейская и азиатская части страны. В каждой страновой карте используются различные цвета и символы для обозначения железнодорожных маршрутов сети ЕАТС, железнодорожных паромных переправ, незавершенных участков железнодорожных маршрутов, автомобильных дорог, автомобильных паромных переправ, маршрутов внутреннего водного транспорта, рек, портов внутренних водных путей, морских портов, контейнерных терминалов в портах внутренних водных путей и интермодальных грузовых терминалов, пунктов пересечения границ железнодорожным и автомобильным транспортом, столиц государств и других крупных городов.

Наконец, не менее важны и две карты, на которых сети СМЖЛ, СЛКП и СМА даны в сравнении с железнодорожными и автомобильными маршрутами ЕАТС (диаграммы 3.44-3.45). На этих картах совпадающие сегменты сетей обозначены красным цветом, а сегменты маршрутов ЕАТС, которые не совпадают или находятся за пределами региона ЕЭК ООН, обозначены, соответственно, зеленым и розовым цветами. Предполагается, что участвующие в проекте государства будут стремиться включить все железнодорожные и автомобильные маршруты ЕАТС, находящиеся в регионе ЕЭК ООН, в сети СМЖЛ, СЛКП и СМА.

ДИАГРАММА 3.1 СХЕМАТИЧЕСКАЯ КАРТА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ МАРШРУТОВ ЕВРО-АЗИАТСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ СВЯЗЕЙ (ЕАТС)

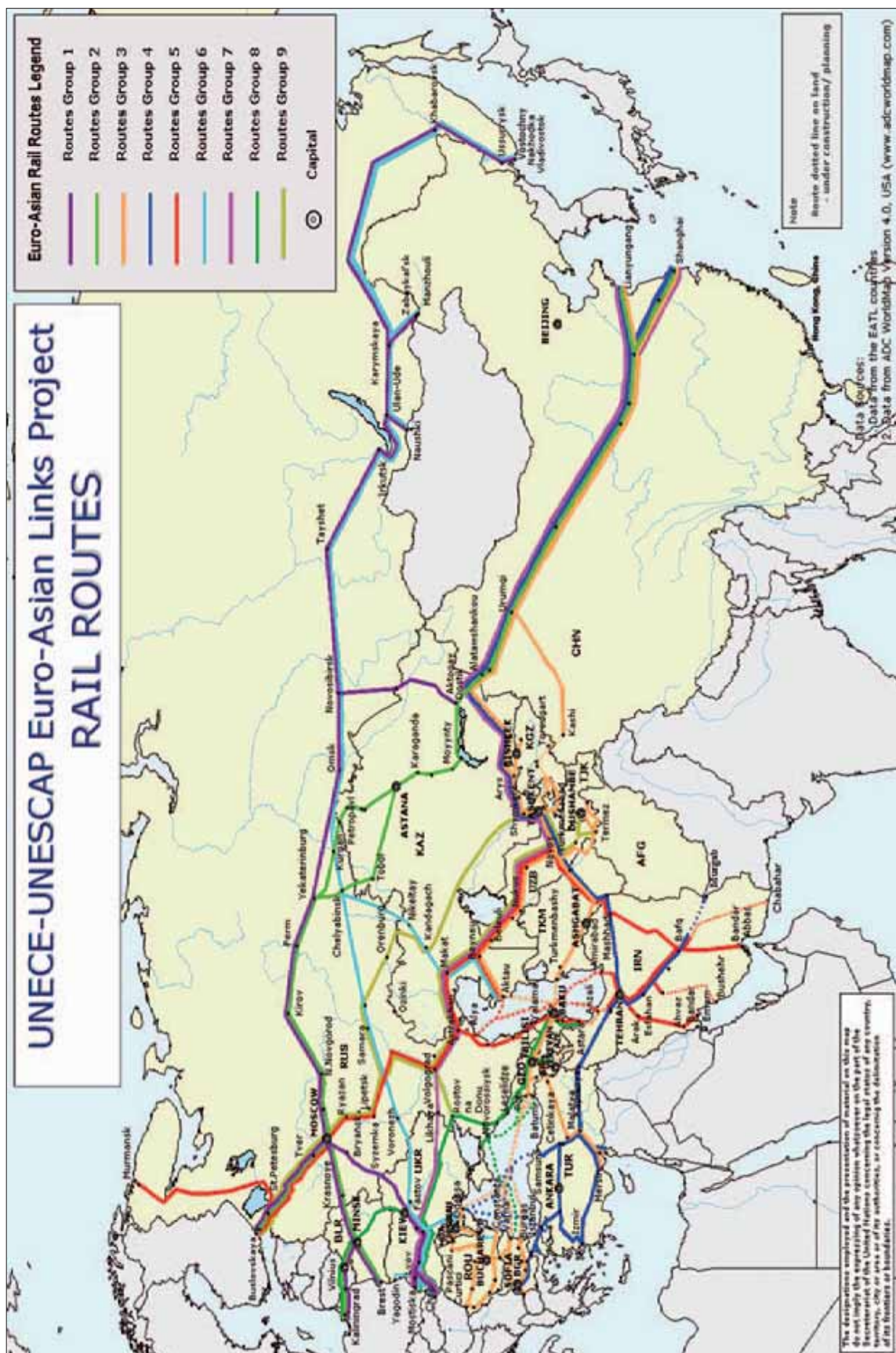


ДИАГРАММА 3.2 СХЕМАТИЧЕСКАЯ КАРТА СЕТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ МАРШРУТОВ ЕАТС

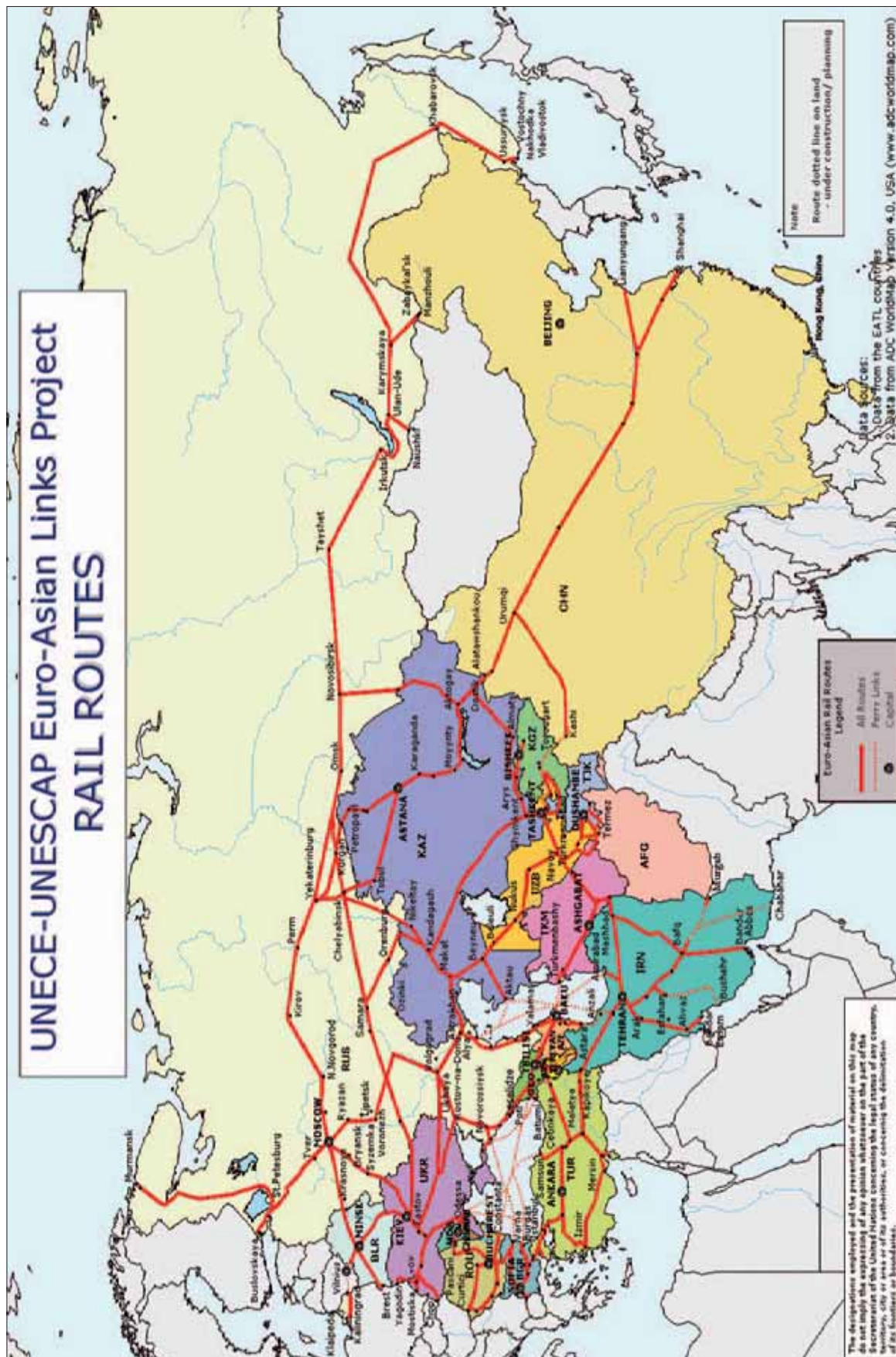


ДИАГРАММА 3.3 СХЕМАТИЧЕСКАЯ КАРТА АВТОМОБИЛЬНЫХ МАРШРУТОВ ЕАТС

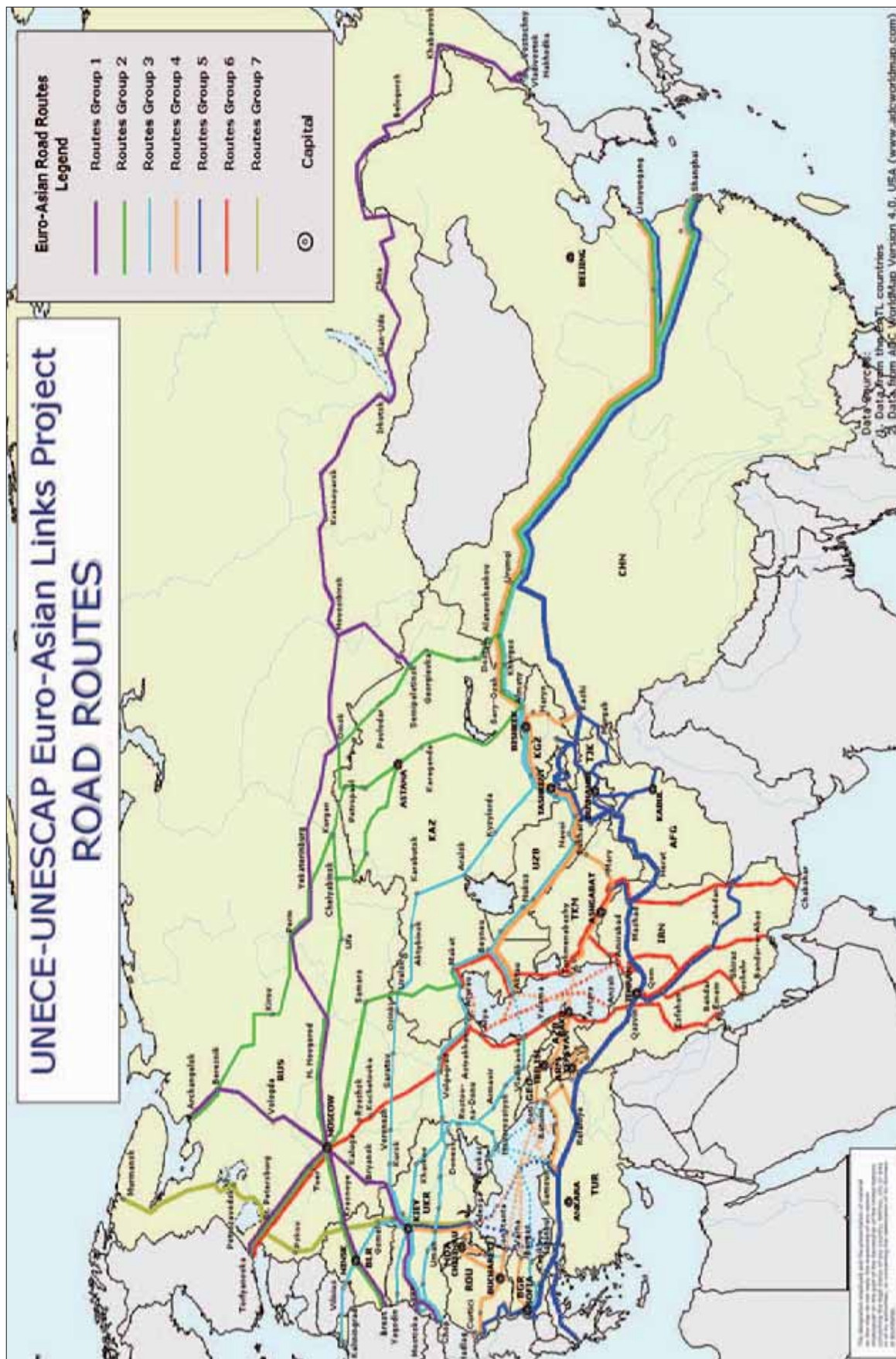


ДИАГРАММА 3.4 СХЕМАТИЧЕСКАЯ КАРТА СЕТИ АВТОМОБИЛЬНЫХ МАРШРУТОВ ЕАТС

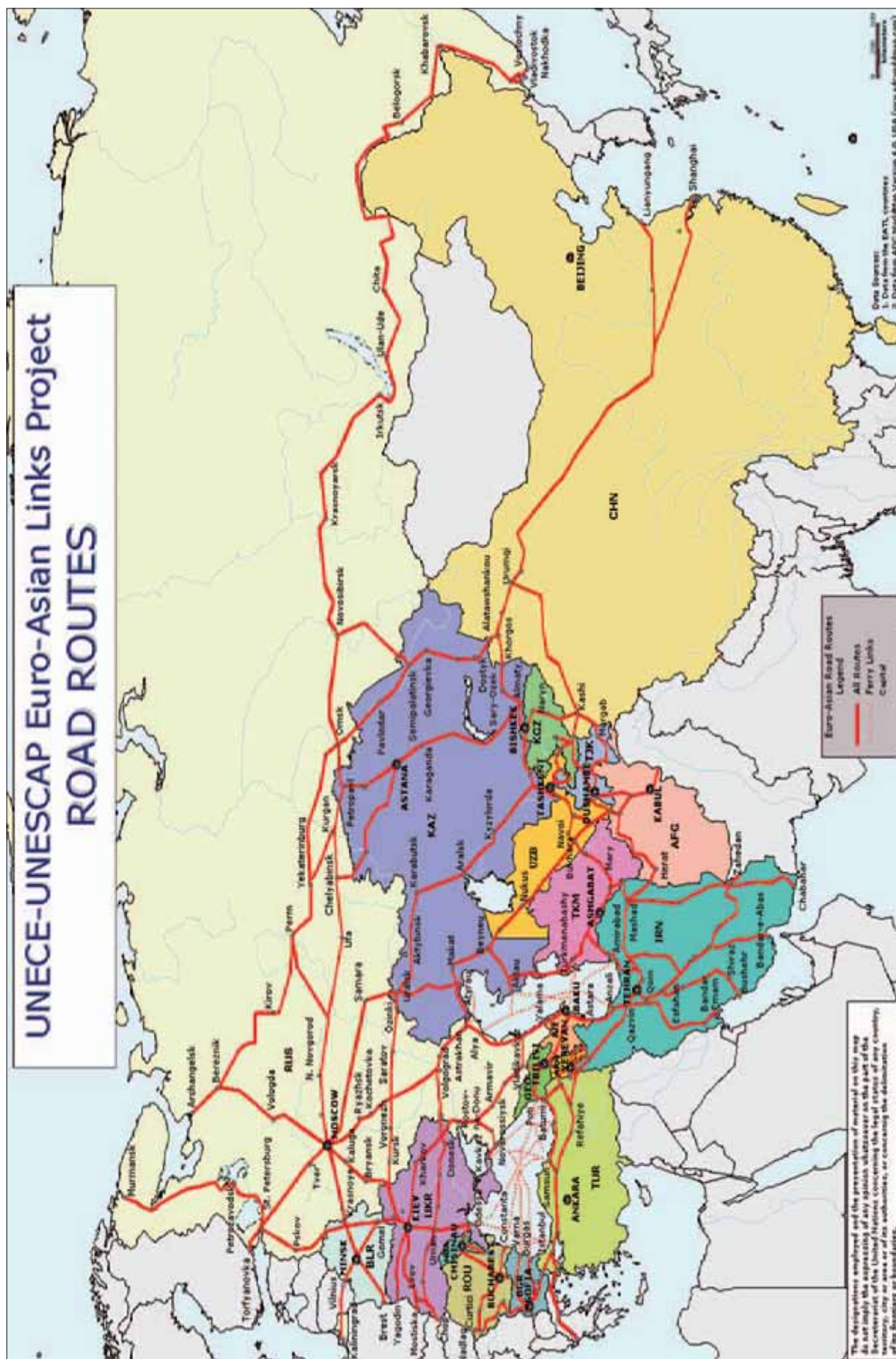


ДИАГРАММА 3.6 КАРТА ГИС ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ МАРШРУТОВ ЕАТС

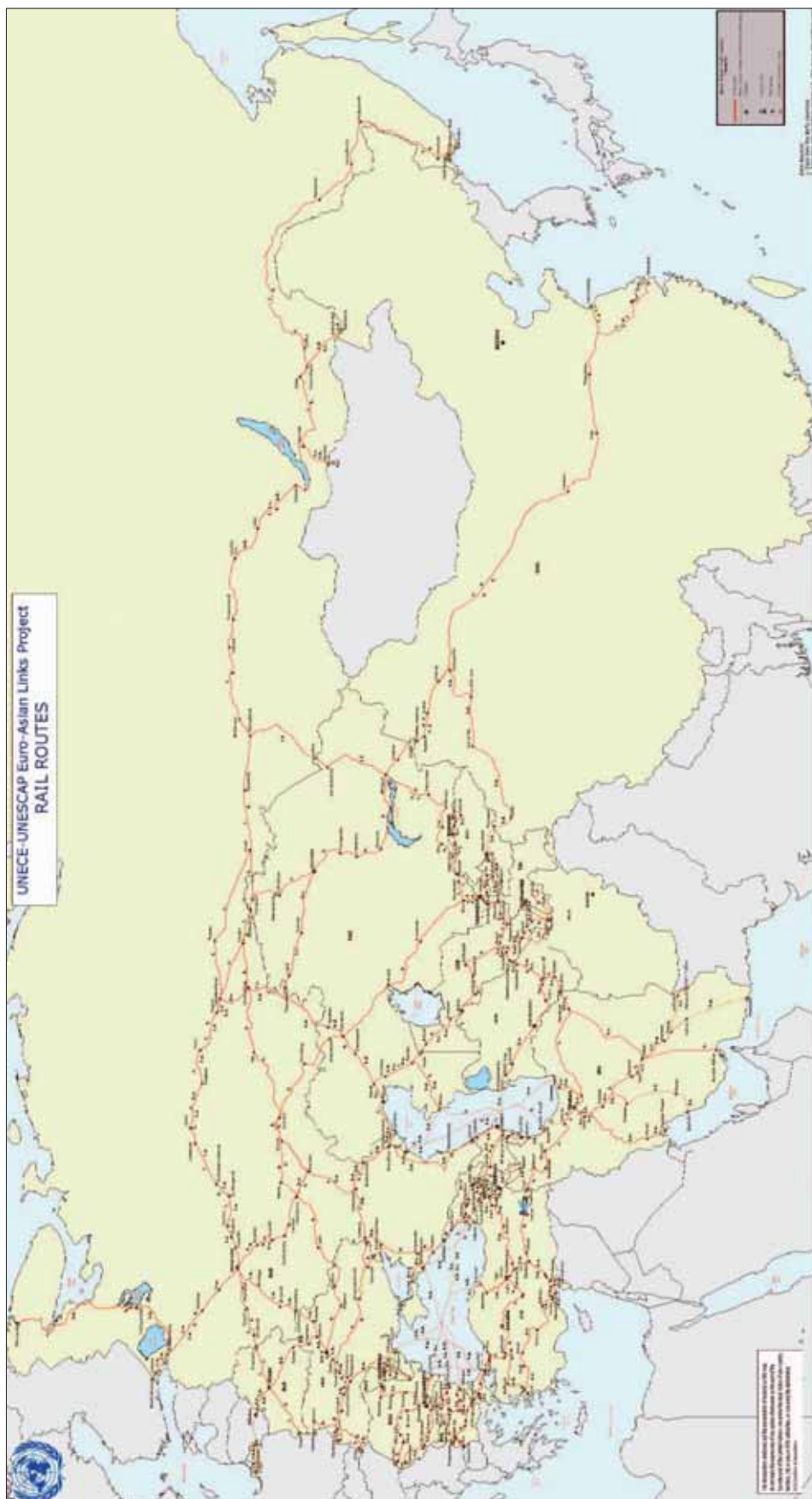


ДИАГРАММА 3.7 КАРТА ГИС АВТОМОБИЛЬНЫХ МАРШРУТОВ ЕАТС

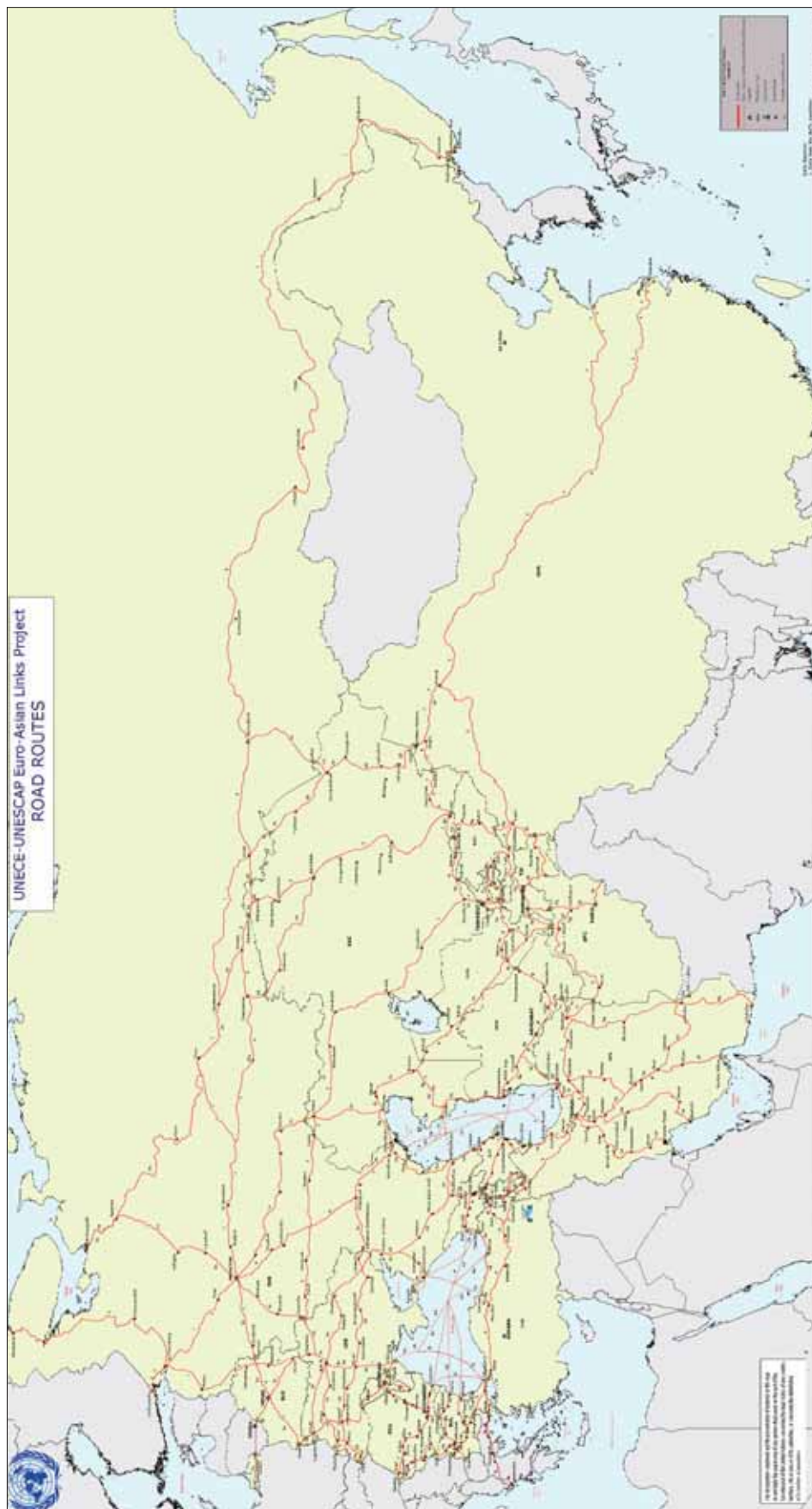


ДИАГРАММА 3.8 КАРТА ГИС МАРШРУТОВ ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ ЕАТС

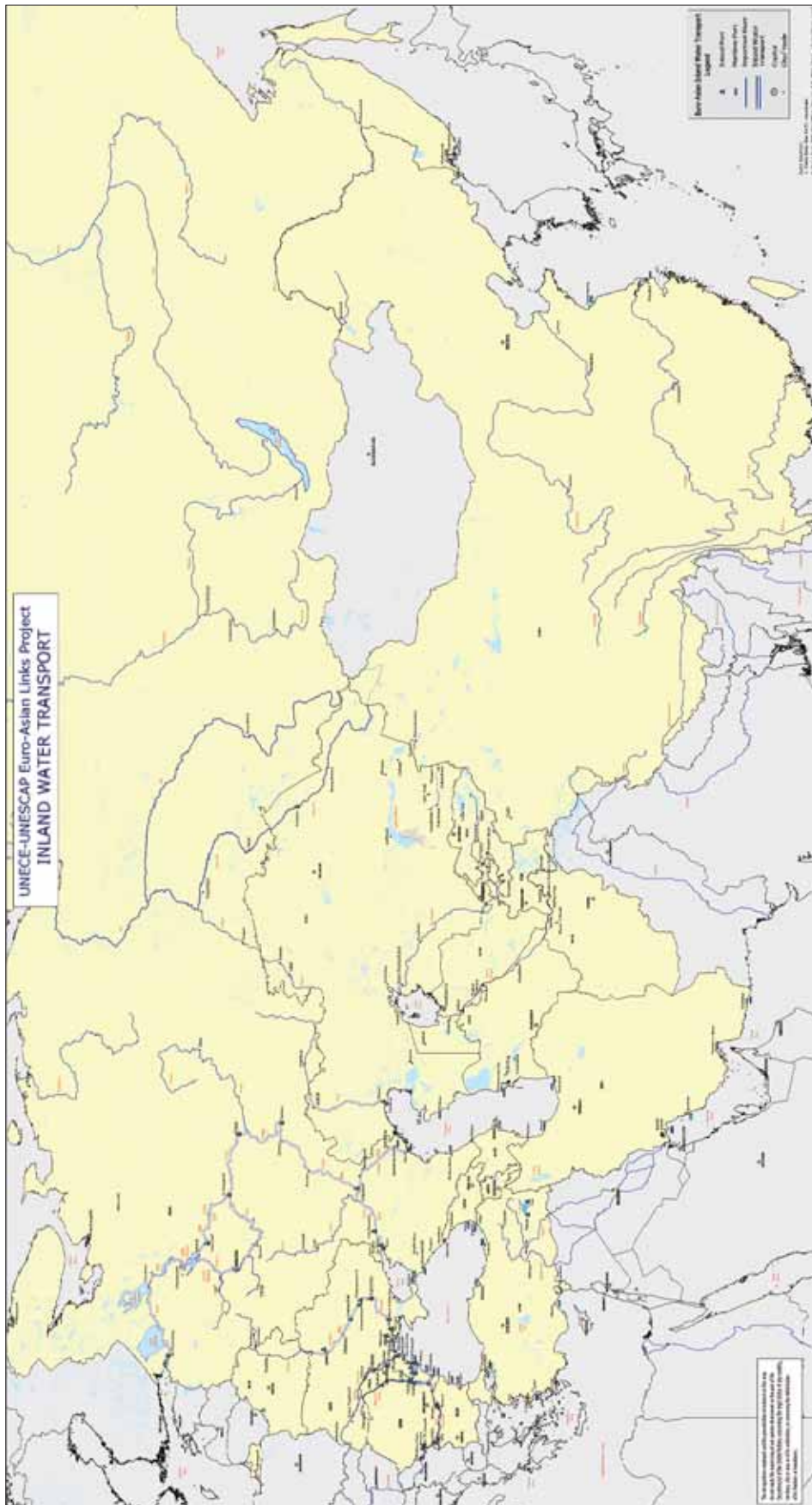


ДИАГРАММА 3.9 ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ МАРШРУТ 1 ЕАТС



ДИАГРАММА 3.10 ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ МАРШРУТ 2 ЕАТС

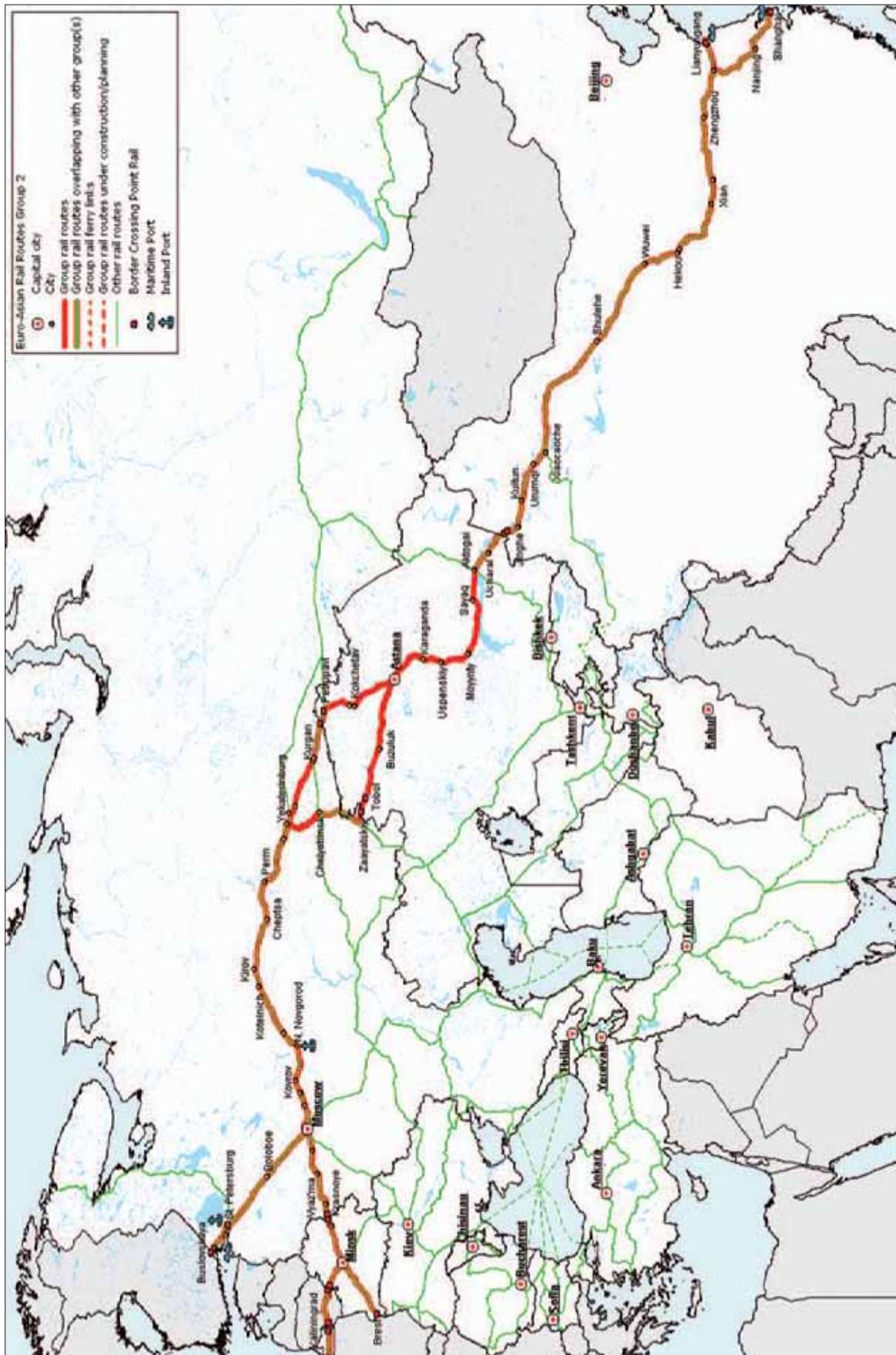


ДИАГРАММА 3.11 ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ МАРШРУТ 3 ЕАТС

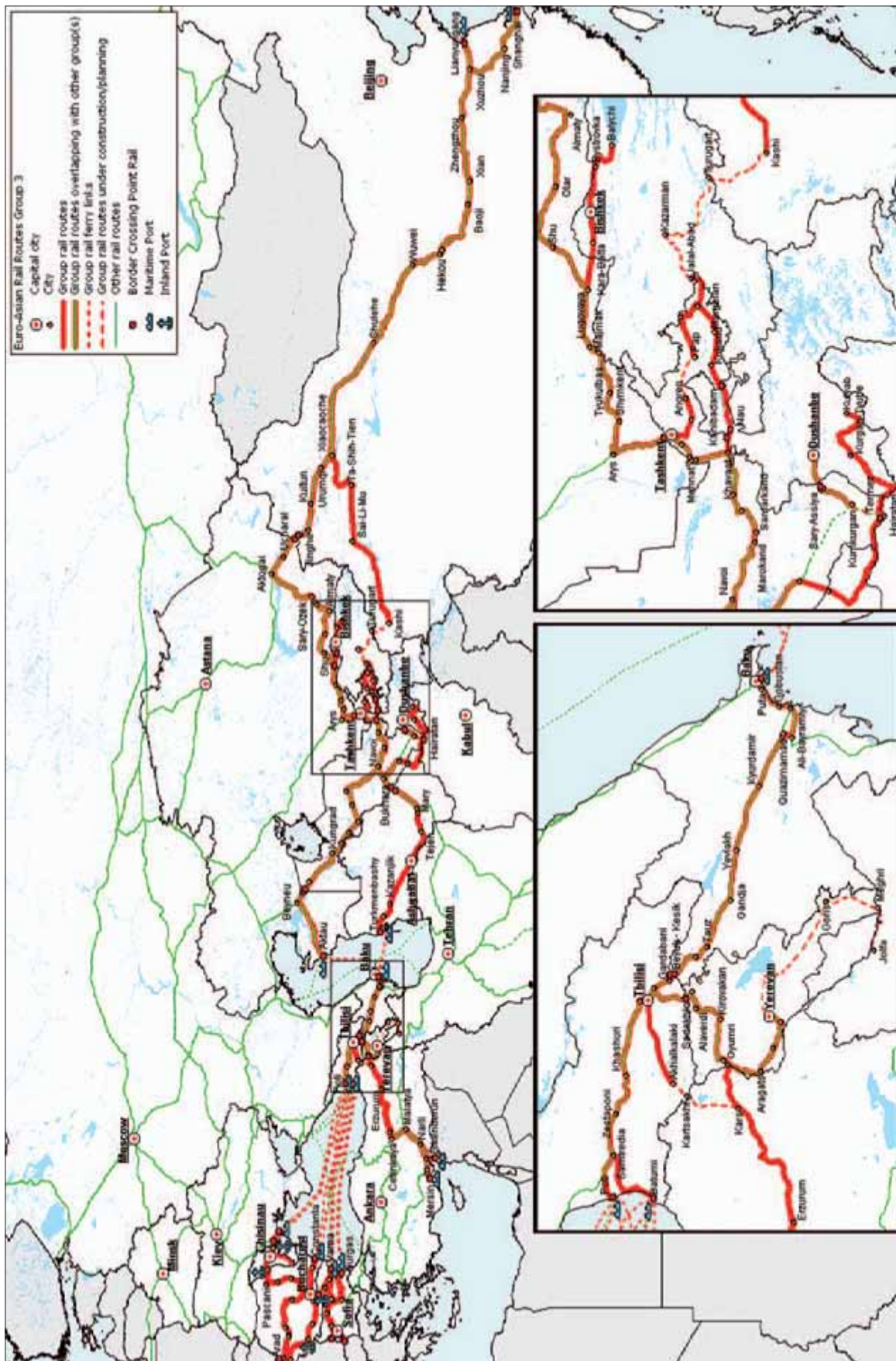


ДИАГРАММА 3.12 ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ МАРШРУТ 4 ЕАТС

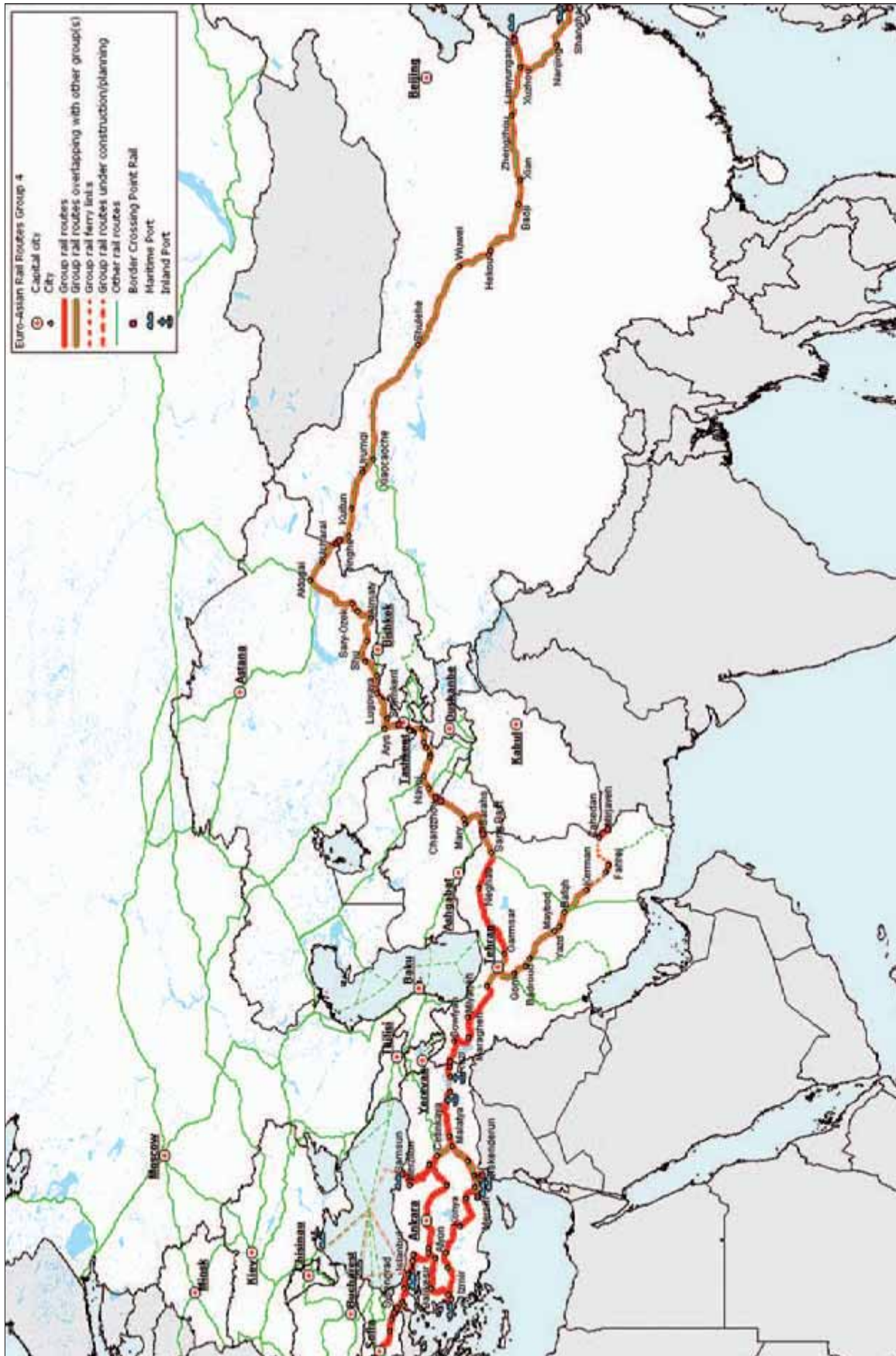


ДИАГРАММА 3.13 ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ МАРШРУТ 5 ЕАТС

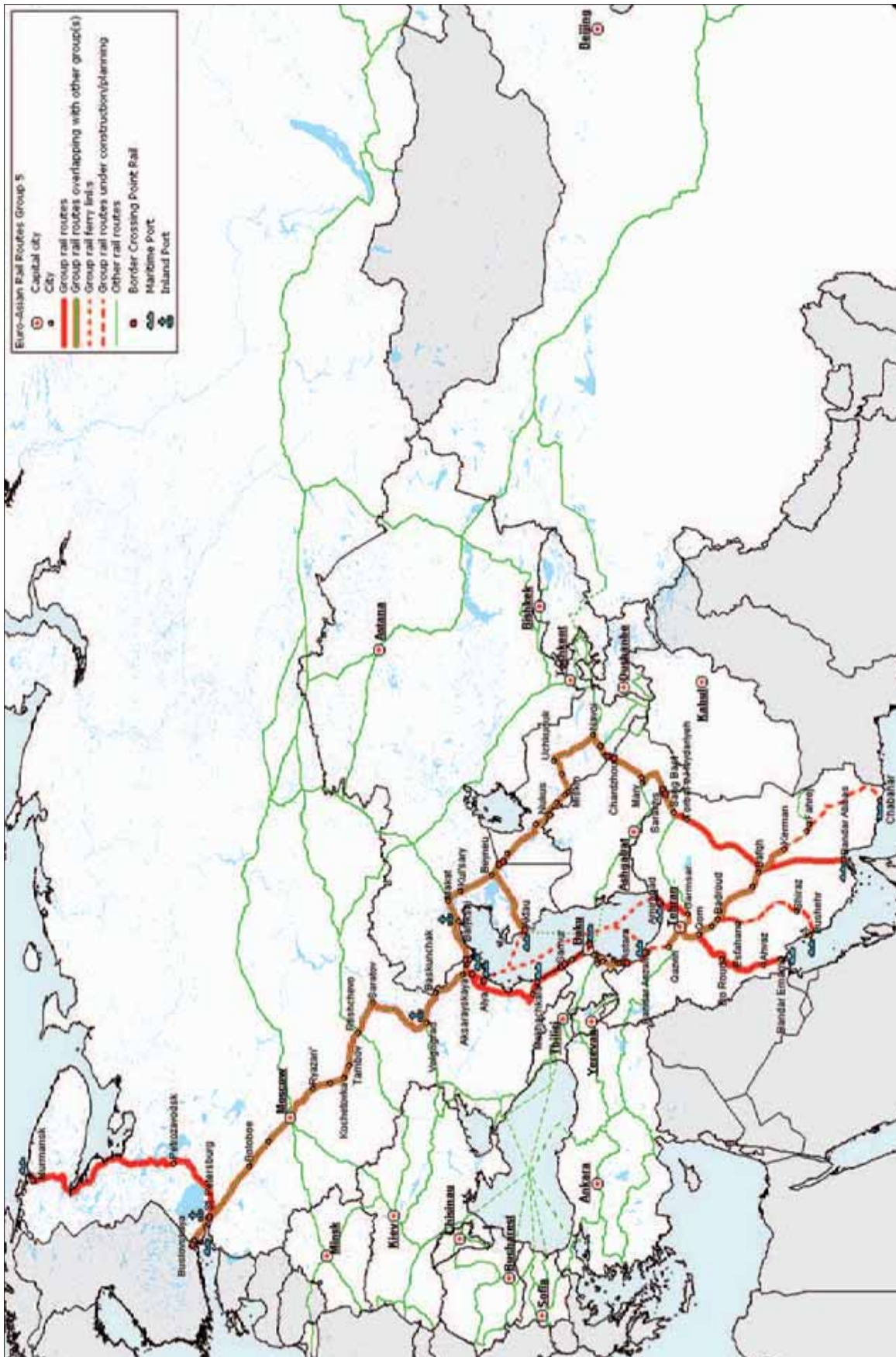


ДИАГРАММА 3.14 ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ МАРШРУТ 6 ЕАТС

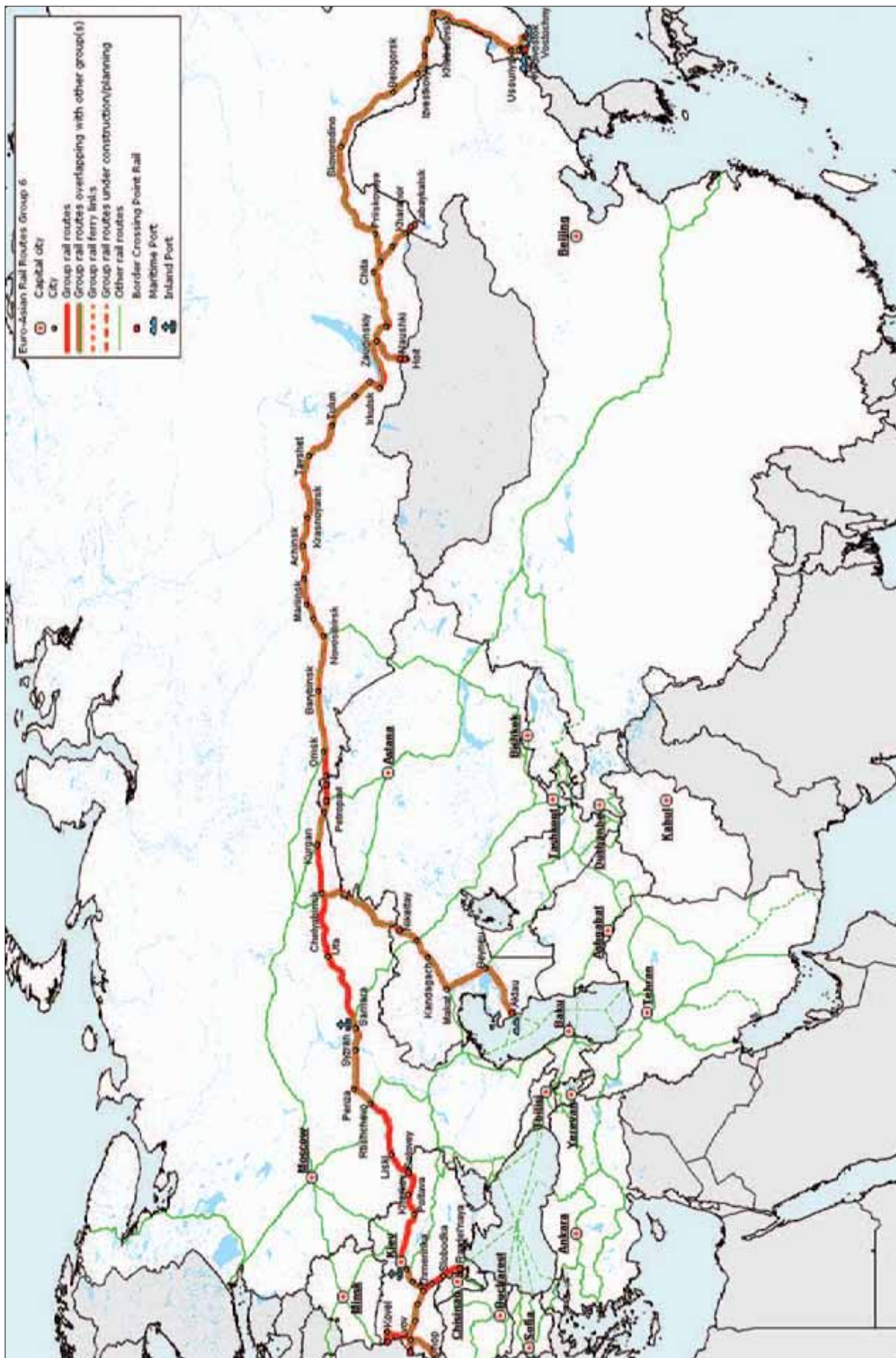


ДИАГРАММА 3.15 ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ МАРШРУТ 7 ЕАТС

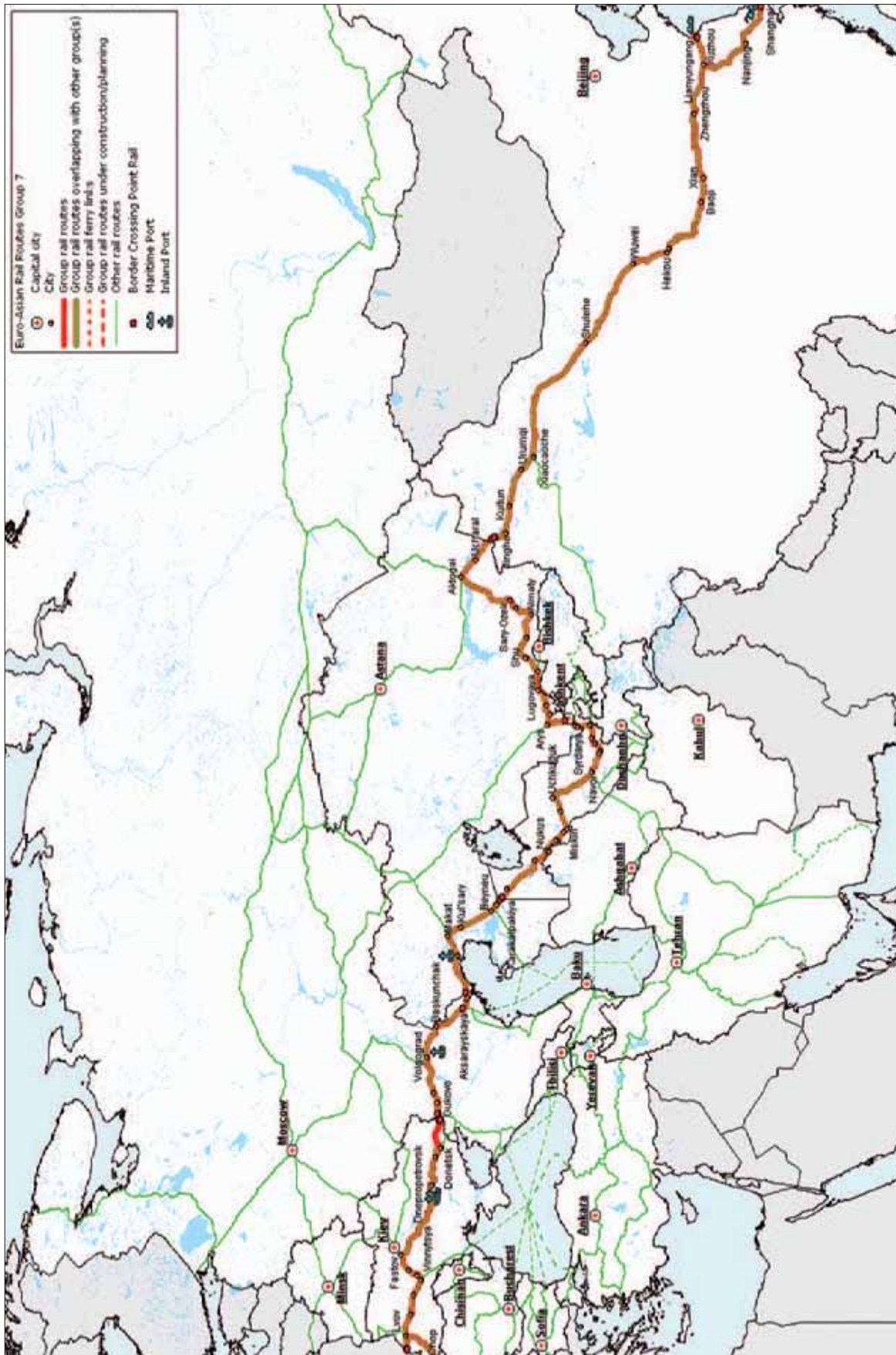


ДИАГРАММА 3.16 ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ МАРШРУТ 8 ЕАТС

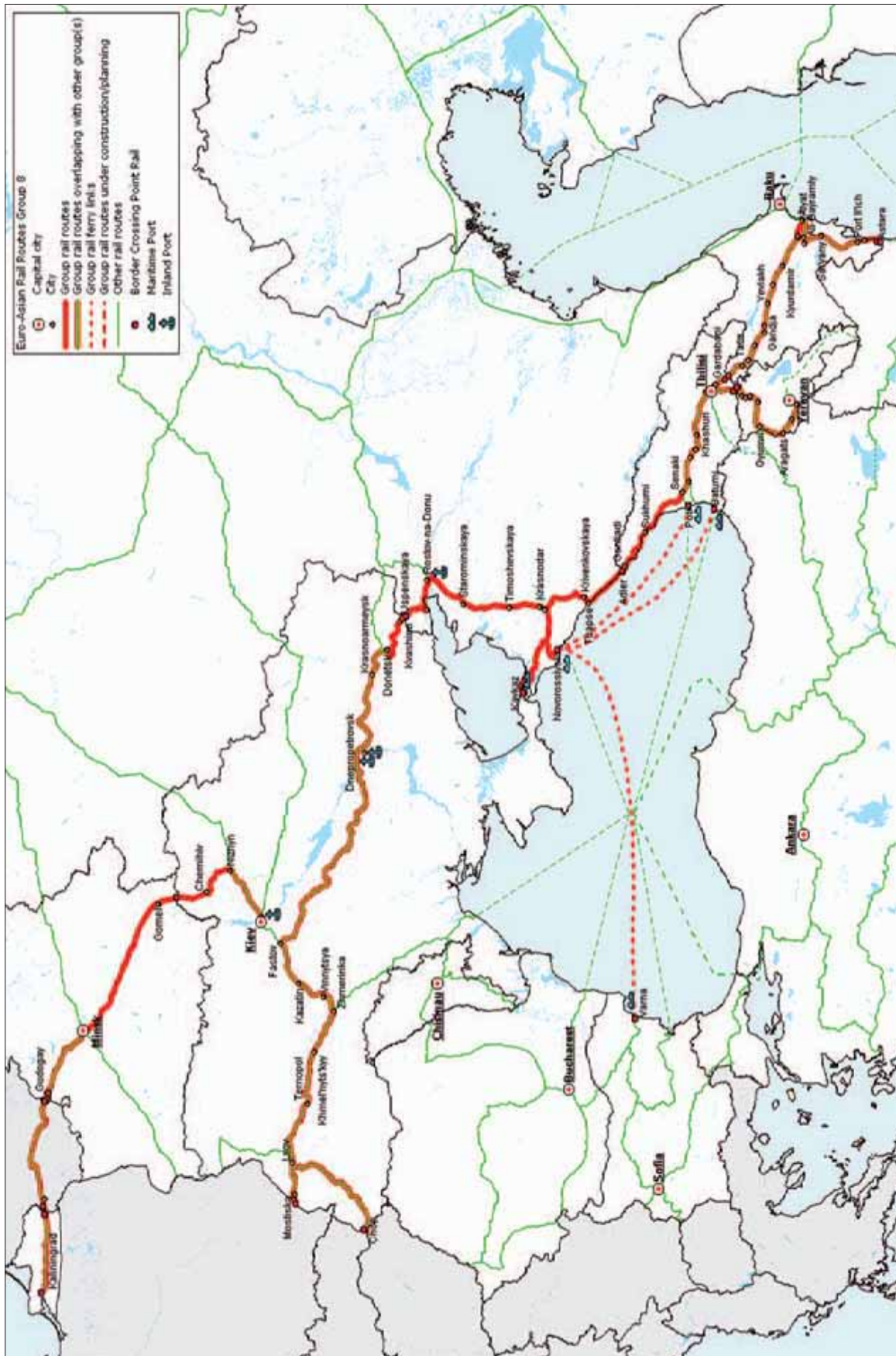


ДИАГРАММА 3.17 ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ МАРШРУТ 9 ЕАТС

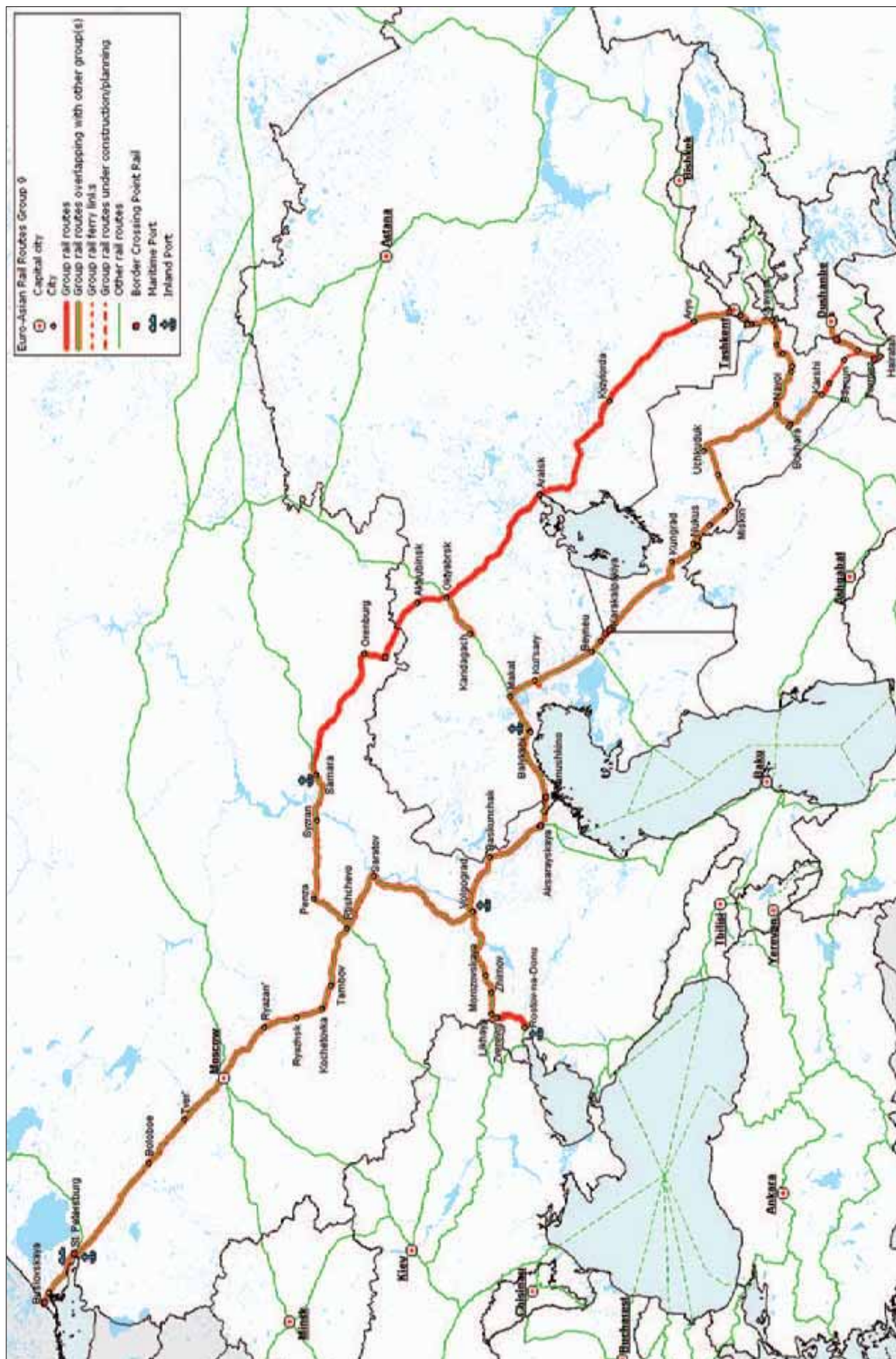


ДИАГРАММА 3.18 АВТОМОБИЛЬНЫЙ МАРШРУТ I ЕАТС

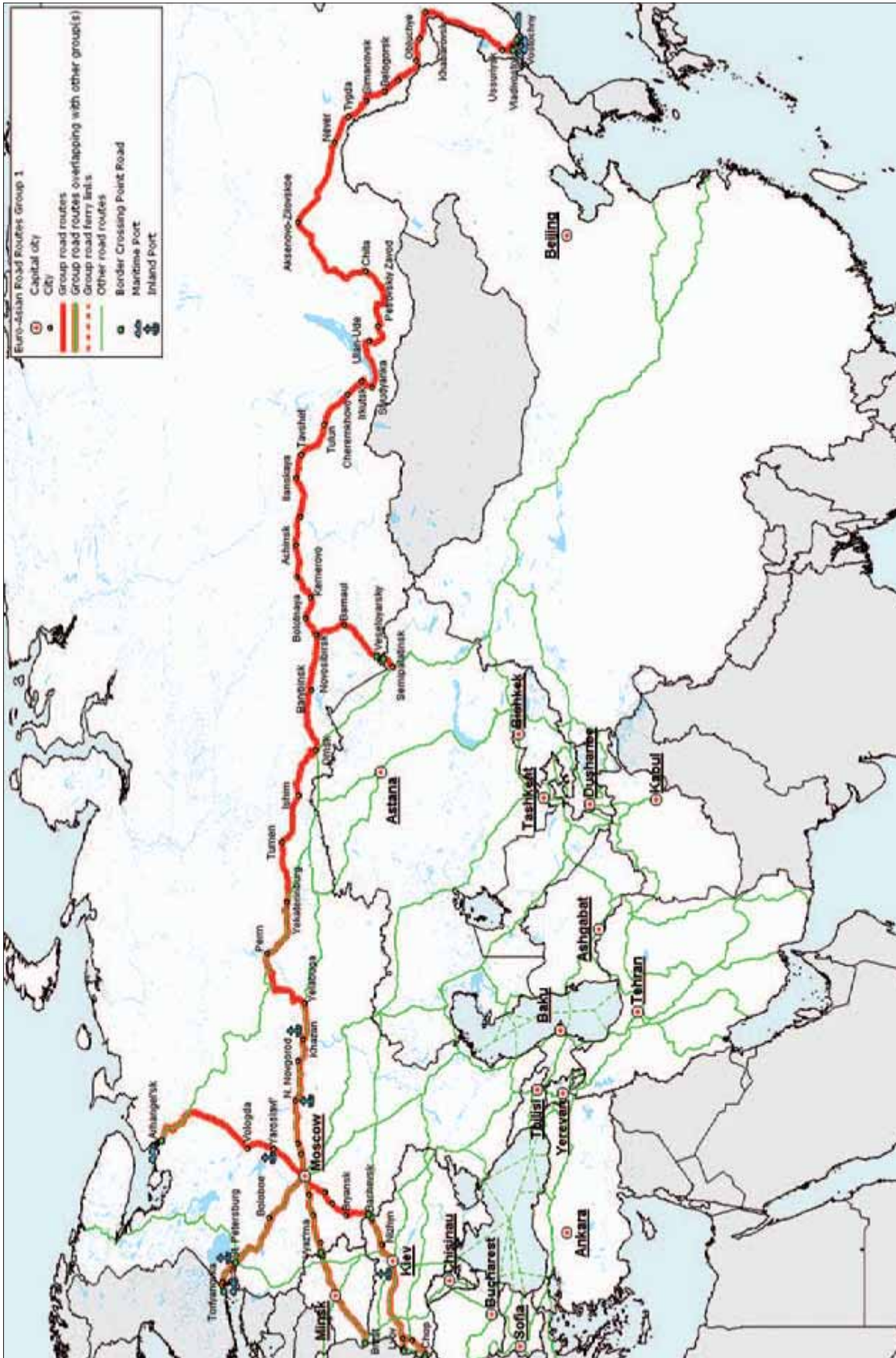


ДИАГРАММА 3.19 АВТОМОБИЛЬНЫЙ МАРШРУТ 2 ЕАТС

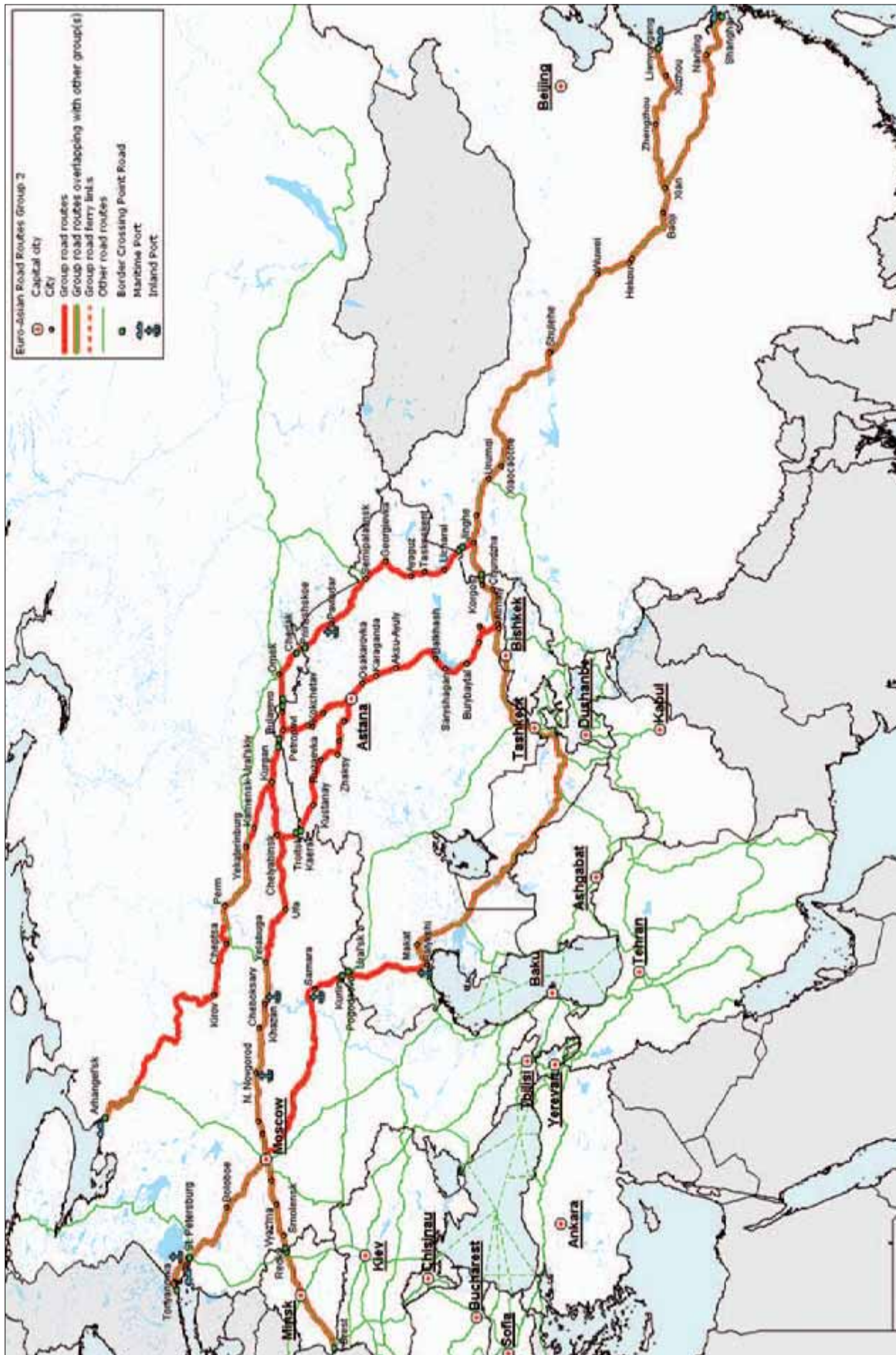


ДИАГРАММА 3.20 АВТОМОБИЛЬНЫЙ МАРШРУТ 3 ЕАТС

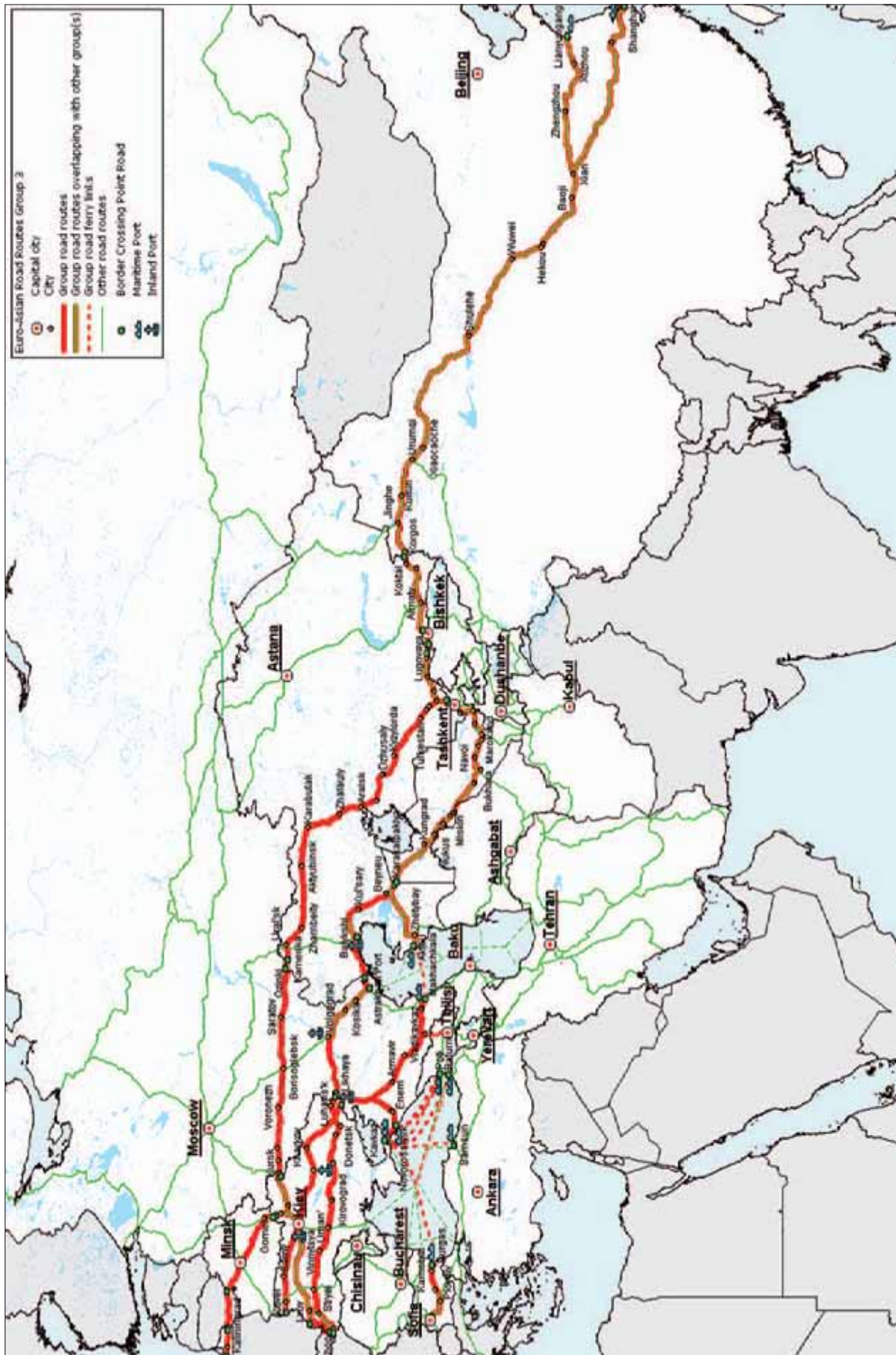


ДИАГРАММА 3.21 АВТОМОБИЛЬНЫЙ МАРШРУТ 4 ЕАТС

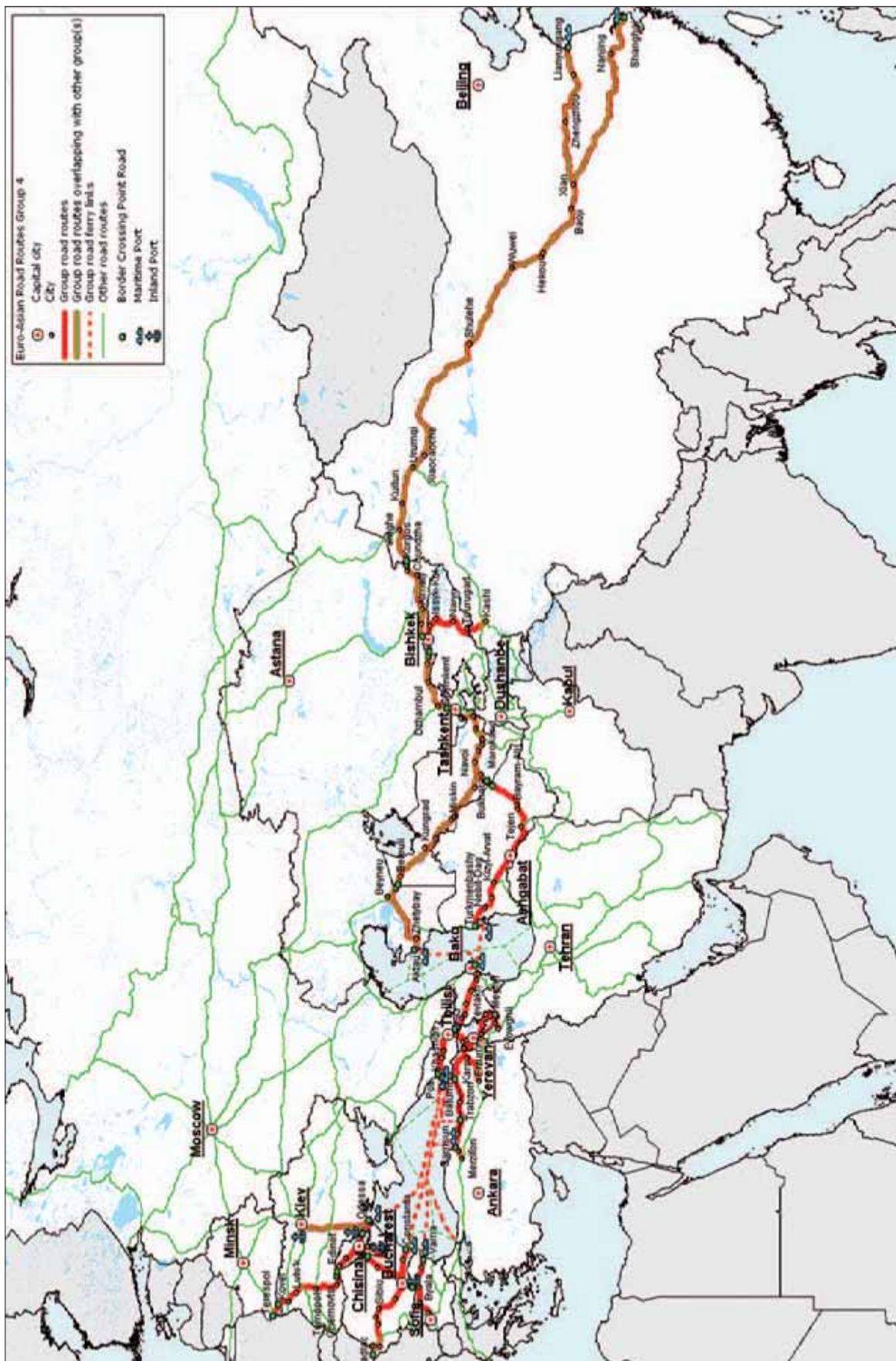


ДИАГРАММА 3.22 АВТОМОБИЛЬНЫЙ МАРШРУТ 5 ЕАТС

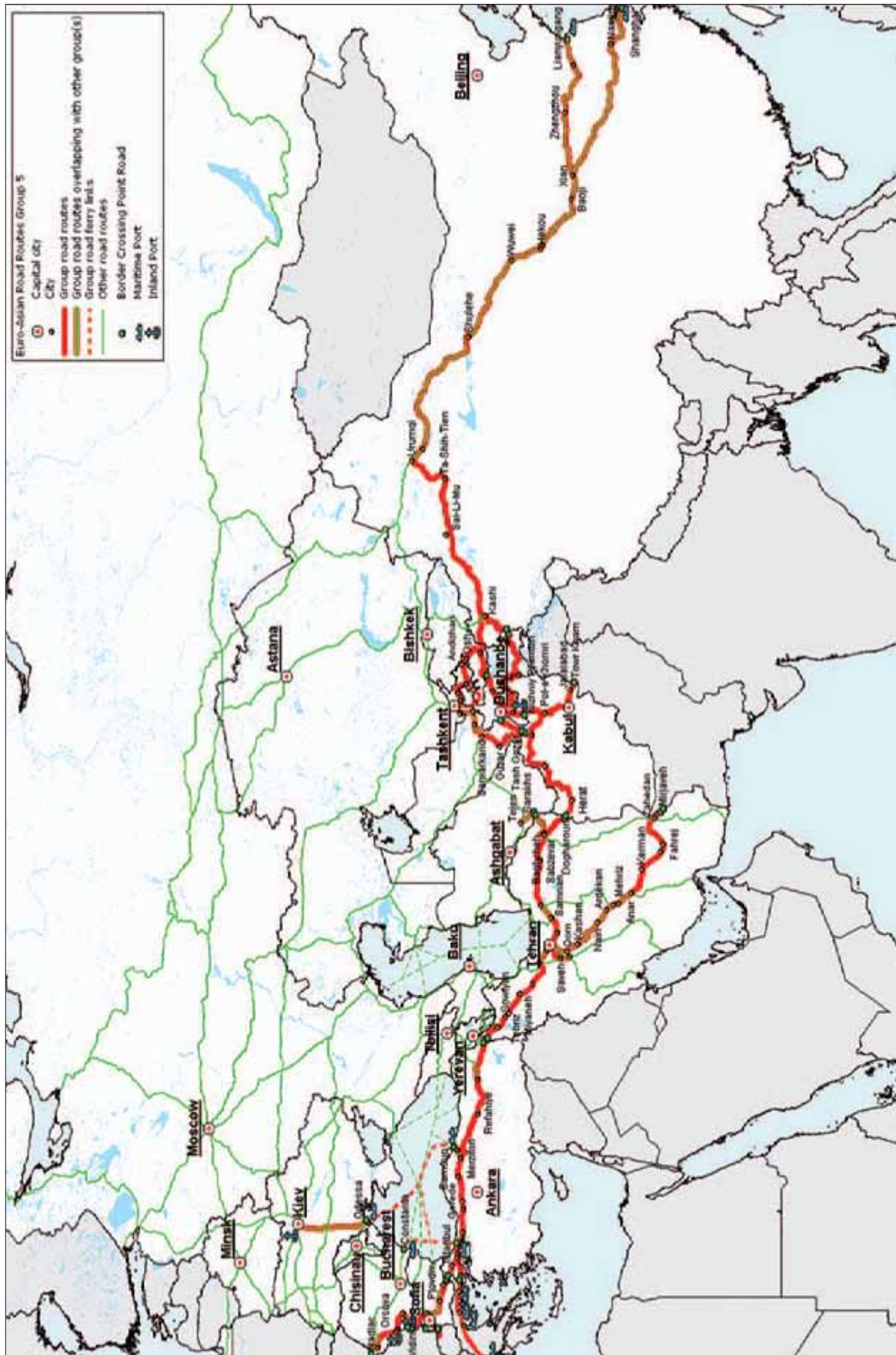


ДИАГРАММА 3.23 АВТОМОБИЛЬНЫЙ МАРШРУТ 6 ЕАТС

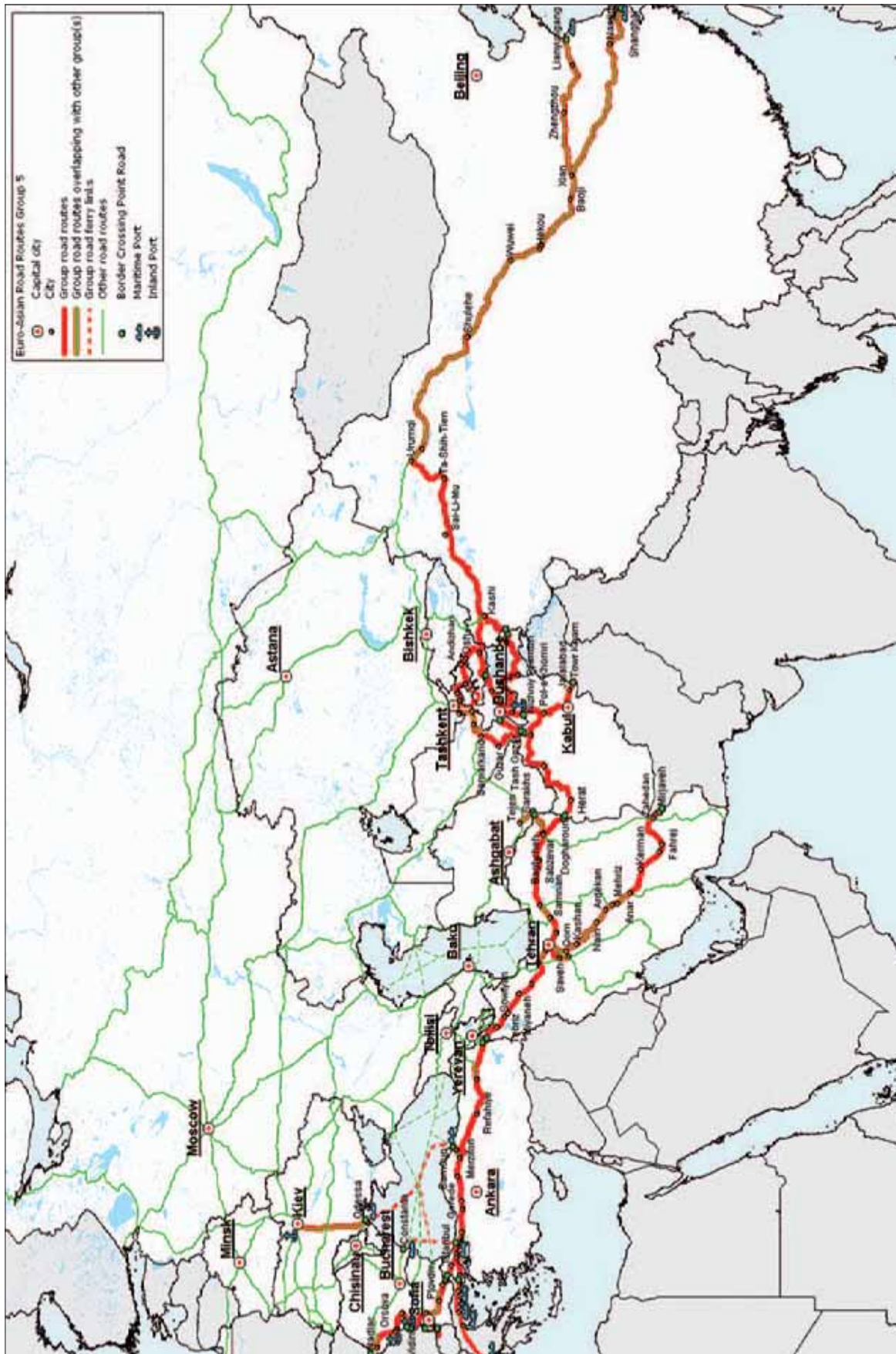


ДИАГРАММА 3.26 СЕТЬ ЕАТС В АРМЕНИИ

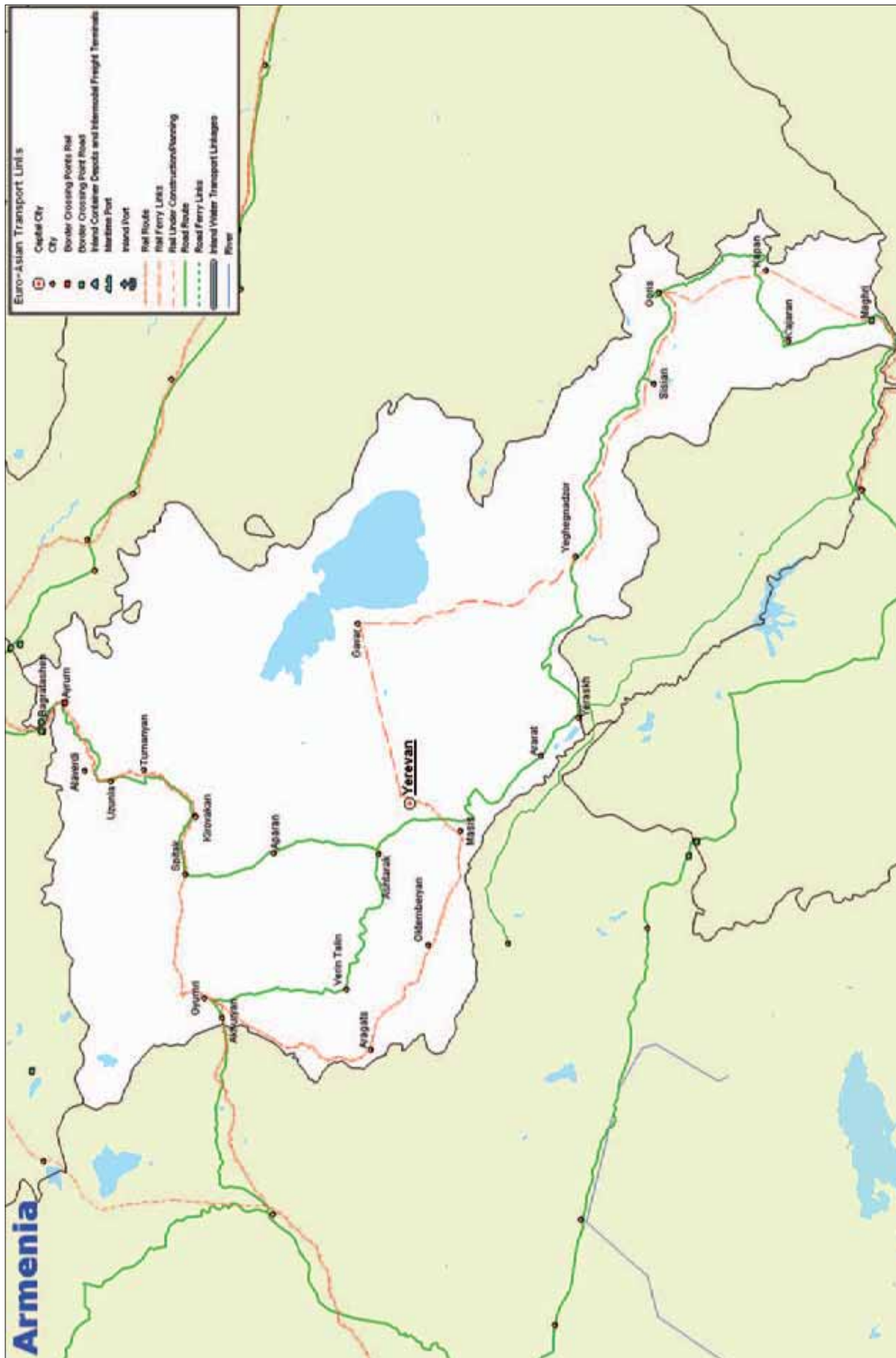


ДИАГРАММА 3.27 СЕТЬ ЕАТС В АЗЕРБАЙДЖАНЕ

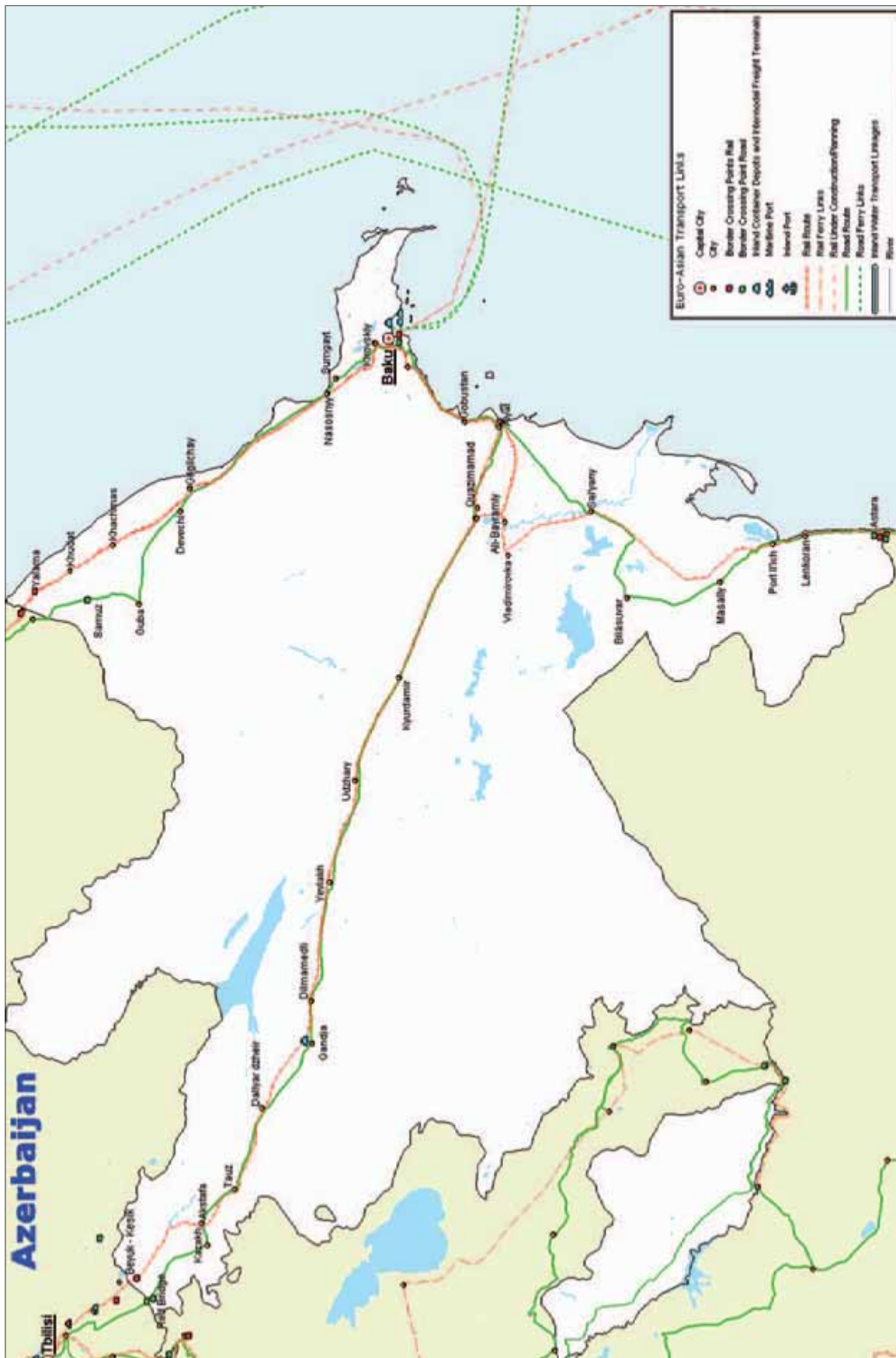


ДИАГРАММА 3.28 СЕТЬ ЕАТС В БЕЛАРУСИ



ДИАГРАММА 3.29 СЕТЬ ЕАТС В БОЛГАРИИ

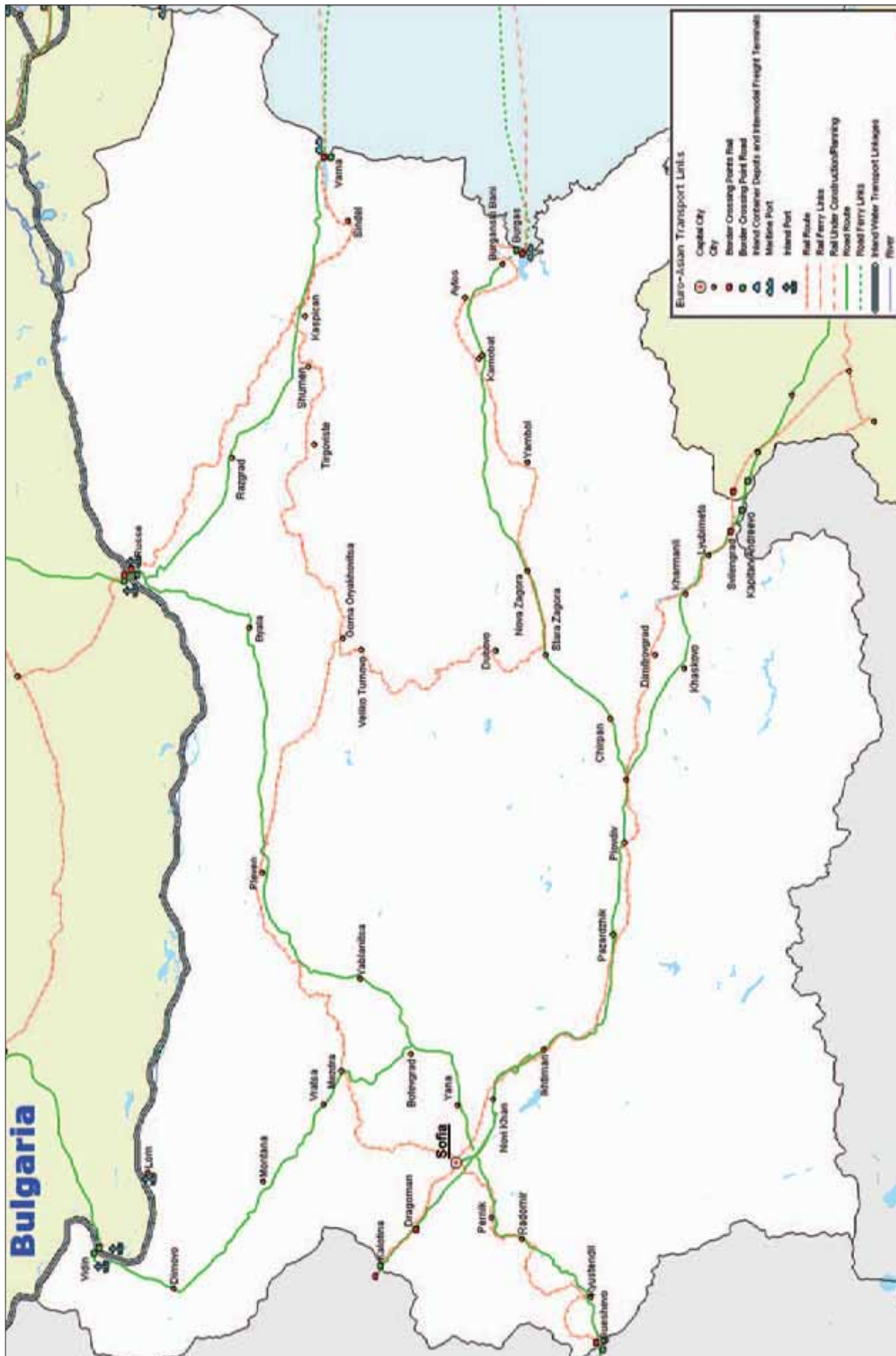


ДИАГРАММА 3.30 СЕТЬ ЕАТС В КИТАЕ

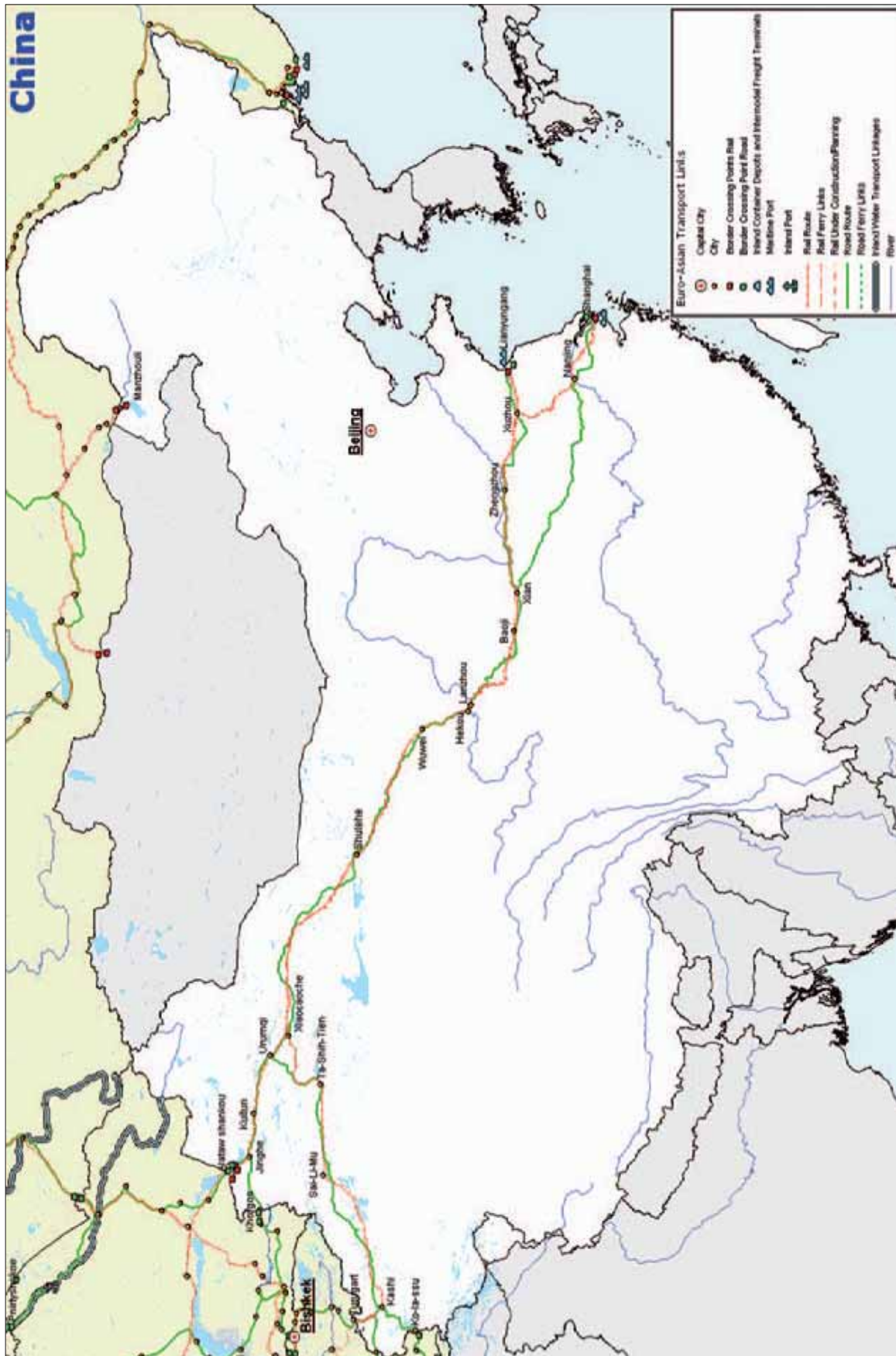


ДИАГРАММА 3.31 СЕТЬ ЕАТС В ГРУЗИИ

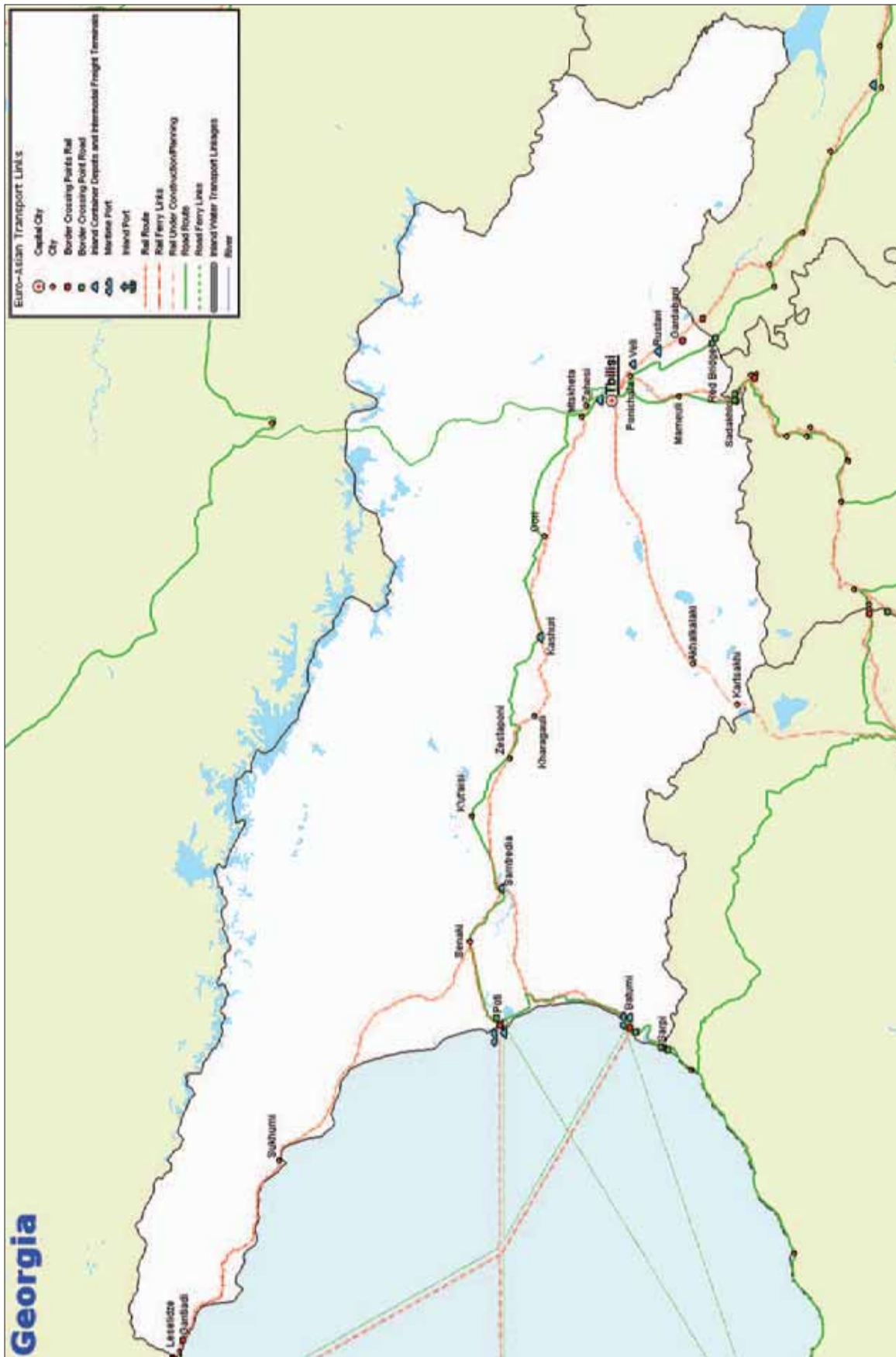


ДИАГРАММА 3.32 СЕТЬ ЕАТС В ИРАНЕ



ДИАГРАММА 3.33 СЕТЬ ЕАТС В КАЗАХСТАНЕ

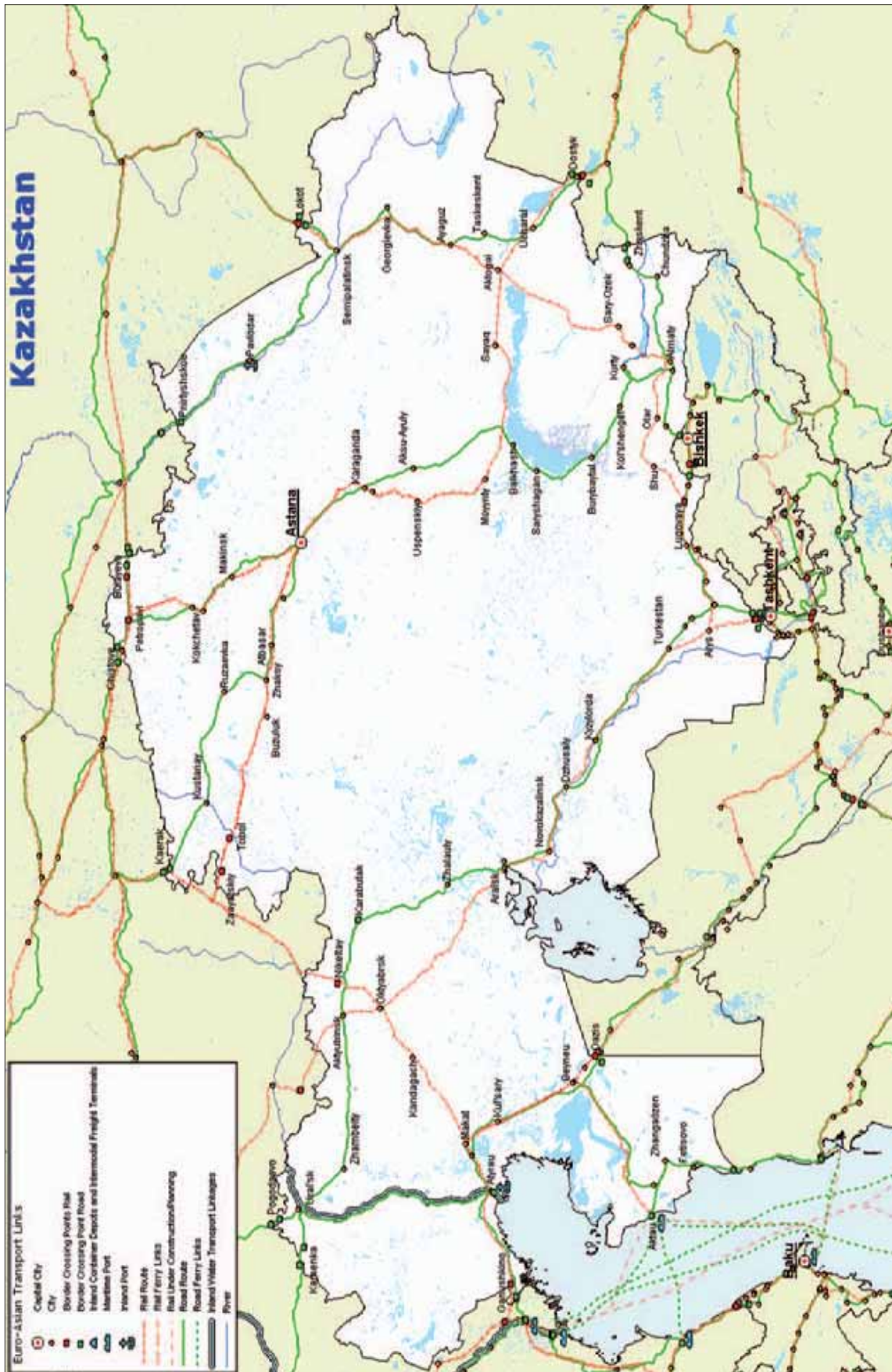


ДИАГРАММА 3.34 СЕТЬ ЕАТС В КЫРГЫЗСТАНЕ



ДИАГРАММА 3.35 СЕТЬ ЕАТС В МОЛДОВЕ

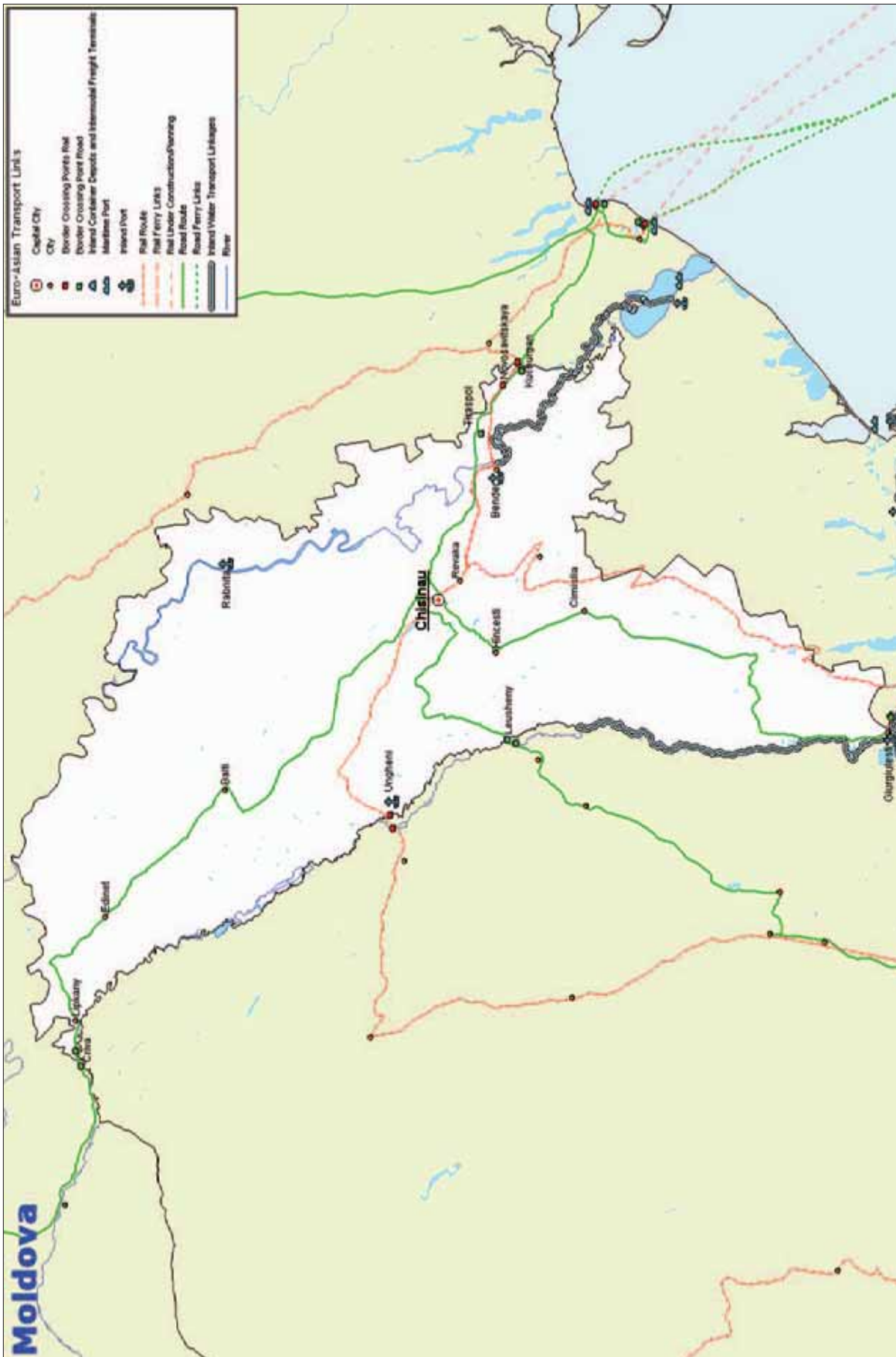


ДИАГРАММА 3.36 СЕТЬ ЕАТС В РУМЫНИИ

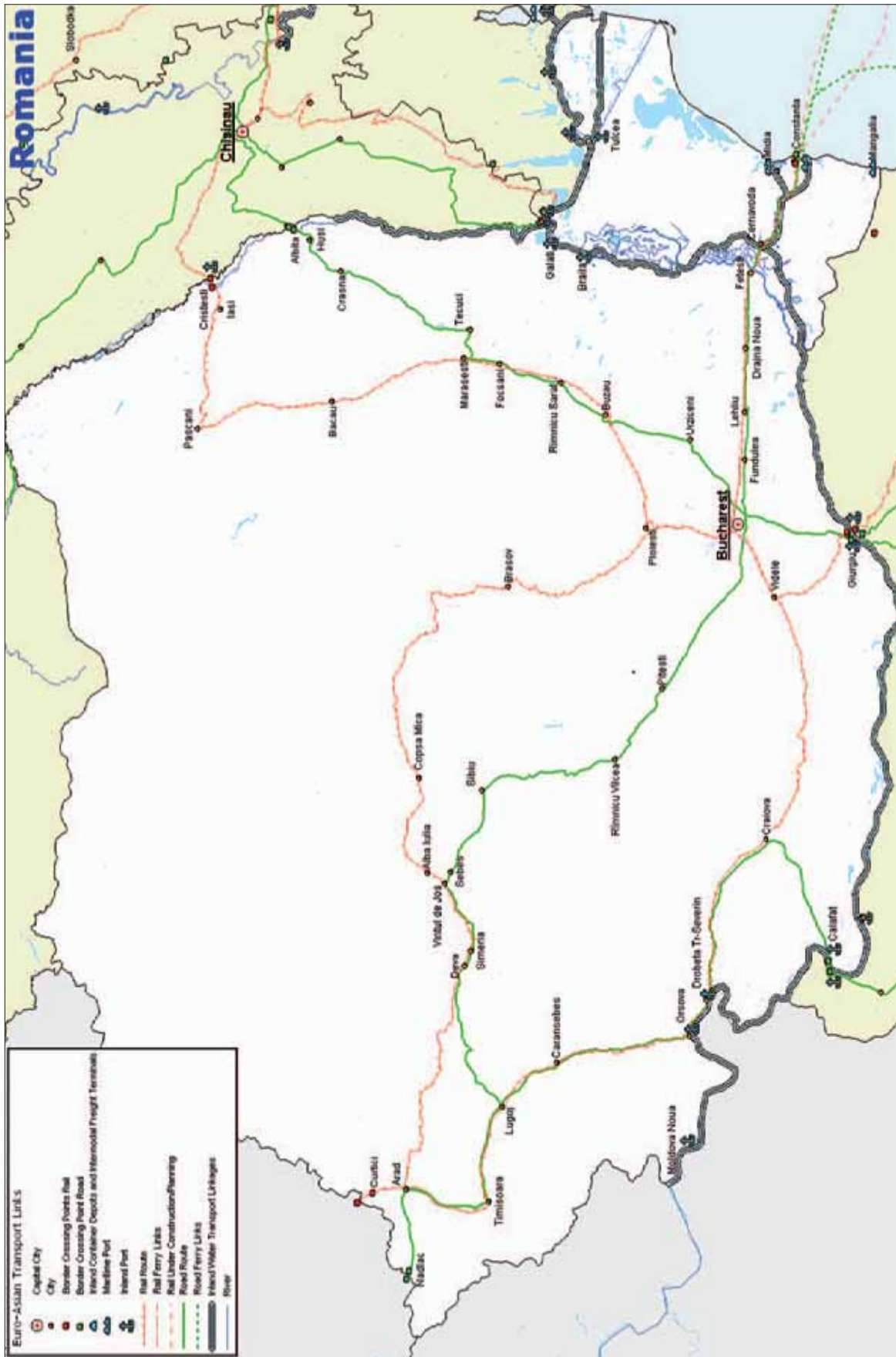


ДИАГРАММА 3.38 СЕТЬ ЕАТС В ЕВРОПЕЙСКОЙ ЧАСТИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

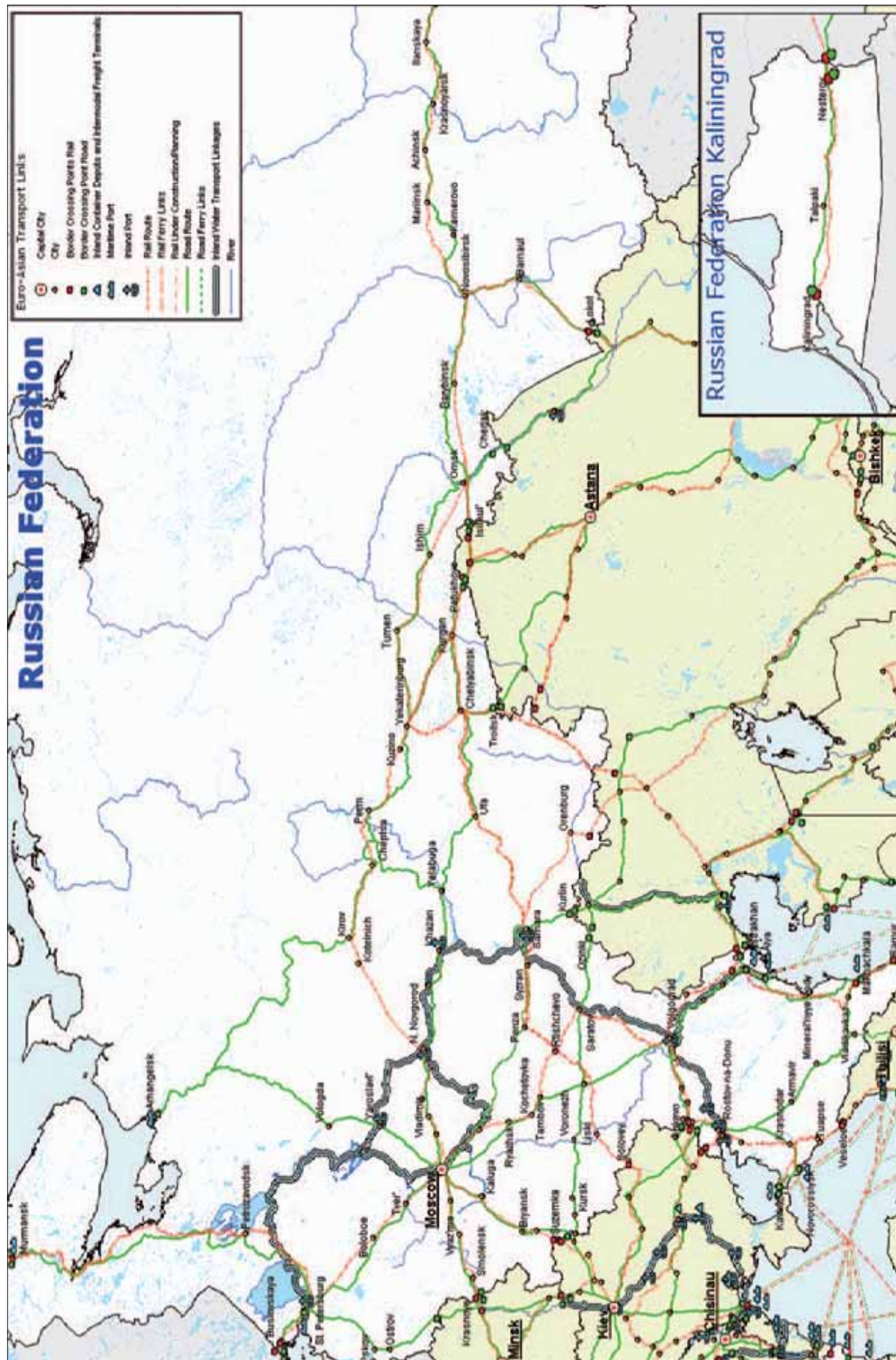


ДИАГРАММА 3.40 СЕТЬ ЕАТС В ТУРЦИИ

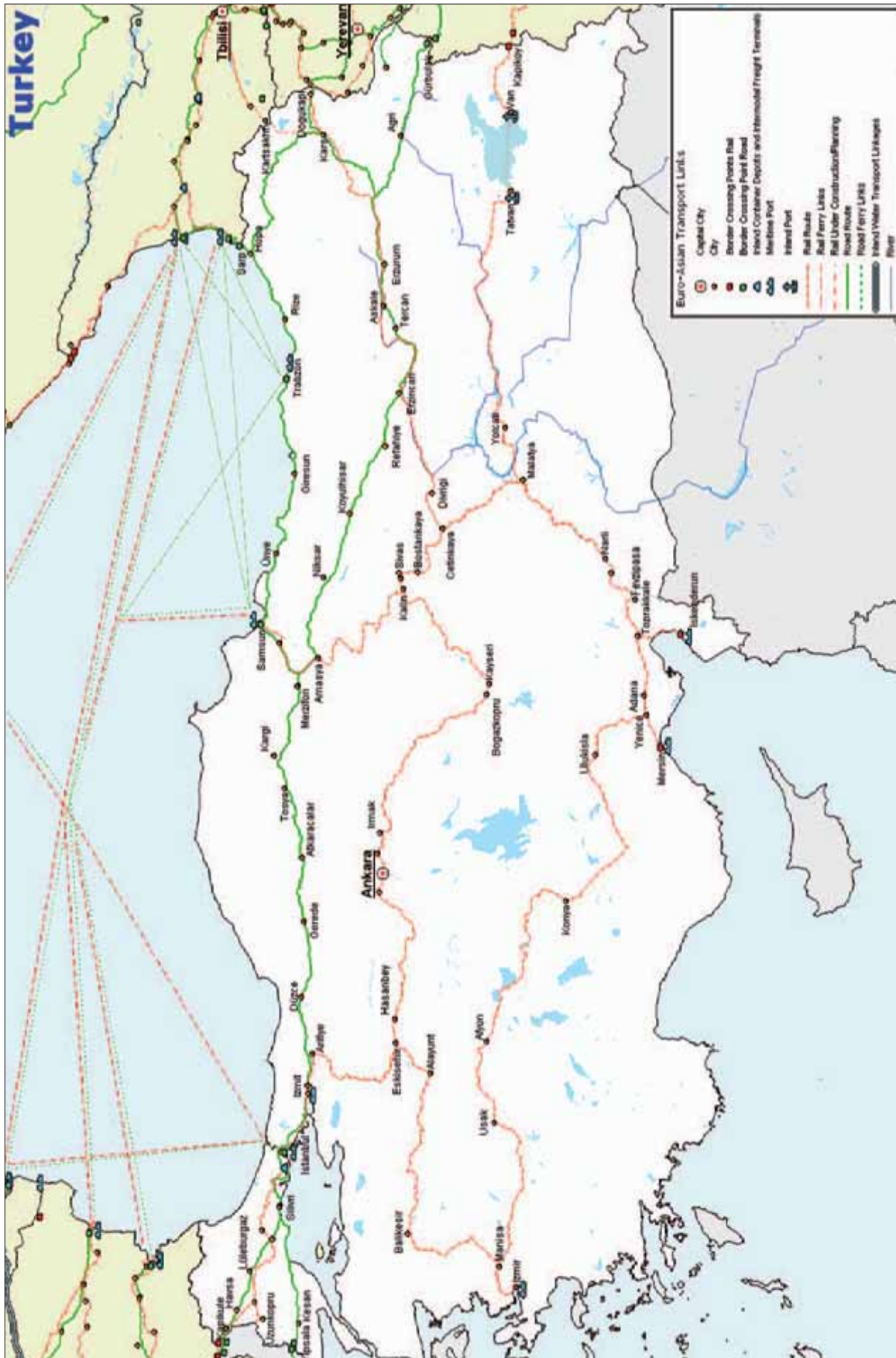


ДИАГРАММА 3.42 СЕТЬ ЕАТС В УКРАИНЕ

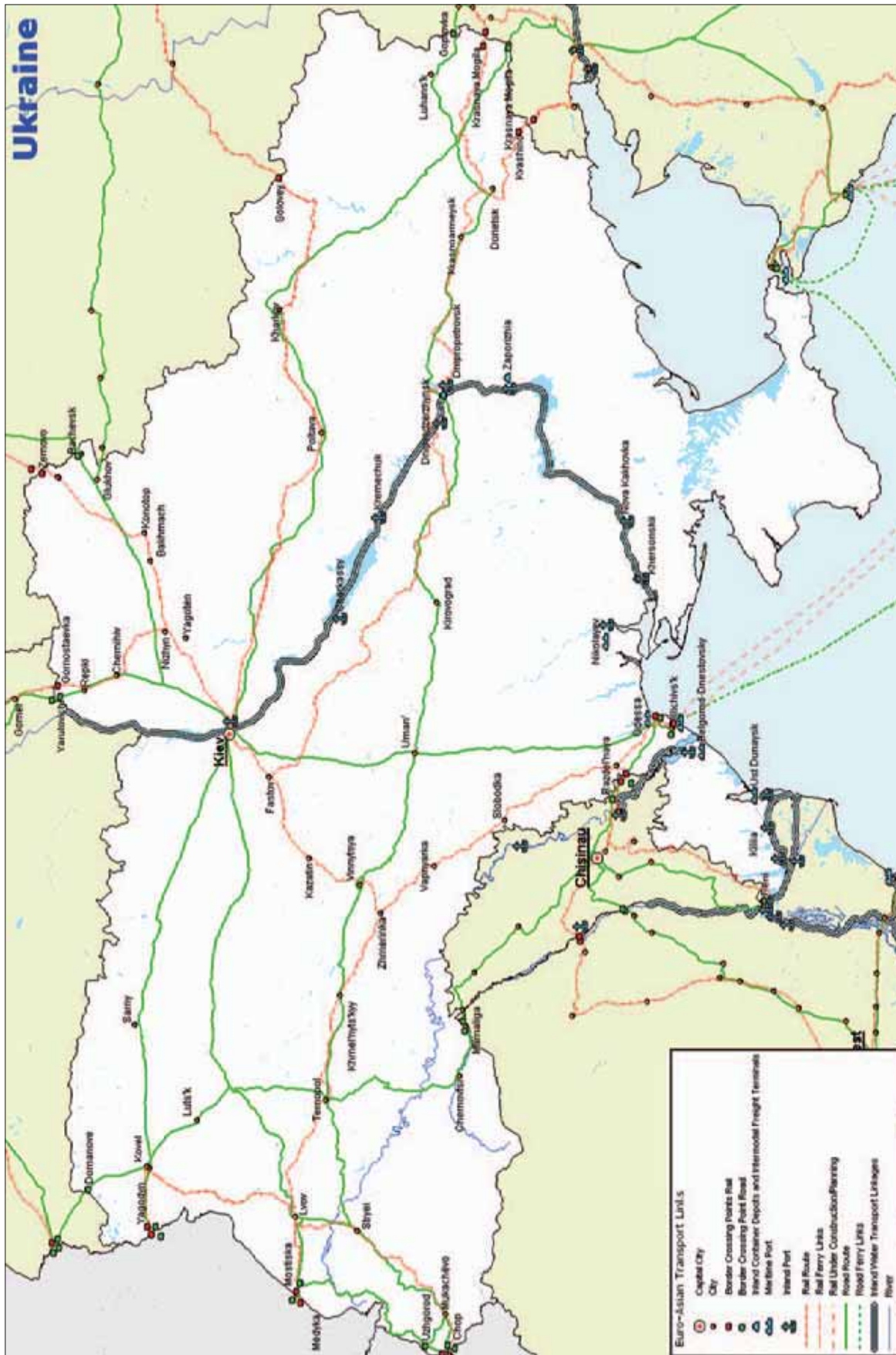


ДИАГРАММА 3.44 ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ МАРШРУТЫ СМЖЛ, СЛКП И ЕАТС

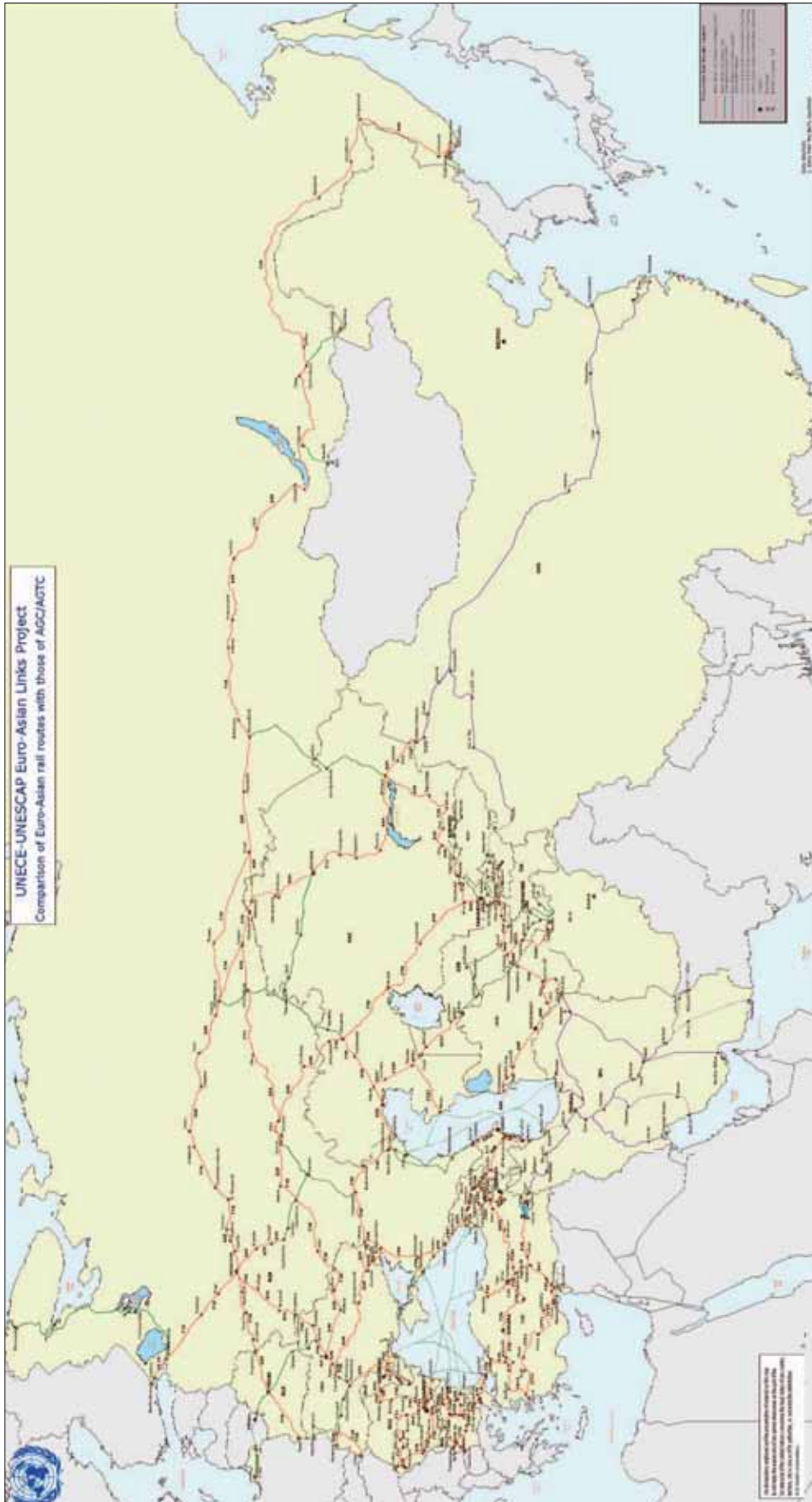
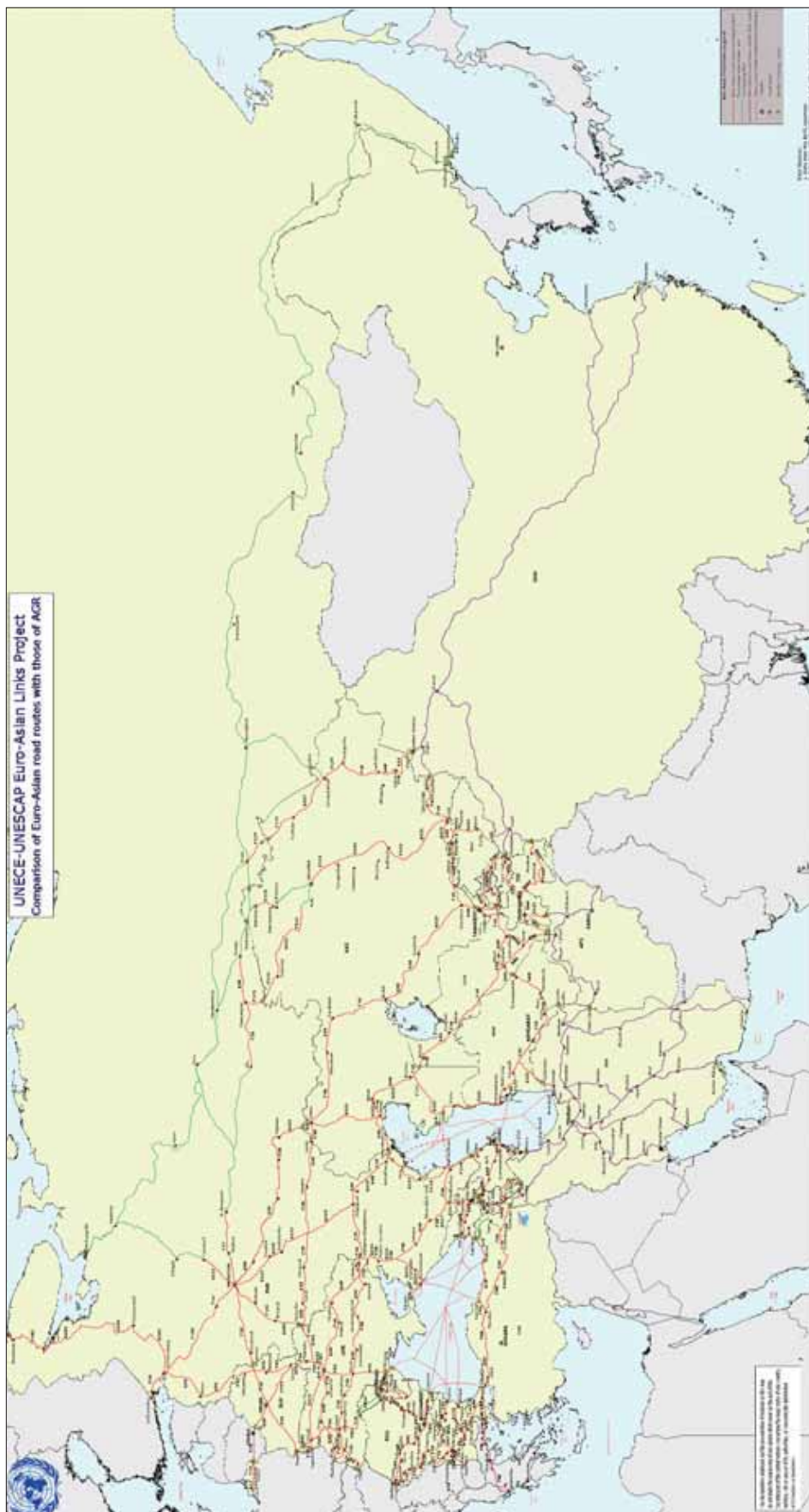


ДИАГРАММА 3.45 АВТОМОБИЛЬНЫЕ МАРШРУТЫ СМА И ЕАТС



3.7 Выводы относительно состояния и проблем международных транспортных перевозок в рассматриваемом регионе в контексте евро-азиатских транспортных связей

3.7.1 Введение

Продолжающееся приближение показателей производительности труда и душевого уровня доходов Китая, Кореи, России и ряда других стран ЕЭК ООН с зарождающейся рыночной экономикой к соответствующим показателям в наиболее развитых экономиках означает, что в предстоящие несколько десятилетий торговые потоки готовых изделий из упомянутых стран будут возрастать высокими, хотя и постепенно снижающимися темпами. Вероятно, что экономическая активность в странах Западной Европы будет расти относительно медленными темпами; и в то же время вероятно, что будет возрастать "аутсорсинг" обрабатывающей промышленности из этих стран в страны Азии с низкими производственными расходами и сохранится высокий спрос на энергию из богатых ресурсами стран Восточной и Центральной Европы. В соответствии с этими предположениями следует ожидать, что в обозримом будущем торговые и транспортные потоки между Европой и Азией будут развиваться динамичными темпами. Доминирующую роль в межрегиональных перевозках будет по-прежнему играть морской транспорт. Помимо того, что будут возрастать объемы нефти и газа, поставляемые по трубопроводам, операторы наземного транспорта также смогут несколько увеличить свою долю на рынке межрегиональных перевозок, при условии, что в результате эффективных мер поддержки будет создана надлежащая инфраструктура и будут устранены препятствия регуляторного характера, мешающие эффективным международным перевозкам по евразийскому наземному мосту. Данный проект является первым шагом на пути к разработке стратегии инвестиций для динамичного развития железнодорожных и автомобильных маршрутов, внутренних водных путей и маршрутов комбинированных перевозок сети евро-азиатских транспортных связей.

Физические и нефизические препятствия на пути транзитных перевозок по основным транспортным маршрутам евро-азиатского наземного транспорта продолжают мешать развитию сети евро-азиатских транспортных связей¹⁹. Помимо препятствий природного характера, таких как высокие горные хребты, развитию транспортных перевозок мешают неадекватные или несовместимые элементы транспортной инфраструктуры, узкие места и недостающие звенья инфраструктуры. Нефизические препятствия создаются мерами экономического, политического, административного и регулятивного характера, связанными также с соображениями сохранности и безопасности. По целому ряду препятствий физического и нефизического характера достигнуты международные соглашения и заключены конвенции. Данные в таблице 3.5 свидетельствуют о том, что не все страны Юго-Восточной Европы, Восточной и Центральной Европы и азиатские страны, участвующие в проекте, являются участниками 16 основных правовых документов ЕЭК ООН, надлежащее выполнение которых явилось бы существенным вкладом в обеспечение четкого функционирования системы евро-азиатских транспортных связей. К этим документам относятся три соглашения, по которым устанавливаются единые технические параметры для основных элементов инфраструктуры железнодорожных, автомобильных и комбинированных перевозок (СМА, СМЖЛ, СЛКП), девять соглашений, касающихся автомобильного транспорта, два соглашения по упрощению процедур пересечения границ и два юридических документа, касающихся перевозки опасных и специальных грузов (подробно см. в разделе 4.3.5). Эксперты ЕЭК ООН

¹⁹ Авторы исследования с благодарностью отмечают важность и ценность информации, которую они получили из докладов различных международных организаций и форумов, анализировавших эти вопросы (ЕКМТ, МСАТ, МСЖД, МСККП и Рабочая группа 5 ЕЭК ООН).

и других организаций неоднократно рекомендовали обеспечить выполнение этих 16 международных конвенций²⁰.

²⁰ Например, Проектная рабочая группа по транспорту и упрощению процедур пересечения границ (ПРГ-ТПГ), начиная со своей второй сессии в июне 1999 года постоянно рекомендует государствам - участникам программы СПЕКА принять все упомянутые 16 юридических документов. В Специальной программе Организации Объединенных Наций для стран Центральной Азии (СПЕКА) участвуют Азербайджан, Афганистан, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан.

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ
ЭКОНОМИЧЕСКАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ КОМИССИЯ ДЛЯ АЗИИ И ТИХОГО ОКЕАНА**

**ТАБЛИЦА 3.5 УЧАСТИЕ В ОСНОВНЫХ СОГЛАШЕНИЯХ И КОНВЕНЦИЯХ
ЕЭК ООН ПО ТРАНСПОРТУ, НА 31 ДЕКАБРЯ 2007 ГОДА**

СМА	СМЖЛ СЛКП 1985	СМЖЛ 1985	СЛКП 1991	Дор. движ. 1968	Доп. дор. движ. 1971	Дор. знаки и сигналы 1968	Доп. дор. знаки и сигн. 1971	Тамож. конв. (1972)	ЕСТР условия работы 1970	Догов. КДПГ 1956	Врем. импорт част. тран. 1954	Врем. ипорт. коммер. тран. 1956	МДП ковен. 1975	Соглас. конт- роля 1982	ДОПОГ опасн. грузы 1957	СПС скоро- порт. прод. 1970
ЮВ Европа																
Болгария	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Румыния	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Турция	x	x	x													
ВЕЦА																
Армения				x				x	x	x						
Азербайджан				x				x	x	x					x	x
Беларусь		x	x	x	x	x	x	x	x	x					x	x
Грузия		x	x	x	x	x	x	x	x	x					x	x
Казахстан		x	x	x	x	x	x	x	x	x					x	x
Кыргызстан				x								x				
Молдова		x	x	x					x	x					x	
Российская Федерация		x	x	x	x	x	x	x	x	x					x	x
Таджикистан				x												
Туркменистан				x												
Украина		x	x	x	x	x	x	x	x	x					x	
Узбекистан				x												
Азия																
Афганистан																
Китай								x								
Иран				x		x	x									

Источник: ЕЭК ООН.

Приводимая ниже оценка основных препятствий физического и нефизического характера вдоль маршрутов евро-азиатских транспортных связей отчасти основана на материалах разработки генеральных планов ТЕА и ТЕЖ (подробности см. в разделе 2.1.7). Часто такие препятствия отражают проблемы, характерные для стран региона Восточной Европы, Кавказа и Центральной Азии. Например, наличие между соседними странами нескольких пунктов пересечения границы, в связи с тем, что инфраструктура автомобильного и железнодорожного транспорта первоначально создавалась в едином государстве (в Советском Союзе)²¹.

Эксперты согласились, что для развития евро-азиатских транспортных связей было бы лучше всего, если бы все участвующие в этом проекте страны как можно скорее приняли и максимально полно исполняли упомянутые выше правовые документы ЕЭК ООН по транспорту²². Из данных на рис. 3.44 следует, что это - большая задача для всех участвующих в проекте стран, за исключением пяти государств: Беларуси, Болгарии, Румынии, Российской Федерации и Украины, которые уже ратифицировали все или почти все упомянутые основные правовые документы. Семь стран ратифицировали менее половины этих документов. Кроме того, различные обзоры показывают, что эффективное выполнение упомянутых конвенций не является само собой разумеющимся делом. Например, к настоящему времени Конвенцию МДП и Международную конвенцию по гармонизации пограничного контроля товаров приняли четыре государства Центральной Азии. Однако длительные задержки на пограничных пунктах этих государств продолжаются, что свидетельствует о неэффективном выполнении указанных двух основных конвенций.²³

3.7.2 Обеспечение надлежащей инфраструктуры

Неадекватность инфраструктуры и несочетаемость логистических сетей подрывают амбициозные планы по развитию наземных транспортных осей евро-азиатских транспортных связей. Некоторые из этих проблем нашли частичное разрешение в результате принятия странами Восточной Европы, Кавказа и Центральной Азии, расположенными вдоль маршрутов ЕАТС, соглашений ЕЭК ООН по вопросам инфраструктуры. Однако до сих пор в инфраструктуре имеются серьезные узкие места.

Например, в секторе железных дорог, несмотря на то, что с 2002 года основные международные железнодорожные линии Кавказа и стран Центральной Азии в соответствии с Европейским соглашением о международных манистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ) официально интегрированы в систему международной сети дорог категории Е, параметры их инфраструктуры не в полной мере соответствуют требованиям СМЖЛ. Тем не менее железные дороги международной сети дорог категории Е как составная часть евро-азиатских транспортных связей могут способствовать развитию международных транспортных перевозок и торговли со всеми странами Восточной Европы, Кавказа и Средней Азии, что поможет их дальнейшей интеграции в европейскую и мировую экономику, несмотря на то, что

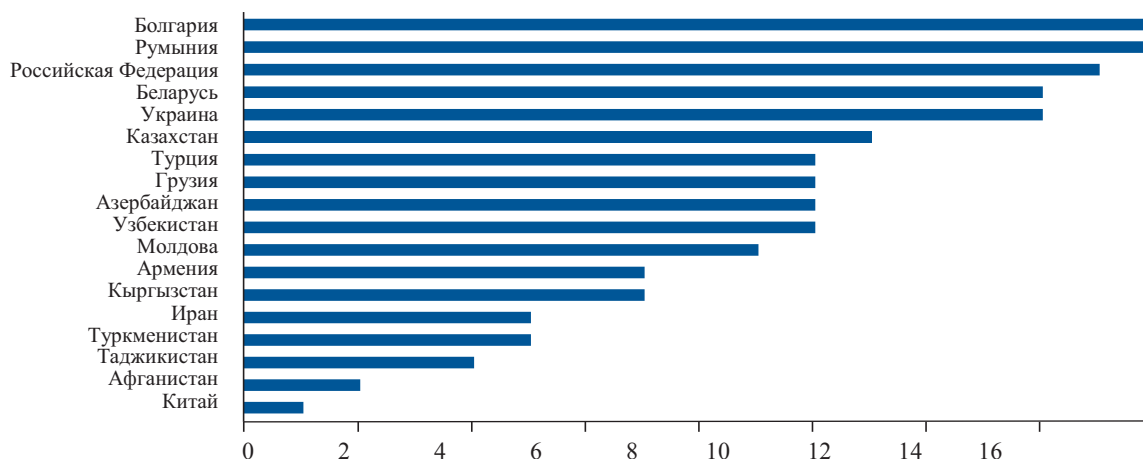
²¹ Поезд из Астрахани, в Российской Федерации, в город Душанбе, в Таджикистане, за три дня поездки проходит по территории трех стран (Казахстана, Туркменистана и Узбекистана) и девять раз пересекает государственные границы. Аналогично большое число пограничных пунктов находится и на железнодорожных маршрутах между Молдовой и Украиной или Казахстаном и Российской Федерацией.

²² См., например, презентацию представителя МСАТ на Третьей сессии Группы экспертов www.unecsc.org/trans/main/eatl/docs/3rd_EGM_Presentation_IRU_Obstacles_and_Risks.pdf.

²³ См. Записку ЕЭК ООН относительно присоединения стран - участниц СПЕКА к международным конвенциям ЕЭК ООН по состоянию до марта 2007 года www.unecsc.org/speca/pdf/tbs/12ses/accession_2e.pdf.

дороги этих стран еще не соответствуют техническим и эксплуатационным требованиям, предусмотренным в соглашении СМЖЛ.

ДИАГРАММА 3.46 УЧАСТИЕ ГОСУДАРСТВ В ОСНОВНЫХ СОГЛАШЕНИЯХ И КОНВЕНЦИЯХ ЕЭК ООН ПО ТРАНСПОРТУ, НА 31 ДЕКАБРЯ 2007 ГОДА



Целью соглашения СМЖЛ является создание полностью совместимой и однородной сети железных дорог международного значения категории Е. Однако в этом соглашении не установлены предельные сроки, в которые должна быть выполнена гармонизация технических стандартов. Поскольку страны Восточной Европы, Кавказа и Центральной Азии относительно недавно присоединились к соглашению СМЖЛ и для адаптации их путей и сооружений к стандартам СМЖЛ потребуются огромные инвестиции, то полная техническая совместимость сети возможна лишь в весьма отдаленной перспективе. Тем не менее можно свести к минимуму время, затрачиваемое на пересечение границ, если принять конкретные меры по устранению различий в ширине колеи и в других технических параметрах. К таким мерам относятся продление путей стран Восточной Европы, Кавказа и Средней Азии до ближайших мультимодальных логистических центров в соседних странах, организация перевалки контейнеров, применение подвижного состава с универсальными кузовами, рассчитанными на использование при различной ширине колеи, и других специальных устройств²⁴.

В секторе автомобильного транспорта, сеть автомагистралей категории Е была продлена до границ Афганистана и Китая в декабре 2001 года, когда все заинтересованные страны согласились на обозначение автомагистралями категории Е системы недавно идентифицированных автомобильных дорог международного значения в странах Кавказа и Центральной Азии. Международная сеть дорог категории Е, протяженность которой в настоящее время превышает 150 000 километров, охватывает все автомобильные дороги международного значения не только в Европе, но также в странах Кавказа и Центральной Азии. Когда уровень инфраструктуры на этих дорогах достигнет стандартов, предусмотренных в СМА, эта сеть дорог категории Е значительно облегчит международные перевозки грузов и будет способствовать развитию торговли.

²⁴ Более подробно см. Networks for peace and development: Extension of the major trans-European transport axes to the neighbouring countries and regions, Доклад Группы высокого уровня под председательством Лойолы де Паласио, Брюссель, ноябрь 2005 года, стр. 35.

Несмотря на некоторый прогресс в развитии инфраструктуры, особенно в странах Юго-Восточной Европы и в Российской Федерации, для нормального функционирования евро-азиатских транспортных коридоров понадобятся значительные инвестиции (подробно по этому вопросу см. часть V). Кроме того соответствующим национальным органам необходимо провести максимально возможное согласование стандартов, применяемых на автомобильных и железнодорожных сетях категории E, со стандартами своих азиатских партнеров, применяемыми на маршрутах соседних сетей Трансазиатских железных дорог и Азиатских автомобильных дорог. Для того, чтобы преодолеть упомянутые выше препятствия путем продуктивных инвестиций, требуется процесс планирования на международном уровне. Принимающие решения органы в странах, участвующих в проекте ЕАТС, должны обеспечить совместимость национальных инвестиционных программ с последовательным развитием маршрутов наземного транспорта, согласованным к настоящему времени. В странах с относительно развитой правовой системой и конкурентными рынками соответствующие органы могут рассмотреть возможности использования долгосрочных концессий или других схем частно-государственного партнерства для финансирования наиболее срочных инфраструктурных проектов. Однако возможно, что в большинстве участвующих в проекте ЕАТС стран для таких проектов понадобится правительственное финансирование или правительственные гарантии. Во всех случаях, где это окажется возможным, для выполнения таких проектов с государственным финансированием следует использовать процедуры соревновательных тендеров, обеспечивающие создание адекватной инфраструктуры при минимальных издержках.

3.7.3 Реформирование железных дорог

Несмотря на то, что на железные дороги приходится скромная доля рынка межконтинентальных перевозок, они продолжают играть важную роль в региональных перевозках в Китае, Российской Федерации и в ряде других стран Восточной Европы, Кавказа и Центральной Азии, где, как правило, на железные дороги приходится свыше половины перевозок на дальние расстояния и не менее одной трети пассажирских перевозок на городском транспорте.

Эксперты согласились, что ориентированное на рыночные условия реформирование бывших монополий на железнодорожном транспорте является одним из условий для быстрого роста производительности труда и на этой основе - предоставления конкурентоспособных услуг как на международном, так и на национальных рынках. В ряде стран, участвующих в проекте ЕАТС, достигнут заметный прогресс в коммерциализации железных дорог, преобразовании прежних громоздких и неповоротливых монополий, подчинявшихся непосредственно отраслевым министерствам, в действующие на коммерческой основе государственные корпорации, основной сферой деятельности которых является сектор транспортных услуг, внедрении эффективных систем учета и постепенной либерализации доступа к сети железных дорог. Однако еще сохраняется такая неэффективная практика, как субсидирование услуг по перевозке пассажиров за счет прибыльных грузоперевозок. Хотя происходит избавление крупнейших государственных компаний в сфере автомобильного транспорта от некоторых социальных функций, они остаются в числе крупнейших национальных работодателей, обеспечивая, например, 1,2 млн. рабочих мест в Российской Федерации и 1,5 млн. рабочих мест в Китае²⁵. Столь чрезмерная занятость, существующая наряду с неэффективными рынками

²⁵ Для сравнения, занятость в секторе железнодорожного транспорта США, оказывающем примерно сопоставимый объем услуг, составляет примерно 230 тысяч человек. См. "The US Bureau of Labor Statistics data on employment by industry", <<http://data.bls.gov/PDQ/servlet/SurveyOutputServlet>>.

рабочей силы, является важным политико-экономическим фактором, сдерживающим проведение более глубоких реформ, которые срочно необходимы для того, чтобы железнодорожный транспорт мог успешно конкурировать с другими видами транспорта, одновременно обеспечивая эффективную основу для комбинированных перевозок.

В контексте ЕАТС особенно важное значение имеет факт, что в последние годы происходит преобразование ранее управлявшихся централизованно Российских железных дорог в вертикально интегрированную государственную корпорацию, ориентированную на ведение основного бизнеса²⁶ и предлагающую услуги по межрегиональным грузовым перевозкам в сотрудничестве с иностранными партнерами.

Магистральные линии вдоль Панъевропейских транспортных коридоров II и IX играют ключевую роль в организации евро-азиатских наземных перевозок. Транспортный коридор II начинается в Германии и проходит через Польшу, Беларусь и Российскую Федерацию до порта Находка на побережье Тихого океана. Благодаря этому коридору вместо морского пути из Германии в Японию протяженностью 21 000 км, на прохождение которого требуется 28 дней, можно воспользоваться более коротким путем - протяженностью 15 600 км, на прохождение которого потребуется всего 13 дней. Электрифицированная почти на всем своем протяжении и не пересекающая практически ни одной государственной границы, Транссибирская магистраль обеспечивает кратчайшую связь между Европой и Японией и Кореей. С учетом ответвлений этой магистрали в Центральной Азии, она имеет возможности обеспечивать связи с Китаем и странами Юго-Восточной Азии. Другая магистраль - Север-Юг вдоль Панъевропейского транспортного коридора IX - проходит из Финляндии в Российскую Федерацию, а затем идет в южном направлении - к региону Каспийского моря, Ирану и портам Персидского залива. По сравнению с сообщением по морю между Ираном и Германией, протяженность пути уменьшается с 13 500 км до 5 000 км, а продолжительность - с 25 до 14 дней.

Несмотря на прогресс, достигнутый к настоящему времени, органам, принимающим решения в Российской Федерации и в других странах, участвующих в проекте ЕАТС, необходимо продолжать реформы и обеспечить равные конкурентные условия в секторе транспорта, так чтобы железнодорожные компании могли конкурировать на рынке услуг с операторами других видов транспорта. Компетентным органам власти в кратчайшие возможные сроки следует инициировать меры по отмене внутриотраслевых субсидий между видами транспорта и замене их прямым бюджетным финансированием пассажирских железнодорожных перевозок, а также по более широкому использованию ориентированных на рынок регулятивных инструментов и постепенному дерегулированию рынков рабочей силы, чрезмерно защищающих "своих" работников. В Российской Федерации все еще имеют место льготные цены на железнодорожные билеты по некоторым маршрутам, ведущим в российские морские порты и из этих портов, что вызывает искажения в ценовой политике и создает неравные условия для потребителей услуг железнодорожного транспорта. Для того, чтобы создать конкурентные условия, ценовая структура услуг железнодорожного транспорта не должна отражать каких-либо предпочтений какому бы то ни было одному транспортному маршруту. Как показывает опыт государств-участников ЕЭК ООН из Северной Америки и Западной Европы, прогрессивная либерализация рынка железнодорожных услуг приводит к повышению качества этих услуг и их конкурентоспособности. В противном случае в результате чрезмерного ценового давления может произойти эрозия прибылей операторов железнодорожного и комбинированного транспорта, что повлечет за собой уменьшение их доли на рынках как

²⁶ На первом этапе реструктуризации от Российских железных дорог были отделены такие непрофильные активы, как больницы и школы для работников отрасли. Подробно см. "OECD Reviews of Regulatory Reform: Russian Federation", Париж, 2005, глава 5.

региональных, так и межрегиональных услуг. В конечном счете это приведет к повышению издержек и вызовет негативные последствия в плане влияния наземных транспортных связей между Европой и Азией на окружающую среду.

3.7.4 Упрощение процедур пересечения границ

На конкурентоспособности евро-азиатских наземных транспортных маршрутов, по сравнению с морскими и воздушными перевозками, продолжают негативно сказываться неэффективные и дорогостоящие процедуры пересечения границы. В некоторых случаях самые экономически выгодные маршруты оказываются недоступными из-за длительных территориальных конфликтов, которые привели к закрытию ключевых транспортных связей. Даже в некоторых частях региона евро-азиатских транспортных связей, не затронутых политической нестабильностью, межрегиональные перевозки наземным транспортом страдают от чрезмерного административного и регулятивного бремени. В результате недостаточной согласованности норм, касающихся упрощения процедур торговли, или их неправильного применения, а также в силу различий между правовыми режимами приходится иметь дело со сложными и длительными процедурами пограничного контроля, с дискриминационными транзитными пошлинами и другими (зачастую незаконными) платежами, в результате которых стоимость железнодорожных перевозок существенно возрастает. Наличие серьезных барьеров мешает также и автомобильным перевозкам между Европой и Азией. Как показывает практика ряда автомобильных перевозчиков, работающих во всех частях рассматриваемого региона, наиболее часто встречаются следующие препятствия: невыполнение или некачественное выполнение конвенций о международных автомобильных перевозках, чрезмерные ограничения на автомобильное движение, ненужная перегрузка, проверки и разгрузка транспорта на границах, сложные чисто национальные таможенные правила на всем протяжении маршрута, неоправданные проверки транзитных грузов, двойное налогообложение автомобилей, отсутствие согласованных стандартов, которым должны соответствовать автомобили, отсутствие на многих маршрутах элементарной безопасности для водителей грузового транспорта и для перевозимых ими грузов и широко распространенная коррупция.

Работа ЕЭК ООН, касающаяся проектов Трансевропейских железных дорог (ТЕЖ) и Трансевропейских автомобильных дорог (ТЕА), позволяет сделать вывод о том, что эффективное осуществление основных международных конвенций, облегчающих транзитную торговлю, могло бы существенно снизить тяжелое бремя, которое несут операторы евро-азиатских транспортных связей из-за несогласованности правовых норм. Помимо того, что национальным органам власти следует принять и эффективно выполнять упомянутые выше основные конвенции ЕЭК ООН, они должны также обеспечить взаимную согласованность норм национального и международного транспортного права, касающихся железнодорожного транспорта, что повысит возможности евро-азиатских контейнерных перевозок на дальние расстояния наземным транспортом. В настоящее время существует две правовые системы, устанавливающие правила для международного железнодорожного и мультимодального транспорта, в том числе относительно грузовых накладных и другой документации (см. вставку 2). Известно, что достичь взаимной согласованности национальных законодательных норм в области транспорта – задача трудная, однако недавно достигнутый успех в разработке единой накладной МГК/СМГС свидетельствует о том, что нефизические препятствия можно преодолевать путем терпеливых переговоров²⁷. Тем не менее между этими

²⁷ Новая накладная МГК/СМГС сопоставима с транспортной накладной КДПГ, широко используемой для международной перевозки грузов автомобильным транспортом. Правила, касающиеся транспортной накладной КДПГ, установлены в принятой ЕЭК ООН Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов, которую ратифицировали большинство стран, участвующих в проекте ЕАТС (см. таблицу 3.6).

двумя правовыми режимами имеются важные различия. Например, положения об ответственности перевозчика в конвенциях МГК и СМГС почти идентичны, но они предусматривают различные уровни возмещения ущерба²⁸. Принятие единых правил, регулирующих железнодорожные перевозки, всеми странами, расположенными вдоль основных евро-азиатских транспортных коридоров, способствовало бы развитию конкурентоспособных межрегиональных транспортных услуг.

3.7.5 Вопросы безопасности

Международные перевозки наземным транспортом по евро-азиатским маршрутам особенно уязвимы для угроз в отношении сохранности и безопасности этих перевозок, что является в некоторой степени результатом политической нестабильности, а также все еще слабой правоприменительной деятельности при высокой активности организованной преступности в ряде стран и регионов, участвующих в проекте ЕАТС. Наиболее часто риски безопасности перевозок связаны с кражами перевозимых опасных веществ, незаконными перемещениями через границу людей, наркотических средств и оружия, нанесением ущерба физической инфраструктуре, кражами и нецелевым использованием транспортных средств. Совершенно естественно, что правительства стремятся не допустить незаконные перевозки товаров и людей через национальные границы, но меры безопасности ведут к увеличению издержек операторов транспортных средств. Чрезмерно тщательные проверки международных перевозок, как и отсутствие всякого контроля, вызывают недопустимо высокие общественные издержки. Адекватные процедуры безопасности не должны быть чрезмерным бременем и должны обеспечивать упрощение торговли на основе соглашений, регулирующих международную торговлю и международные перевозки.

К настоящему времени правительства государств-членов ЕЭК ООН разработали целую систему соглашений, которые содействуют развитию перевозок, одновременно обеспечивая надлежащий уровень безопасности и сохранности грузов. Прежде всего таковыми являются принятая в 1975 году Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП) и Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах, принятая в 1982 году; эти конвенции направлены на устранение нефизических барьеров при прохождении грузов через границы.

Таковыми же являются и заключенная в Вене в 1968 году Конвенция о дорожных знаках и сигналах и Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР); эти документы обеспечивают согласование правил дорожного движения и повышение безопасности дорожного движения. Кроме того в Европейском соглашении о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) установлены специальные правила безопасной перевозки опасных веществ. В приложении к упомянутой выше конвенции КМЖП изложены Правила международной железнодорожной перевозки опасных грузов (МПОГ). Правила МПОГ и ДОПОГ полностью согласованы между собой на совместных заседаниях экспертов Межправительственной организации по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) и ЕЭК ООН и в основном согласованы с правилами перевозок опасных грузов в рамках ОСЖД. Полное и эффективное выполнение всех упомянутых соглашений и конвенций соответствует интересам евразийского наземного транспорта и пойдет на пользу всем странам, участвующим в выполнении проекта ЕАТС.

²⁸ По правилам МГК предусмотрено возмещение ущерба за просрочку в доставке груза в четырехкратном размере платы за перевозку. По правилам СМГС возмещение ущерба не может превышать 30% провозной платы.

С учетом озабоченности по поводу безопасности, высказываемой как экспортерами, так и импортерами (особенно в связи с кражами грузов), и в связи с продолжающимся развитием контейнеризации грузовых перевозок, участвующие в проекте ЕАТС государства, возможно, пожелают сосредоточить свои усилия на модернизации контейнерных перевозок, особенно по железным дорогам. В некоторых из участвующих в проекте государствах контейнерный транспорт развит относительно слабо. Однако эти страны, вероятно, могли бы преодолеть недостатки в существующей производственной цепочке, особенно сконцентрировав усилия на решении проблем в пунктах перегрузки (на границах, на станциях перехода на другую ширину колеи, в портах). Органы власти соответствующих стран могли бы привлечь к сотрудничеству для решения этих задач и другие заинтересованные стороны, такие как экспедиторы, операторы транспортных средств и представители экспортно-импортного бизнеса.

Вставка 2. Международные конвенции о железнодорожных перевозках

Конвенция о международных железнодорожных перевозках (КМЖП) 1980 года и Протокол 1990 года о дополнительных автомобильных и морских маршрутах регулируют железнодорожные и комбинированные перевозки, организуемые железными дорогами в Западной Европе. Администратором этой конвенции является Межправительственная организация по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) со штаб-квартирой в Берне. В 1990-х годах к упомянутым Конвенции 1980 года и Протоколу 1990 года присоединились четыре государства, участвующие в проекте ЕАТС (Болгария, Румыния, Иран и Турция). Остальные участвующие в проекте государства, за исключением Афганистана (и включая Китай), присоединились к альтернативному Соглашению о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС), администратором которого является Организация сотрудничества железных дорог, со штаб-квартирой в Варшаве (Польша). Болгария, Румыния и Иран являются членами обеих организаций и работают по тому или иному правовому режиму в соответствии с направлением своих конкретных перевозок.

Развитию железнодорожных перевозок между Европой и Азией мешают различия в параметрах используемой инфраструктуры. В странах ОТИФ, за исключением Финляндии, но включая Болгарию, Румынию, Иран и Турцию, а также в Китае используется узкая железнодорожная колея шириной 1 435 мм. С другой стороны, во всех странах Восточной Европы, Кавказа и Центральной Азии используется более широкая колея шириной 1 520 мм. Различия в ширине колеи можно преодолеть с помощью относительно простых технических решений. Что же касается множества документов, требуемых для международных железнодорожных перевозок в связи с существованием двух правовых режимов, то решить эту проблему оказалось значительно труднее. Например, таможенные власти в Европейском союзе упростили процедуры, связанные с пересечением границ грузовым железнодорожным транспортом, принимая, при соблюдении определенных условий, накладную МГК, соответствующую Конвенции КМЖП, в качестве таможенного документа. Однако, с другой стороны, накладную МГК не признают таможенные власти стран, не входящих в ЕС; они требуют, чтобы при пересечении их границ им предъявляли накладные СМГС и дополнительную таможенную документацию.

Чтобы уменьшить потери времени в связи с несогласованностью нормативных документов, недавно была введена в действие унифицированная накладная

МГК/СМГС. Первый международный железнодорожный состав с использованием унифицированной накладной вышел с территории Украины 25 июля 2006 года. Первая партия груза из Германии в Россию с использованием универсальной накладной МГК/СМГС была отправлена в конце 2006 года. Начиная с января 2007 года между городами Майнц (Германия) и Запорожье (восточная часть Украины) осуществляются регулярные железнодорожные контейнерные грузоперевозки. Пока еще не ясно, будут ли принимать новую накладную в качестве таможенного документа соответствующие власти во всех странах-участницах проекта ЕАТС, не являющихся членами ЕС. Однако, даже если унифицированная накладная будет успешно применяться, правовой режим, регулирующий международные железнодорожные грузоперевозки, будет все ещё сложным и более обременительным, чем аналогичный режим для автомобильных грузоперевозок.

ЧАСТЬ IV

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ЕВРО-АЗИАТСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ СВЯЗЕЙ: ОСНОВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ

4.1 Транспортные потоки на евро-азиатском направлении

4.1.1 Существующее положение с перевозками между Европой и Азией

С конца 1990-х годов наблюдается быстрый рост международных перевозок товаров по евро-азиатским воздушным, наземным и водным маршрутам как в физическом, так и в стоимостном выражении. Однако потоки импорта стран ЕС из Азии продолжали примерно вдвое превышать потоки экспорта во встречном направлении. На диаграмме 4.1 даются в сравнении стоимостные показатели торговли товарами (экспорт плюс импорт) между ЕС и Восточной Азией за 1999-2005 годы. Обращают на себя внимание высокие темпы роста торговли с Китаем. Связанные с этим потребности в перевозках были удовлетворены путем быстрого развития контейнерных терминалов на побережье Китая, и в этой связи Шанхай быстро стал одним из крупнейших портов мира. В 2005 году грузооборот Шанхая составил 18,1 млн. ТЕУ и на 24% превышал соответствующий показатель за 2004 год.

Согласно данным Статистического бюро Европейских Сообществ (Евростат), перевозка основной массы экспорта и импорта товаров между ЕС и Восточной Азией по-прежнему осуществляется на судах по океанским маршрутам (таблица 4.1). На долю воздушного транспорта приходится относительно малая часть грузоперевозок по физическому объему, но поскольку на этот вид транспорта приходится основная часть перевозок грузов высокой стоимости, то по стоимостному объему эти перевозки занимают второе место. Доля рынка железнодорожных перевозок остается маргинальной, несмотря на постепенное ее увеличение, начиная с конца 1990 годов, в то время как соответствующая доля автомобильных перевозок значительно выше. Доля перевозок по внутренним водным путям за 1999-2005 годы уменьшилась как по стоимости грузов, так и по их объемам.

Эти результаты носят оценочный характер, поскольку принятые в ЕС методы статистического учета по видам транспорта не устанавливают основных перевозчиков между пунктами отправления и пунктами назначения международных маршрутов. Применительно к экспорту, вид используемого транспорта определяется по транспорту, на котором товары покидают территорию ЕС. В отношении импорта вид используемого транспорта устанавливается по виду транспорта, на котором импортируемые товары попадают на территорию ЕС. Поэтому вероятно, что на евро-азиатских маршрутах большой протяженности фактическая доля автомобильных перевозок несколько ниже, а доля железнодорожных и морских перевозок – несколько выше, чем это следует из статистических данных ЕС о торговле готовыми товарами в разбивке по видам транспорта.

Однако в недалеком будущем Евростат намерен публиковать дополнительные данные по транспортным средствам, национальной принадлежности и контейнерным перевозкам товаров. Когда появятся такие данные, можно будет составить более точное представление о евро-азиатской торговле товарами в разбивке по видам транспорта.

ДИАГРАММА 4.1 ТОРГОВЛЯ ГОТОВЫМИ ИЗДЕЛИЯМИ ЕС-25 С ВОСТОЧНОЙ АЗИЕЙ, 1999-2005 ГОДЫ (МЛРД. ЕВРО)

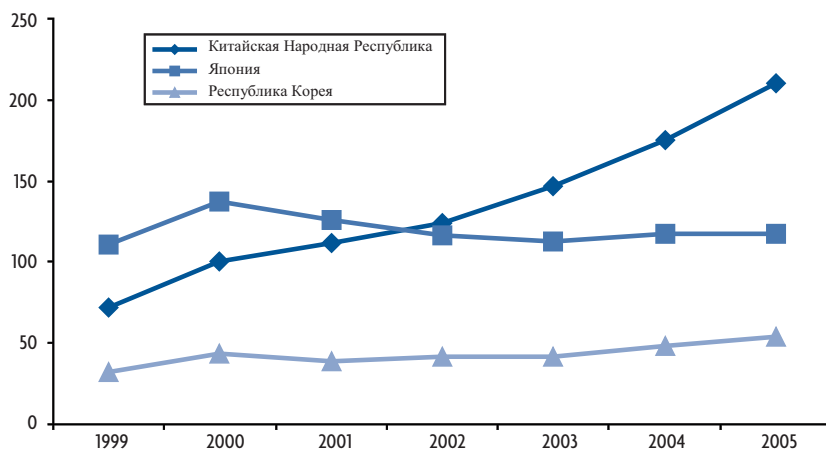


ТАБЛИЦА 4.1 ТОРГОВЛЯ ЕС С ВОСТОЧНОЙ АЗИЕЙ В РАЗБИВКЕ ПО ВИДАМ ИСПОЛЬЗУЕМОГО ТРАНСПОРТА, 1999 И 2005 ГОДЫ

В процентах от объема торговых потоков в тоннах

Вид транспорта	1999	2005	1999	2005
	ЕС-25 импорт	ЕС-25 импорт	ЕС-25 экспорт	ЕС-25 экспорт
Неизвестен	7,3	25,5	0,4	2,8
Морской	77,8	66,3	89,8	87,1
Железнодорожный	0,4	0,5	0,9	2,0
Автомобильный	7,0	4,3	6,3	5,8
Воздушный	1,6	1,5	1,6	1,6
Почтовый	0,0	0,0	0,1	0,0
Стационарные устройства	0,0	0,0	0,0	0,0
Внутренние водные пути	5,2	1,3	0,9	0,8
Самотек	0,6	0,6	0,1	0,0
Все виды	100	100	100	100

В процентах от объема торговых потоков в евро

Вид транспорта	1999	2005	1999	2005
	ЕС-25 импорт	ЕС-25 импорт	ЕС-25 экспорт	ЕС-25 экспорт
Неизвестен	13,4	15,0	1,0	3,7
Морской	53,1	50,9	50,8	52,2
Железнодорожный	0,3	0,3	0,5	0,6
Автомобильный	9,8	8,7	5,9	5,5
Воздушный	22,7	23,8	39,0	34,6
Почтовый	0,1	0,1	0,2	0,0
Стационарные устройства	0,0	0,0	0,0	0,0
Внутренние водные пути	0,4	0,2	0,4	0,4
Самотек	0,3	0,9	2,1	2,8
Все виды	100	100	100	100

Примечание: Восточная Азия представлена Китаем, Японией и Республикой Корея.

Источник: Евростат.

**ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ЕВРО-АЗИАТСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ СВЯЗЕЙ:
ОСНОВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ**

Приводимая ниже таблица 4.2 иллюстрирует изменения в структуре наземных грузовых перевозок между ЕС и рядом его торговых партнеров в Азии и в странах Восточной Европы, Кавказа и Центральной Азии (ВЕКЦА), сравнивая соответствующие показатели за 1999 и 2005 годы. В большинстве случаев в наземных перевозках доминирующим является автомобильный транспорт, а за ним следуют железнодорожные перевозки и перевозки по внутренним водным путям. Совершенно естественно, что по мере увеличения расстояния между ЕС и его торговыми партнерами доля автомобильных перевозок имеет тенденцию к снижению. На рынке перевозок наземного транспорта между ЕС и соседними странами ВЕКЦА, а также расположенными в Центральной Азии Казахстаном и Узбекистаном, доля железнодорожных грузоперевозок достигла внушительной величины.

ТАБЛИЦА 4.2 ТОРГОВЛЯ ЕС С НЕКОТОРЫМИ ПАРТНЕРАМИ В РАЗБИВКЕ ПО ВИДАМ НАЗЕМНОГО ТРАНСПОРТА, 1999 И 2005 ГОДЫ

В процентах от объема потоков в тоннах

Торговый партнер	Вид транспорта	ЕС-25 импорт 1999	ЕС-25 импорт 2005	ЕС-25 экспорт 1999	ЕС-25 экспорт 2005
Китай	Ж/Д	0,3	0,5	0,4	1,7
Китай	Авто	6,0	4,2	5,4	5,9
Китай	Внутр. вод.	7,4	1,6	0,6	0,9
Иран	Ж/Д	0,0	0,0	2,3	9,3
Иран	Авто	0,2	0,2	3,9	7,2
Иран	Внутр. вод.	0,0	0,0	2,2	1,1
Япония	Ж/Д	0,6	0,2	1,6	2,2
Япония	Авто	11,6	3,5	7,2	5,2
Япония	Внутр. вод.	1,3	0,4	1,5	0,4
Корея (Южная)	Ж/Д	0,4	0,8	0,6	2,5
Корея (Южная)	Авто	5,4	7,4	6,8	6,2
Корея (Южная)	Внутр. вод.	1,5	0,7	0,8	1,1
Беларусь	Ж/Д	6,2	51,6	39,6	31,6
Беларусь	Авто	39,5	17,2	49,8	58,7
Беларусь	Внутр. вод.	0,5	0,4	0,5	0,0
Казахстан	Ж/Д	4,7	5,7	50,2	49,0
Казахстан	Авто	0,9	0,7	26,8	30,0
Казахстан	Внутр. вод.	0,2	0,1	0,0	0,0
Российская Федерация	Ж/Д	6,9	8,1	10,1	13,1
Российская Федерация	Авто	2,8	2,6	41,7	56,5
Российская Федерация	Внутр. вод.	0,8	0,6	0,6	0,5
Украина	Ж/Д	4,4	46,3	6,1	32,9
Украина	Авто	7,1	8,7	44,5	54,6
Украина	Внутр. вод.	16,8	6,0	0,1	0,1
Узбекистан	Ж/Д	0,7	5,9	27,9	79,0
Узбекистан	Авто	51,5	6,6	19,0	12,1
Узбекистан	Внутр. вод.	0,0	0,0	0,0	0,0

Источник: Евростат.

По физическому объему перевозки по Транссибирской магистрали значительно превосходили перевозки по другим маршрутам. Объем железнодорожных грузоперевозок по маршрутам Север-Юг евро-азиатских транспортных связей, которые значительно сокращают расстояние между Центральной Азией, а также Западной Европой и регионом Персидского залива, остаются относительно небольшими, несмотря на заметный рост перевозок между ЕС и Ираном. Существует перспектива их дальнейшего развития по мере того, как будет улучшаться железнодорожная инфраструктура в Иране и Российской Федерации. По информации ряда источников, грузовые перевозки автомобильным транспортом вдоль транспортных коридоров ТРАСЕКА и Южных коридоров, особенно между Центральной Азией и Турцией, а также Ираном значительно увеличились, а объем международных железнодорожных перевозок остается относительно невысоким. Рост грузоперевозок отмечен не только на евро-азиатских маршрутах, но и в регионе Восточной Европы, Кавказа и Центральной Азии, где наблюдалось быстрое восстановление экономики после финансового кризиса 1998 года.

Межрегиональный наземный транспорт между Европой и Азией использует имеющуюся инфраструктуру, хотя и не в полную меру. Российский Транссибирский транспортный коридор из Москвы до Владивостока представляет собой двухпутную электрифицированную железнодорожную линию протяженностью 10 тысяч километров и пропускной способностью примерно 100 миллионов тонн грузов в год, в том числе 200 тысяч двадцатифутовых контейнеров (ТЕУ). В последние годы объем перевозок по ней достиг 55 миллионов тонн (в том числе 155 тысяч контейнеров), что указывает на наличие значительных неиспользованных мощностей²⁹. Контейнерный поезд доставляет грузы из российских портов на Тихом океане до Бреста (на границе между Беларусью и Польшей) примерно за две недели. Используя этот маршрут, можно вдвое сократить время доставки контейнеров в Европу из Азиатско-Тихоокеанского региона (в настоящее время при доставке контейнеров по морю на это требуется порядка 30 дней). Транссибирский маршрут обеспечивает безопасность перевозок, относительно эффективные таможенные процедуры в портах и наличие надежной информационной системы, позволяющей отслеживать движение грузов. На всем этом маршруте ширина колеи не меняется.

В настоящее время Транссибирский маршрут, соединяющий Панъевропейский транспортный коридор II с пунктами назначения в Азии, является единственной функционирующей линией межрегионального наземного транспорта. Помимо этого в настоящее время осуществляются регулярные (один раз в неделю) контейнерные железнодорожные перевозки между Стамбулом (Турция), в Юго-Восточной Европе, и Алматы (Казахстан) в Центральной Азии. Однако объемы осуществляемых перевозок все еще значительно меньше, чем на Транссибирском маршруте. В перспективе продление контейнерных перевозок по маршруту Стамбул-Алматы до Китая может привести к увеличению объемов перевозимых грузов до уровня Транссибирского маршрута. Но даже и в этом случае в течение предстоящего десятилетия совокупный объем контейнеров, перевозимых по маршрутам евро-азиатских транспортных связей, составит не более трех-четырех процентов объема морских контейнерных перевозок между Европой и Азией.

²⁹ В последние годы объем международных контейнерных перевозок по Транссибирской магистрали достиг рекордного уровня, и в 2004 году, когда было перевезено 155 400 двадцатифутовых контейнеров (ТЕУ), превзошел максимальное достижение советского периода. Для сравнения: в 1998 году по Транссибирским международным маршрутам было перевезено всего лишь 15 000 контейнеров.

4.1.2 Состояние морских перевозок между Азией и Европой и возможности использования наземных маршрутов помимо или в дополнение к морским перевозкам

Морской транспорт является основным средством для перевозки грузов в пределах и за пределы Азии.³⁰ Это объясняется тем фактом, что в настоящее время наземные транспортные грузоперевозки в большинстве азиатских стран недостаточно эффективны и надежны. Что же касается морских перевозок, то они весьма надежны, а именно 80% судов прибывают в порты назначения без задержек, еще примерно 10% судов приходят с опозданием на два-три дня и лишь остальные приходят с задержкой, по сравнению с расписанием, на четыре и более дней. Тем не менее, как уже отмечалось выше, потенциально железные дороги имеют возможности предложить значительно более быстрый транзит, по сравнению с морскими перевозками, особенно из Азии в Европу.

По данным фирмы "Друри шиппинг консалтантс", для обслуживания торговых потоков между Азией и Европой в 2006 году предполагалось ввести в строй 87 новых судов-контейнеровозов, что увеличит общий тоннаж задействованных на этих перевозках судов почти на 20%, по сравнению с предыдущим годом. Вследствие этого после двух лет, в течение которых в целом поддерживался баланс мощностей контейнеровозов, на рынке контейнерных услуг наметилось общее превышение предложения над спросом. Вследствие этого, а также ввиду сильной конкуренции, тарифы будут оставаться на низком уровне. Например, в январе 2006 года тарифы на грузоперевозки из Гонконга в Соединенное Королевство были на уровне 1,25 долл. США за двадцатифутовый контейнер (2,170 долл. США за сорокафутовый контейнер), включая плату за разгрузку в пункте назначения. Это означает, что после 2005 года тарифы на грузоперевозки из Азии в Европу резко снизились (на 40%, без учета оплаты разгрузки в порту назначения). В направлении из Европы на Дальний Восток полные тарифы также были низкими: от 900 до 1 100 долл. США за сорокафутовый контейнер из Северной Европы и примерно 500 долл. США - из района Средиземного моря.

За период с 2000 года объем контейнерных перевозок с Дальнего Востока в Северную Европу увеличился более чем на 80% и в 2006 году достиг примерно 7,5 миллиона TEU. Объем перевозок в обратном направлении в 2006 году вырос наполовину и превысил 4 миллиона TEU. Объемы контейнерных перевозок из портов Дальнего Востока в европейские районы Средиземноморья менее значительны (примерно 3 миллиона TEU и примерно 1 миллион TEU - в обратном направлении).

Объемы наземных грузоперевозок по конкретным евро-азиатским транспортным коридорам трудно подсчитать достаточно точно. Однако предполагается, что любые дополнительные грузоперевозки через территорию Азии будут происходить за счет уменьшения морских перевозок и что объемы таких грузов будут зависеть от того, насколько выгодными для перевозящих грузы клиентов окажутся чистые выгоды, предлагаемые им железными дорогами, по сравнению с морскими перевозками. Вероятно, что помимо уже упоминавшихся выше сложностей, связанных с инфраструктурой наземного транспорта, придется иметь дело и с другими ограничениями. В Азии спрос на услуги наземного транспорта часто опережает рост предлагаемых мощностей. Например, пассажирские и грузовые перевозки по железным дорогам Китая по своим объемам превышают аналогичные показатели по всем другим видам транспорта, однако - несмотря на осуществляемую программу развития инфраструктуры - наземный транспорт страны не в состоянии удовлетворить высокий спрос, стимулируемый высокими темпами ее экономического роста. Тем не менее, эта ситуация может измениться, по

³⁰ По расчетам, в настоящее время азиатские порты обрабатывают примерно половину мирового объема контейнерных перевозок, в то время как в 1980 году этот показатель составлял лишь 25%.

мере того как прибрежные районы будут становиться все более перенаселенными и некоторые страны направят экономическое развитие в глубинные районы.

4.1.3 Перспективы не имеющих выхода к морю развивающихся стран, расположенных вдоль евро-азиатских транспортных связей

Местонахождение является важным фактором, определяющим транспортные издержки, поскольку от местонахождения зависит расстояние до крупных рынков, и часто оно рассматривается как важный фактор экономического развития. Потенциально международный транспорт может уменьшить экономическое значение расстояний, однако в силу высокой стоимости транспортной инфраструктуры трудно установить эффективные транспортные связи между находящимися на значительном удалении производителями и рынками. Во многих случаях существующая физическая инфраструктура не дополняется необходимыми правовыми инструментами, четкими таможенными процедурами и безопасным транзитом³¹.

Помимо удаленности от рынков конкретные неблагоприятные географические характеристики района, такие как отсутствие выхода к морю, создают дополнительные экономические трудности. В мире насчитывается 43 страны, не имеющие выхода к морю (см. таблицу 4.3), и более половины этих стран расположены или в Европе, или в Азии (названия стран, участвующих в проекте ЕАТС, выделены жирным шрифтом).

ТАБЛИЦА 4.3 СТРАНЫ, НЕ ИМЕЮЩИЕ ВЫХОДА К МОРЮ

Афганистан	Буркина-Фасо	Лаос, НДР	Непал	Таджикистан
Андорра	Бурунди	Лесото	Нигер	Туркменистан*
Армения	Центральноафриканская Республика	Лихтенштейн	Парагвай	Уганда
Австрия	Чад	Люксембург	Руанда	Узбекистан
Азербайджан*	Чешская Республика	Бывшая югославская Республика Македония	Сан-Марино	Ватикан
Беларусь	Эфиопия	Малави	Сербия	Замбия
Бутан	Венгрия	Мали	Словакия	Зимбабве
Боливия	Казахстан*	Молдова	Свазиленд	
Ботсвана	Кыргызстан	Монголия	Швейцария	

* У этих стран есть выход к Каспийскому морю.
Страны ЕАТС выделены жирным шрифтом.

В этих странах, особенно за пределами Европы, перевозки занимают чрезмерно длительные сроки. Это объясняется целым рядом факторов, которые могут включать удаленность, неблагоприятные климатические условия, суровая местность, трудные условия для автомобильного и железнодорожного транспорта и неблагоприятная структура экспорта. Кроме того во многих странах, не имеющих выхода к морю, низкий уровень душевых доходов и невысокие темпы роста. На этой основе возникает порочный цикл, когда инвестиции не идут в инфраструктуру в силу незначительного спроса на транспортные услуги, а вследствие этого снижается экономическая активность, поскольку нет транспортной инфраструктуры. Все эти факторы значительно увеличивают общую стоимость транспортных услуг. По расчетам,

³¹ Хорошее управление требуется не только для повышения эффективности транспортных сетей. Оно необходимо также для привлечения частных инвестиций в физическую инфраструктуру. Поскольку транспортная инфраструктура не мобильна, долговечна и требует значительных финансовых расходов, то требуется, чтобы благоприятность инвестиционного климата была "выше средней".

транспортные издержки на товары, происходящие из стран, не имеющих выхода к морю, примерно на 50% превышают аналогичные расходы в странах, имеющих выход к морю.

Особенно важную роль играет структура экспорта стран, не имеющих выхода к морю. Во-первых, не имеющие выхода к морю страны как правило экспортируют всего несколько объемных сырьевых товаров по низким ценам. Поскольку издержки на перевозку некоторых из таких товаров могут составлять до 40% их окончательной цены, то меры по снижению расходов на перевозку товаров за границу имеют исключительно важное значение. Во-вторых, страны, не имеющие выхода к морю, часто ведут торговлю с соседними странами, имеющими аналогичную структуру экспорта, а в большинстве случаев - и сопоставимые плохо развитые транспортные системы. Кроме того, как правило, взаимная торговля между такими странами относительно невелика, поскольку они производят и продают идентичные природные ресурсы. Поэтому торговля с соседними странами не может в полной мере удовлетворить потребности стран, не имеющих выхода к морю.

Важную роль играет также общий уровень развития как стран, не имеющих выхода к морю, так и стран транзита, поскольку зачастую он предопределяет количественные и качественные параметры транспортной инфраструктуры. По расчетам, в развивающихся странах транспортные расходы выше в среднем на 70%³². Хотя эти высокие транспортные расходы связаны, в основном, с неадекватностью физической транспортной инфраструктуры, сложные процедуры пересечения границ, таможенные процедуры и необходимость оформления многочисленной документации являются дополнительными важными причинами издержек, которых можно избежать. Часто операторы грузового автомобильного транспорта жалуются на то, что на многих пунктах пересечения границ процветает коррупция. В связи с железнодорожными перевозками коррупция представляется менее существенным злом, но здесь время, затрачиваемое на пересечение границы, исчисляется не часами, а днями, главным образом в силу несогласованности технических и эксплуатационных стандартов. Одним из негативных последствий этого является то, что, по некоторым расчетам, более половины времени, затрачиваемого автомобильным транспортом на транзитные перевозки из Центральной Азии в Европу, уходит на ожидание на границах.

ТАБЛИЦА 4.4 РАЗВИВАЮЩИЕСЯ СТРАНЫ, НЕ ИМЕЮЩИЕ ВЫХОДА К МОРЮ

Афганистан	Центральноафриканская Республика	Мали	Таджикистан
Армения	Чад	Молдова	бывшая югославская Республика Македония
Азербайджан	Эфиопия	Монголия	Туркменистан
Бутан	Казахстан	Непал	Уганда
Боливия	Кыргызстан	Нигер	Узбекистан
Ботсвана	Лаос, НДР	Парагвай	Замбия
Буркина-Фасо	Лесото	Руанда	Зимбабве
Бурунди	Малави	Свазиленд	

Источник: ЮНКТАД.

Уровни транспортных расходов в различных странах различны (например, в связи с конкретным местоположением) и зависят от таких факторов, как уровень развития (с этим

³² По классификации ООН, 31 страна, не имеющая выхода к морю, определена как "не имеющая выхода к морю развивающаяся страна" (названия стран, участвующих в проекте ЕАТС, выделены жирным шрифтом).

связаны качество физической инфраструктуры и состояние нормативной среды) или типы перевозимой продукции. Перевозка продукции с высоким отношением стоимости к весу обходится дешевле, и поэтому производители сельскохозяйственной продукции и продукции добывающей промышленности, а также сырьевых материалов, как правило, несут более высокие транспортные расходы. Как было отмечено выше, доминирующую часть экспорта многих развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, составляют природные ресурсы и сырьевые товары³³.

В целом, из-за неудовлетворительного состояния инфраструктуры перевозки становятся неэффективными и удорожаются, поскольку в этом случае увеличиваются фактические сроки транспортировки. Такие же последствия и продолжительных задержек транспорта в пунктах пересечения границ (часто из-за этих задержек время доставки увеличивается вдвое). В свою очередь высокие транспортные расходы снижают конкурентоспособность стран, не имеющих выхода к морю, и приводят к уменьшению объемов торговли. В совокупности эти факторы вызывают снижение потенциала экономического роста³⁴.

По данным Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам, удаленность и труднодоступность мировых рынков являются основными причинами, по которым экономическое развитие многих стран, не имеющих выхода к морю (не считая европейских стран), происходит не очень успешно³⁵. Довольно распространенным является мнение о том, что высокие транспортные расходы, которые вынуждены нести развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, представляют собой более высокое препятствие на пути торговли, чем тарифы³⁶. Соответственно, эти расходы оказывают и более значительное негативное влияние на экономический рост.

В этом контексте развитие эффективных транспортных сетей, таких как евро-азиатские транспортные связи, представляет собой действенное средство для преодоления неблагоприятных последствий географического положения. В 2003 году Организация Объединенных Наций провела международную конференцию министров с целью развития сотрудничества в области транзитных перевозок между развивающимися странами, не

³³ Высокие транспортные расходы увеличивают также и цены на импорт, и не только на потребительские товары, но также на сырье и полуфабрикаты, в результате чего товары местного производства становятся менее конкурентоспособными.

³⁴ Практика показывает, что даже незначительное улучшение физической инфраструктуры транспорта ведет к увеличению торговли. Результаты недавно выполненных исследований, основанных на эконометрическом анализе выборки данных по 98 странам, свидетельствуют о том, что уменьшение продолжительности процедур, связанных с экспортом, на 10% увеличивает экспорт товаров примерно на 4%. См. S. Djankov, C. Freund and C.S.Pham, "Trading on Time", December 2006 <www.doingbusiness.org/Documents/TradingOnTime_DEC06.pdf>.

³⁵ Что же касается не имеющих выхода к морю развитых стран Европы, то они находятся на незначительном удалении от морских портов и как правило их соседями являются богатые страны. Это позволяет им сосредоточить усилия на экспорте продукции с относительно высокой добавленной стоимостью, главным образом в соседние или расположенные поблизости страны.

³⁶ Согласно расчетам ЮНКТАД, развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, затрачивают в среднем почти в два раза больше времени, чтобы получить от своего экспорта доходы на покрытие транспортных расходов и оплату услуг по страхованию, чем другие развивающиеся страны, и в три раза больше, чем развитые страны.

имеющими выхода к морю, и развивающимися странами транзита. Эта конференция приняла Алматинскую программу действий, в которой определены задачи и приоритеты, выполнение которых поможет странам, не имеющим выхода к морю, стать странами транзита (см. вставку 3). Начиная с 2003 года, действия, намеченные в Алматы, были включены в программы работы региональных экономических комиссий ООН, в том числе ЕЭК ООН и особенно - ЭСКАТО ООН.

**ВСТАВКА 3. ЦЕЛИ И ПРИОРИТЕТЫ АЛМАТИНСКОЙ ПРОГРАММЫ
ДЕЙСТВИЙ**

Алматинская программа действий нацелена на:

- a) обеспечение доступа к морю и от него для всех видов транспорта в соответствии с применимыми нормами международного права;
- b) сокращение расходов и улучшение качества услуг для повышения конкурентоспособности товаров, экспортируемых развивающимися странами, не имеющими выхода к морю;
- c) снижение стоимости доставки импортируемых ими товаров;
- d) решение проблем несвоевременности и ненадежности доставки товаров;
- e) создание надлежащих национальных транспортных сетей;
- f) сокращение ущерба от потерь, повреждений и порчи грузов в пути; и
- g) создание условий для расширения экспорта;
- h) повышение безопасности дорожного транспорта и безопасности населения вдоль транспортных коридоров.

Приоритеты Алматинской программы действий:

- Приоритет 1: основополагающие вопросы политики в области транзитных перевозок
- Приоритет 2: развитие и эксплуатация инфраструктуры
- Приоритет 3: международная торговля и содействие развитию торговли
- Приоритет 4: международная поддержка
- Приоритет 5: выполнение и обзор

4.2 Технические и операционные аспекты будущего развития евро-азиатских транспортных связей

4.2.1 Технические и операционные стандарты

Неадекватная или разрушающаяся инфраструктура является одним из основных и очевидных препятствий на пути создания эффективных транспортных систем, но это препятствие - не единственное. Возросшая экономическая независимость, явившаяся, в частности, результатом либерализации международной торговли и режимов инвестиций и изменений технологического порядка, привела к расширению возможностей мировых рынков транспортных услуг, причем не в меньшей мере, чем это коснулось товарных рынков. Однако по мере того, как фирмы, предоставляющие транспортные услуги, выходили на новые рынки, они все больше и больше сталкивались с препятствиями, мешающими такому входу, в основе которых лежат не столько тарифы или квоты, сколько правила и нормы соответствующей страны. Диапазон препятствий такого рода может быть достаточно широким: от правовых ограничений, налагаемых на деятельность иностранных фирм правительственной политикой в

отношении доступа к конкретной профессиональной деятельности (система разрешений и лицензий) до непризнания стандартов и процедур, применяемых в других странах.

Распространенным методом ограничения деятельности иностранных фирм является создание **технических барьеров, мешающих торговле**. К числу таких мер относятся самые разнообразные меры по защите окружающей среды и обеспечению безопасности, в основе которых, возможно, лежит подлинная обеспокоенность по поводу негативных последствий использования конкретных технологий, товаров или практики, но которые применяются таким образом, что они ограничивают торговлю товарами или услугами и не допускают конкуренции. Наблюдается также расширение практики применения процедур безопасности, которые ограничивают торговые потоки и иногда приводят к дисбалансу между мерами стимулирования торговли и мерами безопасности.

Применительно к сфере транспорта существуют и другие практические, технические и эксплуатационные аспекты, которые могут препятствовать развитию эффективных связей, например, такие как несуществующие, несоблюдаемые или не обеспечиваемые в обязательном порядке нормы и правила, а также нормы и правила, которые остаются несогласованными и неодинаковыми в разных странах. К таким нормам и правилам относятся правовые предписания или стандарты, устанавливающие правила дорожного движения, дорожные знаки и сигналы, условия выдачи водительских прав, правила создания и управления системы таможенного транзита и т.д.

Для устранения барьеров на пути эффективных транспортных связей требуется разработать и воплотить в жизнь надлежащие по существу и согласованные в международном масштабе законодательные и институциональные рамки и соответствующие практические процедуры. С этой целью правительства многих стран под эгидой ЕЭК ООН разработали комплекс соглашений и конвенций, регулирующих вопросы транспорта³⁷ и связанные с ним вопросы. Многолетнее применение этих правовых инструментов европейскими странами, а также их постоянная адаптация к новым реалиям политического и экономического характера способствовали созданию наиболее сплоченного интеграционного объединения в мире - Европейского союза. Подавляющее большинство правовых документов, разработанных под эгидой ЕЭК ООН, открыты для присоединения всех государств-членов ООН, без оплаты каких-либо пошлин или сборов и независимо от географического положения этих государств или членства в той или иной региональной комиссии ООН.

4.2.2 Железнодорожный транспорт

Железнодорожные перевозки оказывают умеренное воздействие на окружающую среду и обеспечивают относительно низкие тарифы на дальние перевозки бестарных массовых грузов. Однако во многих странах наблюдается значительное уменьшение доли рынка железнодорожных перевозок в пользу автомобильных перевозок, что объясняется главным образом относительно низкой конкурентоспособностью этого вида транспорта, функционирование которого связано с рядом специфических ограничений.

³⁷ В их числе Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП 1975 года (Конвенция МДП) и Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах 1982 года, направленные на устранение нефизических барьеров при пересечении границ. Были также приняты конвенции о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах 1968 года, а также целый ряд других международных правовых документов, которые способствуют развитию транспорта и, в этой связи, торговли.

Во-первых, в большинстве или даже во всех странах, участвующих в проекте ЕАТС, инфраструктура железных дорог принадлежит государству и поэтому в основном финансируется из средств государственного бюджета. В некоторых странах какая-то часть активов, операций или вспомогательной деятельности железнодорожного транспорта приватизированы, но это не означает, что эта часть деятельности осуществляется в условиях полностью либерализованного рынка. Скорее это значит, что государство ищет, каким образом можно постепенно прекратить субсидирование соответствующей деятельности. Следствием неудовлетворительного финансового состояния железнодорожного сектора является отсутствие у него ресурсов ни для строительства новых элементов инфраструктуры и восполнения недостающих звеньев, ни для обновления или модернизации подвижного состава. Более того, из-за неудовлетворительного текущего обслуживания происходит деградация существующей инфраструктуры. В силу этих факторов происходит снижение скорости движения поездов, что в свою очередь ведет к увеличению продолжительности времени и стоимости доставки, а также вызывает ускоренный износ и поломки подвижного состава. В конечном итоге получается, что железнодорожный транспорт - медленный, ненадежный и неконкурентоспособный.

Во-вторых, в международном контексте существует множество проблемных вопросов технического, правового, регулятивного, коммерческого и организационного характера, которые препятствуют полной операционной совместимости железнодорожного транспорта с другими видами транспорта.

Задачи повышения совместимости железнодорожного транспорта стоят не только перед железнодорожными компаниями, обеспечивающими трансъевропейские и трансзиатские перевозки, но и перед компаниями, работающими в рамках указанных континентов. Например, даже члены достигшего высокой степени интеграции Европейского союза сталкиваются с трудностями, осуществляя гармонизацию функционирования национальных железнодорожных служб в международном масштабе. Несмотря на ведущуюся уже несколько десятилетий регулятивную работу, применение средств политического давления и согласованных действий, до сих пор нельзя твердо сказать, что железнодорожный транспорт ЕС полностью интегрирован, а соответствующий рынок - либерализован.

Под операционной совместимостью железнодорожного транспорта имеется в виду гармонизация спецификаций подвижного состава, управления и контроля, систем сигнализации и электросвязи, выбросов шума, правил пользования, эксплуатации и ремонта. Совместимость ведет к повышению уровня услуг железнодорожного транспорта и способствует внедрению новшеств технического и эксплуатационного характера, обеспечивая согласованные связи между различными странами и экономически эффективные перевозки на базе железнодорожного транспорта с использованием оптимизированного подвижного состава и его оптимизированной загрузки.

Существует ряд технических ограничений, препятствующих более эффективному использованию услуг железнодорожного транспорта, в частности различия в ширине колеи и в параметрах инфраструктуры (такие как ширина тоннелей, клиренс подвижного состава, высота платформ), а также в тормозных системах и в системах сигнализации. Устранение многих из этих ограничений связано с запретительно высокими издержками, однако существуют и доступные технические решения соответствующих проблем. Например, проблему нестыковки колеи разной ширины можно решить, применяя перевалку грузов на пограничных станциях с высокой долей контейнерных перевозок. Что касается перевозки бесконтейнерных грузов, то могут использоваться специальные приспособления для смены вагонных тележек подвижного состава.

Многие расположенные поблизости друг от друга железные дороги не связаны между собой, поскольку они не предоставляют "общих" транспортных услуг из-за отсутствия или неэффективного выполнения соглашений между соответствующими железными дорогами. Как правило, в таких соглашениях устанавливаются единые требования в отношении допустимого подвижного состава, основанные на взаимном признании и стандартизации процедур инспекции и эксплуатации подвижного состава. Требуются также соглашения, регулирующие, например, практические процедуры получения и возврата грузовых контейнеров.

В сфере электросвязи и обмена электронной информацией совместимости мешает общий низкий уровень или даже отсутствие компьютеризации, недостаточно заблаговременные уведомления и использование различных нестандартизованных систем электронного обмена данными (ЭОД). Для того чтобы обеспечить интегрированную систему функционирования поездов, ускорить их оборачиваемость и иметь информацию о местонахождении грузов, нужно не только повысить уровень оперативной координации и управления, но и использовать более совершенные информационные и коммуникационные технологии.

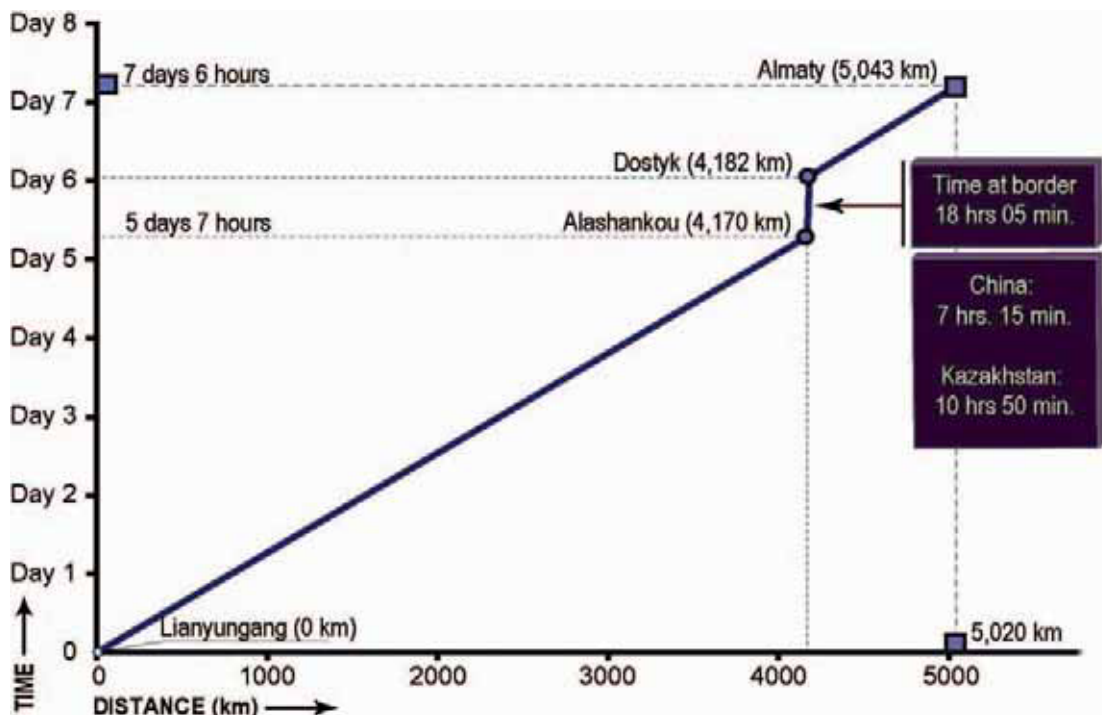
В ряде европейских стран наблюдается прогресс в повышении безопасности перевозок при одновременном повышении скорости движения поездов. Например, наличие разнообразных национальных систем сигнализации послужило стимулом для разработки Европейской системы управления железнодорожным движением (ЕСУЖД). Эта система состоит из компонентов контроля и управления, сигнального блока и блока голосовой связи и коммуникации данных.

Что касается правовой совместимости, то часто имеющейся правовой базы недостаточно для установления правил взаимодействия и отношений между органами административного управления железными дорогами и всеми остальными заинтересованными сторонами. Внутреннее законодательство, регулирующее деятельность железных дорог, определяет ответственность железных дорог, но в нем зачастую не предусмотрено международных компонентов этой ответственности. На международном уровне, в части, касающейся проекта ЕАТС, в настоящее время действуют два правовых режима: во-первых, в западноевропейских странах применяется режим, определенный Межправительственной организацией по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) и предусматривающий использование накладной МГК. Во-вторых, в странах ВЕКЦА, а также в некоторых азиатских странах применяется режим, определенный ОСЖД и предусматривающий использование накладной СМГС (которую не принимают в Западной Европе). Существование двух различных правовых режимов приводило к значительным задержкам поездов при пересечении границы. Наконец, после продолжительной работы была согласована общая, унифицированная накладная МГК/СМГС, и с конца 2006 года ее стали вводить на некоторых маршрутах участвующих в проекте ЕАТС стран (подробную информацию см. во вставке 2). Несмотря на этот несомненный успех, потребуется приложить ещё немало усилий, чтобы зоны железных дорог, действующих по системам ОТИФ и ОСЖД, были более единообразны и взаимосогласованы. Требуется разработать региональные или международные соглашения, устанавливающие единые правила международных перевозок грузов, в том числе общие тарифы на международные перевозки грузов.

Используя свою методологию анализа "время-издержки-расстояние", эксперты ЭСКАТО ООН проанализировали несколько международных маршрутов, в том числе железнодорожный маршрут от Ляньюньгана (Китай) до Алматы (Казахстан). Согласно одному из конкретных исследований, контейнерный поезд с тридцатью восемью сорокафутовыми контейнерами, в которых перевозились компоненты телевизоров, автомобили, и т.д., за семь дней и шесть часов прошел расстояние между этими городами - 5 020 км - со средней скоростью 29,2 км/час. На

территории Китая средняя скорость составляла 788 км в день, а на территории Казахстана - 696 км в день. Общая продолжительность времени, затраченного на выполнение всех таможенных и других формальностей, связанных с пересечением границы и выполнением процедур железнодорожного сообщения, составила 18 часов 5 минут, в том числе 7 часов 15 минут – на китайской стороне границы и 10 часов 50 минут – на казахской стороне.

ДИАГРАММА 4.2 ДИАГРАММА "ВРЕМЯ-РАССТОЯНИЕ" (НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ МАРШРУТЕ ЛЯНЬЮНГАН – АЛМАТЫ)



4.2.3 Автомобильный транспорт

Автомобильный транспорт оттеснил железные дороги и стал основным средством наземного транспорта. Это произошло в связи с развитием соответствующей инфраструктуры, совершенствованием техники и возможностью предоставлять эффективные и точные по времени услуги по доставке грузов "от двери до двери". Практически во всех странах, участвующих в проекте ЕАТС, прошла быстрая и в большинстве случаев успешная либерализация принадлежавших государству служб автомобильного транспорта. В настоящее время многие из недавно созданных частных компаний участвуют в конкурентной борьбе на рынке евро-азиатских перевозок. В контексте глобального экономического роста увеличение объемов торговли, для которой требуются транспортные услуги, может вызвать значительный прогресс в области автомобильных перевозок. Однако недостаточное количество разрешений на проезд транспортных средств, сложные процедуры, связанные с пересечением границ и нахождением в пути, отсутствие или неудовлетворительная организация системы транзита и отсутствие надлежащей инфраструктуры и условий - все это мешает полностью использовать возможности автомобильного транспорта. В некоторых из стран, участвующих в проекте ЕАТС, парк грузового автотранспорта морально устарел и сильно загрязняет окружающую среду, а частные компании не располагают финансовыми ресурсами, необходимыми для инвестиций в новые грузовые или специализированные транспортные средства (например, для перевозки скоропортящихся продуктов). К тому же правительства ряда стран не приняли

специальных мер, чтобы поддержать или стимулировать такие инвестиции. В результате страдает вся экономика страны, например, в связи с тем, что операторов транспортных средств не допускают в страны, в которых применяются более строгие технические требования к автомобильному транспорту, и национальные производители не могут продавать свою продукцию на зарубежных рынках.

Для того, чтобы свести к минимуму существующие физические и нефизические барьеры, препятствующие свободному движению товаров в целом и автомобильным перевозкам в частности, требуются финансовые средства, политическая воля и решимость. В национальных планах развития инфраструктуры должен уделяться высокий приоритет вопросам интеграции субрегиональных и региональных транспортных сетей; одновременно эти планы должны обеспечивать высокое качество, безопасность и надежность сетей инфраструктуры в самих странах, участвующих в проекте ЕАТС. Более того, в связи с влиянием, оказываемым транспортом на развитие других секторов (например, на торговлю), содействие развитию транспорта должно стать одной из приоритетных целей деятельности на национальном, субрегиональном и региональном уровнях. Необходимо принять меры для улучшения условий транзита в целом, и особенно - в пунктах пересечения границы, одновременно расширяя применение современных информационных технологий и внедряя эффективные системы таможенного контроля, основанные на методах оценки рисков и управления ими и позволяющие упрощать соответствующую документацию и процедуры.

На основе методологии "время-издержки-расстояние" эксперты ЭСКАТО ООН проанализировали функционирование нескольких международных маршрутов, в том числе автомобильных дорог из Бишкека (Кыргызстан) в Новосибирск (Российская Федерация) и из Ташкента (Узбекистан) в Стамбул (Турция). Приведенный ниже (диаграмма 4.3) график "время-издержки-расстояние" иллюстрирует движение дорожного транспорта из Бишкека в Новосибирск: из него видно, что для проезда нагруженного грузового автомобиля из Бишкека в Новосибирск требуется 8 дней и 16 часов (208 часов), а затраты составят 2 256 долл. США. Эксперты отметили, что в большинстве случаев повышение стоимости перевозки совпадает с задержками во время перевозки³⁸.

Ознакомление с графиком показывает, что имеется два основных "узких места": на пограничных пунктах Акжол (Кыргызстан)/Кордай (Казахстан) и Шарбахты (Казахстан)/Кулунда (Российская Федерация). На эти пограничные пункты приходится 59% общей продолжительности перевозки и 63% её общей стоимости (см. диаграмму 4.4 и таблицу 4.5). Помимо остановки на пограничных пунктах автомобили останавливались для проверки документов и инспекции, что показано на графике в виде многочисленных небольших ступенек. Из представленных для анализа данных следует, что на всем пути от Бишкека в Новосибирск было 16 остановок для проверки документов и для инспекции груза и автомобиля общей продолжительностью 6 часов 15 минут.

³⁸ Данные для этого анализа, предоставленные корпорацией Прагма/ЮСАИД, основаны на одном случае перевозки. Были представлены очень подробные данные и информация по каждой остановке на пути этой транспортной операции.

ДИАГРАММА 4.3 ДИАГРАММА "ВРЕМЯ-СТОИМОСТЬ" (АВТОМОБИЛЬНЫЙ МАРШРУТ БИШКЕК – НОВОСИБИРСК)

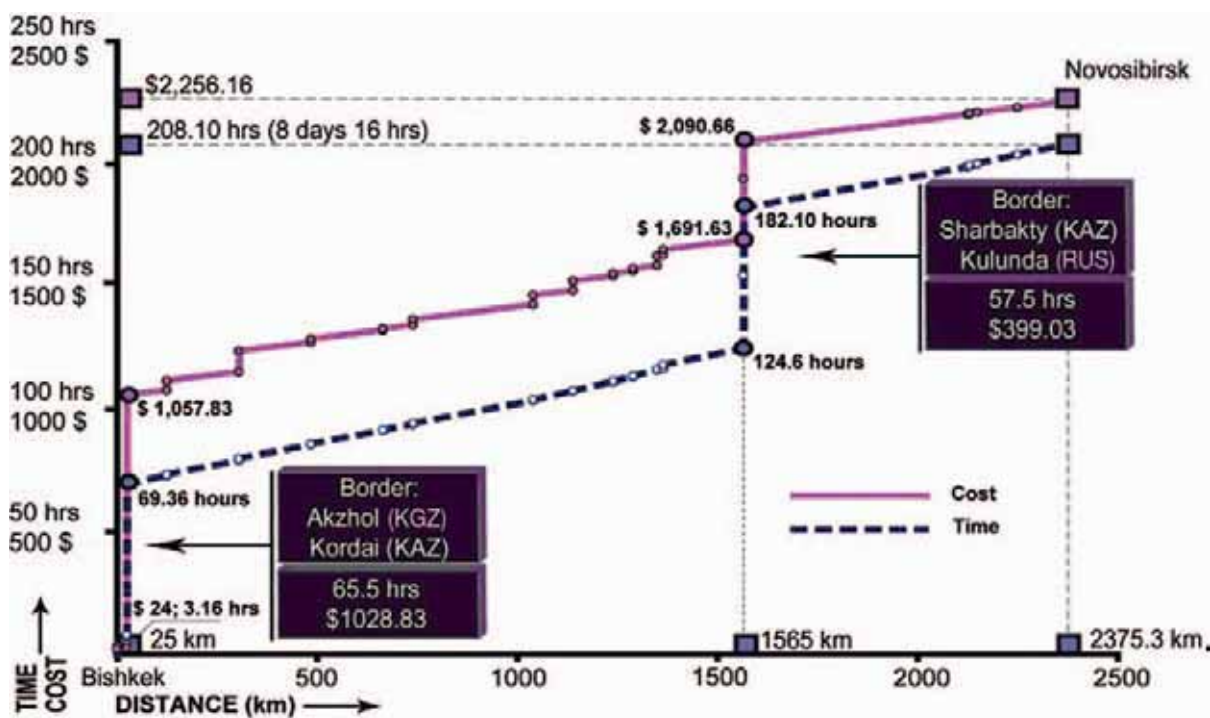


ДИАГРАММА 4.4 ДОЛИ ВРЕМЕНИ И СТОИМОСТИ, ПРИХОДЯЩИЕСЯ НА ПОГРАНИЧНЫЕ ПЕРЕХОДЫ (НА АВТОМОБИЛЬНОЙ ДОРОГЕ БИШКЕК – НОВОСИБИРСК)

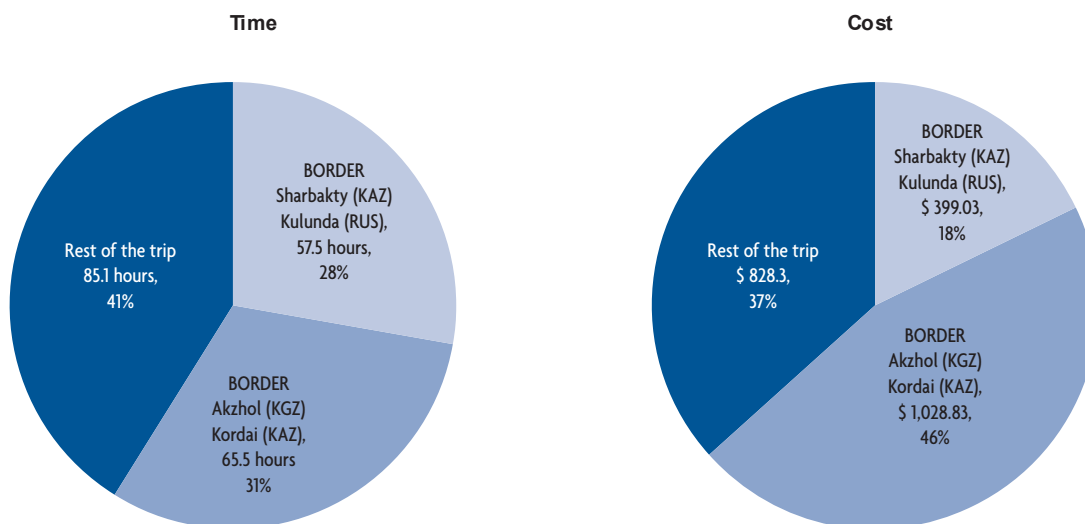


ТАБЛИЦА 4.5 ДАННЫЕ О ЗАТРАТАХ ВРЕМЕНИ И ИЗДЕРЖКАХ
 (АВТОМОБИЛЬНЫЙ МАРШРУТ БИШКЕК – НОВОСИБИРСК)

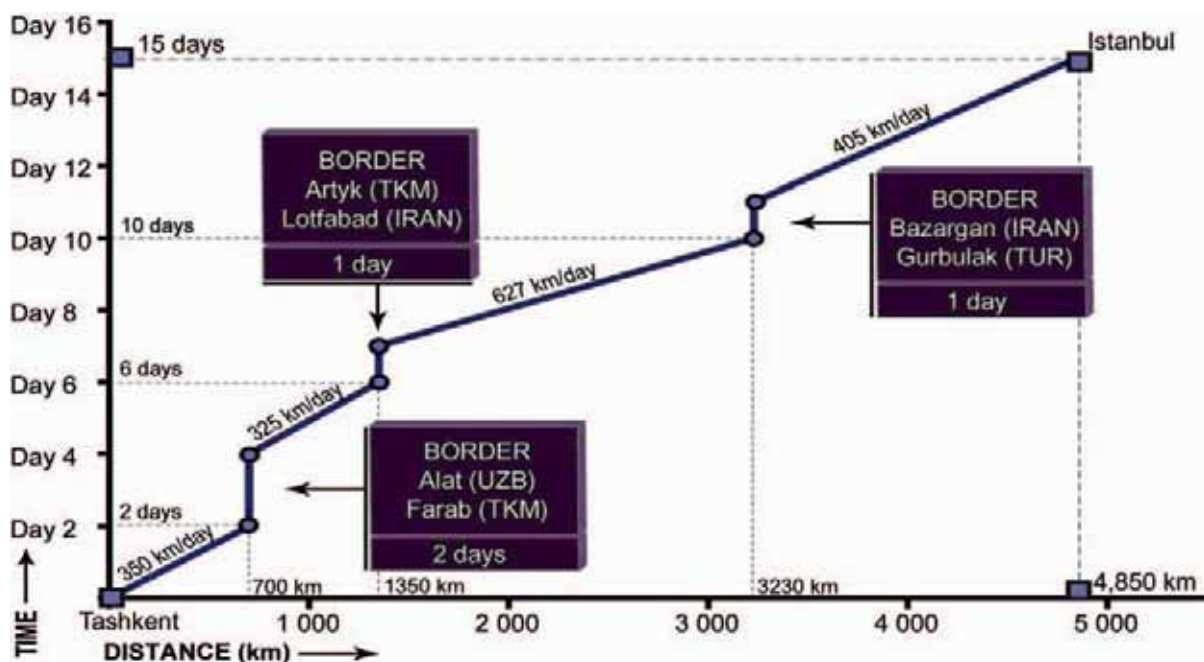
Пограничные пункты	Время (час)	Время (% от общих затрат)	Стоимость (долл. США)	Стоимость (% от общей)
Акжол/Кордай	65,5	31	1 028,83	46
Шарбахты/Кулунда	57,5	28	399,03	18
Остальной путь	85,1	41	828,30	37
Итого	208,1	100	2 256,16	100

Разница в продолжительности времени, затраченного на прохождение пограничных пунктов Акжол/Кордай и Шарбахты/Кулунда, составляет всего 8 часов (65,5 и 57,5 часов, соответственно, при общей продолжительности поездки 208,1 часа). В стоимостном выражении потери на двух пограничных пунктах составили 1 028,83 долл. США на кыргызско-казахстанской границе и 399,03 долл. США на границе между Казахстаном и Российской Федерацией (при общей стоимости всей транспортной операции 2 256,16 долл. США).

Стоимостные и временные затраты на пограничных постах можно дать в разбивке с большей степенью детализации, что может быть особенно полезно для органов, принимающих решения, поскольку позволит сфокусировать их воздействие на критически важные вопросы.

Другой пример касается международной автомобильной перевозки из Ташкента в Стамбул. Информация для анализа по этому примеру была предоставлена Ассоциацией автомобильного и речного транспорта Узбекистана. Как видно из диаграммы 4.5, грузовая машина из Ташкента проходит путь до Стамбула за 15 дней. Средняя скорость в ходе этой поездки на расстояние 4 850 км составила 323 км в день. Однако, поскольку время указано в днях, то возможно, что на результате расчетов существенно сказалось принятое округление данных, и поэтому к полученным расчетным данным о средней скорости нужно относиться осторожно. Дорога проходит по территории четырех стран (Узбекистан, Туркменистан, Иран и Турция) и пересекает границы в трех пограничных пунктах: Алат (Узбекистан)/Фараб (Туркменистан), Артык (Туркменистан)/Лотфабад (Иран) и Базарган (Иран)/Гурбулак (Турция). Совокупное время, затраченное на пересечение границ, составило 4 дня, что составляет примерно 27% продолжительности всей поездки (15 дней).

ДИАГРАММА 4.5 ДИАГРАММА "ВРЕМЯ-РАССТОЯНИЕ" (АВТОМОБИЛЬНЫЙ МАРШРУТ ТАШКЕНТ – СТАМБУЛ)



4.2.4. Интермодальные аспекты

В контексте ЕАТС, учитывая огромные расстояния и ограничения географического плана, роль интермодальных перевозок может значительно возрасти. В некоторых случаях мультимодальные перевозки являются единственным возможным вариантом. Например, для того, чтобы попасть в Узбекистан или Афганистан, после железнодорожной станции Каши в Китае транспорт должен двигаться по автомобильной дороге через Кыргызстан или Таджикистан. В Турции в настоящее время на железнодорожных маршрутах ЕАТС имеется два пункта, обслуживаемых паромными судами для ролкерных ("ро-ро") перевозок (переправы через озеро Ван и через пролив Босфор). В транспортных коридорах ТРАСЕКА и СЕВЕР-ЮГ на выбранных маршрутах также используются паромные переправы (на Черном море и на Каспийском море). Аналогично, выход на Панъевропейский транспортный коридор VII (река Дунай) возможен либо напрямую из Черного моря (из Румынии), либо по автомобильной или по железной дороге через порты в Болгарии и Румынии. Для ряда стран, не имеющих выхода к морю, обычным является выбор комбинации автомобильного (до основных железнодорожных станций на маршрутах ЕАТС) и железнодорожного транспорта (на основную часть пути перевозки).

Несмотря на потенциальные выгоды интермодального транспорта, его использование дает успешные результаты не во всех случаях. По сравнению с перевозками грузов автомобильным транспортом, перевозки на железнодорожном транспорте и перевозки по внутренним водным путям осуществляются медленнее и требуют сложных мультимодальных решений. Поэтому перевозки на железнодорожном транспорте и перевозки по внутренним водным путям будут использовать реже, чем автомобильные перевозки, если только в результате улучшения инфраструктуры и проведения структурных реформ мультимодальный транспорт не станет более привлекательным. В регионе ВЕКЦА, расположенном между Западной Европой и Азией, автомобильный транспорт становится все более конкурентоспособным, и его доля

рынка как грузовых, так и пассажирских перевозок увеличивается за счет традиционно доминировавшего на этих рынках железнодорожного транспорта. Относительно низкая стоимость рабочей силы и меньшие затраты времени на процедуры оформления и контроля при пересечении границ являются важными факторами, стимулирующими выбор в пользу автомобильного транспорта. Похоже, что железные дороги могут сохранить свою долю рынка только в отношении перевозок на очень протяженных маршрутах (свыше 3 000 км) и в северных районах Казахстана и Российской Федерации, где в силу суровых климатических условий строительство и эксплуатация всесезонных сетей автомобильных дорог стоят чрезвычайно дорого.

До сих пор развитию мультимодального наземного транспорта мешают проблемы производительности труда в контролируемом государством железнодорожном секторе, неоднородность инфраструктуры и стандартов документации, а также слабое сотрудничество между операторами различных видов транспорта. Основная часть межрегиональных соединений, предложенных участвующими странами, основана на сетях СМА, АН и СМЖЛ, а также на плане сети Трансазиатских железных дорог (ТАЖД). Ряд стран также отмечают, что эти соединения являются элементами панъевропейских транспортных коридоров (ПЕТК), евро-азиатских маршрутов ОСЖД и коридора ТРАСЕКА. К сожалению, по своим техническим стандартам упомянутые сети не единообразны. Ряд серьезных проблем, связанных с пересечением границ, были рассмотрены в предыдущих разделах настоящего доклада.

Эксперты проекта ЕАТС согласились, что следует поощрять развитие мультимодальных контейнерных перевозок. В контексте межрегиональных контейнерных перевозок ключевым является вопрос о том, каким образом можно обеспечить техническую и эксплуатационную совместимость с минимальными затратами. Одно из возможных решений содержится в совместной рекомендации ЕКМТ/ЕЭК ООН, касающейся "типовых" планов действий и соглашений о партнерстве для развития интермодальных перевозок на общеевропейском уровне³⁹. Эти инициативы предполагают сотрудничество Договаривающихся сторон Соглашения СЛКП и повышение конкурентоспособности мультимодальных перевозок между Европой и Азией на основе определения "положительной практики" и установления "эталонов" работы. После того, как такая "положительная практика" и такие "эталоны" будут установлены, нужно будет определить обязанности конкретных действующих лиц в цепи мультимодальных перевозок, в том числе предусмотреть наложение штрафных мер за несоблюдение неисполнение обязанностей. Факт наложения штрафных санкций за несоблюдение принятых стандартов работы делает этот подход более строгим и ориентированным на достижение результатов, по сравнению с рассматриваемым ниже менее четко организованным сотрудничеством в рамках отдельных институциональных соглашений по конкретным транспортным коридорам.

Будущее развитие ЕАТС в значительной мере зависит от того, как в дальнейшем будет развиваться сотрудничество между заинтересованными правительствами европейских и азиатских государств и представителями бизнеса в рамках специализированных институтов, созданных для решения наиболее срочных технических и оперативных проблем на конкретных транспортных маршрутах. В 1993 году был создан Международный координационный совет по Транссибирским перевозкам (КСТСП), учредителями которого стали 80 членов, в том числе Министерство транспорта и Государственный таможенный комитет Российской Федерации, железные дороги Беларуси, Эстонии, Финляндии, Германии, Венгрии, Российской Федерации,

³⁹ Подробно см. документ Европейской конференции министров транспорта «"Типовые" планы действий и Соглашения о партнерстве для развития интермодальных перевозок на общеевропейском уровне»; <http://www.cemt.org/online/council/2005/CM200510e.pdf>.

Казахстана, Польши, Словакии, Монголии, Латвии, Литвы, Украины и ассоциации экспедиторов Европы, Японии, Республики Корея и Российской Федерации. Основной задачей Совета является повышение экономической рентабельности Транссибирских железных дорог путем обеспечения надежности установленных сроков перевозки, безопасности и сохранности грузов и т.д.

Координационный совет Международного транспортного коридора "Север – Юг" был создан в 2003 году с целью ускорить развитие железных дорог на этом направлении. С учетом потенциального значения этого коридора в будущем, Беларусь, Казахстан, Таджикистан и Оман присоединились к трем первоначальным участникам-основателям межправительственного "Соглашения о международном транспортном коридоре "Север–Юг"" (Индия, Иран и Российская Федерация). С просьбой о приеме в это Соглашение обратились также правительства нескольких других стран (Армения, Болгария, Азербайджан, Сирия, Украина и Турция).

В течение нескольких лет Организация Экономического Сотрудничества (ЭКО) продвигает идею развития Южного коридора. На первом заседании Рабочей группы по созданию основной линии Трансазиатских железных дорог были рассмотрены некоторые технические вопросы, касающиеся движения пассажирских и контейнерных поездов между Стамбулом в Турции и Алматы в Казахстане⁴⁰. Участники этого заседания приняли решение начать переговорный процесс с Туркменистаном и Узбекистаном, чтобы добиться более тесного сотрудничества этих стран по вопросам осуществления упомянутого проекта.

Выше была приведена информация о развитии программы ТРАСЕКА (раздел 2.2.4). Этот проект регионального сотрудничества был институционализирован в 2000 году, когда в Тбилиси, Грузия, была создана Межправительственная комиссия МПК ТРАСЕКА. Исполнительным органом МПК ТРАСЕКА является Постоянный Секретариат, который размещается в Баку (Азербайджан)⁴¹.

Задержки при перевозках, вызванные трудностями соблюдения многочисленных сложных требований, которые нужно выполнить при перемещении товаров, можно было бы сократить, если бы правительства установили единый перечень требований и единую процедуру оформления товаров при их ввозе и вывозе. Если взять существующие международные соглашения, касающиеся отдельных видов транспорта, и на их основе составить единый мультимодальный многосторонний свод правил, то такой свод правил повысил бы эффективность перемещения грузов через границы. Такие правила по существу и по процедуре оформления должны регулировать пересечение границ и распространяться на всю перевозку конкретного груза всеми используемыми видами транспорта, от пункта отправления до места назначения. Это означает, что они должны включать общий набор правил и требований отчетности, в частности, по следующим аспектам:

- Эффективный заход в порты и выход из них;
- Облегченный доступ иностранных транспортных компаний;
- Стандарты дорожного движения, лицензирования водителей и сертификации автомобилей;

⁴⁰ Первое заседание Рабочей группы состоялось в Секретариате ЭКО в Тегеране 19-20 июня 2006 года. В заседании приняли участие делегаты от Азербайджана, Исламской Республики Иран, Казахстана, Кыргызской Республики, Пакистана и Турции.

⁴¹ Подробная информация имеется на вэбсайте ТРАСЕКА <www.traceca-org.org>.

- Пошлины, связанные с пересечением границы;
- Визы, выдаваемые профессиональным водителям; и
- Перевозка опасных грузов.

Эти правила можно было бы разработать на основе Конвенции ИМО по облегчению международного морского судоходства (ФАЛ) и работы, выполненной ведущей организацией, занимающейся выработкой международных стандартов – Международной организацией по стандартизации (ИСО). Стандарты ИСО помогают более эффективно, более безопасно и чище осуществлять разработку, производство и доставку товаров и услуг. Они обеспечивают правительствам техническую базу для разработки законов по вопросам здравоохранения, безопасности и охраны окружающей среды. Использование и признание стандартов ИСО или иных международных стандартов позволило бы уменьшить барьеры на пути торговли и ускорить или даже отменить многие таможенные процедуры, в результате чего торговля между странами протекала бы легче и более справедливо.

Серьёзным фактором, ограничивающим развитие мультимодального транспорта, является отсутствие удобного и доступного страхования ответственности операторов мультимодального транспорта. Многим странам, участвующим в проекте ЕАТС, еще предстоит определиться по вопросу о том, должны ли правила и пределы ответственности устанавливаться на основе обязательного или добровольного режима ответственности.

Правительства могут способствовать принятию операторами интермодальных перевозок надлежащих отраслевых стандартов путем заключения международных соглашений с участвующими в торговых операциях странами по следующим вопросам:

- Определение видов ответственности, возлагаемой на операторов и на грузоотправителей;
- Использование согласованного документа мультимодального транспорта в качестве достаточного юридического доказательства того, что оператор мультимодального транспорта принимает на себя ответственность за груз, указанный в этом документе;
- Содержание требуемой информации о грузе, в том числе о характере, весе и вероятном состоянии товаров, и данные о грузоотправителе, о намеченном маршруте перевозки, о виде транспорта, о местах перегрузки и о месте доставки товаров;
- О возложении юридической ответственности на оператора мультимодальной перевозки за действия или упущения любых лиц, действующих от его имени, и об ответственности операторов мультимодальных перевозок за любые потери или ущерб, понесенные в результате этих действий или упущений;
- Определение срока, по истечении которого недоставленный груз будет считаться утраченным и грузоотправитель получит право требовать возмещения потерь на основе текущей цены на товарной бирже или в соответствии с текущей рыночной ценой; и
- Механизмы урегулирования споров между грузоотправителем, грузополучателем и оператором мультимодальной перевозки, а также предоставление истцу возможности инициировать рассмотрение дела в суде, являющемся, в соответствии с правом страны, в которой находится этот суд, компетентным и обладающим юрисдикцией над местом

совершения сделки, истцом, мультимодальным оператором или грузополучателем или грузоотправителем.

Помимо этих элементов правовых рамок для деятельности мультимодальных операторов и их клиентов правительства могут предоставлять целый ряд мер поддержки национальным или международным организациям экспедиторов в виде спонсорства образовательных программ, научных исследований и разработок. Правительства могут оказывать помощь в развитии энергичной индустрии интермодальных перевозок путем поощрения участия частного сектора в деятельности, связанной с интермодальными перевозками, создавая условия, при которых:

- Эффективная коммерческая деятельность имеет практический смысл;
- Осуществление управления частным сектором не ведет к нежелательной монополизации ключевой инфраструктуры; и
- Принадлежащие государству организации конкурируют с компаниями частного сектора на равных условиях.

Во многих областях интермодальных операций лицензирование операторов необходимо, чтобы обеспечить общественную безопасность и охрану окружающей среды; кроме того, возможно, что в некоторых секторах оно необходимо для поддержания надлежащего качественного уровня обслуживания. Однако возможно неадекватное применение требований, что может привести к существенным сбоям в цепочке подготовки кадров. Потенциальные последствия неэффективных или непоследовательных процедур лицензирования могут быть суровыми. Однако применение непоследовательных, сложных или чрезмерно ограничительных процедур лицензирования может существенным образом мешать развитию интермодальных систем. Правительства могут управлять этим риском, добиваясь, чтобы:

- Все требования по лицензированию, касающемуся интермодального транспорта, периодически пересматривались с точки зрения необходимости сохранения практики лицензирования по мотивам экономического и социального плана или по соображениям охраны окружающей среды;
- В тех случаях, когда практика лицензирования будет продолжена, требования для получения лицензии прямо соответствовали бы целям выдачи лицензии и не включали ненужных условий, особенно если эти условия могут вести к ограничению конкуренции или препятствовать вступлению в данную профессиональную деятельность;
- Процедуры подачи заявлений на получение лицензий были максимально простыми и понятными, и
- Критерии выдачи лицензий были ясными, недвусмысленными и легко доступными для потенциальных соискателей.

Перед всеми правительствами, которые стимулируют развитие интермодального сектора, стоит задача выработать систему соответствующих мер и политики, которые были бы соответствовали их общим целям и задачам и одновременно способствовали созданию интегрированной мультимодальной логистической системы. Чтобы принимать решения в отношении инвестиций, частному сектору требуется некоторая определенность, особенно когда речь идет об инвестициях в инфраструктуру, для которых характерны длительный

период освоения, значительные объемы капиталов, ограниченная возможность утилизации затраченных ресурсов и длительные периоды окупаемости.

4.2.5 Вопросы охраны окружающей среды, сохранности и безопасности, в частности в связи с международными перевозками грузов

Расширение объемов межрегиональных грузоперевозок по евразийскому наземному мосту вполне может иметь неблагоприятные последствия для окружающей среды в связи с увеличением потребления энергоресурсов и увеличением эмиссии парниковых газов. Отчасти эти неблагоприятные последствия будут компенсироваться значительно меньшей протяженностью железнодорожных линий и автомобильных дорог ЕАТС между основными экономическими центрами в Азии и Европе, по сравнению с морскими маршрутами. Еще одним позитивным обстоятельством может быть развитие перевозок по внутренним водным путям, обладающих, по сравнению с другими видами транспорта, преимуществами экономического плана и оказывающих меньшее негативное воздействие на окружающую среду; соответственно, развитие таких перевозок может способствовать снижению загруженности транспортных путей, уменьшению числа аварий на транспорте и снижению негативного воздействия на окружающую среду в регионе ЕАТС. Однако вероятно, что подавляющая часть грузоперевозок в этой системе будет осуществляться железнодорожным и автомобильным транспортом, так что в конечном счете масштабы воздействия перевозок на окружающую среду будут зависеть от того, каким будет соотношение между этими двумя видами транспорта.

В представленном в 2005 году докладе Группы высокого уровня, возглавляемой г-жей Лойола де Паласио, говорится, что исключительно важно производить оценку воздействия транспортных операций на окружающую среду на ранней стадии, то есть на этапе определения и анализа проекта, а не тогда, когда проект уже завершен. В принципе, проекты должны разрабатываться таким образом, чтобы их любые значительные или опасные последствия для окружающей среды компенсировались мерами по уменьшению этих негативных проявлений⁴². В контексте стратегических экологических оценок воздействия на окружающую среду варианты развития видов транспорта, альтернативных автомобильному, следует рассматривать как априори предпочтительные.

В Конвенции об оценке воздействия на окружающую среду в трансграничном контексте 1991 года предусмотрено, что Стороны Конвенции обязуются проводить оценки воздействия на окружающую среду на уровне проектов планируемой деятельности, в том числе при строительстве автомагистралей, скоростных дорог, трасс для железных дорог дальнего сообщения, торговых портов, внутренних водных путей и портов для внутреннего судоходства⁴³. В случаях, когда планируемые виды деятельности могут оказывать значительное вредное трансграничное воздействие, Страна происхождения обеспечивает уведомление затрагиваемых сторон как можно скорее и должна без промедления начать консультации относительно мер по уменьшению или устранению негативных последствий. Сторонами этой Конвенции являются десять стран, участвующих в проекте ЕАТС (Азербайджан, Армения, Беларусь, Болгария, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Румыния, Российская Федерация и Украина). Кроме того в 2003 году Болгария ратифицировала Киевский протокол, в соответствии с которым стороны этого Протокола должны проводить оценки воздействия своих программ развития инфраструктуры на окружающую среду на

⁴² Более подробно см. в документе "Анализ затрат и выгод проектов в области транспортной инфраструктуры", ЕЭК ООН, Нью-Йорк/Женева, 2003 год.

⁴³ Подробно см. в тексте Конвенции на вэбсайте http://www.unece.org/env/eia/eia_text.htm.

значительно более ранней стадии, чем это предусмотрено в Конвенции 1991 года, и обеспечивать значительно более широкое участие общественности.⁴⁴ Эффективность работы всех стран сети ЕАТС по оценке воздействия на окружающую среду может быть значительно повышена, если все участвующие страны как можно скорее примут и будут исполнять упомянутый Протокол 2003 года.

Исследования экспертов показывают, что грузовые перевозки по железной дороге наносят меньший ущерб окружающей среде и с ними связано меньше аварий в расчете на единицу оказываемых услуг (например, на 1 тонно-километр), чем перевозки на автотранспорте. Соответственно, с позиций охраны окружающей среды и с точки зрения безопасности было бы желательно увеличить долю железнодорожных и комбинированных перевозок по маршрутам ЕАТС. Однако в большинстве участвующих в проекте стран либерализация автомобильного транспорта была проведена в первую очередь, и этот сектор вносит свой вклад в создание рыночной экономики, поскольку он отличается высоким динамизмом и его развитие способствует экономическому росту. Горизонтальное позитивное влияние развития автомобильного транспорта особенно важно иметь в виду в странах переходного периода. В этой связи не ясно, насколько реальными являются среднесрочная и даже долгосрочная перспективы перевода грузоперевозок с автомобильного на более щадящие для окружающей среды виды транспорта. Если только не будут устранены серьезные правовые и регулятивные препятствия, мешающие динамичному рыночному развитию железнодорожного транспорта, то вероятно, что продолжающийся рост автомобильных перевозок за счет уменьшения перевозок по железным дорогам будет вызывать значительные новые негативные последствия. Этот вывод правомерен, даже несмотря на то, что применяемые в проекте ЕАТС критерии включают аспект окружающей среды (кластер В - критерии социально-экономической эффективности и устойчивого развития). Многие обеспеченные ресурсами проекты финансируются с помощью международных финансовых организаций и поэтому проходят принятые в этих организациях стандартные процедуры оценки воздействия на окружающую среду. В ходе такой оценки банки развития учитывают не только специальные критерии, касающиеся окружающей среды, но и такие факторы, как риски профессиональных заболеваний и безопасность на этот счет, риски для здоровья населения в целом и риски, касающиеся культурного наследия.

Основными факторами, на основе которых принимаются решения о выборе вида транспорта, используемого для перевозки грузов, являются результаты рассмотрения имеющихся альтернатив, ценовые параметры и другие качественные характеристики, важные с коммерческой точки зрения. Наиболее важными качественными коммерческими характеристиками являются надежность, частота отправок, продолжительность времени доставки, время суток отправки и доставки товаров, наличие информации об операции, сохранность и безопасность. В результате повышения возможностей железных дорог принимать участие в интермодальных перевозках и совершенствования инфраструктуры комбинированных перевозок в евро-азиатских транспортных коридорах (например, в результате использования современных терминалов и новых технологий погрузочных работ) создаются возможности для эффективного смягчения давления на окружающую среду, ассоциируемого с перевозками, на экономическое развитие.

Развитие практики интермодальности привело бы к изменению конкурентоспособности видов транспорта, поскольку в этом случае общая конкурентоспособность железных дорог была бы более непосредственно связана с другими видами транспорта, и в конечном счете это способствовало бы нарастающему переводу грузоперевозок с автомобильного на (более

⁴⁴ Из стран, участвующих в проекте ЕАТС, Армения, Грузия, Молдова, Румыния и Украина подписали, но ещё не ратифицировали Киевский протокол 2003 года.

падающий для окружающей среды) железнодорожный транспорт. В силу наличия сильных экономических и транспортных связей между странами, для реализации выгод в части охраны окружающей среды, ассоциируемых с интермодальностью, требуются согласованные действия на международном уровне. Расширение и совершенствование железнодорожной инфраструктуры, сопровождаемое ориентированными на рынок экономическими реформами железнодорожного сектора, а также крупные достижения технического прогресса создали бы самую благоприятную основу для развития сети ЕАТС с наименьшим ущербом для окружающей среды. Значительное смещение грузопотоков в пользу этого вида транспорта произойдет лишь тогда, когда инфраструктура железных дорог будет обеспечивать эффективную экономическую альтернативу.

Стратегический подход к вопросам национальной безопасности также предполагает уделение особого внимания вопросам модернизации инфраструктуры и регуляторной среды, оказывающей влияние на сектор железнодорожного транспорта. После нападений террористов 11 сентября 2001 года вопросам безопасности на международном транспорте уделяется все больше внимания. Однако, несмотря на значительное повышение безопасности контейнерных перевозок, международная торговля остается уязвимой для нападений террористов, которые могут серьезно нарушить или прервать важное соединение в одном из основных коридоров грузовых перевозок, использующих морские порты. Поэтому развитие железнодорожных линий, в пользу которого выступает Группа экспертов ЕАТС, уменьшило бы негативные экономические последствия таких нападений, обеспечив дополнительные или альтернативные межрегиональные соединения в Европе, Азии и за их пределами. В качестве средства, которое может быть незамедлительно использовано в случае возникновения угрозы безопасности, уже существуют участки альтернативного транспортного коридора Северо–Восток – Запад (вставка 4).

ВСТАВКА 4. ГРУЗОВОЙ КОРИДОР СЕВЕРО-ВОСТОК – ЗАПАД

Проект создания грузового коридора Северо-Восток – Запад (N.E.W.) был инициирован Международным союзом железных дорог (МСЖД) в 2004 году. Коридор N.E.W. связывает восточное побережье Северной Америки с Российской Федерацией и восточными районами Китая через порт Нарвик в Норвегии и систему железных дорог скандинавских стран. Протяженность этого транспортного коридора значительно короче существующих морских транспортных путей, и он пересекает всего несколько границ с применением необременительных прощуров. Часть коридора N.E.W. уже функционирует вдоль Транссибирского сегмента, являющегося значительным элементом сети ЕАТС. Наличие в коридоре N.E.W. огромных резервных мощностей означает, что этот коридор можно использовать в качестве альтернативы или в дополнение к существующим морским путям для контейнерных перевозок из Китая в Северную Америку и в обратном направлении.

В этом стратегическом проекте участвуют правительственные органы, железнодорожные компании и грузоперевозчики Китая, Финляндии, Исландии, Казахстана, Норвегии, Российской Федерации, Швеции и Соединенных Штатов Америки. Эти представители деловых кругов и национальных правительств потребовали, чтобы был создан единый орган (единое комплексное предприятие) для организации демонстрационного пробега и для разработки действующего на постоянной основе, коммерчески эффективного интермодального транспортного соединения. В июне 2005 года этот орган был оформлен в коммерческую структуру "NEW Corridor AS" – компанию с ограниченной ответственностью,

базирующуюся в Норвегии. Коммерческие перспективы развития коридора N.E.W. выглядят привлекательно, и проект пользуется солидной политической поддержкой во всех скандинавских и в других участвующих в проекте странах. С учетом потенциала этого коридора, который значительно превосходит нынешние незначительные объемы перевозок, в долгосрочной перспективе он может стать новой транспортной осью ЕС.

4.3 Вопросы упрощения процедур пересечения границ и облегчения торговли

4.3.1 Введение

Нормальное функционирование международного транспорта может обеспечить многочисленные выгоды экономического и социального плана, однако с ним связано и ряд проблем, наиболее важной из которых является необходимость согласовывать различия и устранять пробелы, касающиеся как инфраструктуры, так и оперативных систем. Существует целый ряд причин, по которым правительства считают необходимым осуществлять контроль и отслеживать товарные потоки, пересекающие их границы, и общепринято понимание, что всегда найдутся меры, которые по умыслу или случайно, затрудняют движение товаров через границы. К числу таких мер относятся меры ограничительной практики, например, связанные с карантинном или соображениями безопасности, а также все более часто применяемые разнообразные другие правила и предписания, например, антидемпинговые процедуры, такие как правила защиты национальной экономики, предусмотренные ВТО. Однако в интересах всех заинтересованных сторон обеспечить такое положение, при котором эти ограничения не превышали бы минимального уровня, необходимого для достижения экономических, социальных и экологических целей этих сторон. В замечаниях по некоторым из этих вопросов, высказанных секретариатом симпозиума ВТО по вопросам упрощения процедур торговли, состоявшегося в 1998 году, четко отражена сложность проблем, с которыми сталкиваются собственники грузов, желающие перевезти свои товары через границы в странах Азии:

"Требуется бесчисленное множество обязательных документов. В среднем примерно 60 документов требуется для осуществления одной международной торговой сделки. Хотя цели этих документов различные, примерно 80 процентов содержащейся в них информации повторяется. Зачастую требования к документации плохо сформулированы, и отсутствует адекватная информация трейдеров о том, как выполнять эти требования, в связи с чем возрастают потенциальные возможности ошибок. В результате возникающей в этих условиях непрозрачности формальностей создается обстановка, благоприятная для нарушений и злоупотреблений. В некоторых странах требования в отношении применения несогласованной и излишней документации привели к увеличению объема документооборота в четыре раза, а время, затрачиваемое на оформление пересечения границы, во многих районах составляет до 20% общего времени доставки и на него приходится до 25 процентов общей стоимости транспортировки груза. Вместе с тем сомнительно, что требования относительно представления столь многочисленных информационных документов могут быть эффективным средством борьбы с мошенничеством".

За последнее десятилетие страны на границах Европы и Азии предприняли значительные усилия, чтобы упростить международные перевозки путем модернизации и организации соединений физической инфраструктуры, а также путем дальнейшей либерализации режимов торговли. Тем не менее, достигнутый уровень упрощения процедур оставляет желать лучшего; сотрудничеству мешают нефизические барьеры на пути торговли и перевозок, в том числе сложные и часто меняющиеся административные процедуры и документация, дублирующие друг друга проверки, высокие тарифы, различные правовые требования в разных странах,

отсутствие межведомственной координации и ограниченное применение информационных и коммуникационных технологий (ИКТ). Не все эти барьеры можно снять путем простых изменений документации и процедур. В некоторых случаях могут понадобиться изменения политики и правовых режимов.

Некоторые страны в Европе и Азии не имеют выхода к морю, и для выхода на международные рынки полагаются на возможности транзитного доступа через соседние страны. Но если в странах внутри Европейского Союза процессы, касающиеся транспорта, рационализированы, то для многих других стран устранение барьеров, препятствующих перевозкам, все еще остается задачей первостепенной важности. Этим странам приходится перевозить свои товары через несколько границ, и в результате высокие транспортные расходы могут угрожать конкурентоспособности их товаров на зарубежных рынках. В связи с экономическим развитием стран Европы и Азии, а также в связи с появляющимися новыми возможностями межрегиональной и внутрирегиональной торговли возникает потребность в том, чтобы страны, не имеющие выхода к морю, стали "наземными мостами" и предоставляли важные транзитные услуги своим соседним странам транзита. В этой связи как страны, не имеющие выхода к морю, так и страны транзита могут получить выгоды от действий, направленных на повышение эффективности транзитных перевозок.

В районе ЕАТС достигнут некоторый прогресс на национальном, субрегиональном и на международном уровнях в части сокращения продолжительности задержек и расходов, связанных с пересечением границ и транзитными перевозками. На национальном уровне некоторые страны добились прогресса в улучшении взаимодействия между органами власти, с тем чтобы они координировали свои проверки на границах, оптимизировали и гармонизировали документацию, упростили формальности и процедуры и модернизировали пограничные службы и сооружения. На более чувствительном международном уровне темпы прогресса не столь высоки, особенно по вопросам предоставления прав на провоз грузов и в части заключения соглашений, касающихся транзитных перевозок. Например, в отношении организации совместных пограничных проверок представителями соседних стран вопрос находится на стадии заявлений о намерениях. В результате упускаются возможности для расширения межрегиональной торговли.

В тех случаях, когда правила и процессы перевозки грузов не гармонизированы, операторам транспортных средств, осуществляющих международные перевозки, приходится сталкиваться с многочисленными трудностями при пересечении границ и за рубежом. Из-за нетранспарентности и низкого качества коммуникаций и информации им часто приходится выполнять требования незнакомых национальных законов, правил и предписаний, а также формальности и процедуры пересечения границ. Во многих случаях операторы транспортных средств не знакомы с требованиями касающихся их деятельности многосторонних и двусторонних соглашений. В итоге из-за недостаточного знания вопросов международных перевозок операторы транспортных средств могут нарушать местные правила и предписания, что в свою очередь может приводить к возникновению конфликтных ситуаций в отношениях между компетентными органами власти.

Несмотря на то обстоятельство, что большинство стран ЕАТС являются Участвующими Сторонами Конвенции МДП (все страны, за исключением Китая) и Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах, все еще остаются препятствия более практического характера, мешающие нормальному осуществлению перевозок. Наиболее часто в качестве примеров приводят следующие ситуации:

- Пункты пересечения границ не приспособлены для проезда или имеют ограниченную пропускную способность, отсутствуют отдельные полосы для транзитного транспорта и для порожняка;
- Недостаточные или небезопасные стоянки для транспорта на пограничном пункте и в пути следования;
- Сложные и трудные процедуры пересечения границы;
- Низкий уровень компьютеризации;
- Сплошной контроль транспорта и товаров вместо контроля, основанного на применении методов оценки и управления рисками;
- Сложные и часто спорные процедуры взвешивания коммерческого транспорта;
- Недостаточное взаимодействие и координация между органами власти, ответственными за меры контроля на национальном и на международном уровнях ;
- Изменение процедур без уведомления;
- Увеличение количества налогов, пошлин и сборов;
- Назначается обязательное таможенное или полицейское сопровождение транспортных средств даже в странах, в которых действует система международного транзита.

Страны ВЕКЦА, ЭКО и ТРАСЕКА начали выполнять свои субрегиональные соглашения о трансграничных или транзитных перевозках. Каждое субрегиональное соглашение представляет собой конкретную систему договоренностей относительно перевозок и пересечения границ. Для выполнения этих соглашений требуется продолжительное обучение операторов транспортных средств и водителей, поскольку в субрегиональных соглашениях часто применяются сложные системы.

В большинстве стран на пути между Европой и Азией международные наземные перевозки, и особенно международные автомобильные перевозки, представляют собой развивающуюся сферу бизнеса. Поэтому требуются формальные обстоятельные программы обучения для повышения осведомленности органов, вырабатывающих политику по соответствующим вопросам, а также для повышения профессионализма в индустрии перевозок. Например, в процессе дальнейшего развития международных сухопутных перевозок автомобильный транспорт будет доставлять во многие регионы такие специальные грузы, как скоропортящиеся продукты и опасные грузы. Перевозки опасных грузов некомпетентными водителями будут связаны с рисками для людей и окружающей среды, а перевозка скоропортящихся продуктов в неподходящих условиях приведет к значительным материальным потерям. Применение для перевозки таких грузов стандартов менее требовательных, чем международные нормы, может только усугубить эти проблемы.

В Алматинской программе действий подчеркивается, что необходимо содействовать осуществлению комплексных программ подготовки кадров всех уровней: от высшего руководства до операторов низового уровня, как в государственном, так и в частном секторах, и содержится просьба об оказании международной поддержки в разработке программ

обучения⁴⁵. ЭСКАТО ООН разработала программу устойчивого обучения (в том числе программу подготовки инструкторов обучения и учебных материалов) экспедиторов и специалистов по вопросам мультимодальных перевозок, которая в настоящее время используется в странах АСЕАН и может быть распространена на страны проекта ЕАТС. Охват обучения может быть расширен, чтобы можно было также организовать повышение профессиональной квалификации операторов транспортных средств.

4.3.2 Национальные координационные механизмы содействия международным перевозкам

Для большинства стран самым тяжелым бременем международных перевозок являются чрезмерно длительные задержки и затраты, связанные с пересечениями границ. Большие затраты времени на пересечение границы объясняются применяемыми таможенными процедурами, использованием сложной нестандартной документации, плохой организацией и недостатком квалифицированных кадров в секторе перевозок. Наличие дублирующих друг друга требований, предписываемых несколькими двусторонними, трехсторонними и субрегиональными соглашениями, необходимость соответствия многочисленным двусторонним соглашениям, для того чтобы иметь право на выполнение перевозок, и отсутствие четко функционирующих систем транзита еще больше осложняют процесс перевозки.

Таможенная очистка коммерческого груза на границе под наблюдением сотрудника таможенной службы является лишь одной из процедур, которые должны быть выполнены для того, чтобы было выдано разрешение на пропуск товаров и транспортных средств через границу. Другие процедуры могут включать проверку пограничной полицией или иммиграционными властями паспортов и виз водителей, проверку транспортных средств и водителей сотрудниками транспортных ведомств или полиции, чтобы обеспечить их соответствие национальным нормам, принятым на транспорте, а также инспекции санитарных, фитосанитарных и ветеринарных служб, выполняемые сотрудниками соответствующих правительственных учреждений в порядке выполнения требований национальных инструкций по вопросам карантина и общественного здравоохранения. Касаясь одних только административных процессов на пограничных пунктах, можно насчитать до 20 отдельных процедур по линии порядка восьми государственных ведомств, которые необходимо выполнить, прежде чем транспортное средство с грузом и осуществляющий перевозку персонал получит разрешение пересечь национальную границу.

Для эффективного решения вопросов упрощения процедур перевозок требуется использовать всесторонний и целостный подход с участием государственных министерств и ведомств, к ведению которых относятся торговля и транспорт, а также представителей частного сектора. Полноценное сотрудничество между государственными властями и частным сектором имеет исключительно важное значение для разработки и осуществления мер содействия международным перевозкам.

4.3.3 Координационные механизмы

В большинстве случаев национальные механизмы координации мер содействия международным перевозкам существуют в одном из следующих вариантов:

- Межведомственный орган по вопросам содействия торговле и перевозкам

⁴⁵ См. Алматинская программа действий, пункт 14g <www.un.org/special-rep/ohrrls/lldc/Almaty_PoA.pdf>.

- Орган по вопросам содействия перевозкам
- Координационный орган для конкретного проекта, связанного с перевозками
- Совещание для координации конкретных инициатив

Три государства Южного Кавказа, а именно Армения, Азербайджан и Грузия, в соответствии с Рекомендацией № 4 по вопросу о национальных органах по упрощению процедур торговли, принятой в 2001 году Центром ООН по упрощению процедур торговли и электронным деловым операциям, создали национальные органы по упрощению процедур торговли и транспорта, основанные на сотрудничестве представителей государственного и частного секторов. Эти три страны, а также ряд стран Центральной Азии, создали также национальные координационные органы для выполнения проекта, предусматривающего развитие Транспортного коридора Европа – Кавказ – Азия (ТРАСЕКА). В некоторых центральноазиатских государствах координационные механизмы для упрощения процедур международных перевозок созданы в рамках существующих структур, таких, как национальные комиссии по вопросам транспорта.

В Северо-Восточной Азии, в Китае, национальный комитет по упрощению процедур перевозок создан в соответствии с положениями Соглашения об упрощении трансграничной перевозки грузов и пассажиров в субрегионе Большого Меконга. Монголия также создала национальный комитет по упрощению процедур торговли и перевозок.

4.3.4 Рекомендации ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН в отношении национальных механизмов координации

Несколько международных организаций уже в течение многих лет активно продвигают программы и меры, направленные на устранение препятствий на пути международной торговли и транспорта. Ряд из этих организаций путем создания и организации работы межведомственных комитетов, занимающихся вопросами контроля и координации, сосредоточили свое внимание на развитии интереса и потенциала национальных правительственных органов осуществлять координацию действий, необходимых для упрощения процедур международной торговли и улучшения условий перевозок через границы соответствующих государств.

Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций

Первоначально Рекомендация № 4 была принята ЕЭК ООН в 1970 году, а ее последняя редакция была выполнена Центром ООН по упрощению процедур торговли и электронным деловым операциям (СЕФАКТ ООН) в марте 1999 года (см. вебсайт www.unecsc.org/). В этой рекомендации предусмотрено создание национальных органов с участием государственного и частного секторов для обсуждения проблем и выработки предложений по упрощению процедур торговли в конкретной стране. В качестве механизма для осуществления партнерства между государственным и частным секторами в инструкции к Рекомендации № 4 предлагалось создавать национальные комитеты по упрощению торговых и транспортных процедур (НКУТПП), представляющие собой консультативные органы для обсуждения проблем и их возможных решений с участием различных заинтересованных сторон. Смысл этой рекомендации заключался в том, что правительствам предлагалось создать и поддерживать "национальные органы по упрощению процедур торговли со сбалансированным участием представителей частного и государственных секторов для:

- улучшения диалога между органами, занимающимися вопросами торговли и транспорта;
- выработки решений, направленных на устранение препятствий на пути торговли и транспорта на оперативном уровне;
- выявления проблем, отрицательно влияющих на издержки и эффективность внешней торговли их стран;
- разработки мер по снижению издержек и повышению эффективности международной торговли;
- оказания помощи в осуществлении этих мер;
- выполнения функций национального координационного центра по сбору и распространению информации о передовой практике в области упрощения процедур международной торговли; и
- участия в международных усилиях по дальнейшему упрощению процедур и повышению эффективности торговли"⁴⁶.

В принятии этой рекомендации нашел отражение тот факт, что во многих странах Европы, Северной Америки и в Японии были созданы такие механизмы партнерства между государственным и частным секторами, например СВЕПРО (SWEPRO) в Швеции, СИТПРО (SITPRO) в Соединенном Королевстве и ДЖАСПРО (JASPRO) в Японии. В основном эти органы занимались вопросами повышения эффективности потоков информации и документации как основного средства упрощения процедур торговли. Работа велась как по торговой, так и по транспортной документации. Впоследствии Рекомендация № 4 использовалась ЕЭК ООН, совместно с Всемирным банком, при реализации в рамках Инициативы по сотрудничеству в Юго-Восточной Европе (ИСЮВЕ) Программ упрощения процедур торговли и транспорта в Юго-Восточной Европе (УПТТЮВЕ). Поскольку в условиях этих стран с экономикой переходного периода для повышения эффективности торговли требовалось не только повысить эффективность потоков торговой информации, но и упростить процедуры пересечения границ, то связь между упрощением процедур торговли и перевозок стала еще более очевидной.

В инструкции ЕЭК ООН по применению Рекомендации № 4 "Создание эффективной среды для торговли и перевозок" (http://www.unecsc.org/cefact/recommendations/rec04_ecetr256e.pdf) особо выделена связь между повышением эффективности торговли и транспорта, и в тексте конкретно упоминаются национальные комитеты по упрощению торговых и транспортных процедур (НКУТТП). Соответственно, органы, созданные во многих странах, назывались "Комитеты ПРО", чтобы подчеркнуть: 1) связь между вопросами "процедур" и необходимостью их упростить, гармонизировать и автоматизировать; и 2) межсекторный характер существа работы по упрощению процедур торговли во всех звеньях соответствующей цепочки, включающей торговлю, транспорт, экспедиторские услуги и т.д.

Упомянутая рекомендация, выработанная совместно ЕЭК ООН и ЮНКТАД, была предложена Всемирным банком в качестве основы для создания комитетов по упрощению процедур торговли и транспорта - так называемых "Комитетов ПРО" - в трех странах Южного Кавказа.

⁴⁶ Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций, "Национальные органы по упрощению процедур торговли", Женева, октябрь 2001 года, стр. 2.

Она составила также основу для создания национальных комитетов по упрощению процедур торговли и транспорта в регионе Экономической и социальной комиссии для Западной Азии (ЭСКВА). Другие регионы и организации также внесли вклад в развитие этой рекомендации.

Содержание понятия "упрощение процедур торговли" для целей Рекомендации № 4 толковалось как охватывающее формальности, процедуры, документацию и операции, связанные с операциями в области внешней торговли. Цели упрощения процедур торговли были определены как:

- **Упрощение** формальностей, процессов и процедур, связанных с торговыми потоками через национальные границы (одним из примеров упрощения служит объединение ряда административных документов в единый, опирающийся на заранее определенный формат документ, примерами которого могут служить Формуляр-образец Организации Объединенных Наций и единый административный документ Европейского союза);
- **Гармонизация**, или приведение национальных формальностей, процессов, процедур, конвенций, стандартов и практики участвующих государств, касающихся пересечения границы, в соответствие с международными конвенциями, стандартами и практикой (например, в соответствии с Конвенцией по облегчению международного морского судоходства Международной морской организации или с Международной конвенцией ЕЭК ООН о согласовании условий проведения контроля грузов на границах (1982 год)); и
- **Стандартизация** обозначает процесс разработки международно согласованных форматов практической работы, процедур, документов и информации (примеры стандартизации: Формуляр-образец Организации Объединенных Наций для внешнеторговых документов и Стандарт Организации Объединенных Наций для электронного обмена данными в управлении, торговле и на транспорте (ЭДИФАКТ)).

В Рекомендации № 4 подчеркивается важное значение национальных органов по упрощению процедур торговли в качестве органов, в рамках которых руководящие кадры частного сектора, администраторы государственного сектора и политики могли бы совместно работать в направлении эффективного осуществления совместно согласованных мер по упрощению процедур торговли и перевозок. В этой рекомендации также особо отмечается, что участники таких органов должны представлять все компании и учреждения, участвующие во внешнеторговых сделках, в том числе производителей, импортеров, экспортеров, экспедиторов, перевозчиков, банки, страховые компании и государственные органы. Отмечается, что только при активном вовлечении в работу всех этих участников возможен содержательный анализ проблемных вопросов и выработка совместных решений.

В последние годы Конференция Организации Объединенных Наций по торговле в целях развития (ЮНКТАД) в своих программах технической помощи в области международной торговли и транспорта (особенно мультимодального транспорта), выполняемых в ряде стран, принимает активное участие в создании национальных комитетов по упрощению торговых и транспортных процедур (НКУТТП).

В регионе ЭСКАТО ООН ЮНКТАД при финансовой поддержке Всемирного банка осуществляет проекты по упрощению процедур торговли в Непале и Пакистане. Создание НКУТТП явилось крупной инициативой в рамках этих проектов.

Типовая модель НКУТТП, разработанная ЮНКТАД, была основана на описанной выше Рекомендации № 4. Однако в модели ЮНКТАД рекомендованный по линии СЕФАКТ ООН

функциональный охват НКУТТП, а именно упрощение процедур торговли, расширен и включает упрощение процедур перевозки. Кроме того предусмотрена более видная роль в работе комитета его членов - представителей частного сектора.

ЕЭК ООН в сотрудничестве с ЮНКТАД разрабатывает пути дальнейшего улучшения Рекомендации № 4 как основного документа ООН по механизмам упрощения процедур торговли и перевозок. В свете последних событий в области упрощения процедур торговли и транспорта необходимо уделять больше внимания использованию современных функций органов с участием представителей государства и частного сектора, занимающихся вопросами упрощения процедур торговли, а не концентрировать внимание на структуре НКУТТП, как это было в ранее подготовленных документах, в том числе в Инструкции к Рекомендации № 4 и в недавнем исследовании ЭСКАТО. ЭСКАТО ООН и другие организации также могут принять участие в этой работе.

Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана ООН

В соответствии с рекомендацией Алматинской Программы действий, развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита должны создать и/или укрепить, в зависимости от ситуации, национальные советы или комитеты по содействию развитию торговли и транспорта, которые должны включать представителей всех основных заинтересованных сторон, в том числе частного сектора⁴⁷. На своей пятьдесят девятой сессии, состоявшейся в Бангкоке в 2003 году, Комиссия высказалась в поддержку основных рекомендаций и Плана действий по вопросам транзитного транспорта в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита⁴⁸, в котором предусматривается предоставление информации об успешной практике создания и деятельности комитетов по упрощению процедур торговли и перевозок и анализ такой информации при поддержке по линии консультативных услуг⁴⁹.

Существующие в настоящее время во многих странах региона ЭСКАТО координационные механизмы по содействию развитию торговли и транспорта испытывают трудности, которые подрывают эффективность и устойчивость деятельности этих органов. Упомянутые трудности вызваны, в частности, отсутствием государственной поддержки этих механизмов, недостаточностью источников финансирования, недостаточным признанием их роли и функций, недостатками организационной структуры и неполной представленностью основных заинтересованных сторон.

Хотя международный опыт и эффективная практика полезны для стран в плане создания и укрепления национальных координационных механизмов, этот опыт и эту практику необходимо в надлежащей степени адаптировать, так чтобы они отвечали конкретным

⁴⁷ Алматинская программа действий: Удовлетворение особых потребностей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в новых глобальных рамках для сотрудничества в области транзитных перевозок между не имеющими выхода к морю развивающимися странами и развивающимися странами транзита (Доклад Международной конференции министров развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита и стран-доноров и представителей международных учреждений, занимающихся вопросами финансирования и развития, по вопросу о сотрудничестве в области транзитных перевозок, Алматы, Казахстан, 28 и 29 августа 2003 года (A/CONF.202/3), приложение I), пункт 37 f.

⁴⁸ См. Официальные отчеты Экономического и Социального Совета, 2003, Добавление No. 19 (E/2003/39-E/ESCAP/1298), пункт 111.

⁴⁹ См. Документ E/ESCAP/SB/LDC(6)/1, переданный под номером E/ESCAP/1282/Rev.1, пункт 52.

требованиям и условиям соответствующих стран. Исходя из того, что конкретные рекомендации, учитывающие региональные, субрегиональные и национальные обстоятельства, будут полезны странам для создания и укрепления их национальных координационных механизмов по упрощению торговых и транспортных процедур, в 2005-2006 годах в ЭСКАТО было выполнено "Исследование национальных координационных механизмов упрощения процедур торговли и перевозок в регионе ЭСКАТО" (только на англ. языке). Это исследование основано на Рекомендации № 4 СЕФАКТ ООН, но оно принимает также во внимание трудности, с которыми страны сталкиваются при создании и укреплении национальных координационных механизмов упрощения процедур торговли и перевозок, и в нем содержатся следующие конкретные рекомендации:

Рекомендация 1: Цель

Рекомендуется, чтобы национальные координационные механизмы по упрощению процедур торговли и перевозок обеспечивали сотрудничество, осуществляли координацию, предлагали и выполняли меры, направленные на повышение эффективности и результативности международной торговли и транспорта.

Рекомендация 2: Форма и роль

I) Форма

Рекомендация 2.1:

Рекомендуется, чтобы по форме национальные координационные механизмы по упрощению процедур торговли и перевозок представляли собой регуляторные/исполнительные и консультативные органы, уполномоченные осуществлять координацию действий, направленных на развитие эффективной международной торговли и транспорта, и предлагать правительству меры по упрощению процедур торговли и перевозок.

II) Роль

Рекомендация 2.2:

В идеальном варианте роль создаваемых национальных механизмов координации должна состоять в осуществлении обзоров, принятии оценок, выработке предложений и принятии мер по упрощению процедур международной торговли и перевозок.

Рекомендация 3: Организация, членский состав, управление/отчетность, персонал и частота заседаний

I) Организация

Рекомендация 3.1:

Рекомендуется, чтобы организационная структура национальных координационных механизмов упрощения процедур торговли и перевозок представляла собой адаптированный вариант структур, указанных на диаграммах 7.1 или 7.2 упомянутого выше исследования ЭСКАТО.

II) Членский состав

Рекомендация 3.2:

Рекомендуется, чтобы в состав координационных механизмов были включены представители всех организаций, участвующих в международной торговле и транспорте. Членами таких организаций могут быть следующие органы и организации (это не обязательно исчерпывающий список):

- Регуляторный орган по вопросам торговли (чаще всего Министерство коммерции или торговли);
- Регуляторный орган по вопросам транспорта (чаще всего Министерство транспорта);
- Другие государственные регуляторные или плановые органы (например, Министерство финансов, Министерство планирования, Министерство внутренних дел, Министерство обороны, Министерство сельского хозяйства, Министерство промышленности, Таможенное ведомство, Ведомство по делам иммиграции, Пограничная охрана, Служба управления движением, Служба управления транспортом, Карантинные власти/Органы контроля за качеством продукции, Центральный банк);
- Деловые круги (торговые палаты, транспортные ассоциации, торговые банки, ассоциация страховых компаний, ассоциация таможенных агентов, ассоциация экспедиторов).

III) Управление и отчетность

Рекомендация 3.3:

Рекомендуется, чтобы национальные координационные механизмы были подотчетными должностным лицам высокого уровня в национальных правительствах, а именно на уровне министра или заместителя премьер-министра. В идеальном варианте возглавлять такой координационный механизм должен заместитель министра, постоянный секретарь, секретарь или другое высокопоставленное должностное лицо из сферы торговли, коммерции или транспорта.

IV) Персонал

Рекомендация 3.4:

Каждый орган должен нанимать персонал исполнительных органов и секретариата на основе конкурсного найма из лиц, имеющих опыт работы с нормами в области торговли и/или транспорта, выполнения операций по экспорту или импорту, транспортных операций или предоставления торговых услуг.

V) Периодичность заседаний

Рекомендация 3.5:

Рекомендуется, чтобы совместные заседания координационного органа или межведомственных органов и консультативного органа проводились ежеквартально. Дополнительные специальные заседания должны созываться по мере необходимости. Заседания рабочих групп

могут проводиться ежемесячно. Специальные группы могут проводить заседания "по мере необходимости", определяемой конкретными запросами соответствующих рабочих групп.

Рекомендация 4: Функции

В число основных функций национальных координационных механизмов упрощения процедур торговли и перевозок должны входить (по крайней мере) следующие функции:

- a) постоянный мониторинг и оценка количественных показателей торговли и транспортных операций, связанных с пересечением государственных границ;
- b) выявление узких мест в общем процессе международной торговли и перевозок (с использованием, если это применимо, разработанных ЭСКАТО рекомендаций по упрощению торговых операций и модели "время-издержки-расстояние");
- c) выполнение обзоров и оценка адекватности инфраструктуры, связанной с международной торговлей и перевозками (в том числе морских портов, аэропортов, автомобильных и железных дорог, речных портов и наземных складских сооружений) и по мере необходимости внесение предложений об инвестиционных проектах;
- d) изучение состояния и выработка предложений по улучшению оперативных показателей международной торговли и перевозок;
- e) координация деятельности по принятию гармонизированной документации и процедур, связанных с трансграничной торговлей и перевозками;
- f) определение проблемных вопросов, внесение и обеспечение выполнения предложений, касающихся изменения процедур пограничного контроля и документации с целью повышения эффективности и снижения издержек торговли и перевозок;
- g) осуществление координации и сотрудничество в работе по внедрению в пунктах пересечения границ технологии "Единого окна" для выполнения формальностей и "Единого пункта контроля";
- h) поощрение практики применения информационных и коммуникационных технологий для работы с документацией и процедурами в управлении операциями международной торговли и международных перевозок;
- i) координация национальных позиций на переговорах о заключении соглашений многосекторного характера по вопросам международной торговли и перевозок;
- j) формулирование и внесение предложений и обеспечение выполнения предлагаемых изменений политики в области международной торговли и/или перевозок и в двусторонних или многосторонних соглашениях, по линии которых обеспечивается выполнение этой политики, в тех случаях, когда такие изменения необходимы для повышения эффективности торговли и/или транспорта;
- k) координация мер по выполнению соглашений многосекторного характера, касающихся международной торговли и транспорта;

- l) анализ международных конвенций, касающихся упрощения процедур торговли и перевозок, и принятие рекомендаций национальным правительствам относительно присоединения к таким конвенциям;
- m) мониторинг и координация работы по выполнению международных конвенций по вопросам упрощения процедур торговли и перевозок, к которым присоединилась данная страна;
- n) мониторинг распространения в деловых кругах, занимающихся международной торговлей и перевозками, информации об изменениях или модификациях требований в отношении процедур и документации, связанных с пересечением границы;
- o) организация семинаров и симпозиумов по вопросам упрощения процедур торговли и перевозок; и
- p) выполнение функций национального координационного центра в международных программах и программах помощи по упрощению процедур.

Рекомендация 5: Программа работы

Рекомендуется, чтобы у каждого органа была подробная годовая программа работы, с указанием задач, ожидаемых результатов и сроков проведения основных мероприятий.

Рекомендация 6: Источники финансирования

Рекомендуется, чтобы финансирование деятельности совместного органа по упрощению процедур торговли и перевозок осуществлялось правительством и деловыми кругами либо (вариант 1) на основе софинансирования всей принятой организационной структуры, либо (вариант 2) путем финансирования межведомственных органов из государственного бюджета, поскольку они относятся к государственному сектору, а консультативного органа – путем софинансирования правительством и деловыми кругами.

Рекомендуется, чтобы поручения межведомственных органов консультативному органу обеспечивались соответствующей финансовой поддержкой.

Рекомендуется также, чтобы национальные координационные механизмы использовались в качестве национальных координационных центров для выполнения проектов упрощения процедур торговли и/или перевозок, финансируемых международными организациями и международными финансовыми учреждениями.

Рекомендация 7: Координация деятельности в данном регионе и/или субрегионе с другими национальными координационными механизмами по вопросам упрощения процедур торговли и перевозок

Рекомендация 7.1:

В целях обеспечения нормального перемещения товаров и людей и гармонизации и стандартизации документации и процедур, связанных с пересечением границ между странами, рекомендуется, чтобы национальные координационные органы установили постоянные связи и определили сроки совещаний с аналогичными органами в других странах.

Рекомендация 7.2:

В тех случаях, когда имеются субрегиональные механизмы упрощения процедур, рекомендуется, чтобы эти механизмы использовались в качестве форумов для обмена информацией и опытом по вопросам, касающимся упрощения процедур торговли и перевозок, а также для гармонизации документации и процедур.

Рекомендация 7.3

Рекомендуется организовать региональный форум по вопросам упрощения процедур торговли и перевозок, чтобы у членов национальных органов по вопросам упрощения процедур была возможность встречаться и обмениваться информацией, сопоставлять накопленный опыт и рассматривать возможности международной помощи. Сессии такого форума можно было бы проводить один раз в два года. Предполагается, что в этих сессиях будут принимать участие национальные органы по упрощению процедур торговли и перевозок всех стран данного региона, все международные, региональные и субрегиональные организации и международные финансовые учреждения, а также отдельные страны из других регионов, располагающие экспертизой в вопросах упрощения процедур торговли и перевозок.

Рекомендуется также, чтобы секретариат ЭСКАТО ООН предоставлял помощь и услуги региональному форуму по вопросам упрощения процедур торговли и перевозок.

Рекомендация 8: Укрепление национальных координационных механизмов по вопросам торговли и перевозок

Рекомендуется, чтобы в ряде стран были разработаны национальные планы действий по укреплению существующих национальных координационных органов по вопросам торговли и перевозок в соответствии с рекомендациями данного исследования.

4.3.5 Совершенствование правовых рамок международных перевозок и международных конвенций по вопросам содействия развитию торговли

Транспорт (международный) является одним из наиболее регулируемых видов коммерческой деятельности. Отчасти это объясняется международным характером этой деятельности, а отчасти – влиянием, которое она оказывает почти на все аспекты общественной жизни: в частности, на социальные, экономические, политические аспекты, а также в плане воздействия на окружающую среду. Международный транспорт является средством, обеспечивающим свободное перемещение товаров и людей, но выполнить эту миссию он может только в доступной и открытой среде. Возможно, потому что не все страны готовы к этому в равной мере и в одно и то же время, они создали таможенные, иммиграционные и другие стандарты независимо друг от друга. Когда транспортное средство (грузовой автомобиль, судно или самолет) пересекает в ходе поездки несколько границ, то можно ожидать, что в этой связи придется заполнить массу форм, зачастую запрашивающих одну и ту же информацию, но в несколько иной формулировке. По мере развития торговли и перевозок увеличивался и объем связанных с ними документов, при этом на разных границах были различные требования по числу необходимых документов, и часто некоторые из этих документов нужно было представлять с непомерно большим количеством копий.

Характерной чертой наземного транспорта является то, что для его функционирования необходимо, чтобы страны договаривались о пропуске товаров и людей через национальные границы. Эти договоренности могут касаться трансграничных перевозок, когда две страны торгуют друг с другом, и они могут также касаться транзитных перевозок, при которых товары

и людей перевозят через третьи страны вдоль международных транспортных маршрутов. Обычно такие договоренности оформляются международными правовыми документами, субрегиональными соглашениями и двусторонними соглашениями.

4.3.5.1 *Международные правовые документы*

Международные договоры (конвенции, соглашения и т.д.) глобального охвата являются наиболее эффективными правовыми документами для гармонизации правовых режимов в целях содействия торговле и перевозкам в одном регионе или между регионами. По мере развития торговли появляются новые транспортные маршруты, проходящие через несколько субрегионов. Соответственно, международные правовые инструменты могут также способствовать гармонизации институциональных рамок, практики, стандартов и правил, необходимых для содействия внутрирегиональной торговле. Если ряд международных организаций, в том числе Всемирная таможенная организация (ВТО), вырабатывают важные для развития торговли правовые документы, универсальность применения которых зиждется на том, что они принимают во внимание индивидуальные интересы государств, то правовые инструменты в области транспорта, инициированные ЕЭК ООН, обеспечивают единый набор стандартов, применение которых позволило бы значительно продвинуться вперед, в частности, в отношении развития торговли и перевозок между Европой и Азией.

В регионе ЭСКАТО ООН Резолюция 48/11 по автомобильному и железнодорожному транспорту и мерам по облегчению перевозок была принята на сорок восьмой сессии Комиссии 23 апреля 1992 года как компонент проекта по развитию инфраструктуры наземного транспорта в Азии (РИНТА). ЭСКАТО ООН и ЕЭК ООН выбрали для включения в эту резолюцию семь международных конвенций, разработанных под эгидой ЕЭК ООН. Предполагалось, что эти семь конвенций обеспечат основу для гармонизации стандартов и процессов, связанных с перевозками наземным транспортом, и что они будут способствовать упрощению процедур внутрирегиональной и межрегиональной торговли. На своей пятьдесят шестой сессии в 2000 году ЭСКАТО ООН приняла решение о продлении срока действия Резолюции 48/11, а также о том, чтобы доклады о ходе ее выполнения представлялись каждые два года⁵⁰. Основная цель этого решения заключалась в том, чтобы придать импульс упрощению процедур перевозок в регионе, придерживаясь поэтапного подхода в соответствии с происходящими в транспортном секторе изменениями и принимая во внимание потребности стран-членов. В этой связи в своей Резолюции 48/11 ЭСКАТО рекомендует странам региона рассмотреть возможность присоединения к следующим семи конвенциям:

- Конвенция о дорожном движении (1968)
- Конвенция о дорожных знаках и сигналах (1968)
- Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (1975)
- Таможенная конвенция, касающаяся временного ввоза дорожных перевозочных средств, служащих для коммерческих целей (1956)
- Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров (1972)

⁵⁰ *Official Records of the Economic and Social, 2000, Supplement No. 19 (E/2000/39-E/ESCAP/1197), para. 242.*

- Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах (1982)
- Конвенция о договоре о международной дорожной перевозке грузов (КДПГ) (1956).

На своей пятьдесят четвертой сессии ЭСКАТО приняла усовершенствованную стратегию осуществления проекта РИНТА⁵¹, важным компонентом которой является облегчение наземных перевозок через пограничные переходы и обработка морских грузов в портах путем применения в Азии соответствующих международных конвенций и соглашений в целях повышения эффективности международных перевозок по наземным маршрутам и наземным и морским маршрутам⁵². При обсуждении этого вопроса подчеркивалось, что, при всей важности присоединения к перечисленным в Резолюции 48/11 конвенциям, ключом к устранению препятствий на пути международных перевозок на пограничных переходах и в портах является практическое выполнение этих конвенций, а значит упрощение процедур перевозок и торговли между странами.

В усовершенствованной стратегии содержалось также предложение государствам - членам ЭСКАТО рассмотреть возможность присоединения ещё к нескольким конвенциям, а именно:

- к Конвенции и Статуту о свободе транзита, Барселона, 1921 год (Барселонская конвенция о транзите);
- к Конвенции о транзитной торговле внутриконтинентальных государств, 1965 год (Нью-Йоркская конвенция о транзите);
- к Конвенции по облегчению международного морского судоходства, 1965 год (Конвенция ОМС) с поправками;
- к конвенциям и соглашениям, направленным на облегчение железнодорожных перевозок.

В 1999 году Рабочая группа СПЕКА по транспорту и пересечению границ высказала мнение, что участвующим в программе СПЕКА странам было бы полезно расширить охват Резолюции 48/11, добавив следующие правовые документы:

- Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию о дорожном движении (1971)
- Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию о дорожных знаках и сигналах (1971)
- Европейское соглашение, касающееся работы экипажей и транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР) (1970)
- Таможенная конвенция о временном ввозе частных дорожных перевозочных средств (1954)
- Европейское соглашение о временной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) (1957)

⁵¹ *Official Records of the Economic and Social Council, 1998, Supplement No. 20 (E/1998/40-E/ESCAP/1117), para. 230.*

⁵² E/ESCAP/CTC(3)/2, para. 37.

- Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС) (1970)
- Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА) (1975)
- Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ) (1985)
- Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) (1991).

После принятия Резолюции 48/11 Комиссии прошло более десятилетия, в течение которого – под сильным влиянием процесса глобализации – в странах региона ЭСКАТО ООН произошли значительные политические и экономические преобразования. В некоторых странах произошли важные структурные изменения, открывшие национальный рынок импорту из других стран и обеспечившие процветание основных ориентированных на экспорт секторов, в то время как другие взялись за решение сложнейшей задачи - перехода от централизованного планового хозяйства к экономическим отношениям, ориентированным на рынок. Тем не менее, в странах региона еще не достигнут уровень правовой и институциональной гармонизации и применения решений Резолюции 48/11, предполагавшийся во время ее принятия.

С подписанием Межправительственного соглашения по сети Трансазиатских железных дорог⁵³ для стран региона ЭСКАТО ООН все большее значение будут приобретать международные конвенции об упрощении железнодорожных перевозок⁵⁴. Некоторые международные конвенции, применение которых в принципе может способствовать облегчению перевозок, например, Международная конвенция Всемирной таможенной организации об упрощении и согласовании таможенных процедур (пересмотренная Киотская конвенция) 1999 года, появились после принятия Резолюции 48/11 и поэтому в нее не вошли. Поэтому необходимо пересмотреть эту резолюцию с точки зрения возможности дополнительного включения в нее других конвенций, способствующих упрощению как автомобильных, так и железнодорожных перевозок.

В связи с присоединением к международным конвенциям может возникнуть необходимость внести изменения в национальное законодательство и институты, принять новые технические стандарты транспортной инфраструктуры и оборудования, а также новые организационные и операционные системы. Присоединение к международным правовым документам представляет собой серьезное действие, требующее проведения тщательного анализа и оценки национальных интересов. Почти все этапы этого процесса затрагивают интересы как государственного, так и частного секторов. Поэтому анализ и оценку, предшествующие принятию решения о присоединении к правовому документу, а также разработку плана выполнения требований этого документа должны выполнять совместно представители обоих секторов. Хотя принятие решений о присоединении к международным правовым документам и выполнении их требований является прерогативой правительств, Организация Объединенных Наций должна оказывать правительствам помощь в принятии решений на этот счет, а также, если это необходимо, предоставлять информацию и оказывать содействие,

⁵³ Резолюция Комиссии 62/4 от 12 апреля 2006 года, приложение.

⁵⁴ Резолюция 48/1 была посвящена, в основном, автомобильному транспорту; конвенции по железнодорожному транспорту в нее не были включены.

необходимые для оценки соответствующих правовых документов и для успешного продвижения в направлении присоединения к таким документам.

ЭСКАТО ООН и ЕЭК ООН проводят семинары и рабочие совещания, способствующие более глубокому пониманию международных правовых документов, а также выгод, связанных с выполнением резолюции 48/11 и присоединением к другим основным транспортным конвенциям ЕЭК ООН, не включенным в указанную резолюцию. На третьей и четвертой сессиях Группы экспертов по евро-азиатским транспортным соединениям ЭСКАТО ООН и ЕЭК ООН повышали осведомленность участников совещаний в отношении важных международных конвенций, в том числе конвенций, указанных в резолюции 48/11. Кроме того, ЭСКАТО ООН и ЕЭК ООН проводили национальные рабочие совещания, на которых информировали политиков и отраслевых представителей относительно наиболее важных международных конвенций по вопросам упрощения процедур перевозок. Однако представляется, что нужно делать больше, чтобы поддержать прогресс в направлении упрощения процедур перевозок. Например, правительства нуждаются в изложенной в доступной форме информации, облегчающей понимание задач соответствующих правовых документов, а также дающей предварительное представление о выгодах и основных последствиях применения этих документов для данной страны. Странам было бы также полезно иметь рекомендации в отношении поэтапных действий, связанных с процедурами присоединения. Что касается региона Азии и Тихого океана, то, по сравнению с другими организациями, ЭСКАТО ООН уже давно и успешно занимается выявлением и анализом тенденций экономического и социального развития в регионе и по просьбе правительств предоставляет им консультативные услуги.

4.3.5.2 Субрегиональные соглашения

Среди стран, участвующих в настоящем проекте, есть страны-участницы двух субрегиональных соглашений, касающихся упрощения процедур международных перевозок: Организации экономического сотрудничества (ЭКО) и Транспортного коридора Европа – Кавказ – Азия (ТРАСЕКА), которые заключили субрегиональные соглашения о международных перевозках в регионе. Кроме того в настоящее время в Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) ведутся переговоры относительно соглашения по упрощению процедур международных автомобильных перевозок.

Базовое многостороннее соглашение по международным перевозкам с целью создания коридора Европа – Кавказ – Азия было подписано в 1998 году странами Центральной Азии и Южного Кавказа, а также рядом стран Юго-Восточной Европы. Рамочное соглашение по транзитному транспорту Организации экономического сотрудничества (ЭКО) было подписано в 1998 году.

Указанные выше субрегиональные соглашения представляют собой рамочные соглашения с вспомогательными приложениями и протоколами. Хотя субрегиональные соглашения позволяют внести ценный вклад в решение вопросов, не охваченных в двусторонних соглашениях или международных конвенциях, иногда они касаются вопросов, уже регулируемых двусторонними соглашениями, что создает для стран трудности в процессе осуществления соглашений. Субрегиональные соглашения могут также косвенно способствовать выполнению международных конвенций в результате включения положений этих конвенций в приложения и протоколы субрегиональных соглашений. Однако в тех случаях, когда субрегиональные соглашения упрощают или изменяют положения международных конвенций, у стран могут возникнуть трудности, когда встанет вопрос об их присоединении к этим международным конвенциям и об их выполнении.

Наличие нескольких субрегиональных соглашений, содержащих различные стандарты и процедуры, касающиеся определенных транспортных маршрутов, может создавать трудности в осуществлении таких соглашений и вызывать путаницу у пограничных органов и торговых и транспортных операторов. В тех случаях, когда страны являются сторонами субрегиональных соглашений, разработанных в двух разных субрегионах, необходимо проявлять осторожность, чтобы не допустить дублирования обязательств, затрудняющих их осуществление. В идеале субрегиональные соглашения должны быть промежуточной ступенькой на пути к присоединению к международным конвенциям и способствовать гармонизации правовых режимов, касающихся упрощения процедур.

4.3.5.3 Двусторонние соглашения

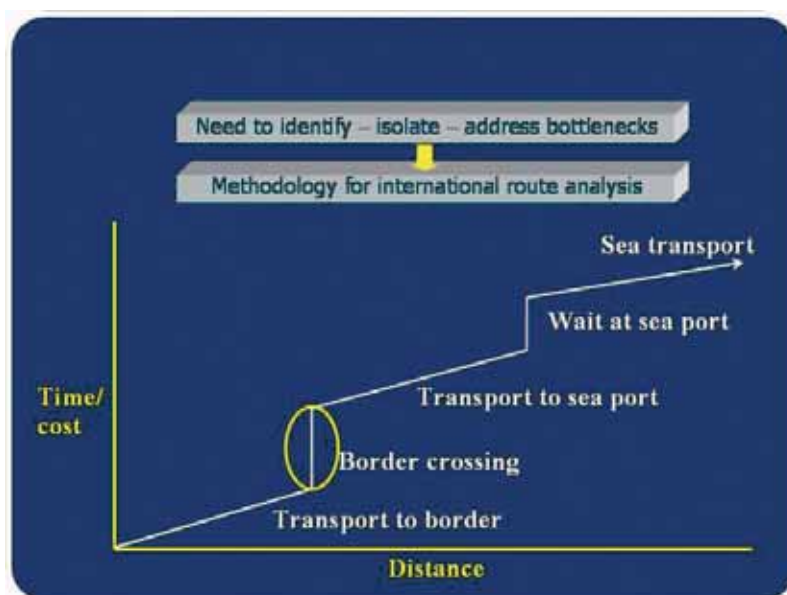
Общей чертой большинства двусторонних соглашений является наличие в них базовых положений, касающихся пересечения транспортом границы, таких как разрешение на проезд, транспортные маршруты, разрешение на перевозку, сборы и пошлины и взаимное признание документов, таких как водительские удостоверения. Как правило, в двусторонних транспортных соглашениях имеются ссылки на другие двусторонние или национальные правовые нормы таможенного или иного контроля. Обычно такие соглашения предусматривают, что назначенные компетентные органы вырабатывают конкретные процедуры исполнения договоренностей и предписывают этим органам консультироваться друг с другом для решения любых проблем, связанных с осуществлением соглашения.

Некоторые страны региона подписали большое число двусторонних соглашений по международным наземным перевозкам с соседними странами и странами транзита, и в результате правительственные органы испытывают трудности, связанные с мониторингом и обеспечением исполнения большого количества соглашений. Особенно это касается таких ситуаций, когда двусторонние соглашения, субрегиональные соглашения и международные конвенции дублируют друг друга или оказываются несовместимыми. На практике такие коллизии порождают неуверенность операторов перевозок в их повседневной работе. Хотя в некоторых странах Азии имеются компетентные юристы, занимающиеся подготовкой и исполнением правовых документов, большинству азиатских стран было бы полезно иметь региональные рекомендации в виде Типового двустороннего соглашения о наземных перевозках.

4.3.6 Процедуры пересечения границ и выявление узких мест нефизического характера

Несмотря на то, что страны все больше осознают необходимость выявления, локализации и ликвидации проблемных мест на международных маршрутах, им не хватает для этого простых и эффективных инструментов. Учитывая эту потребность, ЭСКАТО ООН разработала методологию измерения затрат времени и средств на пройденное расстояние (методологию расчета "издержки-время-расстояние"), которая позволяет количественно определить затраты времени и материальные издержки, связанные с прохождением каждого сегмента маршрута, включая пункты пересечения границ, что позволяет выявить узкие места, требующие особого внимания. Первоначально этот метод был применен в 2002 году для анализа нескольких транзитных маршрутов в ряде стран в регионе ЭСКАТО ООН, не имеющих выхода к морю. Впоследствии эта методология использовалась для анализа демонстрационных прогонов контейнерных поездов по северному коридору Трансазиатской железной дороги; затем эта методология использовалась также в проектах, выполнявшихся совместно с другими организациями. В последнее время эта методология получила широкое распространение благодаря выполнению проекта по наращиванию организационного потенциала в целях упрощения процедур международной торговли и перевозок в странах, не имеющих выхода к морю, и в странах транзита, поскольку она позволяет выполнять подробный анализ торговых потоков и транспортных маршрутов, содержит детально разработанные вопросники для сбора данных, план применения методологии и предусматривает передачу этой методологии соответствующим странам.

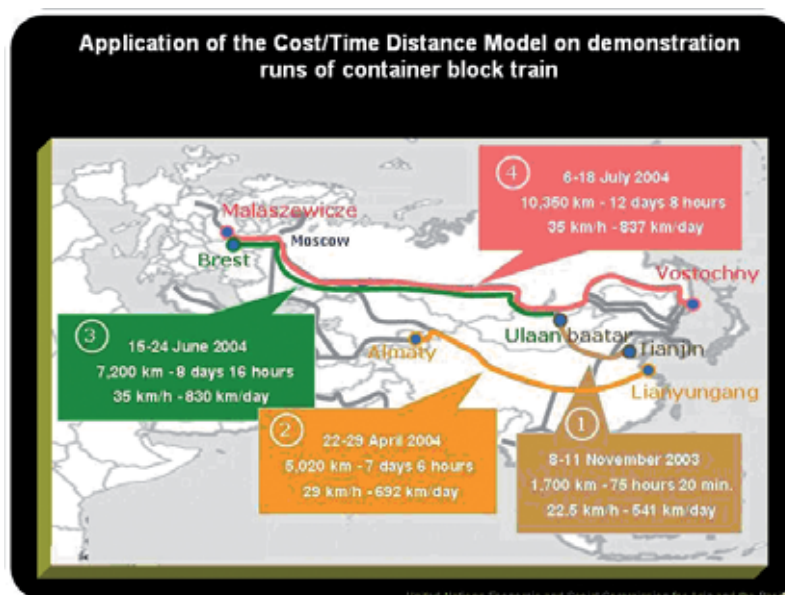
Диаграмма 4.6 Методология "время-издержки-расстояние"



Методология "время-издержки-расстояние", позволяющая фиксировать ситуацию в любой точке маршрута, совместима с разработанными в других международных организациях методологиями анализа расхода средств и времени на конкретном сегменте транспортного маршрута, например, на этапе пропуска грузов.

Одну из таких методологий, предназначенную для проведения микроисследований времени, затраченного в порту или в пункте пересечения границы, Всемирный банк изложил в своем издании "Инструменты для упрощения процедур торговли и перевозок" (только на английском языке), впервые опубликованном в 2001 году; эта методология использовалась в нескольких проектах Всемирного банка в развивающихся странах. Она позволяет измерять среднее время, затраченное на пересечение границы, продолжительность таможенной очистки, относительную долю (в процентах) времени, затрачиваемого на физический контроль, и время на дополнительные проверки; эти показатели отражают фактическое положение с упрощением процедур пересечения наземных границ. Подготовлено руководство, помогающее его пользователям собирать данные из различных заинтересованных источников с помощью набора стандартных вопросников и анализировать эти данные.

Диаграмма 4.7 Применение модели "время-издержки-расстояние"



Другой метод анализа времени прохождения грузов ("Time Release Study") был принят Всемирной таможенной организацией в 1994 году; этот метод основан на аналогичной практике в Японии и Соединенных Штатах Америки. Применение этого метода позволяет измерить среднее время, затрачиваемое на каждом этапе принятия управленческих решений различными полномочными органами власти с момента прибытия судна до выдачи окончательного разрешения на пропуск грузов через границу. Эту методологию можно использовать для выявления проблемных участков и для выработки возможных мер по исправлению положения в целях повышения эффективности таможенных служб. В 2002 году было опубликовано руководство по использованию данной методологии, а в 2005 году Всемирная таможенная организация в сотрудничестве с Всемирным банком разработала программное обеспечение для её практического применения. Эта методология получила широкое распространение в Японии и в настоящее время применяется в ряде развивающихся стран.

Методология ЭСКАТО ООН "время-расходы-расстояние" получила широкое признание стран и международных организаций. Секретариат подготовил предварительный вариант руководства по применению этой методологии и поместил на вебсайте ЭСКАТО ООН подборку выполненных до настоящего времени аналитических оценок транспортных маршрутов. На третьей и четвертой сессиях Группы экспертов по евро-азиатским транспортным соединениям представители стран договорились о применении упомянутой методологии ЭСКАТО ООН для анализа некоторых евро-азиатских маршрутов, с тем чтобы выявить и локализовать узкие места физического и нефизического характера на этих маршрутах. Кроме этого требуется организовать учебные курсы, чтобы помочь странам в решении организационных и технических проблем, затрудняющих применение методологии "время-издержки-расстояние". Также требуется дальнейшее сотрудничество с донорами, международными финансовыми учреждениями и другими организациями, с тем чтобы страны получали финансовую помощь для систематического применения этой методологии и ведения доступной по запросу базы данных, содержащей информацию по всем основным транспортным маршрутам.

ЧАСТЬ V

ПРИОРИТЕТНЫЕ ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ ЕВРО-АЗИАТСКИХ ПЕРЕВОЗОК, ИМЕЮЩИЕ МЕЖДУНАРОДНОЕ ЗНАЧЕНИЕ

5.1 Методология и исходные посылки

Введение

В соответствии с анализом, представленным в документе 7 (Предлагаемая методология приоритизации (ранжирования) инвестиционных проектов вдоль отдельных евро-азиатских маршрутов) третьего совещания Группы экспертов по развитию евро-азиатских транспортных соединений⁵⁵, все подлежащие рассмотрению проекты должны пройти процесс структурной оценки, основанной на применении методологии строгой приоритизации.

Применение этой методологии предусматривает три этапа:

ЭТАП А - Идентификация



ЭТАП В - Оценка



ЭТАП С - Приоритизация

На этапе **идентификации** производится первоначальный отбор проектов, в ходе которого все проекты разделяются на две группы: проекты, обеспеченные финансированием, и проекты, не обеспеченные финансированием.

На этапе **оценки** производится оценка проектов, не обеспеченных финансированием, по более специальным критериям оценки.

Приоритизация проектов на основе результатов процесса отбора и оценки позволяет классифицировать их по четырем категориям приоритетности (I, II, III, IV).

Следует иметь в виду, что проекты, по которым не было представлено достаточных данных и информации, не смогли пройти этап идентификации и были сразу отнесены к категории "Приоритет резерва".

Вся работа проводилась на основе докладов соответствующих стран.

ЭТАП А - Идентификация проектов

На этапе идентификации проекты были сгруппированы в зависимости от того, обеспечены ли они финансированием или нет. В тех случаях, когда необходимое финансирование уже было обеспечено, имело смысл получить по этому проекту некоторые дополнительные данные (относящиеся к "техническим спецификациям проекта"), но не было необходимости проводить этап оценки. Этот проект сразу относился к Приоритетной категории I.

⁵⁵ 27–29 июня 2005 года, Стамбул, Турция. Документ 7 опубликован на вебсайте: <http://www.unecce.org/trans/main/eatl/docs/3rd_EGM_Doc7_e.pdf>

На основе данных страновых докладов консультанты заполнили Шаблонный бланк 1⁵⁶, в котором содержится перечень проектов, предложенных в докладах соответствующих стран. После этого странам было предложено уточнить этот перечень проектов (по их желанию) и по каждому проекту, указанному в Шаблонном бланке 1, заполнить Шаблонный бланк 2 следующим образом:

- По проектам, обеспеченным финансированием, требовалось внести лишь некоторую дополнительную информацию (раздел 1 шаблонного бланка 2);
- По проектам, не обеспеченным финансированием, нужно было представить дополнительную техническую информацию и заполнить вопросник по критериям оценки (соответственно, раздел 1 и раздел 2 шаблонного бланка 2);
- По вносимым новым проектам требовалось указать всю необходимую информацию, предусмотренную в шаблонном бланке 2.

ЭТАП В - Оценка

Выбор критериев

В силу того, что не обеспеченные финансированием проекты сформулированы еще в предварительном порядке, точная информация о текущем положении отсутствует, нет достаточно точного представления о перспективах соответствующего спроса и существует большое разнообразие типов проектов и конкретных задач ЕАТС, из всех методов, позволяющих произвести сравнение и дать оценку отобранных проектов, наиболее подходящим является метод многофакторного анализа по множеству критериев. Такой метод позволяет принять во внимание как имеющуюся информацию по проектам, в том числе информацию, сформулированную в самом предварительном варианте, так и базовые справочные данные.

Конкретные критерии оценки были разработаны в двух "измерениях":

Горизонтальное измерение, называемое "функциональность и совместимость", отражает характеристику данного проекта в плане его функциональности и совместимости с евро-азиатскими транспортными связями.

Вертикальное измерение, называемое "социально-экономическая эффективность и устойчивость", отражает социально-экономические выгоды от инвестиций по проекту.

В рамках этих двух основных направлений процесса оценки были введены следующие критерии, предполагающие учет всех задач и особенностей проекта ЕАТС. Эти критерии были сформулированы на второй сессии Группы экспертов.

КЛАСТЕР А - Горизонтальное измерение: Критерии функциональности и совместимости (C_A)

- Способствует международному соединению (доходит до пункта пересечения границы или обеспечивает связь со звеном, пересекающим границу) (C_{A1});

⁵⁶ Образцы всех шаблонных бланков приведены в Добавлении 5.1.

- Способствует удовлетворению конкретных потребностей транзитного транспорта развивающихся стран, не имеющих выхода к морю (C_{A2});
- Обеспечивает соединение стран с низким уровнем доходов и наименее развитых развивающихся стран с основными рынками Европы и Азии (Критерий C_{A3});
- Проект связан с пересечением природных препятствий, устранением узких мест, заполнением недостающих звеньев или модернизацией нестандартных секций до уровня международных стандартов вдоль маршрута ЕАТС (C_{A4}).

КЛАСТЕР В - Вертикальное измерение: Критерии социально-экономической эффективности и устойчивости (C_B)

- Проект носит срочный характер в силу большого значения, уделяемого национальными органами власти, или общественного интереса (C_{B1});
- Проект удовлетворяет требованиям экономической рентабельности (C_{B2});
- В силу высокой степени проработки проект может быть выполнен в короткие сроки (находится на проектной стадии) (C_{B3});
- Высокая реальность финансирования (C_{B4});
- Воздействие на окружающую среду и последствия социального плана (C_{B5}).

Измерение критериев

Первоначально по каждому рассматриваемому проекту была проведена квантификация критериев по физической шкале путем прямой классификации в соответствии с поддающимися измерению характеристиками и по показателям "вменяемых качеств". Физическая шкала для измерения критериев была разработана консультантом на основе его предыдущего опыта работы в аналогичных исследованиях (см. пример ниже).

Критерий C_{A1}

Способствует международному соединению (доходит до пункта пересечения границы или обеспечивает соединение со звеном, пересекающим границу) (C_{A1});

Возможные оценки по физической шкале:

A: Весьма значительно улучшает соединяемость, **B:** Значительно улучшает соединяемость, **C:** Несколько улучшает соединяемость, **D:** Незначительно улучшает соединяемость, **E:** Не улучшает соединяемость.

Цифровые значения критериев

Прямая классификация была произведена соответствующими странами (их представителями в проекте ЕАТС) путем заполнения вопросника по критериям оценки (раздел 2 шаблонного бланка 2). Форма вопросника по критериям оценки и информация об измерении вышеприведенных критериев содержится в приложении 5.1.

Затем на основе заполненных вопросников по критериям оценки было произведено преобразование качественных оценок критериев в показатели условной шкалы. Соответственно было принято, что количественное значение критерия А равно 5 (высшая оценка), а соответствующее значение критерия Е равно 1 (низшая оценка). В этом случае:

$$C_{Ji} \in [1,5]$$

где:

J = А или В и

i = 1, ..., 5

Следует отметить, что для надлежащей квантификации всех критериев требуется эффективное общение между внешними экспертами-оценщиками и экспертами соответствующих стран. Тем не менее наименьшие оценки были выставлены необеспеченным финансированием проектам, вопросники по оценке которых не были заполнены.

Взвешивание и иерархия критериев

После определения количественных значений критериев, оценка проекта завершена. Однако для того, чтобы выполнить приоритизацию проектов, нужно определить веса критериев. Значения весов были получены методом попарных сравнений (полное описание метода см. в добавлении 5.2). Парные сравнения всех критериев были выполнены согласно приоритетам "политики", указанным опрошенными экспертами (консультантами, экспертами ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН).

Согласно стандартной аксиоме большинства методов анализа множества критериев, сумма весов критериев должна быть равна 1. Поэтому:

$$W_{Ji} \in [0,1] \text{ и}$$
$$\sum_{J=A}^C \sum_{i=1}^5 W_{Ji} = 1$$

где:

J = А или В и

i = 1, ..., 5

Следует отметить, что страны (через своих национальных представителей) могут предложить свои значения весов, разумеется, с надлежащей аргументацией.

ЭТАП С – Приоритизация

Общая балльная оценка проекта

Для приоритизации проектов нужно было сначала получить их окончательную полную оценку в баллах. Это было обязанностью одного из консультантов. Для получения полной оценки проекта в каждой стране, консультант использовал модель линейного сложения. Общая оценка - суммарная по всем измерениям - по каждому проекту в каждой стране представляет собой взвешенную сумму баллов критериев и находится в интервале от 1 (низшая оценка) до 5 (высшая оценка). Для получения общей суммы критериев проекта в каждой стране мы пользуемся следующим отношением:

$$T.S._{\text{проект/страна}} = \sum_{J=A}^C \sum_{i=1}^5 C_{Ji} * W_{Ji}$$

где:

$T.S.$ = общая оценка в баллах,

$C_{Ji} \in [1,5]$

$W_{Ji} \in [0,1]$

$J = A$ или B и

$i = 1, \dots, 5$

Поэтому:

$T.S._{\text{проект/страна}} \in [1,5]$

Приоритеты проектов

В соответствии с суммарной величиной значений критериев и приоритетов проекты попадают в одну из четырех категорий приоритетности или в категорию резерва.

Если проект уже обеспечен финансированием, то он относится к Приоритетной категории I.

Если суммарная оценка проекта находится в интервале от 4 до 5, то проект относится к Приоритетной категории II.

Если суммарная оценка проекта находится в интервале от 3 до 4, то проект относится к Приоритетной категории III.

Если суммарная оценка проекта находится в интервале от 1 до 3, то проект относится к Приоритетной категории IV.

Если проект не прошел этап предварительного отбора, то он попадает в категорию резерва.

Применяется следующая классификация приоритетов:

- I:** Проекты, обеспеченные финансированием, уже выполняемые или планируемые, завершение которых ожидается в скором будущем (до 2010 года)
- II:** Проекты, финансирование и выполнение которых возможно в короткие сроки (до 2015 года)
- III:** Проекты, по которым требуется провести некоторые дополнительные исследования, прежде чем они будут готовы для вероятного финансирования (до 2020 года)
- IV:** Проекты, по которым требуется провести дальнейшие исследования для выхода на окончательный вариант и определение сроков работы до возможного получения финансирования
- Резерв:** проекты, которые планируется выполнить в долгосрочной перспективе, в том числе проекты, по которым представлена недостаточная информация.

Результаты

Данные, представленные странами

Из 18 стран, участвующих в проекте, 15 стран представили данные по оцениваемым в настоящем исследовании проектам.

Страны, которые представили данные:

Азербайджан, Армения, Беларусь, Болгария, Грузия, Иран, Казахстан, Китай, Кыргызстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Турция, Узбекистан, Украина.

Страны, не представившие данных:

Афганистан, Российская Федерация, Туркменистан.

Каждому проекту присвоено специальное **идентификационное обозначение (ID)**, в котором указаны страна, вид транспорта и номер проекта.

В идентификационных обозначениях проектов для указания стран применяются следующие сокращения: Афганистан (AFT), Армения (ARM), Азербайджан (AZT), Беларусь (BL), Болгария (BG), Грузия (GE), Иран (IR), Казахстан (KZ), Китай (CH), Кыргызстан (KG), Молдова (MD), Румыния (RO), Российская Федерация (RU), Таджикистан (TJK), Турция (TU), Туркменистан (TM), Украина (UKR), Узбекистан (UZB).

Для обозначения в идентификационных обозначениях проектов типа инфраструктуры использованы следующие сокращения: Автодорожные проекты (ROD), Железнодорожные проекты (RLW), Морские проекты (MAR), проекты внутренних водных путей (INL). Проекты наземных пунктов пересечения границ и другие проекты (INM).

Например, проект с идентификационным обозначением AZT-RLW-1 - это железнодорожный проект Азербайджане под номером 1.

На этом этапе было включено в общей сложности 230 проектов общей стоимостью 43,4 млрд. долларов, в том числе:

- 112 автодорожных проекта на сумму 12,7 млрд. долл. США;
- 68 железнодорожных проекта на сумму 23,4 млрд. долл. США;
- 37 морских проектов на сумму 5,7 млрд. долл. США;
- 11 проектов внутренних водных путей на сумму 1,6 млрд. долл. США; и
- 2 проекта наземных пунктов пересечения границы стоимостью 0,003 млрд. долл. США.

Соответствующие данные по странам приведены в таблице 5.1.

**ПРИОРИТЕТНЫЕ ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ ЕВРО-АЗИАТСКИХ ПЕРЕВОЗОК,
ИМЕЮЩИЕ МЕЖДУНАРОДНОЕ ЗНАЧЕНИЕ**

ТАБЛИЦА 5.1 *ПРЕДСТАВЛЕННЫЕ СТРАНАМИ ДАННЫЕ ПО ВСЕМ ПРОЕКТАМ, В РАЗБИВКЕ ПО ТИПАМ ИНФРАСТРУКТУРЫ (ЧИСЛО ПРОЕКТОВ И СТОИМОСТЬ В МИЛЛИОНАХ ДОЛЛ. США)*

Код страны	Проекты всех типов		По типам инфраструктуры									
			ROD		RLW		MAR		INW		INM	
	Число проектов	Стоим. проектов	Число проектов	Стоим. проектов	Число проектов	Стоим. проектов	Число проектов	Стоим. проектов	Число проектов	Стоим. проектов	Число проектов	Стоим. проектов
ARM	8	121,7	3	56,4	5	65,3	-	-	-	-	-	-
AZT	10	1 681,5	7	1 079,1	1	600,0	2	24	-	-	-	-
BL	4	28,1	3	27,4	1	0,7	-	-	-	-	-	-
BG	24	5 488,9	15	1 532,8	7	3 816,8	1	115,6	1	23,7	-	-
CH	3	4 603,0	1	413,0	-	-	2	4 190,0	-	-	-	-
GE	49	3 312,0	4	108,2	21	2 140,5	24	1 063,3	-	-	-	-
IR	44	8 428,3	34	3 700,3	10	4 728,0	-	-	-	-	-	-
KZ	14	1 902,4	14	1 902,4	-	-	-	-	-	-	-	-
KG	8	1 555,1	5	218,7	3	1 336,4	-	-	-	-	-	-
MD	9	888,9	5	225,5	3	413,4	-	-	1	250,0	-	-
RO	12	721,8	-	-	-	-	7	333,3	5	388,5	-	-
TJK	7	240,2	4	237,0	1	-	-	-	-	-	1	3,1
TU	19	11 450,0	12	3 124,0	7	8 326,0	-	-	-	-	-	-
UKR	7	1 226,2	-	-	2	292,6	1	1,5	4	932,2	-	-
UZB	12	1 774,5	5	108,8	7	1 673,7	-	-	-	-	-	-
Всего	230	43 422,56	112	12 725,68	68	23 393,42	37	5 706,02	11	1 594,32	2	3,1

Примечание: В таблице указаны только страны, представившие данные.

5.1.1 Результаты приоритизации, в том числе простой анализ издержек

Приоритизация результатов представлена в файле "Prioritization exercise_results.xls". В указанном файле Excel содержится следующий анализ:

- В соответствующих рабочих таблицах с названиями стран представлены результаты (а также процесс расчетов) приоритизации по каждой стране.

- В каждой из этих "страновых" таблиц в записке консультанта (внизу страницы) дается объяснение соответствующих расчетов.
- В рабочей таблице, озаглавленной "Все приоритеты", представлены краткие данные по всем проектам (независимо от их приоритетности) с указанием их стоимости.

В этой рабочей таблице представлены данные по каждой стране и по каждому проекту:

- a) столбец **идентификационных обозначений (ID)** проектов,
 - b) столбец **описания** проекта, в котором дается название проекта в формулировке соответствующей страны,
 - c) столбец **стоимости**, в котором указана общая стоимость проекта (в млн. долл. США и в некоторых случаях - в млн. евро)
 - d) столбец **ранга**, в котором указан результат оценки по нескольким критериям (результаты исчислены по шкале от 1 до 5, где 5 – высшая возможная оценка и 1 - низшая возможная оценка) и
 - e) столбец категории с указанием категории приоритетности проекта, в соответствии с его рангом.
- В рабочих таблицах "**Прямой приоритет I**", "**Приоритет II**", "**Приоритет III**" и "**Приоритет IV**" проекты сведены по категории приоритетности, аналогично тому, как это сделано в рабочей таблице "Все приоритеты".
 - В рабочей таблице "**Простая сводная статистика**" представлена сводка "статистических" результатов (процент проектов, отнесенных к каждой категории приоритетов, по всем проектам и по типам инфраструктуры).
 - В рабочей таблице "**Статистика стоимости**" указана общая стоимость всех проектов и стоимость каждого типа проектов по всем странам и по каждой стране в отдельности, в абсолютном выражении и в процентах.

Получены следующие результаты приоритизации: На долю четырех стран (Болгария, Иран, Китай и Турция) приходится почти 70% совокупной стоимости представленных для оценки проектов ЕАТС. На основе имеющейся информации можно сделать заключение, что в 13 странах годовые объемы инвестиций в проекты ЕАТС сопоставимы с широко применяемым правилом, предусматривающим, что "сумма годовых инвестиций не должна превышать 1,5% ВВП". Представляется, что Грузия предусматривает годовые инвестиции на слишком высоком уровне 1,9%ВВП. Применительно к Казахстану и Кыргызстану из-за неполноты информации относительно сроков выполнения проектов выполнить расчет соотношения между уровнем годовых инвестиций и ВВП не представляется возможным (таблица 5.2).

**ПРИОРИТЕТНЫЕ ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ ЕВРО-АЗИАТСКИХ ПЕРЕВОЗОК,
ИМЕЮЩИЕ МЕЖДУНАРОДНОЕ ЗНАЧЕНИЕ**

ТАБЛИЦА 5.2 ОТНОШЕНИЕ СРЕДНЕГОДОВЫЕ ИНВЕСТИЦИИ/ВВП

Страны, представившие данные	Отношение среднегодовых инвестиций к ВВП (%)
Армения	0,19
Азербайджан	1,05
Беларусь	0,01
Болгария	1,24
Китай	0,02
Грузия	1,89
Иран	0,24
Казахстан	N/A
Кыргызстан	N/A
Молдова	0,45
Румыния	0,03
Таджикистан	1,43
Турция	0,15
Украина	0,14
Узбекистан	1,03

Источник: Отдел транспорта ЕЭК ООН.

Основные результаты приоритизации на национальном уровне приводятся ниже.

Результаты приоритизации и анализ стоимости - по странам (по представленным данным)

АРМЕНИЯ (ARM)

	Всего	По категориям приоритета				
		I	II	III	IV**	Резерв
Число проектов	8	5			3	
Стоимость* проектов	121,7	71,7			50	

По типу инфраструктуры	Категория	Число проектов	Стоимость* проектов	По категориям приоритета				
				I	II	III	IV**	Резерв
ROD		3	3	3				
		56,4	56,4					
RLW		5	2			3		
		65,3	15,3			50		
MAR								
INW								
INM								

* Все данные по стоимости в млн. долл. США

** Проекты, отнесенные к категории IV из-за отсутствия данных,

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ
ЭКОНОМИЧЕСКАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ КОМИССИЯ ДЛЯ АЗИИ И ТИХОГО ОКЕАНА**

<i>АЗЕРБАЙДЖАН (AZT)</i>	Всего	По категориям приоритета				
		I	II	III	IV**	Резерв
Число проектов	10	9			1	
Стоимость* проектов	>1 681,5	1 681,5			п.а.***	

По типу инфраструктуры	Категория	Число проектов		По категориям приоритета				
		Всего	I	II	III	IV**	Резерв	
<i>ROD</i>	Число проектов	7	7					
	Стоимость* проектов	1 079,1	1 079,1					
<i>RLW</i>	Число проектов	1	1					
	Стоимость* проектов	600	600					
<i>MAR</i>	Число проектов	2	1			1		
	Стоимость* проектов	>2,4	2,4			п.а.***		
<i>INW</i>	Число проектов							
	Стоимость* проектов							
<i>INM</i>	Число проектов							
	Стоимость* проектов							

* Все данные по стоимости в млн. долл. США.

** Проекты, отнесенные к категории IV из-за отсутствия данных.

*** Расчеты стоимости не были представлены.

<i>БЕЛАРУСЬ (BL)</i>	Всего	По категориям приоритета				
		I	II	III	IV	Резерв
Число проектов	4	4				
Стоимость* проектов	28,1	28,1				

По типу инфраструктуры	Категория	Число проектов		По категориям приоритета				
		Всего	I	II	III	IV	Резерв	
<i>ROD</i>	Число проектов	3	3					
	Стоимость* проектов	27,4	27,4					
<i>RLW</i>	Число проектов	1	1					
	Стоимость* проектов	0,7	0,7					
<i>MAR</i>	Число проектов							
	Стоимость* проектов							
<i>INW</i>	Число проектов							
	Стоимость* проектов							
<i>INM</i>	Число проектов							
	Стоимость* проектов							

* Все данные по стоимости в млн. долл. США.

**ПРИОРИТЕТНЫЕ ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ ЕВРО-АЗИАТСКИХ ПЕРЕВОЗОК,
ИМЕЮЩИЕ МЕЖДУНАРОДНОЕ ЗНАЧЕНИЕ**

<i>БОЛГАРИЯ (BG)</i>	Всего	По категориям приоритета				
		I	II	III	IV**	Резерв
Число проектов	24	21			3	
Стоимость* проектов	5 488,9	4 300,9			1 188	

По типу инфраструктуры			По категориям приоритета				
			I	II	III	IV**	Резерв
<i>ROD</i>	Число проектов	15	12			3	
	Стоимость* проектов	1 532,8	344,8			1 188	
<i>RLW</i>	Число проектов	7	7				
	Стоимость* проектов	316,8	316,8				
<i>MAR</i>	Число проектов	1	1				
	Стоимость* проектов	115,6	115,6				
<i>INW</i>	Число проектов	1	1				
	Стоимость* проектов	3,67	3,67				
<i>INM</i>	Число проектов						
	Стоимость* проектов						

* Все данные по стоимости в млн. долл. США

** Проекты, отнесенные к категории IV из-за отсутствия данных.

<i>КИТАЙ (CN)</i>	Всего	По категориям приоритета				
		I	II	III	IV	Резерв
Число проектов	3	1	2			
Стоимость* проектов	4 603	413	4 190			

По типу инфраструктуры			По категориям приоритета				
			I	II	III	IV	Резерв
<i>ROD</i>	Число проектов	1	1				
	Стоимость* проектов	413	413				
<i>RLW</i>	Число проектов						
	Стоимость* проектов						
<i>MAR</i>	Число проектов	2		2			
	Стоимость* проектов	4 190		4 190			
<i>INW</i>	Число проектов						
	Стоимость* проектов						
<i>INM</i>	Число проектов						
	Стоимость* проектов						

* Все данные по стоимости в млн. долл. США.

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ
ЭКОНОМИЧЕСКАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ КОМИССИЯ ДЛЯ АЗИИ И ТИХОГО ОКЕАНА**

<i>ГРУЗИЯ (GE)</i>	Всего	По категориям приоритета				
		I	II	III	IV**	Резерв
Число проектов	49	4			45	
Стоимость* проектов	3 312	108,2			3 203,8	

По типу инфраструктуры	Категория	Число проектов		По категориям приоритета				
		Всего	По I	I	II	III	IV**	Резерв
<i>ROD</i>	Число проектов	4	4					
	Стоимость* проектов	108,2	108,2					
<i>RLW</i>	Число проектов	21				21		
	Стоимость* проектов	2 140,5				2 140,5		
<i>MAR</i>	Число проектов	24				24		
	Стоимость* проектов	1 063,3				1 063,3		
<i>INW</i>	Число проектов							
	Стоимость* проектов							
<i>INM</i>	Число проектов							
	Стоимость* проектов							

* Все данные по стоимости в млн. долл. США.

** Проекты, отнесенные к категории IV из-за отсутствия данных.

<i>ИРАН (IR)</i>	Всего	По категориям приоритета				
		I	II	III	IV	Резерв
Число проектов	44	36	5	3		
Стоимость* проектов	8 428,3	4 580,3	2 238	1 610		

По типу инфраструктуры	Категория	Число проектов		По категориям приоритета				
		Всего	По I	I	II	III	IV	Резерв
<i>ROD</i>	Число проектов	34	31	2	1			
	Стоимость* проектов	3 700,3	2 900,3	640	160			
<i>RLW</i>	Число проектов	10	5	3	2			
	Стоимость* проектов	4 728	1 680	1 598	1 450			
<i>MAR</i>	Число проектов							
	Стоимость* проектов							
<i>INW</i>	Число проектов							
	Стоимость* проектов							
<i>INM</i>	Число проектов							
	Стоимость* проектов							

* Все данные по стоимости в млн. долл. США.

**ПРИОРИТЕТНЫЕ ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ ЕВРО-АЗИАТСКИХ ПЕРЕВОЗОК,
ИМЕЮЩИЕ МЕЖДУНАРОДНОЕ ЗНАЧЕНИЕ**

КАЗАХСТАН (KZ)

	Всего	По категориям приоритета				
		I	II	III	IV	Резерв
Число проектов	14	14				
Стоимость* проектов	1 902,4	1 902,4				

По типу инфраструктуры	ROD	Число проектов	14	14				
		Стоимость* проектов	1 902,4	1 902,4				
RLW	Число проектов							
	Стоимость* проектов							
MAR	Число проектов							
	Стоимость* проектов							
INW	Число проектов							
	Стоимость* проектов							
INM	Число проектов							
	Стоимость* проектов							

* Все данные по стоимости в млн. долл. США.

КЫРГЫЗСТАН (KG)

	Всего	По категориям приоритета				
		I	II	III	IV**	Резерв
Число проектов	8	5			3	
Стоимость* проектов	1 555,1	218,7			1 336,4	

По типу инфраструктуры	ROD	Число проектов	5	5				
		Стоимость* проектов	218,7	218,7				
RLW	Число проектов	3				3		
	Стоимость* проектов	1 336,4				1 336,4		
MAR	Число проектов							
	Стоимость* проектов							
INW	Число проектов							
	Стоимость* проектов							
INM	Число проектов							
	Стоимость* проектов							

* Все данные по стоимости в млн. долл. США.

** Проекты, отнесенные к категории IV из-за отсутствия данных.

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ
ЭКОНОМИЧЕСКАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ КОМИССИЯ ДЛЯ АЗИИ И ТИХОГО ОКЕАНА**

МОЛДОВА (MD)

	Всего	По категориям приоритета				
		I	II	III	IV**	Резерв
Число проектов	9	2			7	
Стоимость* проектов	888,9	272			616,9	

По типу инфраструктуры	Категория	Число проектов		По категориям приоритета				
		Всего	Резерв	I	II	III	IV**	Резерв
<i>ROD</i>	Число проектов	5					5	
	Стоимость* проектов	225,5					225,5	
<i>RLW</i>	Число проектов	3	1				2	
	Стоимость* проектов	413,4	22				391,4	
<i>MAR</i>	Число проектов							
	Стоимость* проектов							
<i>INW</i>	Число проектов	1	1					
	Стоимость* проектов	250	250					
<i>INM</i>	Число проектов							
	Стоимость* проектов							

* Все данные по стоимости в млн. долл. США.

** Проекты, отнесенные к категории IV из-за отсутствия данных.

РУМЫНИЯ (RO)

	Всего	По категориям приоритета				
		I	II	III	IV**	Резерв
Число проектов	12	6	1		5	
Стоимость* проектов	721,8	263	201,6		257,2	

По типу инфраструктуры	Категория	Число проектов		По категориям приоритета				
		Всего	Резерв	I	II	III	IV**	Резерв
<i>ROD</i>	Число проектов							
	Стоимость* проектов							
<i>RLW</i>	Число проектов							
	Стоимость* проектов							
<i>MAR</i>	Число проектов	7	3				4	
	Стоимость* проектов	333,3	104,9				228,4	
<i>INW</i>	Число проектов	5	3	1			1	
	Стоимость* проектов	388,5	158,1	201,6			28,8	
<i>INM</i>	Число проектов							
	Стоимость* проектов							

* Все данные по стоимости в млн. долл. США.

** Проекты, отнесенные к категории IV из-за отсутствия данных.

**ПРИОРИТЕТНЫЕ ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ ЕВРО-АЗИАТСКИХ ПЕРЕВОЗОК,
ИМЕЮЩИЕ МЕЖДУНАРОДНОЕ ЗНАЧЕНИЕ**

ТАДЖИКИСТАН (ТЖК)

	Всего	По категориям приоритета				
		I	II	III	IV**	Резерв
Число проектов	7	2			5	
Стоимость* проектов	>240,2	3,1			>237	

По типу инфраструктуры	Категория	Число проектов	Всего	По категориям приоритета				
				I	II	III	IV**	Резерв
<i>ROD</i>		Число проектов	4				4	
		Стоимость* проектов	237				237	
<i>RLW</i>		Число проектов	1				1	
		Стоимость* проектов	n.a.***				n.a.***	
<i>MAR</i>		Число проектов						
		Стоимость* проектов						
<i>INW</i>		Число проектов						
		Стоимость* проектов						
<i>INM</i>		Число проектов	2	2				
		Стоимость* проектов	3,1	3,1				

* Все данные по стоимости в млн. долл. США.

** Проекты, отнесенные к категории IV из-за отсутствия данных.

*** Расчеты стоимости не были представлены.

ТУРЦИЯ (ТУ)

	Всего	По категориям приоритета				
		I	II	III	IV	Резерв
Число проектов	19	9	5	5		
Стоимость* проектов	>11 450	6 172	5 278	n.a.**		

По типу инфраструктуры	Категория	Число проектов	Всего	По категориям приоритета				
				I	II	III	IV	Резерв
<i>ROD</i>		Число проектов	12	7		5		
		Стоимость* проектов	>3 124	3 124		n.a.**		
<i>RLW</i>		Число проектов	7	2	5			
		Стоимость* проектов	8 326	3 048	5 278			
<i>MAR</i>		Число проектов						
		Стоимость* проектов						
<i>INW</i>		Число проектов						
		Стоимость* проектов						
<i>INM</i>		Число проектов						
		Стоимость* проектов						

* Все данные по стоимости в млн. долл. США.

** Расчеты стоимости не были представлены.

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ
ЭКОНОМИЧЕСКАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ КОМИССИЯ ДЛЯ АЗИИ И ТИХОГО ОКЕАНА**

<i>УКРАИНА (UKR)</i>	Всего	По категориям приоритета				
		I	II	III	IV**	Резерв
Число проектов	7	5			2	
Стоимость* проектов	1 226,2	475,2			751	

По типу инфраструктуры	ROD	Число проектов					
		Стоимость* проектов					
RLW	Число проектов	2	2				
	Стоимость* проектов	22,6	292,6				
MAR	Число проектов	1	1				
	Стоимость* проектов	1,5	1,5				
INW	Число проектов	4	2			2	
	Стоимость* проектов	932	181,15			751	
INM	Число проектов						
	Стоимость* проектов						

* Все данные по стоимости в млн. долл. США.

** Проекты, отнесенные к категории IV из-за отсутствия данных.

<i>УЗБЕКИСТАН (UZB)</i>	Всего	По категориям приоритета				
		I	II	III	IV	Резерв
Число проектов	12	10		2		
Стоимость* проектов	1 774,5	844,2		930,3		

По типу инфраструктуры	ROD	Число проектов	5	5			
		Стоимость* проектов	100,8	100,8			
RLW	Число проектов	7	5		2		
	Стоимость* проектов	1 673,7	743,4		930,3		
MAR	Число проектов						
	Стоимость* проектов						
INW	Число проектов						
	Стоимость* проектов						
INM	Число проектов						
	Стоимость* проектов						

* Все данные по стоимости в млн. долл. США.

**ПРИОРИТЕТНЫЕ ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ ЕВРО-АЗИАТСКИХ ПЕРЕВОЗОК,
ИМЕЮЩИЕ МЕЖДУНАРОДНОЕ ЗНАЧЕНИЕ**

Приоритизация результатов и анализ стоимости - по всем странам (по представленным данным)

ВСЕ СТРАНЫ

	Всего	По категориям приоритета				
		I	II	III	IV**	Резерв
Число проектов	230	133	16	10	71	-
Стоимость* проектов	43 422,5	21 334,2	1 324,4	540,3	6 303,9	-

По типу инфраструктуры			По категориям приоритета					Резерв
			I	II	III	IV**		
<i>ROD</i>	Число проектов	112	92	2	6	12	-	
	Стоимость* проектов	12 725,7	10 275,1	640,0	160,0	1 650,5	-	
<i>RLW</i>	Число проектов	68	26	11	4	27	-	
	Стоимость* проектов	23 393,4	10 218,8	8 212,4	2 380,3	2 581,9	-	
<i>MAR</i>	Число проектов	37	6	2	-	29	-	
	Стоимость* проектов	5 706	224,3	4190	-	1291,7	-	
<i>INW</i>	Число проектов	11	7	1	-	3	-	
	Стоимость* проектов	1 594,3	612,9	201,6	-	779,8	-	
<i>INM</i>	Число проектов	2	2	-	-	-	-	
	Стоимость* проектов	3,12	-	-	-	3,12	-	

* Все данные по стоимости в млн. долл. США.

** Проекты, отнесенные к категории IV из-за отсутствия данных.

5.1.2 Результаты приоритизации и статистического анализа стоимости проектов - по всем странам (статистический анализ)

Данные последней таблицы позволяют сделать следующие выводы.

а) Статистика типов и стоимости проектов

- **48,7%** всех проектов составляют проекты **автомобильного транспорта**; их **общая расчетная стоимость - 12 725,7 млн. долл. США**, что составляет **29,3%** общей суммы инвестиций.
- **29,6%** проектов составляют проекты **железнодорожного транспорта**; их **расчетная стоимость - 23 393,4 млн. долл. США**, что составляет **53,9%** общей суммы инвестиций.
- **16,1%** проектов составляют проекты **морского транспорта**; их **расчетная стоимость - 5 706,0 млн. долл. США**, что составляет **13,1%** общей суммы инвестиций.
- **4,8%** проектов составляют проекты **внутренних водных путей**; их **расчетная стоимость - 1 594,3 млн. долл. США**, что составляет **3,7%** общей суммы инвестиций.
- **0,9%** проектов составляют проекты **наземных пунктов пересечения границ (и др. проекты)**; их **расчетная стоимость - 3,1 млн. долл. США**, что составляет **0,01%** общей суммы инвестиций.

b) Статистика приоритетности и стоимости проектов

- **57,8%** проектов относится к категории **Приоритет I**; их **расчетная стоимость - 21 334,3 млн. долл. США**, что составляет **49,1% общей суммы инвестиций**.
- (Эти проекты обеспечены финансированием).
- **7%** проектов относятся к категории **Приоритет II**; их **расчетная стоимость - 13 244,0 млн. долл. США**, что составляет **30,5% общей суммы инвестиций**.
- (Эти проекты финансированием не обеспечены, но соответствующие национальные представители прислали по ним достаточные данные и ответы для оценки по нескольким критериям).
- **4,3%** проектов относится к категории **Приоритет III**; их **расчетная стоимость - 2 540,3 млн. долл. США**, что составляет **5,9% общей суммы инвестиций**.
- (Эти проекты не обеспечены финансированием, но национальные представители представили достаточные данные и ответы для оценки по нескольким критериям).
- **9%** проектов относится к категории **Приоритет IV**; их расчетная стоимость составляет **6 303,9 млн. долл. США**, что составляет **14,5% общей суммы инвестиций**.
- (Эти проекты не обеспечены финансированием, а национальные представители не представили достаточных данных и ответов для оценки проектов по нескольким критериям, так что консультант, не имеющий в этой связи полномочий выполнить оценку критериев, без расчетов выставил этим проектам низшую оценку и их приоритетность оказалась самой низкой).

Относительная величина каждого типа проектов указана ниже.

b₁) Статистические характеристики приоритетов и стоимости автодорожных проектов

- **82,1%** автодорожных проектов относится к категории **Приоритет I**; **расчетная стоимость этих проектов - 10 275,1 млн. долл. США**, что составляет **80,7% общей суммы инвестиций на автодорожные проекты**.
- **1,8%** автодорожных проектов относится к категории **Приоритет II**; **расчетная стоимость этих проектов - 640 млн. долл. США**, что составляет **5,0% общей суммы инвестиций на автодорожные проекты**.
- **5,4%** автодорожных проектов относится к категории **Приоритет III**; **расчетная стоимость этих проектов - 160 млн. долл. США**, что составляет **1,3% общей суммы инвестиций на автодорожные проекты**.
- **10,7%** автодорожных проектов относится к категории **Приоритет IV**; **расчетная стоимость этих проектов - 1 650,6 млн. долл. США**, что составляет **13% общей суммы инвестиций на автодорожные проекты**.

b₂) Статистические характеристики приоритетов и стоимости железнодорожных проектов

- 38,2% железнодорожных проектов относится к категории **Приоритет I**; расчетная стоимость этих проектов - **10 218,8** млн. долл. США, что составляет **43,7%** общей суммы инвестиций на железнодорожные проекты.
- 11,8% железнодорожных проектов относится к категории **Приоритет II**; расчетная стоимость этих проектов - **6 876,0** млн. долл. США, что составляет **29,4%** общей суммы инвестиций на железнодорожные проекты.
- 5,9% железнодорожных проектов относится к категории **Приоритет III**; расчетная стоимость этих проектов - **2 380,3** млн. долл. США, что составляет **10,2%** общей суммы инвестиций на железнодорожные проекты.
- 44,1% железнодорожных проектов относится к категории **Приоритет IV**; расчетная стоимость этих проектов - **3 918,3** млн. долл. США, что составляет **16,7%** общей суммы инвестиций на железнодорожные проекты.

b₃) Статистические характеристики приоритетов и стоимости морских проектов

- 16,2% морских проектов относится к категории **Приоритет I**; расчетная стоимость этих проектов - **224,3** млн. долл. США, что составляет **3,9%** общей суммы инвестиций в морские проекты.
- 5,4% морских проектов относится к категории **Приоритет II**; расчетная стоимость этих проектов - **4 190** млн. долл. США, что составляет **73,4%** общей суммы инвестиций на морские проекты.
- 78,4% морских проектов относится к категории **Приоритет IV**; расчетная стоимость этих проектов - **1 291,7** млн. долл. США, что составляет **22,6%** общей суммы инвестиций на морские проекты.

b₄) Статистические характеристики приоритетов и стоимости проектов внутренних водных путей

- 63,6% проектов внутренних водных путей относится к категории **Приоритет I**; расчетная стоимость этих проектов - **612,9** млн. долл. США, что составляет **38,4%** общей суммы инвестиций на проекты внутренних водных путей.
- 9,1% проектов внутренних водных путей относится к категории **Приоритет II**; расчетная стоимость этих проектов - **201,6** млн. долл. США, что составляет **12,6%** общей суммы инвестиций на проекты внутренних водных путей.
- 27,3% проектов внутренних водных путей относится к категории **Приоритет IV**; расчетная стоимость этих проектов - **779,8** млн. долл. США, что составляет **48,9%** общей суммы инвестиций на проекты внутренних водных путей.

b₅) Статистические характеристики приоритетов и стоимости проектов наземных пунктов пересечения границ (и т. п.)

- 100% проектов наземных пунктов пересечения границ (и т. п.) относится к категории **Приоритет I**, их расчетная стоимость составляет **3,1** млн. долл. США.

**ПРИОРИТЕТНЫЕ ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ ЕВРО-АЗИАТСКИХ ПЕРЕВОЗОК,
ИМЕЮЩИЕ МЕЖДУНАРОДНОЕ ЗНАЧЕНИЕ**

ШАБЛОННЫЙ БЛАНК 2 – БЛАНК ПРОЕКТА/РАЗДЕЛ 1

ШАБЛОН 2А – Бланк автодорожного проекта и соответствующей инфраструктуры			
Название проекта:			
Код проекта			
Проектная группа (просьба указать): <input type="checkbox"/> Финансирование обеспечено <input type="checkbox"/> Финансирование не обеспечено Примечание: Если финансирование обеспечено - заполняется только раздел 1. Если финансирование не обеспечено, то заполняются разделы 1 и 2.			
Раздел 1. Технические характеристики и финансовые данные (<i>Просьба описать технические характеристики <u>существующего</u> положения и положения <u>после</u> выполнения проекта, если оно меняется</i>):			
1.	Описание проекта и ожидаемых положительных результатов:		
2.	Местоположение: (широта/долгота, положение по отношению к иностранным государствам или отметка на карте):	Широта:	Долгота: Положение по отношению к иностранным государствам:
3.	Класс автодороги ¹ :		
4.	Протяженность (в км):		
5.	Число проезжих частей:		
6.	Число полос движения:		
7.	Проектная скорость (км/час):		
8.	Платность проезда:	<input type="checkbox"/> ДА	<input type="checkbox"/> НЕТ
9.	Среднегодовая дневная интенсивность движения (за 2000 или за последний год, за которые имеются данные):		
10.	Расчетная доля (в %) грузового транспорта ² (за 2000 или за последний год, за которые имеются данные):		
11.	Ожидаемое (общее) увеличение интенсивности движения в %:		
12.	Стоимость проекта (просьба указывать в млн. долл. США или евро):		
13.	Ожидаемая дата начала проекта:		
14.	Ожидаемая дата завершения проекта:		
15.	Внутренняя норма рентабельности (IRR):		
16.	Стадия проекта:	<input type="checkbox"/> Строительство <input type="checkbox"/> Проведение тендера <input type="checkbox"/> Проектирование/ <input type="checkbox"/> Планирование <input type="checkbox"/> Идентификация Исследование	
17.	Ожидаемые источники финансирования (% финансирования из каждого источника):	а. б. с.	

Примечания:

¹ Если СМА (М=Автомагистраль, Е=Скоростная дорога, О=Дорога обычного типа); если АН (Р=Автомагистраль, I= Класс I, II= Класс II, III=Класс III), или обозначения обоих соглашений, если это применимо.

² К грузовым транспортным средствам относятся любые транспортные средства, используемые для перевозки грузов, такие как грузовые автомобили и трейлеры.

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ
ЭКОНОМИЧЕСКАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ КОМИССИЯ ДЛЯ АЗИИ И ТИХОГО ОКЕАНА**

ШАБЛОН 2В – Бланк железнодорожного проекта и соответствующей инфраструктуры

Название проекта:	
Код проекта:	
Проектная группа (просьба указать): <input type="checkbox"/> Финансирование обеспечено <input type="checkbox"/> Финансирование не обеспечено Примечание: Если финансирование обеспечено - заполняется только раздел 1. Если финансирование не обеспечено, то заполняются разделы 1 и 2.	
Раздел 1. Технические характеристики и финансовые данные (<i>Просьба описать технические характеристики существующего положения и положения после выполнения проекта, если оно меняется</i>):	
1. Описание проекта и ожидаемых положительных результатов:	
2. Местоположение: (широта/долгота, положение по отношению к иностранным государствам или отметка на карте):	Широта: Долгота: Положение по отношению к иностранным государствам:
3. Протяженность (в км):	
4. Ширина колеи (мм):	
5. Число путей:	
6. Тяга:	<input type="checkbox"/> Электрифицированная <input type="checkbox"/> Неэлектрифицированная
7. Тип сигнализации:	<input type="checkbox"/> Автоматическая <input type="checkbox"/> Ручная
8. Максимальная допустимая скорость - поезда для перевозки пассажиров:	
9. Максимальная допустимая скорость - поезда для перевозки грузов:	
10. Среднегодовая дневная интенсивность движения пассажирских поездов (за 2000 или за последний год, за которые имеются данные):	
11. Среднегодовая дневная интенсивность движения товарных поездов (за 2000 или за последний год, за которые имеются данные):	
12. Ожидаемое (общее) увеличение интенсивности движения, в % :	
13. Объем перевозки грузов - в тоннах и ТЕУ (за 2000 год или за более поздние годы):	
14. Стоимость проекта (в млн. долл. США или евро):	
15. Ожидаемая дата начала проекта:	
16. Ожидаемая дата завершения проекта:	
17. Внутренняя норма рентабельности (IRR):	
18. Стадия проекта:	<input type="checkbox"/> Строительство <input type="checkbox"/> Проведение тендера <input type="checkbox"/> Проектирование/ <input type="checkbox"/> Планирование <input type="checkbox"/> Идентификация <input type="checkbox"/> Исследование
19. Ожидаемые источники финансирования (и % финансирования из каждого источника):	a. b. c.

**ПРИОРИТЕТНЫЕ ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ ЕВРО-АЗИАТСКИХ ПЕРЕВОЗОК,
ИМЕЮЩИЕ МЕЖДУНАРОДНОЕ ЗНАЧЕНИЕ**

ШАБЛОН 2С – Бланк проекта внутренних водных путей и соответствующей инфраструктуры	
Название проекта:	
Код проекта:	
Проектная группа (просьба указать): <input type="checkbox"/> Финансирование обеспечено <input type="checkbox"/> Финансирование не обеспечено Примечание: Если финансирование обеспечено - заполняется только раздел 1. Если финансирование не обеспечено, то заполняются разделы 1 и 2.	
Раздел 1. Технические характеристики и финансовые данные проекта (<i>Просьба описать технические характеристики существующего положения и положения после выполнения проекта, если оно меняется</i>):	
1. Описание проекта и ожидаемых положительных результатов:	
2. Местоположение: (широта/долгота, положение по отношению к иностранным государствам или отметка на карте):	Широта: Долгота: Положение по отношению к иностранным государствам:
3. Протяженность (в км):	
4. Низший допустимый судоходный уровень воды (LNWL) ¹ :	
5. Минимальный клиренс под мостами при максимально высоком судоходном уровне воды (HNWL) ² :	
6. Размеры шлюза:	
7. Разрешенная эксплуатационная скорость (км/час):	
8. Годовая интенсивность судоходства (за 2000 или за последний год, за которые имеются данные):	
9. Ожидаемое (общее) увеличение интенсивности движения в %: (при существующей инфраструктуре и в результате выполнения проекта):	
10. Стоимость проекта (в млн. долл. США или евро):	
11. Ожидаемая дата начала проекта:	
12. Ожидаемая дата завершения проекта:	
13. Внутренняя норма рентабельности (IRR):	
14. Стадия проекта:	<input type="checkbox"/> Строительство <input type="checkbox"/> Проведение тендера <input type="checkbox"/> Проектирование/ <input type="checkbox"/> Планирование <input type="checkbox"/> Идентификация Исследование
15. Ожидаемые источники финансирования (и % финансирования из каждого источника):	a. Национальный бюджет (28%). b. Кредит ЕБРР (72%).

Примечания:

¹ *Низший судоходный уровень воды.*

² *Высший судоходный уровень воды.*

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ
ЭКОНОМИЧЕСКАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ КОМИССИЯ ДЛЯ АЗИИ И ТИХОГО ОКЕАНА**

ШАБЛОН 2D – Бланк проектов портов (морских и внутреннего плавания), наземных контейнерных площадок/интермодальных грузовых терминалов/грузовых деревень/логистических центров и связанной с ними инфраструктуры		
Название проекта:		
Код проекта:		
Проектная группа (просьба указать): <input type="checkbox"/> Финансирование обеспечено <input type="checkbox"/> Финансирование не обеспечено Примечание: Если финансирование обеспечено - заполняется только раздел 1. Если финансирование не обеспечено, то заполняются разделы 1 и 2.		
Тип проекта: <input type="checkbox"/> Морской порт <input type="checkbox"/> Порт внутреннего плавания <input type="checkbox"/> Наземная контейнерная площадка <input type="checkbox"/> Интермодальный грузовой терминал <input type="checkbox"/> Грузовая деревня/Логистический центр		
Раздел 1. Технические характеристики и финансовые данные (<i>Просьба описать технические характеристики существующего положения и положения после выполнения проекта, если оно меняется</i>):		
1. Описание проекта и ожидаемых положительных результатов:		
2. Местоположение: (широта/долгота, положение по отношению к иностранным государствам или отметка на карте):	Широта:	Долгота: Положение по отношению к иностранным государствам:
3. Максимальная осадка обслуживаемых судов (в м.) – ТОЛЬКО ДЛЯ ПОРТОВ:		
4. Мощности по обработке контейнеров (ТЕУ/день):		
5. Годовая пропускная способность (тонн и ТЕУ за 2000 или за более поздний год):		
6. Ожидаемое (общее) увеличение объема операций (в % - при нынешней инфраструктуре и обеспеченное выполнением проекта):		
7. Дополнительные специфические технические характеристики проекта:		
8. Стоимость проекта (просьба указывать в млн. долл. США или евро):		
9. Ожидаемая дата начала проекта:		
10. Ожидаемая дата завершения проекта:		
11. Внутренняя норма рентабельности (IRR):		
12. Стадия проекта:	<input type="checkbox"/> Строительство <input type="checkbox"/> Проведение тендера <input type="checkbox"/> Проектирование/ <input type="checkbox"/> Планирование <input type="checkbox"/> Идентификация <input type="checkbox"/> Исследование	
13. Ожидаемые источники финансирования (% финансирования из каждого источника):	a. Самофинансирование (указать, каким образом)	
	b.	
	c.	

**ПРИОРИТЕТНЫЕ ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ ЕВРО-АЗИАТСКИХ ПЕРЕВОЗОК,
ИМЕЮЩИЕ МЕЖДУНАРОДНОЕ ЗНАЧЕНИЕ**

ШАБЛОННЫЙ БЛАНК 2 – БЛАНК ПРОЕКТА / РАЗДЕЛ 2

Заполняется только по НЕ ОБЕСПЕЧЕННЫМ ФИНАНСИРОВАНИЕМ проектам Евро-азиатских транспортных соединений. По каждому проекту заполняется один бланк с четким указанием названия и кода проекта.

Название проекта:	
Код проекта:	
Раздел 2 заполняется только по проектам, не обеспеченным финансированием	
Раздел 2.А. Проектная информация относительно критериев Кластера А	
1.	В какой мере проект улучшает международное соединение (например, доходит до пункта пересечения границы или обеспечивает соединение со звеном, пересекающим границу) (С _{А1})?
	А: Весьма значительно В: Значительно С: Несколько улучшает D: Незначительно E: Не улучшает соединяемость
2.	В какой мере выполнение проекта будет способствовать удовлетворению конкретных потребностей транзитного транспорта развивающихся стран, не имеющих выхода к морю (Критерий С _{А2})?
	А: Весьма значительно В: Значительно С: Несколько способствует D: Незначительно E: Не способствует
3.	Обеспечит ли проект соединение стран с низким уровнем доходов и наименее развитых развивающихся стран с основными рынками Европы и Азии (Критерий С _{А3})?
	А: Весьма существенно В: Существенно С: В некоторой мере D: Незначительно E: Не обеспечит
4.	Связан ли проект с пересечением природных препятствий, устранением узких мест, заполнением недостающих звеньев или модернизацией нестандартных секций до уровня международных стандартов вдоль маршрута ЕАТС (С _{А4})?
	А: Весьма существенно В: Существенно С: В некоторой мере D: Незначительно E: Не связан

Раздел 2.В. Проектная информация относительно критериев Кластера В	
1.	Носит ли проект срочный характер в силу важного значения, уделяемого ему национальными органами власти, или большого общественного интереса (Критерий С _{В1})? Проект:
	<p>A: Включен в национальный план и в нем существует срочная потребность (для осуществления до 2008 года)</p> <p>B: Включен в национальный план и имеет высокую срочность (для осуществления до 2010 года)</p> <p>C: Включен в национальный план и имеет срочность (для осуществления до 2015 года)</p> <p>D: Включен в национальный план, но выполнение может быть отложено на период после 2015 года</p> <p>E: Не включен в национальный план</p>
2.	В какой мере выполнение проекта может обеспечить увеличение пропускной способности (Критерий С _{В2})?
	<p>A: Более чем на 15%</p> <p>B: На 10-15%</p> <p>C: На 5- 10%</p> <p>D: Менее чем на 5%</p> <p>E: Не скажется на пропускной способности</p>
3.	На какой стадии находится проект (Критерий С _{В3})?
	<p>A: Проведение тендера</p> <p>B: Техничко-экономическое обоснование</p> <p>C: Предварительное технико-экономическое обоснование</p> <p>D: Планирование</p> <p>E: Идентификация</p>
4.	Насколько вероятно финансирование проекта (Критерий С _{В4})?
	<p>A: Весьма вероятно</p> <p>B: Очень хорошая вероятность</p> <p>C: Хорошая вероятность</p> <p>D: Средняя вероятность</p> <p>E: Низкая вероятность</p>
1.	В какой степени проект может иметь негативные экологические или социальные последствия (связанные с загрязнением, безопасностью и т. д.) (Критерий С _{В5})?
	<p>A: Не ожидается никаких негативных последствий</p> <p>B: Незначительные негативные последствия</p> <p>C: Негативные последствия среднего масштаба</p> <p>D: Существенные негативные последствия</p> <p>E: Тяжелые последствия</p>

Добавление 5.2

ТЕХНИКА ВЗВЕШИВАНИЯ ПУТЕМ ПАРНЫХ СРАВНЕНИЙ

Парные сравнения предполагают использование шкалы сравнений. В схематическом виде, при использовании этого подхода для получения значений весов критериев требуется найти ответ на единственный вопрос: "Какой из сравниваемых двух критериев более важен?". Это значит, что матрица парных сравнений (см. таблицу A-1-I ниже) может состоять из единиц и нулей, где единица означает "более важный" фактор. Суммирование значений элементов матрицы одной колонки дает результат, показывающий, как данный критерий соотносится со всеми другими критериями. В результате стандартизации этих результатов можно получить набор весов рассматриваемых критериев.

ТАБЛИЦА A-I: ПРИМЕР МАТРИЦЫ ПАРНЫХ СРАВНЕНИЙ

	W ₁	W ₂	...	W _N
W ₁				
W ₂				
...				
W _N				

Существует много формул стандартизации, применимых к решению такого рода задач. Однако для данного проекта подходит только одна такая формула, поскольку позволяет перейти от "первичных" оценок до оценок с интервалом от 0 до 1 и с ограничением по суммарной величине⁵⁷. Эта формула выглядит следующим образом:

$$\text{Стандартизованное значение } w_i = \frac{\text{'raw' score} \cdot w_i}{\sum \text{'raw' scores}} \quad (\text{A-I})$$

То есть значение каждой "первичной" оценки нужно разделить на сумму всех "первичных" оценок. Этот вид преобразований особенно подходит для стандартизации различных наборов различных весов критериев, поскольку применение (A-I) означает, что сумма всех весов равна единице.

⁵⁷ Сумма значений весов должна быть равна 1.

ЧАСТЬ VI

ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ

6.1 Выводы

В последнее десятилетие объем торговли товарами между Европой и Азией быстро увеличивался, что в значительной мере отражает динамизм ориентированной на экспорт экономики Китая, а также необыкновенно устойчивый процесс восстановления экономической деятельности в России и в других богатых ресурсами странах региона ВЕКЦА. В этот процесс наряду со все возрастающим числом морских портов и морских путей, обслуживающих основную часть торговых потоков между Восточной Азией и Европой, включается все больше наземных евро-азиатских транспортных связей, что улучшает перспективы устойчивого экономического развития не только в таких крупных странах, находящихся в переходном периоде к рыночной экономике, как Китай и Россия, но также в Иране, Турции, Украине и в других странах вдоль евро-азиатских маршрутов, а также в десяти участвующих в проекте ЕАТС странах, не имеющих выхода к морю (Азербайджан, Армения, Афганистан, Беларусь, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан). Развитие эффективных евро-азиатских наземных транспортных маршрутов могло бы обеспечить транспортные возможности, дополняющие существующие морские маршруты, и в то же время быть важным инструментом развития стран евро-азиатского региона, и в частности участвующих в проекте ЕАТС стран, не имеющих выхода к морю.

В части доступа на международные рынки не имеющие выхода к морю развивающиеся страны, расположенные вдоль евро-азиатского наземного транспортного моста, зависят друг от друга. Наличие слабого звена или отсутствие звена в транспортной цепочке в одной стране может сделать весь маршрут экономически нежизнеспособным с точки зрения международных перевозок. Множество препятствий нефизического характера, таких, как чрезмерные требования в отношении документации, задержки в пунктах пересечения границы, неофициальные платежи и факты непредвиденного закрытия границы, мешает занимающимся перевозками операторам изучать и осваивать альтернативные маршруты. В результате странам, расположенным вдоль евро-азиатского наземного моста, приходится нести относительно высокие транспортные издержки, что снижает конкурентоспособность их экспорта и препятствует выходу на новые экспортные рынки, что могло бы ускорить их экономическое развитие.

Большинство из установленных евро-азиатских маршрутов является интермодальными. Однако они используются все еще не в полной мере из-за существующих препятствий нефизического характера. В этом контексте роль интермодального транспорта может значительно возрасти, если улучшение условий ведения бизнеса во всем регионе будет продолжаться и в результате транспортные операторы смогут оптимизировать результаты комбинированного использования морского, железнодорожного и автодорожного транспорта на существующих евро-азиатских маршрутах.

В последние годы международная экономическая и геополитическая обстановка в целом благоприятствует развитию сети ЕАТС, и это чрезвычайно важно, поскольку многое в этом отношении зависит как от полноценного международного сотрудничества в части инвестиций в транспортную инфраструктуру, так и от структурных улучшений деловой среды и модальностей, связанных с пересечением границ вдоль маршрутов ЕАТС.

К настоящему времени в связи с проектами ЕАТС достигнуто ряд заметных результатов. На основе готовности к сотрудничеству участвующих в проекте 18 стран, а также благодаря вкладу и предложениям национальных экспертов этих стран, в рамках проекта:

- идентифицированы основные связывающие Европу и Азию железнодорожные и автодорожные маршруты, а также маршруты внутренних водных путей, подлежащие рассмотрению с точки зрения приоритетного развития;
- идентифицированы ряд крупных контейнерных площадок, интермодальных терминалов и портов вдоль выбранных маршрутов, а также существующие в сети ЕАТС препятствия физического и нефизического характера;
- создана комплексная база данных Географической информационной системы (ГИС);
- выполнена приоритизация 230 инвестиционных проектов по развитию транспортной инфраструктуры в 15 странах ЕАТС;
- выполнена предварительная оценка нефизических препятствий вдоль маршрутов ЕАТС;
- создан временный координационный механизм в виде Группы экспертов, назначенных правительствами участвующих в проекте стран.

В настоящем внутреннем исследовании также определены меры по устранению серьезных препятствий, мешающих нормальному развитию евро-азиатских транспортных соединений. Эти меры относятся к трем стратегическим областям деятельности (инфраструктура, упрощение процедур, вопросы политики):

- Согласованное определение приоритетных направлений инфраструктурного инвестирования для ЕАТС (касается инфраструктуры);
- Гармонизация и эффективное применение регуляторных рамок (касается инфраструктуры и упрощения процедур);
- Устранение препятствий, мешающих транзитным перевозкам и пересечению границ вдоль ЕАТС (касается упрощения процедур);
- Улучшение условий бизнеса в автодорожном и железнодорожном секторах и в секторе комбинированных перевозок (касается вопросов политики);
- Непрерывный мониторинг деятельности по проекту (касается вопросов политики).

6.2 Рекомендации

Следует продолжать и по возможности усиливать сотрудничество, установившееся между восемнадцатью правительствами стран ЕАТС и двумя региональными комиссиями Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН), путем осуществления стратегических мер. Следующие ниже рекомендации могут быть полезными для наилучшего использования результатов и опыта, приобретенного в ходе выполнения данного проекта.

Инфраструктура

Ориентированное на перспективу развитие транспортной инфраструктуры требует значительных по объему финансовых затрат в течение продолжительного периода. В этой связи перед правительствами стоят задачи выдержать баланс между этой деятельностью и другими национальными приоритетами, соотнести свои национальные и международные интересы, убедиться в реальности чистых выгод экономического, социального и экологического характера, скоординировать программы и сроки с соседними странами, определить соотношение между участием частного сектора и государства и учесть соображения безопасности.

Во всех странах вдоль евро-азиатских транспортных маршрутов потребности в инвестициях в транспортную инфраструктуру значительно превышают имеющиеся ресурсы. Исходя из того, что развитие транспортной инфраструктуры относится к ответственности правительств соответствующих стран, секретариаты ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН пытались на национальном уровне оказать помощь в идентификации, оценке и приоритизации жизнеспособных инвестиционных проектов вдоль выбранных маршрутов ЕАТС. 15 из 18 участвующих в проекте стран представили данные о проектах ЕАТС для их оценки и приоритизации на основе согласованной технологии. Получены следующие данные об общей стоимости и о результатах процесса оценки проектов:

- Общая стоимость 230 представленных проектов превышает 42 млрд. долл. США;
- На долю железнодорожных проектов приходится 54% всех инвестиций,
- На долю автодорожных проектов приходится 29%,
- На морские проекты - 13%, и
- На проекты внутреннего водного транспорта - 4%.

Представленные проекты были приоритизированы по четырем категориям:

- Проекты с подтвержденным финансированием
- Проекты с финансированием, подлежащим подтверждению
- Проекты с низким приоритетом и
- Проекты, для дальнейшей оценки которых требуется дополнительная информация.

Обеспечено финансирование 130 проектов на сумму 21 млрд. долл. США, что составляет 50% стоимости всех проектов.

Еще 31% планируемых инвестиций (примерно 13 млрд. долл. США) связаны с высокоприоритетными проектами, по которым до сих пор не предусмотрено надежного финансирования.

Остальные планируемые национальными властями инфраструктурные инвестиции связаны с проектами, которые либо отнесены к проектам низкой приоритетности (7%), либо не были оценены из-за недостаточности данных (12%). Следует подчеркнуть, что эти результаты - предварительные.

Рекомендации:

1. Исключительно важно ускорить выполнение идентифицированных приоритетных проектов, обеспеченных надежным финансированием, чтобы повысить конкурентоспособность маршрутов ЕАТС и расширить основные узкие места инфраструктуры, определенные Группой экспертов.
2. Принимая во внимание работу по определению и формализации сетей инфраструктуры, проведенную ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН в своих соответствующих регионах в контексте СМА, СМЖЛ, СЛКП, СМВП и межправительственных соглашений по сети Азиатских автомобильных дорог и по сети Трансазиатских железных дорог (ТАЖД), участвующими в ЕАТС странам следует сосредоточить свои усилия на включении всех установленных маршрутов ЕАТС в упомянутые сети, а также на повышении степени функциональности и согласованности между существующими европейскими и азиатскими сетями (например, путем устранения узких мест и обеспечения совместного функционирования сетей). Усилия по расширению сетей следовало бы предпринимать после того, как будут достигнуты удовлетворительный уровень спроса, а также достаточные функциональность и согласованность.
3. Стратегия развития евро-азиатской инфраструктуры должна основываться на национальных генеральных планах, разработанных правительствами стран, участвующих в проекте ЕАТС, и учитывать существующие субрегиональные и региональные соглашения по вопросам инфраструктуры. После этого национальные генеральные планы и возможности их финансирования можно было бы рассматривать в субрегиональном, региональном и межрегиональном контекстах, в рамках стратегии развития евроазиатской инфраструктуры.
4. Для того, чтобы обеспечить и представить реалистическую информацию о фактическом уровне инвестиций, необходимых для модернизации сети ЕАТС, странам, представившим неполные данные, следует своевременно представить более подробную информацию, так чтобы можно было выполнить процедуры оценки в пределах имеющихся ресурсов.
5. В целях изыскания финансирования для приоритетных инфраструктурных проектов, экспертам участвующих в проекте ЕАТС стран настоятельно рекомендуется представлять данные о проектах ЕАТС на постоянной и непрерывной основе в ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН. Общим этим региональным комиссиям следует, в сотрудничестве с международными финансовыми организациями, систематически исследовать возможности финансирования, необходимого для выполнения приоритетных проектов.
6. Непременным условием успешного выполнения инвестиционной программы ЕАТС является наличие политической воли и долгосрочных обязательств соответствующих стран; поэтому рекомендуется, чтобы эта программа была включена в долгосрочные национальные планы развития инфраструктуры.

Упрощение процедур

Развитие инфраструктуры само по себе не сможет обеспечить беспрепятственное перемещение товаров между Европой и Азией; помимо этого потребуются провести большую работу по устранению нефизических препятствий, мешающих такому перемещению. Устранение

препятствий, мешающих международным перевозкам по евро-азиатским транспортным маршрутам, должно быть одной из главных задач соответствующих стран.

Для того, чтобы повысить нынешнюю конкурентоспособность маршрутов ЕАТС, требуется существенно улучшить режимы пересечения границ. Растущее признание международных правовых документов (конвенций Организации Объединенных Наций по транспорту, соглашений и т. д.) имеет важное значение, но не может решить серьезных задач само по себе, без практического выполнения требований этих документов. Для присоединения к международным конвенциям и для их исполнения требуются прежде всего политическая воля и заинтересованность соответствующих стран в достижении удовлетворительного уровня гармонизации законодательства, институтов и практики.

Секретариаты ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН готовы продолжать работу со странами, по их запросам, касающуюся оценки последствий присоединения к международным правовым инструментам и реализации этих инструментов.

Рекомендации:

1. Работу по устранению барьеров, мешающих беспрепятственному движению товаров через международные границы, всем заинтересованным органам власти следует вести комплексно и в консультации с частным сектором. Для ускорения прогресса в упрощении процедур перевозок совершенно необходимо, чтобы между государственным и частным секторами существовали партнерские отношения.
2. Участвующим в проекте ЕАТС странам следует сосредоточить усилия на вопросах наращивания потенциала. Целесообразно уделять особое внимание мерам по усилению потенциала национальных должностных лиц из ведомств, занимающихся формальностями и процедурами, связанными с пересечением границ.
3. Следует использовать методологию ЭСКАТО ООН "время-издержки-расстояние" для выявления и локализации узких мест, а также для периодической оценки успешности применения мер по упрощению процедур и состояния конкурентоспособности установленных маршрутов.
4. Требуются более значительные и более эффективные усилия для повышения осведомленности о международных правовых инструментах, касающихся как общих вопросов упрощения процедур перевозок, так и вопросов пересечения границ в частности, для присоединения к таким инструментам и для их практической реализации.
5. Необходимо, чтобы в каждой стране, участвующей в проекте ЕАТС, были созданы или усилены надлежащие национальные механизмы упрощения процедур торговли и перевозок с участием, где это необходимо, как государственных должностных лиц, так и представителей частного сектора. Эти действия будут также способствовать улучшению координации между национальными координационными центрами ЕАТС и другими заинтересованными сторонами.
6. Целесообразно, чтобы обмен опытом и успешной практикой между заинтересованными сторонами, а также регулярная оценка и мониторинг прогресса в основных пунктах пересечения границ вдоль евро-азиатских транспортных маршрутов стали постоянными элементами работы в рамках проекта ЕАТС.

Вопросы политики

Для эффективного и результативного осуществления мер в области развития транспортной инфраструктуры и упрощения процедур необходимо, чтобы эта деятельность осуществлялась в рамках эффективной политики, обеспечивающей устойчивое развитие. В этой связи в исследовании ЕАТС разработаны ряд рекомендаций по вопросам политики, адресованных как международным организациям, так и соответствующим странам.

Рекомендации:

1. Результаты выполнения проекта, касающиеся как инфраструктурных вопросов, так и вопросов упрощения процедур, следует довести до сведения соответствующих органов ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН, чтобы эти органы рассмотрели упомянутые результаты с точки зрения возможных последующих действий в рамках своей обычной законодательной и нормативной работы.
2. Следует рассмотреть вопрос о создании подходящего механизма для обеспечения эффективной координации и мониторинга деятельности, связанной с евро-азиатскими соединениями.
3. В качестве "наилучшей практики" развития транспортной инфраструктуры и упрощения процедур международных перевозок в Европе и Азии следует рассматривать, в частности, следующие виды деятельности:
 - Разработка концепции "грузовой деревни";
 - Проекты МСАТ (применительно к автотранспорту) и ТЕЖ (применительно к железнодорожному транспорту) по мониторингу процессов пересечения границ;
 - Совместное финансирование развития и модернизации системы Азиатских автомобильных дорог (АСА);
 - Демонстрационные пробеги контейнерных маршрутных поездов.
4. Совершенно необходимо практически использовать опыт реализации совместного проекта ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН по развитию евро-азиатских транспортных соединений. К такому опыту относятся результаты деятельности, связанной с определением приоритетных маршрутов, приоритизацией проектов, применением методологии анализа времени, издержек и расстояния, а также создание базы данных ГИС, применение новых информационных технологий, деятельность по наращиванию потенциалов и продолжение проекта развития евро-азиатских транспортных соединений.
5. Продолжение проекта ЕАТС путем реализации его новой фазы II (2008-2011) имеет исключительно важное значение. ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН совместно разработали и представили для рассмотрения вопроса о финансировании конкретное предложение по фазе II этого проекта. Необходимо обеспечить его достаточное финансирование.

ПРИЛОЖЕНИЕ I

ДОКЛАДЫ СТРАН

Афганистан

Автомобильный транспорт

Перед Афганистаном стоят огромные задачи послевоенного восстановления. По состоянию на 2005 год протяженность дорог страны составляла 34 782 км, и 6,8% этих дорог имели твердое покрытие. Общая плотность дорог составляет 53,3 км на 1 000 км². Восстановление эффективной транспортной инфраструктуры важно как для укрепления единства страны, так и для активизации процессов восстановления и развития её экономики.

Шоссе Кабул – Кандагар представляет собой автомобильную дорогу протяженностью 483 км, которая связывает два крупнейших города Афганистана и является главной частью национальной системы автомобильных дорог Афганистана, называемой "Кольцевой дорогой". При общей численности населения Афганистана 20,6 миллиона человек, 13,6 миллиона человек, что составляет 66% населения, проживают в 50 километрах от Кольцевой дороги. Примерно 35% населения проживает на расстоянии до 50 км от кабульского и кандагарского участков Кольцевой дороги. Кроме того имеется шоссейная дорога Кандагар – Герат протяженностью 557 км, которая связывает города Кандагар и Герат. Это шоссе также является частью более крупной сети дорог - Кольцевой дороги.

Железнодорожный транспорт

В Афганистане нет системы железных дорог, хотя имеется ряд железнодорожных веток, идущих из соседних стран, которые в будущем могут быть полезными при создании функционирующей системы железных дорог.

Железнодорожные ветки, идущие из соседних стран:

- Иран - железнодорожной связи с этой страной нет; ближайшая конечная железнодорожная станция находится в Мешхеде - с шириной колеи 1 435 мм. Начато строительство железнодорожного соединения между Мешхедом и Гератом;
- Пакистан - железнодорожной связи нет, но имеется конечная железнодорожная станция на границе, в пункте Чаман;
- Туркменистан - ветка протяженностью 9,6 км от Гушги до Тоурагонди, ширина колеи - 1 524 мм;
- Узбекистан - ветка протяженностью 15 км от Термеза до пункта перегрузки Хайрабад на южном берегу Амударьи, ширина колеи - 1 524 мм.

Морские порты и порты внутреннего плавания

Морских портов в Афганистане нет. Среди стран, не имеющих выхода к морю, удаленность Афганистана от морских портов - одна из самых больших - более 2000 км суровой местности. Значительная часть населения Афганистана живет в труднодоступных районах. Главным водным путем является Амударья (протяженность 1 200 км; возможно судоходство судов грузоподъемностью (дедвейт) до 500 тонн). Главные речные порты - Хайрабад и Ширхан.

Международные пункты пересечения границ (автомобильные и железнодорожные)

Функционируют следующие пункты пересечения границы:

- С Пакистаном (2 430 км):
 - Торхам,
 - Веш (или Чаман),
 - Барикот,
 - Хусейн Ника,
 - Спинболдак;
- С Ираном (936 км):
 - Догарун (Иран) - Ислам Кала (Афганистан),
 - Заранж;
- С Таджикистаном (1206 км):
 - Ишкашим,
 - Через Амударью из Пянджи Пайон (Нижний Пяндж) в Таджикистане в Ширхан (Афганистан);
- С Туркменистаном (744 км):
 - Серхетабат (или Гуши/Кушка) в Туркменистане - Тоурагонди на афганской стороне,
 - Имам - Назар;
- С Китаем (76 км): нет;
- С Узбекистаном (137 км):
 - Через Мост дружбы в Хайратоне (Термез).

Осуществляемые в настоящее время и запланированные проекты транспортной инфраструктуры международного значения и суммы соответствующих инвестиций

В настоящее время осуществляется реабилитация моста через реку Амударья (Оксус), построенного в 1980-х годах; мост длиной более 650 метров простирается над реками Амударья и Пяндж между Афганистаном и Таджикистаном, вблизи населенных пунктов Пянджи Пайон (Таджикистан) и Ширхан Бандар (Афганистан). Работы по этому мосту планируется завершить в 2007 году.

Афганистан начал выполнение приоритетного проекта реабилитации автомобильной дороги, стоимость которого составит 305 млн. долл. США. Определены пять участков этого проекта:

- Кабул - Джалалабад - Туркан (224 км)
- Доши - Шеберган (250 км)
- Пули Хумри - Мазари-Шариф (220 км)
- Мазари-Шариф - Шеберген - Герат (760 км)
- Герат - Дугаран (121 км)

В Национальной стратегии развития Афганистана, подготовленной и представленной донорам в конце апреля 2006 года, предусмотрено, что в следующее пятилетие будут решены следующие стратегические задачи:

- К концу 2008 года будут полностью завершены ремонт и модернизация кольцевой автомобильной дороги, а также автомобильных дорог, связывающих Афганистан с соседними странами, а к концу 2007 года будет создана устойчивая в финансовом отношении система эксплуатации и ремонта автомобильных дорог;
- К концу 2010 года международный аэропорт Кабула и аэропорт Герата будут полностью соответствовать требованиям Международной организации гражданской авиации; аэропорты Мазари-Шарифа, Джалалабада и Кандагара пройдут модернизацию, в ходе которой будут отремонтированы и модернизированы взлетные полосы, приборы управления воздушным движением, противопожарное, спасательное и коммуникационное оборудование; будет произведена модернизация еще семи других внутренних аэропортов, что будет способствовать развитию внутренних воздушных перевозок; и конкурентоспособность качества и стоимости воздушных перевозок будет приближаться к стандартам обслуживания и тарифам международного рынка.

При поддержке Всемирного банка в Афганистане начат ряд проектов:

- В рамках "Чрезвычайного проекта реабилитации транспорта" основное внимание будет уделено автомобильным дорогам (80%) и авиации (20%); на этот проект будут предоставлены займы 128,8 млн. долл. США и дополнительный грант на 45 млн. долл. США исключительно на модернизацию автомобильных дорог;
- Основное внимание в рамках "Чрезвычайного национального проекта в пользу занятости для доступа в сельские районы" уделяется ремонту провинциальных и региональных автомобильных дорог (50% ресурсов) и другим видам социального обслуживания (50%). Стоимость проекта составляет 39,2 млн. долл. США.

Предложенные новые проекты транспортной инфраструктуры международного значения и стоимость связанных с ними инвестиций

Планируется в сотрудничестве с Всемирным банком выполнить еще один проект "Чрезвычайный национальный проект для доступа в сельские районы". Запланированная сумма займа составляет 100 млн. долл. США.

Проблемные вопросы

Афганистану необходимо восстановить и перестроить физическую инфраструктуру страны и транспортный сектор, чтобы поддержать экономическое возрождение страны и помочь населению страны воспользоваться новыми экономическими и социальными возможностями. Перед страной стоят следующие основные проблемы:

- Слабый потенциал соответствующих министерств (Министерства общественных работ, Министерства транспорта и гражданской авиации, Министерства по реабилитации и развитию сельских районов);
- Недостаточное и ненадежное финансирование реконструкции и развития транспортной системы и неспособность мобилизовать внутренние ресурсы страны и управлять этими ресурсами;

- Плохо развитая индустрия профессиональных консультантов и подрядчиков;
- Разрушенные войной дороги и сооружения и значительное ухудшение инфраструктуры из-за ее неудовлетворительной эксплуатации;
- Крупномасштабное разрушение инфраструктуры гражданской авиации и нехватка квалифицированного персонала.

Продолжающиеся в стране конфликты и слабая безопасность являются главными факторами, сдерживающими восстановление и развитие транспортного сектора.

Источники: Всемирный банк; ЮСАИД; <<http://www.andis.gov.af>>

Армения

Автомобильный транспорт

В 2004 году на долю автомобильного транспорта приходилось всего 8% перевозок (в тонно-километрах), тогда как в 1991 году эта доля составила 21%, а в 1998 году - 15%. В Армении имеется 7 633 км дорог с твердым покрытием, но значительная часть этих дорог нуждается в ремонте. Значительная часть работ по реабилитации сети дорог, особенно в столице страны - Ереване, выполняется при финансовой поддержке, составляющей порядка 50 млн. долл. США, частного Фонда Линчи, управляемого армянской диаспорой в Соединенных Штатах Америки. Протяженность дорог системы ЕАТС составляет 1 088 км; в эту систему входят пять дорог международного значения (Е001, Е117, Е691, АН81, АН82, АН83), а также короткая (28 км) национальная дорога (Горис – Степанакерт). Текущие ремонтные работы создают узкие места на четырех из указанных дорог ЕАТС.

Железнодорожный транспорт

В 2004 году доля железнодорожного транспорта в грузовых перевозках достигла 92%, увеличившись с 79% в 1991 году и с 85% в 1998 году. Тем не менее железнодорожная инфраструктура страны - устаревшая и ненадежная. В сеть ЕАТС входят три электрифицированных коридора ОСЖД протяженностью свыше 485 км. В связи с ремонтными работами, на всем протяжении этих связей возникают узкие места.

Грузовые терминалы и другая инфраструктура интермодального транспорта

Интермодальный грузовой терминал на железнодорожной станции Кармир Блур работает в круглосуточном режиме. Его мощность составляет до 200 тонн бестарных насыпных грузов и 40 контейнеров в день. Фактическая пропускная способность терминала составляет примерно 73 000 тонн в год.

Международные пункты пересечения границ (автомобильные и железнодорожные)

Железнодорожный пункт пересечения границы с Грузией и автомобильные пункты пересечения границы с Грузией и Ираном работают круглосуточно. Однако автомобильная связь с Ираном прерывается на срок до двух месяцев в год из-за снежных заносов. Пограничный переход на границе с Абхазией - регионом сепаратистов, расположенным на территории соседней Грузии, закрыт с 1994 года. Железнодорожные и автомобильные пограничные переходы с Азербайджаном и Турцией продолжают оставаться закрытыми как следствие неурегулированных конфликтов в этом регионе с

начала 1990-х годов. Железнодорожная связь с Ираном тоже остается перерезанной на участке, где она пересекает Нахичеваньский район Азербайджана. Такое положение имеет негативные экономические последствия, поскольку самые дешевые автомобильные и железнодорожные маршруты, связывающие Турцию с Грузией или Азербайджан с Ираном, проходят по территории Армении.

Осуществляемые в настоящее время и запланированные проекты транспортной инфраструктуры международного значения и суммы соответствующих инвестиций

В рамках государственной транспортной программы, финансируемой займами Всемирного банка, на реконструкцию автотранспортного сектора, включая 250 км дорог международного значения (E117, E691, AN81, AN82), выделено 31 млн. долл. США. Утверждено выделение ещё 15 млн. долл. США на реконструкцию системы железных дорог, в том числе на общие ремонтные работы 37 км рельсового пути в сети ЕАТС.

Предложенные новые проекты транспортной инфраструктуры международного значения и стоимость связанных с ними инвестиций

Два железнодорожных проекта, предложенных государственными властями, предусматривают реабилитацию 110 км рельсового пути и строительство 443 км нового рельсового пути; работы предполагается закончить, соответственно, в 2010 и 2015 годах. Оба проекта ещё не обеспечены финансированием.

Армения представила для оценки в общей сложности восемь проектов ЕАТС. Трём проектам автодорожного транспорта и трём железнодорожным проектам были присвоены приоритеты первой категории. Из-за неполноты данных два описанных выше железнодорожных проекта были отнесены к приоритетам четвертой категории.

Источники: Статистический комитет СНГ; Материалы компании "Группа анализа экономической информации" (Economist Intelligence Unit); Статистический ежегодник Армении, 2004.

Азербайджан

Автомобильный транспорт

В 2004 доля автомобильного транспорта в общем объеме перевозок грузов страны составила 33%, тогда как в 1991 году она составляла лишь 7%, а в 1998 году - 13%. В Азербайджане имеется 25 000 км автомобильных дорог, в том числе 92% - с твердым покрытием. По данным Всемирного банка, в начале 2006 года более 50% автомобильных дорог Азербайджана нуждались в срочном ремонте. В сеть ЕАТС входят три международных автомобильных дороги (E60-AN5, E119-AN8, E002-AN81) общей протяженностью 1 551 км. Одна из этих дорог (E002-AN81: Ордубад – Нахичевань – Садарак – граница Турции) пересекает зону, оккупированную армянскими войсками, и поэтому она закрыта для международных перевозок. По информации властей, все три автомобильные дороги ЕАТС нуждаются в серьезной реконструкции.

Железнодорожный транспорт

В 2004 году на долю железнодорожного транспорта пришлось 35% грузоперевозок страны, что значительно ниже уровней 1991 года (71%) и 1998 года (45%). Работа этого сектора была серьезно нарушена вооруженными конфликтами в регионе, в том числе конфронтацией с Арменией из-за спорной территории в Нагорном Карабахе и двумя чеченскими войнами. В настоящее время в Азербайджане имеется примерно 2 000 км железных дорог, из которых примерно 60%

электрифицированы. Значительная часть путей и подвижного состава нуждается в ремонте или требует замены. В сеть ЕАТС протяженностью 1 439 км входят три электрифицированные линии, относящиеся к системе европейских железнодорожных линий (Е60, Е595, Е694), и один неэлектрифицированный участок (198 км на маршруте Е694). Одна секция электрифицированной линии Е694 (Физули – граница Армении) закрыта для международного движения вследствие существующего конфликта в регионе Южного Кавказа.

Морские порты и порты внутреннего плавания

В 2004 году доля морского транспорта в грузовых перевозках страны составила 32%, по сравнению с 21% в 1991 году и 42% в 1998 году. Азербайджан поддерживает прямые морские связи со всеми другими прибрежными странами Каспийского моря. Столица государства - Баку является самым крупным портом на Каспийском море. Хотя имеются морские пути в Туркменистан, южные районы России и Казахстан, по ним проходят незначительные потоки экспорта. Однако страна имеет некоторые поступления за транзит экспортной нефти Казахстана и Туркменистана по Каспийскому морю, через Азербайджан, к нефтяным терминалам Грузии и России на Черном море.

Грузовые терминалы и другая инфраструктура интермодального транспорта

В Бакинском порту имеются грузовой, контейнерный и нефтяной терминалы, где загружаются, соответственно, паромные суда для ролкерных ("ро-ро") перевозок, сухогрузы и танкеры. Все терминалы работают ежедневно и круглосуточно. В контейнерном терминале ведутся работы по реконструкции морской секции.

Международные пункты пересечения границ (автомобильные и железнодорожные)

На маршрутах ЕАТС имеется пять пунктов пересечения границ. Все они открыты ежедневно и работают круглосуточно, за исключением пункта перехода Астара на границе с Ираном, который открыт с 9 до 20 часов. За исключением узкого подхода к пункту Астара, физических препятствий, мешающих перевозкам, нет. Время ожидания составляет от 5-15 минут для автобусов до 10-20 минут для грузовых машин. Три железнодорожных перехода на маршрутах ЕАТС открыты круглосуточно. Среднее время ожидания составляет порядка 2 минут как для грузовых, так и для пассажирских поездов.

Осуществляемые в настоящее время и запланированные проекты транспортной инфраструктуры международного значения и суммы соответствующих инвестиций

Недавно были завершены два проекта модернизации порта Баку; сумма инвестиций составила примерно 10 млн. долл. США. В течение ближайших лет предполагается завершить ряд выполняемых в настоящее время проектов реабилитации и реконструкции автомобильных дорог. Сумма связанных с этими проектами инвестиций составляет порядка 89 млн. долл. США. В скором времени должно начаться осуществление крупного железнодорожного проекта, касающегося железнодорожной связи между Российской Федерацией, Азербайджаном и Ираном; подписание официального трехстороннего соглашения по этому проекту состоялось в июне 2006 года. Проект предусматривает строительство и сдачу в эксплуатацию железной дороги Газвин – Рашт – Астара (Иран) – Астара (Азербайджан). Сначала планируется завершить работы в Азербайджане, а затем будет построено связующее звено железной дороги протяженностью 400 км в Иране.

Предложенные новые проекты транспортной инфраструктуры международного значения и стоимость связанных с ними инвестиций

Власти Азербайджана предложили семь новых проектов реабилитации и реконструкции автомобильных дорог. Предполагается, что основное финансирование двух из этих проектов будет осуществлено ЕБРР и Всемирным банком; по расчетам, инвестиции на эти проекты составят, соответственно, 41 млн. долл. США и 48 млн. долл. США.

В целом Азербайджан представил для оценки десять проектов ЕАТС. Семи проектам автодорожного сектора, одному железнодорожному и двум морским проектам присвоены приоритеты первой категории. Из-за неполноты данных один морской проект отнесен к приоритетам четвертой категории.

Источники: Статистический комитет СНГ; Материалы компании "Группа анализа экономической информации" (Economist Intelligence Unit); Доклад Национального выделенного координационного центра (НВЦ) Азербайджана.

Беларусь

Автомобильный транспорт

На автомобильный транспорт приходится 22% грузовых перевозок страны, в то время как в 1990-х годах его доля составляла 10%. Протяженность автомобильных дорог Беларуси составляет примерно 55 000 км. Республика является важным транспортным узлом Восточной Европы; через ее территорию проходят три крупные автомагистрали: М1, соединяющая город Брест на границе Польши с Москвой; М20, проходящая в северо-южном направлении и связывающая Ригу, Витебск, Могилев и Киев; и М13, проходящая вдоль южной границы от Бреста в Россию. В последние годы выросли до значительных объемы транзитных перевозок вдоль северной и северо-южной ветвей системы ЕАТС. Автомагистраль М-1/Е30 Брест – Минск – граница России, являющаяся частью панъевропейского транспортного коридора II (Берлин – Варшава – Минск – Москва – Нижний Новгород), обеспечивает важную связь между Западной Европой и Азией. По этой дороге в восточном направлении проходит более 25% всего транзитного транспорта, пересекающего границу Беларуси.

После недавно выполненных ремонтных работ и модернизации на автомагистрали М-1/Е30 устойчиво поддерживается движение транспортных средств по четырем полосам движения. Вдоль этой транспортной артерии протяженностью свыше 610 км имеется 182 моста и виадука, 65 транспортных развязок, 18 измерительных станций, 11 станций учета движения, 161 пункт экстренной телефонной связи и 4 площадки пунктов сбора дорожной пошлины.

В последние несколько лет среднегодовая интенсивность движения по магистрали М-1/Е30 постепенно возрастает и составляет 5 000-7 000 транспортных средств в день, а на подъездах к пунктам Брест, Столбцы и Дзержинск - 9 000-14 000 транспортных средств в день. Транспортный поток состоит из коммерческих транспортных средств (30-35%) и пассажирских автомобилей (65-70%). Иностранные транспортные средства составляют до 16% потока. Дорожное покрытие рассчитано на стандартную нагрузку на одну ось 115 кН.

Железнодорожный транспорт

В 2004 на долю железнодорожного транспорта пришлось 77% объема грузоперевозок (в тонно-километрах), что несколько меньше, чем в 1998 (90%) и в 1991 (88%) годах. Протяженность железнодорожных путей в Беларуси составляет около 5 500 км. С 1997 года принадлежащая

государству "Белорусская железная дорога" сотрудничает с ЭСКАТО ООН, чтобы увеличить перевозки грузов по Северному коридору Трансазиатской железной дороги. Эта компания подписала Меморандум о взаимопонимании относительно планирования и осуществления демонстрационных пробегов маршрутных контейнерных поездов вдоль упомянутого коридора. Будучи с 1997 года членом Координационного совета по транссибирским перевозкам, компания "Белорусская железная дорога" способствует улучшению условий перевозки грузов между Азией и Европой по Транссибирской магистрали.

Железнодорожная линия Брест (граница Беларусь – Польша) - Минск - Красное (граница Россия – Беларусь) Е-20 является частью панъевропейского транспортного коридора II Берлин – Варшава – Минск – Москва – Нижний Новгород. Этот отрезок магистральной железной дороги протяженностью 608 км пересекает территорию Беларуси, обеспечивая очень важную связь между Западной Европой и Азией. Это полностью электрифицированная, двухпутная линия с шириной колеи 1 520 мм. Максимальная скорость для пассажирских поездов - 120 км в час, а для товарных - 90 км в час. Средняя дневная интенсивность движения поездов составляет 370 пассажирских (в том числе пригородных) и 120 товарных поездов.

Международные пункты пересечения границ (автомобильные и железнодорожные)

Два автомобильных пункта пропуска на границе с Польшей находятся на Маршруте 1 ЕАТС. Средняя продолжительность ожидания на пограничном переходе для легкового транспорта и автобусов составляет от 30 до 60 минут. На пункте, используемом для пропуска грузового транспорта, время ожидания составляет от 60 до 300 минут. Железнодорожный пункт на границе с Польшей на маршруте 1 ЕАТС используется для пропуска как пассажирских, так товарных поездов. Среднее время ожидания для пассажирских поездов составляет 2,5 часа. Время ожидания товарных поездов колеблется от 6-8 часов для поездов, идущих в направлении Польши, до 22-26 часов для поездов, идущих в направлении Беларуси. В соответствии с вступившим в силу Соглашением о таможенном союзе между Беларусью и Российской Федерацией, пункты пограничного контроля на автомобильных и железнодорожных пунктах пропуска на белорусской стороне границы между этими двумя странами ликвидированы. Однако, по информации органов власти, на российской стороне границы масштабные процедуры контроля иностранного грузового транспорта и поездов продолжают. В течение 2006-2007 годов в Беларуси намечено выполнить целый ряд мероприятий по упрощению процедур торговли, в том числе ввести практику "одного окна" при паспортном и таможенном контроле грузовых перевозок на всех пунктах пересечения границы. Это должно привести к сокращению задержек при пересечении границы.

Осуществляемые в настоящее время и запланированные проекты транспортной инфраструктуры международного значения и суммы соответствующих инвестиций

В автодорожном секторе выполнение проекта "Улучшение автомагистрали М1/Е30" позволит обеспечить движение с максимальной скоростью 100 км в час, а на некоторых участках - даже 120 км в час. Согласно проекту, вдоль этой автомагистрали оборудовано: 23 заправочных станции, 4 станции обслуживания транспортных средств, 21 охраняемая стоянка автомобилей и 36 пунктов питания. В стадии строительства находятся еще 25 пунктов обслуживания, в том числе 3 зоны комплексного обслуживания автомобилистов. В результате улучшения инфраструктуры автомагистрали М1/Е30 и создания для пользователей этой дороги оптимальных условий для управления автомобилем, в последние годы наблюдается уменьшение числа дорожно-транспортных происшествий.

В соответствии с условиями Договора займа ЕБРР, автомагистраль М1/Е30 с 1996 года является платной дорогой. Поступления от сборов дорожной пошлины используются для выплаты упомянутого займа и для финансирования обычных эксплуатационно-восстановительных работ.

Применяется система, позволяющая производить оплату дорожной пошлины в национальной валюте (для местного транспорта), в долл. США и в евро (для иностранного транспорта) и в российских рублях (для транспортных средств стран СНГ). Оплата пошлины возможна либо наличными средствами, либо посредством электронных карт. Следует также отметить, что оплата дорожной пошлины производится на каждой из четырех предусмотренных для этого специальных площадок, что позволяет дифференцировать ставки пошлины в зависимости от расстояния, которое проехало по этой автомагистрали данное транспортное средство.

Компания "Белорусская железная дорога" установила порядок очередности развития инфраструктуры на своей части системы ЕАТС. К 2010 году скорость пассажирских поездов составит 160 км в час. Одним из главных мероприятий по развитию инфраструктуры евро-азиатского коридора является создание цифровых систем, в том числе установление связи между компанией "Белорусская железная дорога" и общей оптоволоконной системой коммуникаций в России и в других странах ВЕКЦА. Другим важным направлением деятельности "Белорусской железной дороги" является текущая работа по проекту, обеспечивающему автоматическую идентификацию подвижного состава (проект "Автоматизированная система управления железнодорожного транспорта (АСУЖТ)"). Эта система обеспечит мониторинг места и времени прохождения всех железнодорожных вагонов, оснащенных соответствующими передатчиками.

С марта 2003 года администрации железных дорог Германии, Польши, Беларуси и России сотрудничают в рамках четырехстороннего проекта по улучшению железнодорожных перевозок в панъевропейском коридоре II. Цель этого проекта - удвоить объем перевозок по этому коридору. К числу ожидаемых оперативных и экономических последствий этого проекта относятся более тесная интеграция Беларуси в систему европейских железных дорог, повышение безопасности и качества как пассажирских так и грузовых перевозок, и снижение неблагоприятного воздействия на окружающую среду в результате перехода к более щадящему окружающую среду виду транспорта.

Предложенные новые проекты транспортной инфраструктуры международного значения и стоимость связанных с ними инвестиций

В секторе автодорожных перевозок в ближайшее время начнется осуществление ряда новых проектов. К первоочередным проектам:

- **Международный транспортный коридор II:** в течение 2006-2010 годов предполагается осуществить капитальный ремонт ряда участков автомагистрали М-1/Е30 (протяженность 129 км, средства государственного бюджета на эту работу составят 54 млн. евро); в период 2011-2015 годов будет отремонтирован еще один участок автомагистрали М-1/Е30 протяженностью 421 км (ожидается финансирование из государственного бюджета, эквивалентное 194 млн. евро).
- **Международный транспортный коридор IX:** В течение 2006-2010 годов намечено реконструировать и отремонтировать 367 км автомагистрали М-8/Е95 (граница России (Езерище) – Витебск – Гомель – граница Украины (Новая Гута)); на финансирование этих работ из государственного бюджета будут выделены средства, эквивалентные 161 млн. евро;
- **Международный транспортный коридор IXB:** В течение 2006-2010 годов планируется завершить реконструкцию 39 км и капитального ремонта 337 км автомобильной дороги, идущей от границы Латвии в направлении Минска и далее к границе Украины. На эти работы будут выделены средства из государственного бюджета в сумме, эквивалентной 214 млн. евро. На втором этапе (2011-2015 годы) на этом направлении будет выполнена реабилитация ещё 36 км автомобильных дорог (на это будут выделены бюджетные средства в сумме, эквивалентной 74 млн. евро).

В железнодорожном секторе на 2006-2015 годы запланированы два следующих крупных проекта:

- **Международный транспортный коридор II:** Модернизация участка Брест – Осиновка. Расчетная стоимость проекта - 475 млн. евро;
- **Международный транспортный коридор IXB:** Модернизация участка "граница Литвы – Минск – Гомель – граница Украины". Расчетная стоимость проекта - 430 млн. евро.

Беларусь представила для оценки четыре проекта ЕАТС. Всем этим проектам, а именно трем проектам автомобильного сектора и одному железнодорожному проекту, присвоены приоритеты первой категории.

Источники: Статистический комитет СНГ; Доклад Национального выделенного координационного центра (НВЦ) Беларуси.

Болгария

Автомобильный транспорт

В последние годы доля автомобильного транспорта в грузоперевозках растет, и в 2004 году она составила 67% (в тонно-километрах). В инфраструктуре имеется 18 957 км дорог с твердым покрытием (категории III или выше), в том числе 308 км дорог категории автомагистралей. В последние годы темпы работ по программе строительства автомагистралей существенно сократились в связи со спорами юридического характера. Протяженность автомобильных дорог категории E на территории Болгарии составляет 2 580 км; к ним относятся следующие автомагистрали: E80 Калотина – София – Пловдив – Капитан Андреево (пункт пересечения границы Болгария – Турция); пункт пересечения границы Македония/Болгария – Гешево – Перник – София (E871) – Пловдив (E80) – Стара Загора – Бургас (E773) – Варна (E87); Руссе – Велико Тырново – Хасково (E85) – Капитан Андреево (E80); София – Ботевград (E79) – Ябланица (E771) – Велико Тырново – Шумен (E772) – Варна (E70); и Руссе-Варна (E70). Эти маршруты находятся в панъевропейских транспортных коридорах IV, VIII, IX и X.

Железнодорожный транспорт

Железные дороги все еще играют существенную роль во внутренних перевозках грузов, хотя на автомобильный транспорт в настоящее время приходится большая и растущая доля общего объема грузоперевозок. В 2004 году протяженность железных дорог составила 6 238 км, в том числе 4 316 км - магистральные линии (из них 67% были электрифицированы). В конце 2001 года государственная железнодорожная компания была разделена на две фирмы: одна - ответственная за управление железнодорожным хозяйством, а вторая - "Болгарские государственные железные дороги" - за операции железных дорог. Кроме того в настоящее время частным операторам разрешено работать с подвижным составом для грузовых перевозок – однако первые две такие компании получили лицензии лишь в 2005 году, и до сих пор на них приходятся весьма незначительные объемы грузовых перевозок.

На территории Болгарии к сети ЕАТС относятся следующие железнодорожные линии общей протяженностью свыше 2 500 км: E070 пункт пересечения границы Сербия/Болгария – Калотина – София – Пловдив – Сливенград – пункт пересечения границы Болгария/Турция; E680 София – Мездра – Горна Оряховица – Варна (паромное соединение до Ильичевска (Украина)/Порт/Батуми (Грузия); E855 София – Радомир (соединение с T855); T855 (соединение с E855) Радомир – Гешево; E 720 Стара Загора (соединение с E070) – Карнобат – Бургас; E 095 пункт пересечения границы Румыния/Болгария – Руссе – Горна Оряховица – Стара Загора (соединение с E070 и E720) –

Димитровград. Колея этих линий соответствует стандарту 1 435 мм. На маршруте Т855 есть недостающее звено в соединении с бывшей югославской Республикой Македония. Узкие места возникают из-за неэлектрифицированного участка протяженностью 14 км на линии, идущей к границе Сербии, и из-за незавершенного строительства моста на линии Т056.

Морские порты и порты внутреннего плавания

К сети ЕАТС относятся два болгарских порта: Варна и Бургас. К этой сети относятся также 236 км реки Дунай и три порта внутреннего плавания на Дунае: Руссе, Лом и Видин. Речной транспорт играет значительно меньшую роль, чем морской, и на нем крайне негативно сказалось прекращение навигации по Дунаю во время происходивших один за другим кризисов в бывшей Югославии. До сих пор имеется 7 связанных с инфраструктурой узких мест, мешающих движению судов по болгарской части Дуная. Тем не менее, в последние годы транспортные компании, занимающиеся перевозками по внутренним водным путям, стали прибыльными.

Грузовые терминалы и другая инфраструктура интермодального транспорта

Основные "грузовые деревни" расположены в городах София, Руссе, Стара Загора и Димитровград. В последние годы ведется масштабная модернизация морских портов. Порты Варны и Бургаса имеют хорошие связи с железными дорогами и могут обрабатывать, соответственно, 300 ТЕУ в день и 200 ТЕУ в день. Годовая пропускная способность порта Варны превышает 7 млн. тонн грузов навалом или наливом и 64 000 ТЕУ; соответствующие показатели порта Бургаса - 6 млн. тонн и 25 000 ТЕУ. Мощности для обработки грузов в портах внутреннего плавания на Дунае значительно ниже. В связи с развитием системы 30-летних концессий в портах и терминалах Болгарии, ожидается дальнейшая модернизация интермодальной инфраструктуры. Первые тендеры по двум относительно небольшим портам прошли в начале 2005 года, и ожидается, что эта практика будет продолжена. Например, предполагается, что в порту Лом на Дунае будет проведена модернизация стоимостью 30 млн. евро, так чтобы порт мог обрабатывать контейнерные перевозки и использовать выгоды своего местонахождения на северо-южном маршруте панъевропейского транспортного коридора IV Европейского союза.

Международные пункты пересечения границ (автомобильные и железнодорожные)

Четыре международных железнодорожных пункта пересечения границ открыты круглосуточно, а два других открыты, соответственно, 15 и 18 часов в день. Среднее время ожидания составляет для пассажирских поездов - от 50 до 70 минут, а для товарных поездов - от 180 до 240 минут.

Осуществляемые в настоящее время и запланированные проекты транспортной инфраструктуры международного значения и суммы соответствующих инвестиций

Недавно завершённые и осуществляемые в настоящее время проекты обеспечили реабилитацию секций автомобильных дорог E79, E80, E85 и E773 вдоль панъевропейских транспортных коридоров IV, VIII, IX и X, и в результате была продлена автомагистраль "Тракия" - часть Трансъевропейской автомагистрали Север-Юг (TEA), соединяющей Центральную и Восточную Европу с Ближним Востоком. Финансирование связанных с этим инвестиций в сумме порядка 159 млн. евро осуществлялось за счет займов международных финансовых учреждений (МФУ) и из государственного бюджета. В 2010 году предполагается завершить крупный (стоимостью 340 млн. евро) проект модернизации железных дорог вдоль магистрали E070 на участке от Пловдива до Сливенграда на границе с Турцией. Финансирование этого проекта в основном обеспечено займом Европейского инвестиционного банка (ЕИБ) и специальным грантом для стран-кандидатов на присоединение к ЕС (ISPA) - соответственно, на 45% и 44%, - а остальные 11% финансируются из государственного бюджета.

Предложенные новые проекты транспортной инфраструктуры международного значения и стоимость связанных с ними инвестиций

Инвестиции в связи с предлагаемыми новыми инфраструктурными проектами в автомобильном секторе составляют порядка 1 млрд. евро. Финансирование обеспечено для одного проекта автомагистрали (Е79) расчетной стоимостью 148 млн. евро; завершение этого проекта намечено на 2009 год. Остальные долгосрочные проекты также связаны со строительством автомагистралей; форма их финансирования пока не определена. Стоимость пяти проектов в железнодорожном секторе, намеченных к завершению в 2010-2017 годах, составит более 3,6 млрд. евро. Три четверти этой суммы будет профинансировано с помощью структурных фондов ЕС, а на оставшуюся четверть будут выделены ресурсы из государственного бюджета. Проекты предусматривают проведение капитального и текущего ремонта существующей инфраструктуры, модернизацию подвижного состава и продолжение работ по электрификации железных дорог. Существенного расширения существующей сети железных дорог не предусматривается. Однако в течение предстоящих пяти лет планируется завершить строительство недостающего звена на маршруте между Софией и Скопье, столицей бывшей югославской Республики Македония.

В целом Болгария представила для оценки двадцать четыре проекта ЕАТС. Двенадцати автомобильным проектам, семи железнодорожным проектам, одному морскому проекту и одному проекту внутренних водных путей присвоены приоритеты первой категории. Из-за недостаточности данных три автомобильных проекта отнесены к приоритетам четвертой категории.

Источники: Материалы компании "Группа анализа экономической информации" (Economist Intelligence Unit), Доклад Национального выделенного координационного центра (НВЦ) Болгарии.

Китай

Автомобильный транспорт

Китай - четвертая по размерам территории страна мира (после России, Канады и США) с населением 1,3 млрд. человек. Согласно последним оценкам транспортной инфраструктуры (данные за 2004 год), общая протяженность автомобильных дорог Китая составляет 1 870 661 км, в том числе 1 515 797 км (80%) - дороги с твердым покрытием, а 34 288 км - автомагистрали, и 354 864 км (19%) - дороги без твердого покрытия.

Железнодорожный транспорт

Протяженность системы железных дорог Китая составляет 74408 км стандартной ширины колеи 1435 мм. По состоянию на 2004 год, 19303 км (26%) дорог были электрифицированы.

Морские порты и порты внутреннего плавания

Общая протяженность внутренних водных путей Китая составляет 123 964 км. На маршрутах ЕАТС расположены два крупных морских порта:

- *Шанхай (морской порт):* расположен на побережье в дельте реки Янцзы. Это один из самых крупных портов мира по объему грузооборота, а по состоянию на декабрь 2005 года порт Шанхай, с учетом недавно открытого нового глубоководного порта Янгань, стал самым крупным портом мира.

- *Ляньюньган* ("порт, связанный с небесами"): находится в центре побережья и обеспечивает связь морских путей восточного направления с наземными маршрутами западного направления. Из порта Ляньюньган в восточном направлении могут осуществляться экономичные и удобные связи с Японией и Республикой Кореей; этот порт является также составной частью глобальной сети морских перевозок. Одновременно через Новый евразийский континентальный наземный мост и систему железных дорог в Западной Европе Ляньюньган связан более чем с 40 странами и регионами в Европе, Южной Азии и на Среднем Востоке.

Другие крупные порты:

- Далянь - самый северный из незамерзающих морских портов Китая.
- Гуаньчжоу - расположенный примерно в 120 км к северо-западу от Гонконга порт на реке Перл, судоходной до Южно-Китайского моря.
- Наньцзин - расположен в нижней части бассейна реки Янцзы в экономической зоне Дельта реки Янцзы.
- Нинбо - морской порт в северо-восточной провинции Чжэцзян; расположен к югу от залива Ханьчжоу и на востоке выходит на Восточно-Китайское море.
- Циндао - крупный морской порт, база военно-морского флота и индустриальный центр.
- Циньхуандао - город в провинции Хэбэй на Бохайском море, которое представляет собой залив Желтого моря, наиболее глубоко врезающийся в материк.

Грузовые терминалы и другая инфраструктура интермодального транспорта

Крупные грузовые контейнерные терминалы имеются в портах Шанхай, Ляньюньган, Далянь, Гуаньчжоу, Наньцзин, Нинбо, Циндао и Циньхуандао.

Международные пункты пересечения границ (автомобильные и железнодорожные)

Вдоль евро-азиатских транспортных соединений (ЕАТС) функционируют следующие международные пограничные переходы:

Название	Годовые грузопотоки	
	Импорт (тонн/ТЕУ)	Экспорт (тонн/ТЕУ)
Хоргос (в Казахстан)	19 362/44 046	231 490/533 430
Алашанькоу (в Казахстан)	5 133/537	101 318/35 413
Тургарт (в Кыргызстан)	37 479/71 032	18 083/33 940
Иркештан (в Кыргызстан)	33 316/90 836	6 170/75 869
Каласу (в Таджикистан)	-	-

Кроме того имеются следующие пограничные переходы:

- С Афганистаном (76 км):
 - Таксорган;
- С Бутаном (470 км):

- Официального пограничного перехода нет в связи с неурегулированностью вопросов о границе:
- С Мьянма (2 185 км):
 - Пангсанг/Монг-А (закрыт с начала 2005 года);
 - Киегаунг (Рули) – Мусе пункт контроля на реке Юли;
 - Лвеже;
 - Нам Хам;
 - Киукоке;
 - Квалонг;
- С Индией (3 380 км):
 - Джелеп Ла;
 - Липулех;
 - Натху Ла;
 - Шипки Ла;
 - Хонкираф (Джамму и Кашмир);
- С Казахстаном (1 533 км):
 - Достык/Дружба – Алашанькоу;
 - Бакету/Бахты;
- С Северной Кореей (1 416 км):
 - Даньдун;
- С Кыргызстаном (858 км):
 - Перевал Тургарт;
- С Лаосской НДР (423 км):
 - Кунминь;
- С Монголией (4 677 км):
 - Булган;
 - ДзамынУуд/Эрлянь;
 - Аршан/Сумбер;
- С Непалом (1 236 км):
 - Кодару;
 - Керунг;
 - Нангпа Ла;
 - Джангму;
- С Пакистаном (523 км):
 - Ташкурган /перевал Хунджераб (открыт ежегодно с 1 мая до 15 октября);
- С Россией (3 645 км):
 - Благовещенск/Хэйхе;
 - Забайкальск/Маньчжурия (железнодорожный и автомобильный);
 - Гродеково / Суйфэньхэ;
 - Наушки;
 - Тунцзян;

- С Таджикистаном (414 км):
 - Перевал Кульма;
- С Вьетнамом (1 281 км):
 - Хуу Нгхи в Донг Данг провинции Ланг Сон – Пиндзян и Наннинг на китайской стороне границы (железнодорожный и автомобильный);
 - Лао Кай – Кунминь;
 - Монг Каи – Гуаньджу (железнодорожный и автомобильный);

Региональные границы:

- с Гонконгом (30 км):
- с Макао (0.34 км).

Осуществляемые в настоящее время и запланированные проекты транспортной инфраструктуры международного значения и суммы соответствующих инвестиций

Одиннадцатый пятилетний план Китая (на 2006–2010 годы) составляет основу текущей деятельности правительства в области экономического и социального развития, в том числе по вопросам развития инфраструктуры и проектов, касающихся транспорта. В настоящее время Китай выполняет 23 проекта в области транспортной инфраструктуры. Финансирование этих проектов осуществляется при поддержке займов Всемирного банка:

Название проекта	Дата утверждения	Дата завершения	Стоимость проекта (млн. долл. США.)	Сектор
Проект организации транспорта в центре города Гуаньчжоу	29 мая 98	31 декабря 07	550	железные дороги и шоссе
Проект второй очереди Фудзянской автомагистрали	24 июня 99	30 июня 07	595,6	железные дороги и шоссе
Проект автомагистрали в провинции Дзянси	28 марта 00	30 июня 07	566,8	железные дороги и шоссе
Проект улучшения городского транспорта в Урумчи	19 декабря 00	31 декабря 07	270	железные дороги и шоссе
Проект городского транспорта в Сычуане	27 марта 01	31 декабря 08	286,2	железные дороги и шоссе
Национальный железнодорожный проект	29 января 02	31 декабря 07	1 302,24	железные дороги
Проект автомагистрали в районе Внутренняя Монголия	06 июня 02	31 марта 08	268,73	железные дороги и шоссе
Проект автомагистрали в провинции Синьцзян (03)	05 сентября 02	31 декабря 07	334,2	железные дороги и шоссе
Проект автомагистрали Хубей Сяоган – Сянфан	17 сентября 02	31 декабря 07	690,88	автодороги
Вторая очередь проекта автомагистрали в провинции Гуанси	24 июня 03	30 июня 09	631,83	шоссе и скоростные дороги
Проект городского транспорта в Ухани	09 марта 04	30 июня 09	598,2	сектор общественного транспорта
Четвертый проект внутренних водных путей	25 марта 04	31 января 10	260,4	порты, водные пути, судоходство
Второй проект "Национальные железные дороги" (маршрут Цзэ – Ган)	24 июня 04	31 января 08	1 755,5	железные дороги
Проект автомагистрали Хубей - Шиман	24 июня 04	30 июня 09	529	шоссе и скоростные дороги

Название проекта	Дата утверждения	Дата завершения	Стоимость проекта (млн. долл. США.)	Сектор
Автомагистраль и торговый коридор Внутренняя Монголия	15 февраля 05	30 июня 10	262,66	шоссе и скоростные дороги
Китай: пятый проект внутренних водных путей	11 октября 05	30 июня 11	211,11	порты, водные пути, судоходство
Проект городского транспорта на острове Фуджу Нантай	15 декабря 05	30 июня 11	324,46	шоссе и скоростные дороги
Проект третьей очереди автомагистрали Джанси	27 июня 06	31 декабря 10	711,39	шоссе и скоростные дороги
Проект Инфраструктура средних городов провинции Ляонинг	27 июня 06	31 декабря 11	525,42	шоссе и скоростные дороги
Проект развития городов провинции Сычуань	07 сентября 06	31 декабря 13	399,87	шоссе и скоростные дороги
Инвестиции в сектор автомобильных дорог провинции Фуцзянь	12 октября 06	30 июня 12	1490	шоссе и скоростные дороги
Третий проект Национальные железные дороги	23 января 07	30 июня 12	1 165,6	железные дороги
Модернизация дороги Шаньси - Анканг	13 марта 07	30 июня 12	735	шоссе и скоростные дороги

Предложенные новые проекты транспортной инфраструктуры международного значения и стоимость связанных с ними инвестиций

По информации двух источников: официального агентства Синьхуа и газеты "Чайна дейли", до 2010 года правительство направит на улучшение и расширение сетей железных дорог примерно 1,5 триллиона юаней (190 млрд. долл. США или 146 млрд. евро), а в предстоящие 30 лет израсходует на расширение скоростных автомобильных дорог примерно 2 триллиона юаней (250 млрд. долл. США или 193 млрд. евро). План предусматривает увеличение сети железных дорог на 20%. Согласно плану, разработанному Министерством коммуникаций, в течение 30 лет протяженность скоростных автомобильных дорог будет увеличена более чем в два раза и составит 85 000 км (53 000 миль).

По сообщению Агентства новостей Синьхуа (6 марта 2006 года), в течение 2006-2010 годов Китай намерен реализовать целый ряд ключевых проектов в области транспортной инфраструктуры.

- *Железные дороги:* шесть маршрутов железных дорог для перевозки пассажиров, в том числе между Пекином и Шанхаем; пять маршрутов железнодорожного сообщения между городами, в том числе между Пекином и Тяньцзинем; и модернизация пяти имеющихся маршрутов железнодорожного сообщения, в том числе маршрут между городами Датонг и Циньхуандао.
- *Автомагистрали:* 14 скоростных автомагистралей, в том числе магистрали Пекин – Гонконг и Пекин – Макао.
- *Порты:* транзитные системы для перевозок угля и импортируемой нефти, газа и железной руды, и системы обслуживания контейнерных перевозок в 12 морских портах, в том числе в Даляньском, Тяньцзиньском и Шанхайском портах; базы транзита и хранения угля в восточных и южных районах Китая.
- *Морские перевозки:* третья фаза проекта дноуглубительных работ на глубоководном канале в устье реки Янцзы, на проходе из устья реки Перл в море, дноуглубительные работы на каналах в долинах реки Янцзы и реки Перл, а также на канале Пекин – Ханчжоу; и ускорение работ по строительству портов на реках, расположенных во внутренних районах страны.

- *Аэропорты:* расширение 10 аэропортов, в том числе в городах Пекин, Шанхай и Гуанчжоу; перенос в другое место аэропортов городов Кунминь и Хефей; и реконструкция аэропортов в центральных, западных и северо-восточных районах Китая, так чтобы они могли обслуживать полеты фидерных маршрутов.

Источники: Всемирный банк, CIA Factbook, <http://www.china.org.cn/english/2006lh/160316.htm>
http://www.iht.com/articles/ap/2006/11/23/asia/AS_GEN_China_Expressway_Expansion.php.

Грузия

Автомобильный транспорт

С начала 1990 годов объемы грузовых перевозок автомобильным транспортом значительно снизились, и в 2004 году они составляли лишь 34 % от уровня 1991 года. Тем не менее на них приходится примерно 10% общего объема перевозок (в тонно-километрах), по сравнению с 3-4% в 1990-х годах. Сеть автомобильных дорог состоит из 1 474 км дорог международного значения, 3 326 км общегосударственных дорог и 15 439 км дорог местного значения. К 2005 году была завершена реконструкция и реабилитация основной части дорог международного значения. Из-за суровых климатических условий поддержание этих дорог в рабочем состоянии обходится сравнительно дорого. К сети ЕАТС протяженностью 1 222 км относится ряд дорог категории Е (Е60, Е70, Е97, Е117, Е001, Е691, Е692) с расчетной скоростью движения от 60 до 100 км/час.

Железнодорожный транспорт

Грузооборот на железнодорожном транспорте в 2004 году достиг лишь 40% от уровня 1991 года. Однако произошло относительное качественное улучшение работы железнодорожного транспорта, и в 2004 году на его долю приходилось 88% общего объема грузоперевозок, по сравнению с 24-25% в 1990-х годах. Хотя в Грузии имеется более 1 600 км железнодорожных путей, их большая часть требует капитального ремонта. Самая загруженная железнодорожная линия связывает Тбилиси с портами Черного моря; до того как было завершено строительство нефтепровода Баку – Супса, эта линия использовалась также для транспортировки азербайджанской нефти к Черному морю. Функционирует регулярное железнодорожное сообщение с Баку (столица Азербайджана) и Ереваном (столица Армении). Периодически выполняются рейсы пассажирских и товарных поездов по медленным однопутным железным дорогам, соединяющим Тбилиси с провинциальными городами.

К сети ЕАТС относятся электрифицированные железные дороги общей протяженностью 1 564 км. По решению правительств Грузии, Азербайджана и Казахстана, в 2006 году было открыто контейнерное железнодорожное сообщение по маршруту Поти – Баку – Актау – Алматы. На состоявшейся недавно конференции на уровне министров в Астане (27 июля 2006 года), в которой принимали участие представители Азербайджана, Грузии, Казахстана, Турции и Китая, обсуждался вопрос о продлении этой дороги в направлении Китая.

Морские порты и порты внутреннего плавания

Доля морского транспорта в общем объеме перевозок грузов резко сократилась, по сравнению с началом 1980-х годов, когда этот показатель составлял 73%. К 2004 году она упала до 1%. Отчасти это падение было вызвано гражданской войной и последовавшей за ней утратой территории, оказавшейся у сепаратистов в начале 1990-х годов. Грузия имеет два крупных морских порта на Черном море: Поти и Батуми, мощности которых позволяют обработать соответственно 7 млн. и 5 млн. тонн грузов в год. После завершения строительства нефтепровода Баку – Супса почти все грузы из региона Каспийского моря проходят через эти два порта. Осуществляется реконструкция

порта в Потти; имеется в виду построить новые терминалы и увеличить мощности по обработке грузов до 12 млн. тонн в год.

Грузовые терминалы и другая инфраструктура интермодального транспорта

Система железных дорог Грузии напрямую связана с железнодорожными системами Армении, Азербайджана и Российской Федерации. Железнодорожное паромное сообщение из черноморских портов Батуми и Потти напрямую связывает Кавказ и Центральную Азию с черноморскими регионами Европы. Из порта Потти осуществляются прямые железнодорожные паромные перевозки в порты Ильичевск (Украина) и Варна (Болгария). Начала также функционировать железнодорожная паромная переправа между портами Потти и Кавказ (Россия).

Порт Потти располагает собственными крупными мощностями для обработки почти всех видов сухих и жидких грузов. Объемы обрабатываемых портом грузов постоянно растут; 7 терминалов находятся в долгосрочной аренде по системе лизинга. В 2005 году в порту было обработано 6,1 млн. тонн грузов. Порт Потти связан прямым железнодорожным паромным сообщением с портами Ильичевск (Украина), Варна (Болгария) и Кавказ (Россия) и прямым автомобильным паромным сообщением - с Новороссийском (Россия), Бургасом (Болгария) и Ризе (Турция).

В связи с транспортировкой азербайджанской и казахской нефти порт Батуми преобразился и стал важным звеном, соединяющим Европу и Азию. Его мощности по отгрузке нефтепродуктов составляют 15-18 млн. тонн в год. Мощности для обработки сухих грузов составляют 2,3-2,5 млн. тонн в год. В 2004 году порт обработал 8,2 млн. тонн грузов; в 2005 году его грузооборот увеличился до 11 млн. тонн. В порту сооружается крупный (4,5 гектара) контейнерный терминал. Пропускная способность этого терминала составит 47-50 тыс. контейнеров в год.

Международные пункты пересечения границ (автомобильные и железнодорожные)

В Грузии имеется 15 автомобильных пунктов пересечения границы, большая часть которых функционирует круглосуточно. Плохое оборудование пунктов и неэффективная организация работы по оформлению пропуска через границы снижают качество работы этих пунктов. Все четыре железнодорожных пункта пересечения границы работают круглосуточно. На качестве их работы также сказываются плохое оборудование и неэффективная организация пропуска через границы.

Осуществляемые в настоящее время и запланированные проекты транспортной инфраструктуры международного значения и суммы соответствующих инвестиций

В последние годы были завершены два проекта реабилитации автомобильных дорог, финансируемых из средств займа Всемирного банка (55 млн. долл. США) и кредита Кувейтского Фонда (24,2 млн. долл. США). В 2009 году планируется завершить ещё один проект по реабилитации автомобильной дороги, расчетная сумма расходов по которому составляет 26 млн. долл. США. В течение ближайших лет предполагается выполнить ряд проектов по улучшению инфраструктуры портов в Батуми (162 млн. долл. США) и в Потти (226 млн. долл. США).

Предложенные новые проекты транспортной инфраструктуры международного значения и стоимость связанных с ними инвестиций

Для предложенных новых проектов, направленных на улучшение инфраструктуры портов Батуми и Потти, потребуются инвестиции в объёме 680 млн. долл. США; эти проекты предполагается завершить до 2015 года. На аналогичные проекты, подлежащие завершению после 2015 года,

потребуется дополнительные инвестиции в объеме 375 млн. долл. США. Источники финансирования всех этих новых проектов пока не определены.

Грузия представила для оценки в общей сложности сорок девять проектов ЕАТС. Четырем проектам автомобильного транспорта присвоены приоритеты первой категории. Из-за недостаточности данных остальные двадцать один железнодорожный и двадцать четыре морских проекта отнесены к приоритетам четвертой категории.

Источники: Статистический комитет СНГ; Материалы компании "Группа анализа экономической информации" (Economist Intelligence Unit); Доклад Национального выделенного координационного центра (НВЦ) Грузии.

Иран

Автомобильный транспорт

Сеть автомобильных дорог ЕАТС в Иране охватывает восемь главных маршрутов на девяти автомобильных дорогах международного значения (АН1, АН2, АН8, АН70, АН71, АН72, АН75, АН78, АН82); общая протяженность этих дорог составляет 10 716 км (15 149 км)¹. Поскольку состояние 68% секций этих дорог считается "хорошим" или "между хорошим и удовлетворительным", то существует необходимость улучшения и модернизации этой системы автомобильных дорог.

Железнодорожный транспорт

Протяженность сети железных дорог ЕАТС составляет 11 164 км, и эта сеть охватывает шесть главных маршрутов (А21-24, В21-22). Объем железнодорожных перевозок в 2005 году составил 19,1 млрд. тонно-километров.

Для устранения узких мест и восполнения недостающих звеньев принимаются следующие меры:

- Предложено построить железнодорожные соединения между пунктами Астара и Рашт, Анзали (порт) и Рашт, а также между пунктами Бам и Шабахар;
- Ведется строительство недостающих звеньев между пунктами Рашт и Казвин, на участке Сангбаст – Торбат/Хайдарие – Табас – Бафгх, а также между пунктами Керман и Бам.

По железнодорожной ветке между пунктами Багф и Мешхед, которая была открыта в 2005 году, осуществляются значительные перевозки грузов: согласно данным "Рэйлуэй газет" (январь 2007 года), между портом Бандар Аббас на побережье Ормузского залива и городом Мешхед в северо-восточном Иране три раза в неделю ходят пассажирские поезда, но большинство поездов на этой линии занято грузовыми перевозками. По этой линии, обеспечивающей прямую связь между границей Туркменистана и морем, осуществляются значительные перевозки наливных жидких грузов, в основном нефти, бензина и других нефтепродуктов. По этой линии перевозят сжатые газы, промышленные агрегаты, серу и стальную проволоку, причем значительную часть товаров либо направляют в республики Центральной Азии, либо везут оттуда. Хотя основную часть грузов перевозят в товарных вагонах для массовых грузов, имеются свидетельства того, что идет значительное увеличение объемов контейнерных перевозок.

¹ Это - суммарная длина всех перечисленных дорог, без учета участков, являющихся общими для нескольких дорог.

Морские порты и порты внутреннего плавания

У Ирана имеется четыре морских порта (Бандар Эмам, Бандар Аббас, Шабахар и Бушер) и два порта внутреннего плавания (Анзали и Амирабад). Протяженность внутренних водных путей (по реке Карун) - 850 км. Фактический объем грузовых перевозок составляет примерно 64 млн. тонн. В большинстве портов запланированы или выполняются проекты их реконструкции или модернизации.

Грузовые терминалы и другая инфраструктура интермодального транспорта

В морских портах Бандар Эмам и Бандар Аббас имеются современные контейнерные терминалы с подъемно-транспортным оборудованием (имеются механизмы для перегрузки контейнеров с железной дороги на судно и с железной дороги на автотранспорт). В порту внутреннего плавания Амирабаде также имеются современные терминалы для обработки контейнеров, располагающие подъемно-транспортным оборудованием (имеются механизмы для перегрузки контейнеров с железной дороги на судно, с железной дороги на автотранспорт и для ролкерных ("ро-ро") перегрузок).

Международные пункты пересечения границ (автомобильные и железнодорожные)

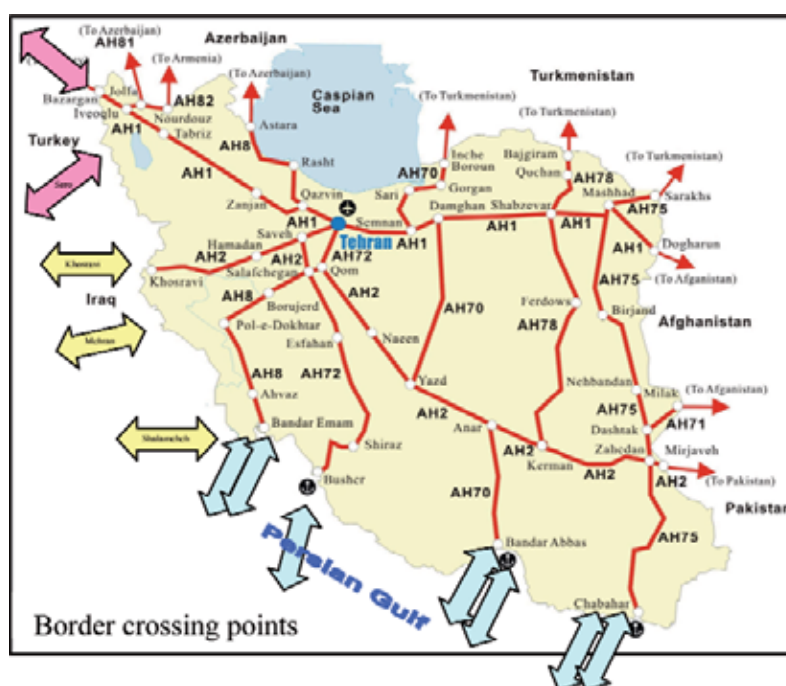
Иран располагает большим числом международных пунктов пересечения границ с соседними странами (см. диаграмму А 1.1), в том числе:

- Милак (автомобильный), Догарун (автомобильный) и Санган (железнодорожный) с Афганистаном;
- Базарган (автомобильный) и Рази (железнодорожный) с Турцией;
- Астара (железнодорожный и автомобильный), Нурдуз и Джольфа (железнодорожные и автомобильные) на границе с Азербайджаном;
- Мирджавех (железнодорожный) с Пакистаном.

Кроме того были установлены три официальных пограничных перехода с Ираком:

- Хосрави на дороге АН2 напротив пункта Мантарие в Ираке, расположенного на дороге М40;
- Мехран напротив пункта Зорбатие в Ираке, имеющего выход на дорогу АН2 через города Илам и Керманшах;
- Шаламчех напротив города Басра в Ираке (на дороге М70), имеющего выход на Ахваз и Бандар Эмам по дороге АН8 через Хоррамшахр.

ДИАГРАММА А1.1 ПУНКТЫ ПЕРЕСЕЧЕНИЯ ГРАНИЦ



Из международных автомобильных пограничных переходов лишь несколько (Базарган, Нурдуз и Джольфа) открыты каждый день круглосуточно; что же касается семи имеющихся железнодорожных переходов, то все они работают ежедневно и круглосуточно. Большинство остальных пограничных автомобильных переходов работают только в дневное время.

На международном пограничном переходе (железнодорожный и автомобильный) в Саракхсе, на границе с Туркменистаном, имеются устройства для замены колесных пар для контейнерных поездов с пропускной способностью примерно 200 контейнеров за 24 часа.

Осуществляемые в настоящее время и запланированные проекты транспортной инфраструктуры международного значения и суммы соответствующих инвестиций

В Исламской Республике Иран осуществляются крупные программы развития автомобильных и железных дорог и портов в целях расширения и модернизации транспортной инфраструктуры. В настоящее время в процессе реализации находятся 37 инфраструктурных проектов (9 железнодорожных и 28 автодорожных проектов) общей стоимостью примерно 3 427,5 млн. долл. США. Кроме того в стадии планирования находится ещё 6 автодорожных проектов. Цель этих проектов - заполнить недостающие звенья в иранской части евро-азиатских транспортных соединений и уменьшить остроту проблемы узких мест.

Предложенные новые проекты транспортной инфраструктуры международного значения и стоимость связанных с ними инвестиций

До 2010 года планируется завершить семь железнодорожных проектов (новое строительство и модернизация), предложенных властями Ирана. Расчетная стоимость этих проектов - 3 006 млн. долл. США. Намечено также выполнить два проекта строительства и два проекта -

модернизации автомобильных дорог. Источники финансирования всех этих проектов пока не определены.

Источники: ЦРУ, Справочник "Уорлд фэктбук" (CIA World Factbook); Railway Gazette (2007); Доклад Исламской Республики Иран, представленный в Аммане в 2005 году, и другая информация, представленная этой страной.

Казахстан

Автомобильный транспорт

В Казахстане сеть ЕАТС охватывает 22 основных маршрута на 23 международных автомобильных дорогах (АН5, АН6, АН7, АН60-64, АН67, АН68, АН70, Е011-016, Е38, Е40, Е121, Е123, Е125, Е127); общая протяженность их проезжей части составляет 28 472 км². По мнению властей, состояние всех этих маршрутов "удовлетворительное", и поэтому существует настоятельная необходимость улучшить и модернизировать эту систему дорог. Все рассматриваемые дороги - бесплатного пользования. Общая плотность автомобильных дорог в Казахстане составляет 37 км на 1 000 км²; примерно 94% дорог имеют твердое покрытие.

Железнодорожный транспорт

Сеть ЕАТС охватывает четыре основных маршрута общей протяженностью 4588,5 км:

- Петропавловск – Достык (1 910,8 км);
- Сыртыгаш – Актогай (1 505,4 км); Пресногорьковская – Кокчетав (346,5 км);
- Аскарайская – Оазис (825,8 км);

Общая протяженность железнодорожной сети Казахстана составляет 14 200 км (на 2005 год), а её плотность - 5 км на 1 000 км². На казахстанские железные дороги приходится 68% всех перевозок грузов и 57% всех пассажирских перевозок страны. Объем грузоперевозок в 2005 году составил 171,9 млрд. тонно-километров.

Морские порты и порты внутреннего плавания

Казахстан - страна, не имеющая выхода к морю (кратчайшее расстояние до моря составляет 3 750 км). Страна имеет выход только к Каспийскому морю и поэтому в некоторой степени полагается на перевозки по внутренним водным путям, главным образом по рекам Иртыш и Сырдарья. Имеется четыре крупных водных маршрута общей протяженностью 3 912 км, пригодных для плавания речных судов, с гарантированными глубинами не менее 2,5 м для речных судов и 4,5 м для судов типа "река-море". Период навигации по внутренним водным путям составляет в среднем 200 дней в год. В навигации 2000 года участвовало 552 судна (включая 402 транспортных судна и 150 судов технического флота). Для устранения узких мест, существующих при перевозках по внутренним водным путям, требуются некоторые инфраструктурные инвестиции. Единственным крупным морским портом является Международный морской коммерческий порт в Актау, на Каспийском море.

² Это - суммарная длина всех перечисленных дорог; некоторые их участки являются общими для нескольких дорог.

Грузовые терминалы и другая инфраструктура интермодального транспорта

Для обеспечения функционирования контейнерных площадок на станциях Тура-Там, Арыс и Туркестан требуется провести их капитальный ремонт. В 2003 году объем грузов, обработанных грузовыми терминалами, составил 31 116 тонн или 567 ТЕУ. Кроме того имеются следующие речные порты: Атырау (Гурьев), Павлодарский речной порт, Актау (Шевченко), Оскемен (Усть-Каменогорск) и Семей (Семипалатинск).

Международные пункты пересечения границ (автомобильные и железнодорожные)

Вдоль автомобильных маршрутов ЕАТС у Казахстана имеется 42 международных пункта пересечения границ. Пограничные переходы в пунктах Хоргос, Достык (железнодорожный и автомобильный), Кеген и Кольжат работают ежедневно с 9 до 18 часов; все остальные пункты работают ежедневно и круглосуточно. Кроме того работают ещё 16 железнодорожных пунктов пропуска. На железнодорожном пункте пропуска с Российской Федерацией существуют нефизические препятствия, мешающие нормальному выполнению процедур пересечения границы, в результате чего имеют место задержки, вызываемые чрезмерными проверками и длительной процедурой оформления документов служащими российской таможни.

Осуществляемые в настоящее время и запланированные проекты транспортной инфраструктуры международного значения и суммы соответствующих инвестиций

Казахстанские власти запланировали выполнить 17 проектов по реабилитации и реконструкции системы автомобильных дорог. Расчетная стоимость этих проектов составляет 2 694,4 млн. долл. США. Эти проекты выполняются поэтапно, начиная с 2001 года, и будут завершены до 2012 года. Все вышеупомянутые проекты обеспечены финансированием. Кроме того, в рамках двух выполняемых в настоящее время проектов предусмотрено новое строительство железнодорожных соединений: Хромтау - Алтынсарин (244,7 млн. долл. США) и Ералиево – Курык (4,7 млн. долл. США).

Предложенные новые проекты транспортной инфраструктуры международного значения и стоимость связанных с ними инвестиций

Два краткосрочных проекта, связанных со строительством и реконструкцией автомобильной дороги "Астана – Боровое" (стоимость: 222,5 млн. долл. США), а также с проведением "проектно-исследовательских работ" (стоимость: 12,8 млн. долл. США), оба рассчитанные на выполнение в течение четырех лет, будут профинансированы из государственного бюджета. Планируется также выполнить проект строительства "Трансказахстанской железной дороги" стоимостью 3,5 млрд. долл. США и продолжительностью выполнения - 5 лет. Предполагается, что 82% стоимости проекта будет профинансировано за счет займов, а остальная сумма - из государственного бюджета.

Источники: Всемирный банк; ЮНКТАД; ЦРУ, Справочник "Уорлд фэктбук" (CIA World Factbook); <<http://www.railways.kz/>>, Международный союз железных дорог.

Кыргызстан

Автомобильный транспорт

Работа транспорта обеспечивает примерно 2-3% ВВП Кыргызстана, при этом плотность его автомобильных дорог является одной из самых низких (0,17 км/км²). Однако уровень рентабельности

транспортных предприятий подсчитать трудно, поскольку нет достаточных статистических данных отдельно по сектору транспорта.

Сеть ЕАТС в Кыргызстане охватывает пять основных маршрутов на четырех автомобильных дорогах международного значения (АН5, АН7, АН61, АН65)³ с общей длиной проезжей части 1 695 км. Некоторые участки дороги (особенно на дороге АН65 от Сары Таш до границы Китая и от Сары Таш через Даруф Корган до пункта Карамык на границе с Таджикистаном) находятся в плохом состоянии, и требуются инвестиции, чтобы обеспечить потребности в перевозках. В силу горного рельефа страны перевозка более 97% товаров осуществляется грузовым автотранспортом; 80% пассажирских перевозок также осуществляется автомобильным транспортом.

Железнодорожный транспорт

Сеть ЕАТС в Кыргызстане охватывает три транспортных коридора, один из которых является частью ТРАСЕКА

- Ош – граница с Узбекистаном (Андижан);
- Багиш – граница с Узбекистаном (Андижан) через Джалал-Абад;
- Кошорка – граница с Казахстаном (Каинда) через Балыкчи, Бишкек и Кара Балта.

В целом, в системе железных дорог Кыргызстана имеются следующие главные линии:

- Балыкчи – Бишкек – Луговое (далее в Казахстан и Россию);
- Ош – Джалал-Абад;
- Кок-Янгак – Кара-Суу;
- Кзыл-Кия – Таш-Кумыр (в Узбекистан, Туркменистан и страны Персидского залива).

По информации Министерства транспорта и коммуникаций Кыргызстана, общая протяженность железнодорожной системы Кыргызской Республики составляет 424,6 км; она состоит из двух не связанных между собой линий: "южной" линии протяженностью 323,4 км и "северной" линии протяженностью 101,2 км.

Морские порты и порты внутреннего плавания

Кыргызстан не имеет выхода к морю; тем не менее в небольших объемах здесь осуществляются перевозки по внутренним водным путям протяженностью 600 км на озере Иссык-Куль (порт Балыкчи).

Международные пункты пересечения границ (автомобильные и железнодорожные)

Между Кыргызстаном и четырьмя соседними странами имеется 14 пунктов пограничного контроля, два из которых являются крупными пунктами пропуска на железнодорожном коридоре. Самый крупный железнодорожный пункт контроля находится в Бишкеке (примерно в 40 км от границы с

³ В другом докладе АБР используются другие обозначения двух маршрутов: "Ош – Иркештам" - АН64 вместо АН65, и "Кара Балта – Ош" - АН74 вместо АН7.

Казахстаном), а самый крупный пункт пропуска автомобильного транспорта - в пункте Акжоль (на границе с Казахстаном). Второй пункт пропуска железнодорожного транспорта - в городе Ош - обслуживает перевозки, осуществляемые через Ферганскую долину. По данным 2003 года, эти пункты обрабатывают за год, в среднем, соответственно, более чем 1,1 млн. тонн и 1,3 млн. тонн грузов. Через эти пограничные переходы за год проходит 20 000 железнодорожных вагонов и примерно 125 000 грузовых автомобилей. За исключением недавно оснащенных служб в пункте Акжоль, в остальных пунктах основными проблемами являются плохое состояние зданий и служебных помещений и неудовлетворительное состояние коммуникационного оборудования и средств обработки информации.

У Кыргызстана имеется несколько международных пунктов пересечения границы с соседними странами, в том числе:

- На границе Казахстан-Кыргызстан (1 051 км): Акжоль (автомобильный транспорт), Георгиевка, Кеган;
- На границе Кыргызстан-Узбекистан (1 099 км): Ош (железнодорожный транспорт), Кара-Суу, Кизибл-Кия (контрольные пункты Кайтпас и Газпром);
- На границе Кыргызстан-Таджикистан (870 км): Исфанд, Сари-Таш (Кизилартский проход), Карамик;
- На границе Кыргызстан-Китай (858 км): Торугартский проход.

На некоторых пунктах перехода нет ясной делимитации границы между Кыргызстаном и соседними с ним странами.

Осуществляемые в настоящее время и запланированные проекты транспортной инфраструктуры международного значения и суммы соответствующих инвестиций

Запланировано выполнение нескольких проектов расчетной стоимостью 357,8 млн. долл. США для реабилитации автомобильных дорог, в том числе:

- Реабилитация дороги Бишкек – Ош (АН7, 72 км);
- Узген – Ош (АН7, 52 км);
- Джалал-Абад – Узген и Маданьятский объездной путь (АН7, 53,4 км);
- Дорога Тараз – Талас – Суусамир (АН7, 190 км);
- Дорога Бишкек – Георгиевка - граница Казахстана, Бишкекская объездная дорога (АН5, 28 км);
- Бишкек – Торугарт;
- Калакол – Балыкчи – Туяп – Кеген.

Предложенные новые проекты транспортной инфраструктуры международного значения и стоимость связанных с ними инвестиций

Кроме того планируется новое железнодорожное строительство от станции Кочкор через Казарман в Торугарт и Джалал-Абад. В стадии проектирования находится проект продолжения

железнодорожной линии Балыкчи – Джалал-Абад – Торугарт в Китай. Строительство этой линии железной дороги сократит расстояние по железной дороге между Европой и Юго-Восточной Азией на 1 100 км, по сравнению с Транссибирской магистралью, и на 300 км, по сравнению с железной дорогой "Дружба" в Казахстане. Программа ТАСИС Европейского Союза предоставила 1 млн. долл. США на составление технико-экономического обоснования этого проекта.

Предложен также проект, предусматривающий электрификацию железнодорожного пути протяженностью 322,7 км между станциями Луговое и Балыкчи. По расчетам, общая стоимость этого проекта составит 145 млн. долл. США. Стоимость первого этапа строительства на участке Луговое – Аламедин (157 км) составит 69 млн. долл. США, а второго этапа, на участке Аламедин – Балыкчи (165,7 км) - 76 млн. долл. США.

Источники: <http://bisnis.doc.gov/bisnis/bisdoc/030617trans_kg.htm>, <<http://www.cisstat.com/eng/kir.htm>>; ЦРУ, Справочник "Уорлд фэктбук" (CIA World Factbook); <<http://www.asiandevbank.org/Documents/Reports/CAREC/Transportation-Facilitation.pdf>>.

Молдова

Автомобильный транспорт

Протяженность автомобильных дорог на территории Молдовы составляет 9 462 км. К сети автомобильных дорог ЕАТС относятся 4 международных автомагистрали (СМА), включающие ориентированную в восточно-западном направлении дорогу Е 58 вдоль сектора (Ясы) – Кишинев – (Одесса) и три соединения: Е 581 вдоль сектора Лейшени – Кишинев – (Одесса), Е 583 вдоль сектора (Ясы) – Балци – (Могилев-Подольский), и Е 584 вдоль сектора Дубосары – Кишинев – Джирджиулешти.

Страна продолжает испытывать неблагоприятные последствия внутреннего "замороженного" конфликта в восточном регионе Приднестровье, который фактически находится вне контроля центрального правительства с 1991 года. Чтобы избежать возможных трудностей общения с самопровозглашенными властями Приднестровской части Молдовы, транспортным операторам приходится объезжать этот район. Тем не менее за период с 1998 по 2004 годы показатели работы сектора автомобильного транспорта заметно улучшились; его доля в общем объеме грузовых перевозок (в тонно-километрах) выросла с 13% до 31%. Это улучшение достигнуто, несмотря на то, что в последние годы из-за недостаточных инвестиций состояние автодорожной сети Молдовы продолжало ухудшаться.

Железнодорожный транспорт

В 1998-2004 годах наблюдался медленный рост объема железнодорожных перевозок, хотя их доля в общем объеме перевозок сократилась с 87% до 69%. Так же, как и автодорожный сектор, железные дороги продолжают испытывать неблагоприятные последствия неадекватной эксплуатации и реабилитации железнодорожной сети. Проходящие по территории Молдовы участки панъевропейских коридоров VII и IX, национальные магистральные железнодорожные линии, а также железнодорожные коридоры и маршруты ОСЖД рассматриваются как прямые связи или ветки сети ЕАТС.

Порты внутреннего плавания

На территории Молдовы к сети водных путей категории Е относятся 2 ориентированных в восточно-западном направлении ответвления важнейших внутренних водных путей международного значения, определенных в соглашении СМВП: Е 80-07 - река Прут от устья до Унгени, Е 90-03 - река Днестр от

порта Белгород-Днестровский (Украина) до города Бендер, включая 2 порта внутреннего плавания: Р 90-03-02 Бендер (река Днестр, 228,0 км) и Р 80-62 Джурджулешти (река Дунай, 133,0 км), который находится на ранней стадии развития.

С тех пор, как в начале 1990-х годов центральное правительство утратило контроль над крупным портом, находящимся в Приднестровье, значение внутренних водных путей стало незначительным. Правительство намерено увеличить ныне маргинальную долю внутреннего водного транспорта в перевозках грузов путем строительства упомянутого выше нового порта Джурджулешти, который обеспечит прямую связь не имеющей выхода к морю Молдовы с Черным морем.

Грузовые терминалы и другая инфраструктура интермодального транспорта

Мультимодальный транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА) пересекает Черное море и Каспийское море, соединяя их с компонентами панъевропейского транспортного коридора IX на территории Молдовы, который простирается до черноморского порта Одесса вдоль железнодорожного маршрута от границы между Молдовой и Украиной через украинские станции Кучурган и Раздельная и вдоль автомобильной магистрали Кишинев – Тирасполь – Одесса. По мнению властей, этот маршрут можно было бы продолжить вдоль побережья от порта Одесса до портового комплекса Джурджулешти, сооружаемого на территории Молдовы в устье реки Дунай (национальный компонент панъевропейского транспортного коридора (PETC) VII).

Международные пункты пересечения границ (автомобильные и железнодорожные)

На маршрутах ЕАТС расположено пять пунктов пересечения границ. Все они работают ежедневно и круглосуточно. Таможенный контроль на двух из этих пунктов находится вне контроля правительства Молдовы. Время ожидания составляет от 5 до 15 минут для пассажирских автомобилей, 20-30 минут для автобусов и 30-60 минут для грузового транспорта. Два железнодорожных пункта пропуска на маршрутах сети ЕАТС работают круглосуточно. Таможенные и другие операции одного из этих пунктов находятся вне контроля правительства Молдовы. Средняя продолжительность ожидания на втором железнодорожном пункте пропуска (на румынской стороне), включая время на смену колесных пар, составляет до 120 минут для пассажирских поездов и 100-185 минут для товарных поездов.

Осуществляемые в настоящее время и запланированные проекты транспортной инфраструктуры международного значения и суммы соответствующих инвестиций

Производится реконструкция железнодорожного маршрута Ревака – Кайнари, с тем чтобы соединить два важных маршрута сети железных дорог категории Е на территории Молдовы (СЕ 95 и Е560). Этот проект финансирует Железная дорога Молдовы.

Предложенные новые проекты транспортной инфраструктуры международного значения и стоимость связанных с ними инвестиций

Такие приоритетные проекты железнодорожной и автодорожной инфраструктуры, как реконструкция железнодорожного маршрута Ревака – Кайнари, реабилитация и электрификация проходящего по территории Молдовы сегмента панъевропейского транспортного коридора IX и магистрали СЕ 95, и улучшение обслуживания автомобильных дорог и придорожных сооружений, были включены в генеральный план 2006 года, разработанный в рамках проектов ЕЭК ООН Трансъевропейская автомагистраль Север-Юг (ТЕА) и Трансъевропейская железная дорога (ТЕЖ).

В одном новом инфраструктурном проекте предлагается выполнить реабилитацию и электрификацию железнодорожного маршрута, пересекающего территорию Молдовы от границы с

Украиной до границы с Румынией. В настоящее время на этом отрезке магистральной дороги протяженностью 209 км, входящем в молдавскую часть трансъевропейского коридора IX, и на маршруте E95 для перевозок используют дизельные локомотивы. Для подготовки и реализации этого проекта потребуется 7 лет. Источники финансирования еще не определены.

Согласно соглашению, заключенному в декабре 2004 года между правительством Молдовы и тремя компаниями из Азербайджана ("Азпетроль", "Азертранс" и "Азпетроль рефайнери"), в устье реки Дунай в Джурджулешти должен быть построен свободный порт, обслуживающий как пассажирские, так и грузовые перевозки. По договору лизинга указанные азербайджанские инвесторы получают территорию порта Джурджулешти в аренду на 25 лет.

Молдова представила для оценки в общей сложности девять проектов ЕАТС. Одному автодорожному и одному проекту внутренних водных путей присвоены приоритеты первой категории. Из-за недостаточности данных пять автодорожных проектов и два железнодорожных проекта отнесены к приоритетам четвертой категории.

Источники: Статистический комитет СНГ; Доклад Национального выделенного координационного центра (НВЦ) Молдовы.

Румыния

Автомобильный транспорт

За последние годы доля автомобильного транспорта в наземных перевозках страны (в тонно-километрах) значительно выросла, и к 2004 году она достигла почти 67%. Протяженность государственной сети автомобильных дорог Румынии составляет 78 000 км, в том числе национальные дороги (14 500 км), районные дороги (36 000 км) и муниципальные дороги (28 000 км). Кроме того, имеется примерно 30 000 км сельских дорог, обслуживающих нужды сельского населения. Протяженность сети дорог ЕАТС вдоль панъевропейских транспортных коридоров IV и IX составляет 1 614 км; эта сеть включает ряд дорог категории E, которые совпадают с участками дорог АН1, АН2 и АН3 сети Азиатских автомобильных дорог. Власти выявили четыре узких места вдоль автомагистралей E68 и E81 (АН3).

Железнодорожный транспорт

Имеется разветвленная система железных дорог, в том числе 14 217 км путей стандартного размера колеи (1 435 мм). Однако электрифицировано лишь 35% путей, а значительная часть подвижного состава требует срочной замены. Доля железнодорожного транспорта в общем объеме наземных грузоперевозок систематически снижается. Похоже, что после нескольких лет падения объем пассажирских перевозок стабилизировался на уровне примерно 500 000 пассажиров в день. Протяженность сети железных дорог ЕАТС, расположенной в панъевропейских транспортных коридорах IV и IX на территории Румынии, составляет более 1 414 км.

Морские порты и порты внутреннего плавания

К сети ЕАТС относятся три морских порта Румынии: Констанца, Мангалия и Мидия. Кроме того, в эту сеть входят девять портов внутреннего плавания и 1 169 км внутренних водных путей. Судходство по Дунаю, который на протяжении 1 075 км течет в трансъевропейском транспортном коридоре 7, обеспечивает Румынии важные торговые связи с Центральной Европой. Власти определили 16 узких мест вдоль этого маршрута ЕАТС. У канала Дунай – Черное море, протянувшегося на 64 км от низовьев Дуная до порта Констанца, имеется большой потенциал развития, поскольку новые независимые прикаспийские государства ищут для своего экспорта

углеводородов пути, минующие Босфорский пролив. Более короткий (30 км) канал Поарта Альба – Мидия – Наводари также соединяет внутренние водные пути с черноморским портом.

Грузовые терминалы и другая инфраструктура интермодального транспорта

В порту Констанца имеются нефтяные, рудные и контейнерные терминалы, которые хорошо оснащены оборудованием для обработки грузов и работают круглосуточно. Мощности по обработке контейнеров составляют до 1 334 ТЕУ в день.

Международные пункты пересечения границ (автомобильные и железнодорожные)

Имеется пять международных автомобильных пунктов пропуска как грузового, так и пассажирского транспорта, которые открыты круглосуточно. Среднее время ожидания составляет от 1 до 5 минут. Три железнодорожных пункта пропуска грузов и пассажиров также открыты круглосуточно. Среднее время ожидания пассажирских поездов колеблется от 4 до 40 минут, а товарных - от 150 до 240 минут.

Осуществляемые в настоящее время и запланированные проекты транспортной инфраструктуры международного значения и суммы соответствующих инвестиций

Расходы по национальной программе строительства и модернизации автодорожной инфраструктуры на 2004-2007 годы составили порядка 3,3 млрд. долл. США. Почти 1 млрд. долл. США был направлен на проекты ЕАТС. Примерно одну четвертую часть финансирования обеспечил государственный бюджет, а остальные ресурсы составили гранты ЕС странам-кандидатам на вступление в ЕС (по программам ИСПА и PHARE) и займы Всемирного банка, Европейского инвестиционного банка (ЕИБ), Европейского банка реконструкции и развития (ЕБРР) и Японского банка международного сотрудничества (ЯБМС).

Инвестиции на проекты модернизации железнодорожных маршрутов ЕАТС до 2010 года превысят 2,1 млрд. долл. США. Эти средства предоставлены из государственного бюджета, в виде грантов ЕС и упомянутыми выше финансовыми учреждениями. Строительство новых контейнерных и пассажирских терминалов, а также модернизация инфраструктуры в порту Констанца стоили 195 млн. долл. США. Более половину этой суммы предоставил Японский банк международного сотрудничества (ЯБМС). Стоимость трех проектов внутреннего водного транспорта, которые должны быть завершены в 2005-2007 годах, составляет 164 млн. долл. США. Финансирование обеспечили ЕИБ, гранты ЕС и государственный бюджет.

Предложенные новые проекты транспортной инфраструктуры международного значения и стоимость связанных с ними инвестиций

Сумма новых инвестиций на предложенные проекты автотранспортной инфраструктуры маршрутов ЕАТС составляет примерно 7 млрд. долл. США. Основная часть этих инвестиций связана с амбициозными проектами автомагистралей. Из указанной суммы примерно 4,8 млрд. долл. США будут получены по линии концессий, предоставленных партнерствам между государственным и частным секторами. Инвестиции на шесть других предложенных проектов составят 613 млн. долл. США.

Помимо проектов ЕАТС правительство намерено продолжить работы по строительству автомагистрали от Брасова, в центральной части Румынии, до города Борс на границе с Венгрией. Магистраль Брасов-Борс стоимостью 3,4 млрд. евро пройдет параллельно секции предложенной в рамках панъевропейского коридора IV (т.е. Маршрута 4 ЕАТС) скоростной магистрали от центральных районов Румынии до города Арад на границе с Венгрией. ЕС и ЕБРР оказывают

финансовую поддержку строительству автомагистрали, соединяющей коридор IV с границей Венгрии.

Румыния представила для оценки в общей сложности двенадцать проектов ЕАТС. Трём морским проектам и трём проектам внутренних водных путей присвоены приоритеты первой категории. Ещё один проект внутренних водных путей отнесен к приоритетам второй категории. Из-за недостаточности данных остальные проекты внутренних водных путей и четыре морских проекта отнесены к приоритетам четвертой категории.

Источники: Материалы компании "Группа анализа экономической информации" (Economist Intelligence Unit); Доклад Национального выделенного координационного центра (НВЦ) Румынии.

Российская Федерация

Автомобильный транспорт

В Российской Федерации общая протяженность сети автомобильных дорог в рамках ЕАТС составляет 15 716 км, из которых 78% находятся в хорошем или, по крайней мере, удовлетворительном состоянии. Соответствующие маршруты проходят вдоль десяти азиатских автомобильных дорог (АН6, АН7, АН8, АН30, АН31, АН60, АН61, АН63, АН64 и АН70).

Железнодорожный транспорт

Общая протяженность железнодорожной сети составляет 87 157 км. В 2005 году общий объем грузоперевозок железнодорожным транспортом составил 1 801,6 млрд. тонно-километров. По прогнозам, к 2008 году объемы перевозимых по российской сети железных дорог грузов достигнут 1,3 или 1,4 млрд. тонн в год.

Морские порты и порты внутреннего плавания

На побережье Каспийского моря имеется два российских порта: Астрахань и Махачкала. Кроме того, с системой маршрутов ЕАТС связаны следующие морские и речные порты: Владивосток, Находка, Ванино, Восточный, Санкт-Петербург, Мурманск, Архангельск, Кандалакша, Дудинка, Омск, Новосибирск, Красноярск, Осетрово, Благовещенск, Выборг, Высоцк, Новороссийск, Туапсе, Таганрог, Кавказ, Темрюк, Нижний Новгород, Волгоград, Череповец и Казань.

Внутренние водные пути в России:

- Ответвления (TSW):
 - TSW1: Иртыш – (Омск – Ханты – Мансийск);
 - TSW3: Обь (Новосибирск – Ханты – Мансийск);
 - TSW5: Енисей (Красноярск);
 - TSW7: Лена (Осетрово);
 - TSW9: Амур (Благовещенск).
- Основной водный путь (NSW): Санкт-Петербург – Вытегра – Череповец – Нижний Новгород – Казань – Волгоград – Астрахань – Каспийское море;
- Ответвления (NSW):
 - NSW1: Беломорско-Балтийский канал;
 - NSW2: Череповец – Большая Волга – Канал имени Москвы – Москва;
 - NSW3: Река Кама (Казань – Пермь – Соликамск);

- NSW4: Волгоград – Волго-Донской канал – Ростов-на-Дону.

Грузовые терминалы и другая инфраструктура интермодального транспорта

Что касается инфраструктуры интермодального транспорта, то фирма "ТрансКонтейнер" (ТК), являющаяся интермодальной дочерней компанией корпорации "Российские железные дороги", в 2006 году провела эксперименты по скоростному транзиту контейнерных поездов с грузом 150 ТЕУ по трем различным маршрутам. Кроме того усовершенствованная инфраструктура обеспечивает перегрузку контейнеров в порту Оля. В связи с тем, что имеется спрос на развитие специальных контейнерных терминалов на внутренних водных путях, обеспечивающих перегрузку и переотправку грузов по международному транспортному коридору "Север-Юг", запланировано строительство дополнительных контейнерных терминалов в речных портах Санкт-Петербурга, Нижнего Новгорода, Казани, Самары, Волгограда, Астрахани, Усть-Донецка, Ростова-на-Дону и Азова.

Международные пункты пересечения границ (автомобильные и железнодорожные)

Основные автомобильные пограничные переходы в страны ЕАТС расположены на границах с Азербайджаном (284 км), Беларусью (959 км), Китаем (3 645 км), Грузией (723 км), Казахстаном (6 846 км) и Украиной (1 576 км). По состоянию на сентябрь 2006 года, насчитывалось шесть железнодорожных пунктов пропуска на границе с Беларусью и семнадцать - на границе с Украиной.

Осуществляемые в настоящее время и запланированные проекты транспортной инфраструктуры международного значения и суммы соответствующих инвестиций

Правительство утвердило федеральную программу "Модернизация транспортной системы России" на 2002-2010 годы, в которой предусматривается приоритетное развитие автомагистралей, обслуживающих международные и межрегиональные маршруты. Например, эта программа предусматривает:

- Строительство автомагистрали между Читой и Хабаровском (протяженность: 2 165 км, в том числе 23,5 км мостов);
- Реконструкция участков маршрута Глухое (пункт пропуска на границе с Украиной) – Курск – Воронеж – Саратов, с продолжением на Уральск (Казахстан);
- Координация деятельности по подготовке планирования и строительству моста через реку Кигач на шоссе Астрахань – Атырау как части международных маршрутов Е40 и АН70.

В числе железнодорожных проектов, завершение которых ожидается в период между 2004 и 2010 годами, предусмотрены:

- Линия Кочетовка – Саратов – Урбах – Верхний Баскунчак (модернизация и реконструкция линии с возможной электрификацией ветки Кочетовка – Ртищево и организацией скоростного движения по ветке Кочетовка – Саратов);
- Пограничные железнодорожные станции Аскарайская, Олзинки, Верхний Баскунчак, Палласовка, Элтон (строительство пограничных пунктов контроля);
- Железнодорожные маршруты, являющиеся частью коридора ЕАТС "Север-Юг" (внедрение современных технических средств для повышения безопасности).

Расчетные объемы инвестиций на транспортные проекты до 2010 года составляют:
1) Транссибирский коридор: 7,5 млрд. долл. США; 2) коридор Север-Юг: 6,4 млрд. долл. США.

Предложенные новые проекты транспортной инфраструктуры международного значения и стоимость связанных с ними инвестиций

Железнодорожные проекты, которые корпорация "Российские железные дороги" планирует осуществить в период между 2007 и 2010 годами:

- Развитие маршрутов, связывающих Кузнецкий угольный бассейн с Дальним Востоком, Азовским морем и Черным морем и с крупными транспортными узлами ("хабами") на северо-западе (4,5 млрд. долл. США);
- Строительство к 2010 году линии Беркакит – Томмот – Кердем (Якутск) (в 2006-2008 годах: 0,1 млрд. долл. США);
- Реконструкция участка Мга – Гатчина – Веймарн – Ивангород и подъездные пути к портам вдоль южного побережья Финского залива (1,0 млрд. долл. США в 2006-2010 годах);
- Модернизация железнодорожных подъездных путей к Усть-Луга (0,37 млрд. долл. США).

Запланированные автотранспортные проекты:

- "Чуйский тракт" (Автомагистраль 52/А-4: Новосибирск – Барнаул – Ташанта – граница Монголии) - превратить магистраль в основной маршрут, связывающий район Сибирского федерального округа с другими частями Российской Федерации и с Китаем;
- Шоссе "Восток" Хабаровск – Находка (протяженность: 824 км, из которых 342 км уже функционируют);
- Шоссе Хабаровск – Лидога – Ванино (протяженность: 527 км; строительство секции Лидога – Ванино уже началось и 24,4 км уже функционируют; объем инвестиций: 145 млн. долл. США).

Источники: ЦРУ, Справочник "Уорлд фэктбук" (CIA World Factbook); <<http://www.fdi.net>, <http://www.worldcargonews.com>>, <<http://www.steane.com/egtre/borders/xings.php?country=RU>>, Доклад Национального выделенного координационного центра (НВЦ) России.

Таджикистан

Автомобильный транспорт

Протяженность системы автомобильных дорог Таджикистана составляет 27 67 км при плотности дорог 194 км на 1000 км². Система автомобильных маршрутов ЕАТС в Таджикистане охватывает четыре основных маршрута общей протяженностью 1 924 км на трех автомобильных дорогах международного значения (АН7, АН65, АН66):

- Турсунзаде (граница Узбекистана) – Кофирниган;
- Кофирниган – граница Кыргызстана;
- Кофирниган – перевал Кульма (граница Китая);

- Чаваст (граница Узбекистана) – Нижний Пяндж (граница Афганистана).

Основная часть автомобильных дорог находится в коридоре ТРАСЕКА, за исключением участков "Нижний Пяндж - граница Афганистана" (0,2 км) и "Мургаб - перевал Кульма" (91 км). Согласно текущей информации о физическом состоянии сети Азиатских автомобильных дорог (протяженность 141 000 км, проходит через 32 страны), протяженность недостающих звеньев сети составляет 100 км, из которых 33 км находится на маршруте АН66 в Таджикистане.

Железнодорожный транспорт

Протяженность железнодорожной сети составляет 951 км, и ее плотность - одна из самых низких в регионе Центральной Азии. Тем не менее на железную дорогу приходится примерно 95% всех грузоперевозок. Железнодорожная сеть ЕАТС в Таджикистане охватывает три основных маршрута, которые также находятся в коридоре ТРАСЕКА:

- Кайраккум – Бекабад (граница Кыргызстана);
- Душанбе – Октябрьск (граница Кыргызстана);
- Куляб – Айвадж (граница Узбекистана).

Морские порты и порты внутреннего плавания

Таджикистан не имеет выхода к морю; тем не менее на 200-километровом участке внутренних водных путей вдоль реки Вахш выполняются перевозки грузов в малых объемах.

Международные пункты пересечения границ (автомобильные и железнодорожные)

Функционируют следующие пограничные переходы:

- на границе с Афганистаном (1 206 км): Нижний Пяндж, Ашкшам (оба - автомобильные пограничные переходы);
- на границе с Китаем (414 км): перевал Кульма (автомобильный);
- на границе с Кыргызстаном (870 км): Октябрьск, Бекабад (оба пункта - железнодорожные);
- на границе с Узбекистаном (1 161 км): Турсунзаде (автомобильный), Айвадж (железнодорожный), Чаваст (автомобильный), Сугдская область ("Наврзобод").

Международный пункт пропуска "Братство" в Турсунзаде полностью оснащен компьютерами и считывающими паспорта устройствами, обеспечивающими передачу информации о пересечении границы всем заинтересованным ведомствам Таджикистана. По данным выполняемой ЕС Программы управления границами в Центральной Азии, в настоящее время ведется строительство пунктов пропуска на границе Таджикистана с Афганистаном в пунктах Дарвоз, Тем и Ишакшим; использование новых оборудованных помещений будет способствовать межучрежденческому сотрудничеству и упрощению процедур торговли и транзита при одновременном повышении безопасности границы.

Осуществляемые в настоящее время и запланированные проекты транспортной инфраструктуры международного значения и суммы соответствующих инвестиций

Согласно информации, представленной Таджикистаном, разработано шесть проектов для модернизации сети автомобильных дорог. В настоящее время эти проекты находятся на разных этапах реализации:

- строительство участка дороги Мургаб – Тактамыш (38 км);
- реабилитация дороги Куляб – Калайхумб;
- строительство трех мостов (на реке Пяндж) вдоль шоссе Душанбе – Хорог;
- строительство Анзобского тоннеля;
- строительство моста в населенном пункте Нижний Пяндж;
- планируется строительство 25 пунктов пропуска на границе, причем особо важное значение уделяется пунктам на границах с Китаем и Кыргызстаном.

Предложенные новые проекты транспортной инфраструктуры международного значения и стоимость связанных с ними инвестиций

Правительство приняло крупную программу развития транспорта Таджикистана до 2015 года, в которой основное внимание уделяется развитию международных транспортных коридоров. Таджикистан представил 7 проектов ЕАТС на общую сумму 240 млн. долл. США, в том числе 4 проекта в области автомобильного транспорта - на сумму 237 млн. долл. США.

Источники: ЦРУ, Справочник "Уорлд фэктбук" (CIA World Factbook)
<<http://www.asiandevbank.org/Documents/Reports/CAREC/Transportation-Facilitation.pdf>>,
<<http://bomca.eu-bomca.org/en/taj>>,
<http://dushanbe.usembassy.gov/pr_012606.html>,
<http://www.iselinconsulting.com/Afghanistan/Afghanistan_9.htm>.

Турция

Автомобильный транспорт

В управлении Генерального директората автомобильных дорог находится 63 220 км автомобильных дорог, в том числе 1 881 км автомагистралей. Автомобильный транспорт является доминирующим видом наземного транспорта; в 2004 году на него приходилось 96% перевозок пассажиров (пассажиры-километров) и 94% перевозок грузов в тонно-километрах. Его доля в перевозках готовых изделий составляет примерно 10% по объему и 40% - по стоимости. Общая протяженность сетей государственных и региональных дорог составляет 61 800 км. В последние годы покрытие дорог значительно улучшилось, а некоторые дороги расширены. Кроме того, в стране имеются автомагистрали общей протяженностью почти 1 900 км. За проезд по автомагистралям и по двум мостам через Босфор взимается дорожная пошлина.

Железнодорожный транспорт

Имеется сеть железных дорог протяженностью 10 984 км - в основном однопутная (95%); проходит, в основном, в горной местности, с крутыми поворотами и крутыми уклонами. Основная часть

маршрутов - однопутные и кольцевые, и только 19% железнодорожного пути электрифицировано. В наземном транспорте железные дороги играют относительно скромную роль: в 2004 году на них проходило 2% пассажирских перевозок (пассажиры-километров) и 5% грузоперевозок (тонно-километров). Их доля в перевозках готовой продукции составляет лишь 0,5%. Все железнодорожные маршруты принадлежат убыточным государственным железным дорогам (TCDD). Рентабельными являются лишь несколько пригородных маршрутов, а в менее развитых восточных районах страны железные дороги убыточны. TCDD управляет крупными морскими портами Турции, как правило, принадлежащими государству. Маршрутные поезда в Кельн, Германия, и в Алматы, Казахстан, ходят с частотой один раз в неделю.

Запланировано выполнение ряда проектов, направленных на повышение роли железных дорог. Намечено построить железнодорожные ветки в промышленные зоны, планируется допустить участие в перевозках частных фирм и начаты работы над новой, значительно более скоростной линией Стамбул – Анкара, в которой участок Анкара – Эскишехир планируется завершить до конца 2006 года, а остальную часть - до конца 2008 года. Имеются также планы строительства новой железной дороги Анкара – Конья. В мае 2004 года консорциум, управляемый японскими фирмами, начал строительство железнодорожного тоннеля под южной частью пролива Босфор. Этот проект осуществляется при официальной финансовой поддержке Японии. Это первая фаза проекта Мармарай - железнодорожной линии, пересекающей Стамбул с Востока на Запад; проект намечено завершить в 2008 году. Однако даже после того, как Босфорский тоннель обеспечит постоянную связь между азиатской и европейской частями страны, железнодорожный транзит будет по-прежнему ограничен возможностями паромной переправы через озеро Ван.

Другим препятствием для железнодорожных соединений являются различия в параметрах железнодорожной колеи. Поскольку ширина колеи в Турции (1 435 мм) отличается от ширины колеи в странах ВЕКЦА (1 520 мм), то при перевозках в эти страны приходится либо менять вагонные оси, либо перегружать товары в вагоны ВЕКЦА. Единственным исключением является железнодорожное паромное сообщение между портами Дериндже (Турция) и Ильичевск (Украина) - в этом случае вагоны ВЕКЦА могут загружаться в Турции, что позволяет обойти проблему разной ширины колеи.

Морские порты и порты внутреннего плавания

Морской транспорт играет важную роль во внутренней и международной торговле Турции, поскольку три основных промышленных агломерации Турции (Стамбул – Измит, Измир и Адана – Мерсин) расположены на морском побережье. Доля морского транспорта в коммерческих грузоперевозках составляет почти 90% по объему и 50% по стоимости. Порты Дериндже, Мерсин, Искендерун, Самсун, Хайдарпаша и Измир, которыми управляет корпорация "Турецкие железные дороги", являются важными элементами сети ЕАТС. Все эти порты имеют хорошие связи с железными и автомобильными дорогами. Находящийся в частной собственности порт Трабзон тоже относится к сети ЕАТС, но он не связан с железной дорогой.

Перевозки по внутренним водным путям имеют маргинальное значение. Озеро Ван - это единственная часть системы внутренних водных путей ЕАТС, находящаяся в Турции. Функционирующий на озере железнодорожный паром является важным звеном железнодорожного маршрута ЕАТС, связывающего Юго-Восточную Европу с Ираном.

Грузовые терминалы и другая инфраструктура интермодального транспорта

В Халкали-Стамбуле и в Газиантепе находятся два интермодальных (железнодорожный + автомобильный транспорт) перегрузочных узлов. Мощность первого из них по обработке контейнеров составляет 100 ТЕУ в день, а второго - 54 ТЕУ в день. Оба узла работают 11 часов в день, кроме

субботы и воскресенья. Пропускная способность узла в Халкали – Стамбул - 219 014 тонн в год, а узла в Газиантеп – 43 450 тонн в год.

Международные пункты пересечения границ

Имеются два автомобильных пункта пропуска на границе с Болгарией (один из них работает только с грузовым транспортом), один - на границе с Грузией и один - на границе с Ираном. Все пункты работают круглосуточно. Среднее время ожидания составляет 20-30 минут для легковых автомобилей, от 1 до 8 часов для автобусов и от 20 минут до 2 часов для грузового транспорта.

Имеются три железнодорожных пограничных пункта пропуска. На границе с Болгарией среднее время ожидания составляет 75 минут для пассажирских поездов и 350 минут для товарных поездов. На границе с Ираном среднее время ожидания для пассажирских поездов составляет 156 минут. Пункт пропуска в Армению остается закрытым (Диаграмма А1.2).

ДИАГРАММА А1.2. ПРЕДЛОЖЕННЫЕ ЕВРО-АЗИАТСКИЕ МАРШРУТЫ В ТУРЦИИ



Источник: Доклад Национального выделенного координационного центра (НВЦ) Турции.

Примечание: В настоящее время граница Турции с Арменией закрыта.

Осуществляемые в настоящее время и запланированные проекты транспортной инфраструктуры международного значения и суммы соответствующих инвестиций

В настоящее время осуществляются семь проектов автотранспортной инфраструктуры вдоль автомобильных дорог категории Е и сетей азиатских автомобильных дорог АН (Е-70, Е-80, Е-95, АН1, АН5); общая сумма инвестиций на эти проекты составит 3,1 млрд. долл. США. Планируется, что пять из этих проектов будут завершены в 2006 году, один проект - в 2007 году и еще один - в 2009 году. В результате выполнения этих проектов основная сеть магистральных автомобильных дорог Турции будет соединена с Кавказом и - через паромное сообщение на Каспийском море - с Центральной Азией и Дальним Востоком. Ключевым звеном этого соединения будет автомагистраль Самсун – Трабзон – Сарп протяженностью 577 км, которую намечено сдать в эксплуатацию в 2006 году. По этому шоссе с разделительной средней полосой был проведен тендерный конкурс и реализовано 20 тендерных соглашений (6 - финансируемых правительством Турции и 14 - финансируемых за счет иностранных займов).

В секторе железных дорог выполняется три инфраструктурных проекта вдоль железнодорожной сети дорог категории Е (Е70); сумма соответствующих инвестиций составляет примерно 3,5 млрд. долл. США. Эти проекты будут завершены в период между 2007 и 2009 годами. Пять других проектов касаются строительства или модернизации контейнерных терминалов в крупных портах (Дериндже,

Искендерун, Хайдарпаша, Измир и Мерсин), управляемых принадлежащей государству компанией "Турецкие железные дороги".

Предложенные новые проекты транспортной инфраструктуры международного значения и стоимость связанных с ними инвестиций

В секретариат поступил целый ряд предложений относительно новых инфраструктурных проектов, Основная часть этих предложений касается железнодорожного сектора; их совокупная расчетная стоимость составляет примерно 11 млрд. долл. США. В одном из этих проектов предлагается строительство нового маршрута, обходящего северное побережье озера Ван и тем самым обеспечивающего непрерывность железнодорожной связи между ЕС и Ираном через Турцию. Рентабельность этого проекта зависит от того, как будет развиваться спрос на перевозки по этому маршруту. Предложенные проекты, касающиеся автомобильного транспорта и внутренних водных путей, относительно невелики; их стоимость составляет, соответственно, 350 млн. долл. США и 34 млн. долл. США.

В целом Турция представила для оценки 19 проектов ЕАТС. Семь автотранспортных проектов и два железнодорожных проекта были отнесены к приоритетам первой категории. Еще пять железнодорожных проектов отнесены к приоритетам второй категории. Пять автодорожных проектов отнесены к приоритетам третьей категории.

Источники: Материалы компании "Группа анализа экономической информации" (Economist Intelligence Unit); Доклад Национального выделенного координационного центра (НВЦ) Турции; корпорация "Турецкие железные дороги".

Туркменистан

Автомобильный транспорт

Общая протяженность системы автомобильных дорог в Туркменистане составляет 24 000 км (по состоянию на 2001 год) при плотности дорог 49 км на 1 000 км²:

- одно крупное шоссе идет к западу от Мары, вдоль иранской границы через Ашгабат и затем к городу Туркменбаши на Каспийском море;
- другое шоссе идет в северо-западном направлении от границы с Афганистаном через Туркменабат, затем вдоль узбекской границы до пункта Дашховуз;
- крупные проекты строительства автомобильных дорог, начатые в 2000 году, - улучшенные секции шоссе, соединяющего Ашгабат с городами Туркменбаши и Мары;
- основное шоссе между Ашгабатом и Дашховузом (завершение работ запланировано на 2006 год) является одним из элементов плана связать столицу страны с крупными центрами во всех пяти провинциях.

Железнодорожный транспорт

Протяженность железных дорог составляет 2 503 км при плотности 5 км на 1 000 км². В 2006 году завершено строительство 540-километровой линии, связывающей Кипчак (Ашгабат) и Дашогуз; стоимость проекта - 2 млрд. долл. США, включая стоимость подвижного состава и 17 мостов. Запланировано в 2007 году начать строительство продолжения этой дороги от Дашогуза до Туркменбаши. Завершение этого проекта намечено на 2010 год.

Морские порты и порты внутреннего плавания

У Турмениистана имеется выход к Каспийскому морю, где находится его крупный порт Туркменбаши и по которому осуществляются судоходные связи с Астраханью в России и с Баку в Азербайджане. Кроме того на Каспийском море имеются сравнительно небольшие порты Аладжа, Челекен и Экарем. Важными внутренними водными путями (общей протяженностью порядка 1 400 км) являются река Амударья и Каракумский канал. Упомянутый канал, предназначенный в основном для орошения, судоходен на протяжении 450 км от своей головной станции на Каспийском море, а река Амударья судоходна вниз по течению на протяжении всего 250 км на участке от границы с Афганистаном до города Туркменабат.

Международные пункты пересечения границ (автомобильные и железнодорожные)

Функционируют следующие пункты пересечения границ:

- с Афганистаном (744 км): Серхетабат (или Гушги – Кушка) в Туркменистане - Тоургонди на стороне Афганистана, Имам Назар;
- с Ираном (992 км): Алтын Асыр;
- с Казахстаном (379 км);
- с Узбекистаном (1 621 км).

Часть границы Турмениистана проходит по Каспийскому морю; её протяженность составляет 1 768 км.

Осуществляемые в настоящее время и запланированные проекты транспортной инфраструктуры международного значения и суммы соответствующих инвестиций

В "Стратегию социально-экономических преобразований в Туркменистане на период до 2010 года" включены проекты строительства и реконструкции транспортных маршрутов и телекоммуникационной инфраструктуры. Предусматривается завершение строительства современных автомобильных магистралей между городами Туркменбаши и Фараб, а также между городами Ашгабат, Каракум и Дашогуз.

Источники: ЦРУ, Справочник "Уорлд фэктбук" (CIA World Factbook);

<http://www.unctad.org/sections/ldc_dir/docs/lldc-tuk.pdf>,

<<http://lcweb2.loc.gov/frd/cs/profiles/Turkmenistan.pdf>>,

<http://www.turkmenistan.ru/?page_id=3&lang_id=en&elem_id=9235&type=event&sort=date_desc>.

Украина

Автомобильный транспорт

В 2004 году на долю автомобильного транспорта приходилось 6% грузооборота (в тонно-километрах), что втрое больше этого показателя за 1998 год. Протяженность сети автомобильных дорог составляет 250 000 км, но только половина из них имеет твердое покрытие, сеть в целом развита слабо, а в последние годы, за немногими исключениями, уход за дорогами осуществляется неудовлетворительно. Как правило, государственные строительные проекты финансируются не в полной мере, а ожидавшиеся частные инвестиции - в связи с тем, что существенных изменений в

законодательстве не происходит - в такие проекты не идут. Протяженность сети маршрутов ЕАТС в Украине составляет 8 316 км и включает секции магистралей, определенных как в СМА, так и в сети Азиатских автомобильных дорог (Е40, Е50, Е58, Е95, Е105, АН1, АН2, АН3).

Железнодорожный транспорт

Доля железнодорожного транспорта в общем грузообороте в 2004 году достигла 87%, по сравнению с 84% в 1998 году. Общая протяженность сети железных дорог составляет 23 000 км, из которых электрифицировано лишь немногим более одной трети. Железнодорожный транспорт остается более надежным, чем система автомобильного сообщения, но тоже крайне нуждается в инвестициях. Значительная часть подвижного состава уже давно превысила нормативные сроки эксплуатации. Доходы используются главным образом на покрытие эксплуатационных расходов, а на инвестиции остаются незначительные ресурсы, поскольку за счет прибыльных грузоперевозок субсидируются пассажирские перевозки. Тем не менее на железных дорогах благоприятно сказалось наблюдающееся с 2001 года оздоровление экономики, увеличение доходов и ликвидности. На этой основе удалось профинансировать приобретение новых железнодорожных вагонов и более чем в два раза увеличить пропускную способность недавно обновленной железнодорожной станции Киева. В 2002 году начала функционировать скоростная линия пассажирской железной дороги, связывающая Киев с Харьковом; а в 2003 году была открыта вторая скоростная линия пассажирского сообщения между Киевом и Днепропетровском. Сеть ЕАТС включает некоторые участки панъевропейских транспортных коридоров V и IX (Е 30, Е95).

Морские порты и порты внутреннего плавания

В Украине имеется семь незамерзающих коммерческих портов и 4 400 км внутренних водных путей. Неадекватность инфраструктуры черноморских портов Украины мешает развитию её экспорта, и в результате за 1998-2004 годы доля морского транспорта в общем грузообороте (в тонно-километрах) снизилась с 10% до 3%. Соответствующая доля внутренних водных путей за тот же период времени выросла втрое и в 2004 году достигла 6%. Сеть ЕАТС охватывает 1 174 км маршрутов СМВП Е40, Е80 и Е80-09, главным образом по реке Днепр (1 004 км). Кроме того вдоль этих маршрутов ЕАТС имеется 16 речных портов.

Грузовые терминалы и другая инфраструктура интермодального транспорта

В систему ЕАТС на территории Украины входят три наземных грузовых терминала (внутренние водные пути + автомобильный транспорт + железнодорожный транспорт), расположенных в городах Киев, Днепропетровск и Запорожье. Самый крупный интермодальный терминал страны (морской транспорт + автомобильный транспорт + железнодорожный транспорт) находится в порту Ильичевск; в его состав входит крупный паром для ролкерных ("ро-ро") перевозок, осуществляющий регулярные рейсы в Варну (Болгария), Поти/Батуми (Грузия) и Дериндже (Турция). Все терминалы работают ежедневно и круглосуточно.

Международные пункты пересечения границ (автомобильные и железнодорожные)

В Украине имеется 43 автомобильных и 4 железнодорожных пограничных пункта пропуска. Среднее время ожидания составляет от 30 минут до 2 часов для пассажирских поездов и от 5 часов до 21 часа для товарных поездов. Все железнодорожные пограничные переходы и большая часть автомобильных пунктов пропуска открыты ежедневно и круглосуточно. Единственное исключение составляют международные пограничные переходы в международных паромных терминалах, где часы работы пунктов зависят от расписания прибытия и отправления паромов.

Осуществляемые в настоящее время и запланированные проекты транспортной инфраструктуры международного значения и суммы соответствующих инвестиций

В настоящее время имеется лишь несколько инфраструктурных проектов, касающихся сети ЕАТС. Два из этих проектов общей стоимостью 385 млн. долл. США относятся к железнодорожному сектору. Три проекта направлены на улучшение сети внутренних водных путей; общая сумма инвестиций по этим проектам составляет 932 млн. долл. США.

Предложенные новые проекты транспортной инфраструктуры международного значения и стоимость связанных с ними инвестиций

Власти Украины намерены осуществить модернизацию терминала для комбинированных перевозок в морском порту Ильичевск, однако до сих пор они не представили информации ни о расчетной стоимости, ни о сроках выполнения этой работы.

Украина представила для оценки в общей сложности семь проектов ЕАТС. Двум железнодорожным проектам, одному морскому проекту и двум проектам внутренних водных путей присвоены приоритеты первой категории. Из-за недостаточности данных, два других проекта, касающихся внутреннего водного транспорта, отнесены к приоритетам четвертой категории.

Источники: Статистический комитет СНГ; Материалы компании "Группа анализа экономической информации" (Economist Intelligence Unit); Доклад Национального выделенного координационного центра (НВЦ) Украины.

Узбекистан

Автомобильный транспорт

По оценкам, протяженность сети автомобильных дорог Узбекистана составляет 181 315 км, при плотности 405 км на 1 000 км². Сети ЕАТС охватывают 3 626 км дорог вдоль автомагистралей АН5, АН7, АН62, АН63 и АН65.

Железнодорожный транспорт

Протяженность сети железных дорог составляет 4126 км, а плотность – 9 км на 1000 км². Годовой объем грузоперевозок составляет 18 млрд. тонно-километров. Протяженность сети дорог ЕАТС составляет примерно 2154 км (без учета участков дорог, используемых несколькими маршрутами) на следующих маршрутах:

- Келес – Каракалпакстан;
- Келес – Ходжадавлет;
- Хаваст – Нау на дороге Каракалпакстан – Ош (Кыргызстан);
- Каракалпакстан – Термез.

Морские порты и порты внутреннего плавания

Узбекистан является страной, не имеющей выхода к морю. К нему относится южная часть Аральского моря, протяженность береговой линии которой составляет 420 км. В городе Термез

функционирует речной порт на реке Амударья. Общая протяженность внутренних водных путей страны составляет 1 000 км.

Грузовые терминалы и другая инфраструктура интермодального транспорта

Вдоль маршрутов ЕАТС функционируют в общей сложности 8 следующих наземных контейнерных депо, интермодальных грузовых терминалов (железнодорожных и автомобильных) и грузовых деревень/логистических центров: в городах Шукурсай, Ташкент, Сергели, Улугбек (Самарканд), Термез, Маргилан, Бухара-2 и Андижан (северный). Все они работают ежедневно, с 8 до 20 часов.

Международные пункты пересечения границ (автомобильные и железнодорожные)

В Узбекистане функционируют пограничные переходы на границах со следующими странами:

- Афганистан (137 км): Галаба, Термез, Амузанг (все - железнодорожные), Хайратон (автомобильный);
- Казахстан (2 203 км): Каракалпакия и Келес (железнодорожные), Каракалпакия и Яллама (автомобильные);
- Кыргызстан (1 099 км): Савай, Султанобод, Ксонобод, Учкурган (железнодорожные), Дустык (автомобильный);
- Таджикистан (1 161 км): Бекабад, Суванобод/Андархон, Амузанг, Кудукли/Узун (железнодорожные), Гульбахор, Сарыасия, Джартепо, Айбек, Андархон (автомобильные);
- Туркменистан (1 621 км): Нишон, Питняк, Ходжадавлет, Ходжейли, Алат (железнодорожные), Ходжейли и Алат (автомобильные).

По состоянию на 2003 год, функционировали 183 таможенных пункта, в том числе 34 мобильных, 11 - на железнодорожных пограничных пунктах пропуска, 68 - на автомобильных пограничных пунктах пропуска и 1 - на речном пограничном пункте пропуска. По информации властей Узбекистана, 58 таможенных постов, в том числе 16 железнодорожных, выделены для обслуживания "экономических связей с иностранными государствами".

Осуществляемые в настоящее время и запланированные проекты транспортной инфраструктуры международного значения и суммы соответствующих инвестиций

В настоящее время выполняется 9 инфраструктурных проектов международного значения (из них 4 проекта касаются железнодорожной, и 5 - автодорожной инфраструктуры). В процессе осуществления находятся следующие железнодорожные проекты общей стоимостью свыше 730,4 млн. долл. США:

- модернизация железной дороги (Самарканд – Ходжадавлет);
- электрификация секции железной дороги Тукимачи – Ангрен ;
- реабилитация железной дороги Мароканд – Карши;
- реконструкция железнодорожной станции Термез-Галаба, включая мост через реку Амударья.

Узбекистан представил расчетную стоимость только одного автодорожного проекта (реабилитация и реконструкция автомобильной дороги Самарканд – Термез на участке Трансафганского международного транспортного коридора) - 58,8 млн. долл. США. По следующим четырем проектам, выполняемым в настоящее время, Узбекистан не представил информации о расчетной стоимости:

- строительство и реконструкция узбекской секции автомагистрали "граница Украины – Волгоград – Астрахань – Атырау – Бейнеу – Ташкент", являющейся основной частью международной автомобильной магистрали E-40;
- реконструкция и реабилитация узбекской секции автомобильной дороги "Кунград – Джаслык – Бейнеу";
- строительство и реабилитация узбекской секции автомобильной дороги "Ташкент – Андижан – Ош – Сарыташ – Иркештам – Кашгар";
- строительство горной автодороги Ангрэн – Пап.

Предложенные новые проекты транспортной инфраструктуры международного значения и стоимость связанных с ними инвестиций

Помимо выполняемых в настоящее время инфраструктурных проектов Узбекистан предложил два краткосрочных и четыре среднесрочных проекта:

Краткосрочные проекты (выполнение до 2010 года):

- строительство узбекской секции автодороги "Учкудук – Кызылорда";
- строительство комплекса таможенного контроля "Каракалпакская" для обслуживания железнодорожных и автомобильных перевозок

Среднесрочные проекты (выполнение до 2015 года):

- строительство новой железной дороги Ангрэн – Пап;
- реконструкция узбекской секции железной дороги "Джалал – Абад – Корасу – Андижан";
строительство узбекской секции железной дороги "Актау – Бейнеу – Кунград";
- модернизация комплексов и главных пунктов таможенного контроля.

Источники: ЦРУ, Справочник "Уорлд фэктбук" (CIA World Factbook); Доклад Национального выделенного координационного центра (НВЦ) Узбекистана; <http://www.unctad.org/sections/ldc_dir/docs//ldc-uzb.pdf>

ПРИЛОЖЕНИЕ II

КРАТКИЙ ПЕРЕЧЕНЬ МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВЫХ ДОКУМЕНТОВ ЕЭК ООН И ЭСКАТО ООН В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА

I. ОСНОВНЫЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ КОНВЕНЦИИ ЕЭК ООН В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА

А. Соглашения по вопросам инфраструктуры транспорта

1. Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА) 1975 года обеспечивает международные правовые и технические рамки для развития согласованной международной сети автомобильных дорог в регионе ЕЭК ООН. В СМА дается определение сети дорог категории Е, состоящей из магистралей, по которым осуществляются крупные потоки автомобильного транспорта в Европе, и устанавливаются параметры инфраструктуры, которым должны соответствовать эти транспортные артерии. В начале 1990-х годов, после падения "железного занавеса", в СМА были внесены существенные изменения. Недавно это соглашение было пересмотрено снова, чтобы включить в него автомобильные дороги международного значения стран Кавказа и Центральной Азии. Государства, присоединяющиеся к СМА, принимают на себя обязательство выполнять это соглашение, в том числе путем постройки и реконструкции автомобильных дорог категории Е на своей территории, в рамках своих внутригосударственных программ, хотя время завершения соответствующих строительных работ они определяют полностью по своему усмотрению. По состоянию на 13 марта 2007 года Договаривающимися сторонами СМА являлись 37 государств.
2. Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ) 1985 года также предусматривает правовые и технические рамки для развития в регионе ЕЭК скоординированной международной сети железных дорог. В СМЖЛ определены железнодорожные линии, имеющие большое международное значение, дано определение сети железных дорог категории Е и установлены параметры инфраструктуры, которым эти дороги должны соответствовать. Соглашение СМЖЛ также пересматривается, когда возникает необходимость принять во внимание происходящие в Европе изменения политического характера или изменения, касающиеся транспорта. В последние годы это соглашение было существенно пересмотрено, с тем чтобы включить в него сети железных дорог международного значения стран Кавказа и Центральной Азии. Присоединяясь к соглашению СМЖЛ, европейские государства принимают на себя обязательства по его выполнению, в том числе путем строительства и оборудования на своей территории железнодорожных линий категории Е в рамках своих внутригосударственных программ, но без каких-либо ограничений по времени. По состоянию на 1 августа 2007 года Договаривающимися сторонами СМЖЛ были 28 государств.
3. Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) 1991 года устанавливает технические и правовые рамки для развития эффективных международных комбинированных железнодорожных и автомобильных перевозок в Европе. Комбинированные железнодорожные и автомобильные перевозки включают перевозки в железнодорожных вагонах контейнеров, съемных кузовов или целиком грузовых транспортных средств в специально оборудованные терминалы и из таких терминалов. Соглашение СЛКП определяет все европейские железнодорожные линии, имеющие важное значение для международных комбинированных перевозок, идентифицирует все терминалы, пограничные пункты, паромные переправы и другие объекты, имеющие важное значение для международных комбинированных перевозок. Это соглашение также

устанавливает приемлемые в международном плане стандарты инфраструктуры для таких железнодорожных линий и объектов, связанных с комбинированными перевозками, и предписывает приемлемые эксплуатационные характеристики поездов, а также объектов и оборудования для обеспечения международных комбинированных перевозок. Европейские государства, ставшие Договаривающимися сторонами СЛКП, приняли на себя обязательство принимать соответствующие меры для выполнения СЛКП на своей территории в рамках своих национальных программ, но без каких-либо ограничений по времени. По состоянию на 13 марта 2007 года Договаривающимися сторонами СЛКП были 30 государств.

4. Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП) 1996 года определяет согласованную европейскую сеть внутренних водных путей и портов внутреннего плавания международного значения, а также устанавливает единые технические и эксплуатационные характеристики этой сети. Географический охват сети водных путей категории E, которая включает судоходные реки, каналы и морские прибрежные маршруты, простирается от Атлантики до Урала; эта сеть соединяет 37 стран и выходит за пределы европейского региона. Присоединяясь к соглашению СМВП, государства берут на себя обязательство осуществлять развитие и строительство своих внутренних водных путей и портов внутреннего плавания международного значения в соответствии с согласованными едиными условиями и в рамках своих инвестиционных программ. По состоянию на 13 марта 2007 года Договаривающимися сторонами СМВП были 13 государств.

В. Основные конвенции по дорожному движению и по безопасности дорожного движения

5. Конвенция о дорожном движении, принятая в Вене в 1968 году, направлена на облегчение международного дорожного движения и на повышение безопасности на дорогах путем принятия единообразных правил движения. Эта конвенция устанавливает согласованные правила, касающиеся всех факторов, от которых зависит международное дорожное движение и его безопасность, в том числе водителя и транспортного средства; Участвующие стороны конвенции должны выполнять и обеспечивать выполнение этих правил. Конвенция устанавливает, что, хотя ее положения не ущемляют права Договаривающихся сторон регулировать допуск транспортных средств на свою территорию соответствующим национальным законодательством, Договаривающиеся стороны обязуются допускать к международному движению по своей территории транспортные средства и водителей, отвечающих требованиям, изложенным в данной конвенции, и признавать регистрационные документы транспортного средства, выданные другими Договаривающимися сторонами. Кроме того в конвенции подробно излагаются базовые условия, которым должны отвечать транспортное средство и водитель, находящиеся в международном движении. Недавно в конвенцию были внесены поправки, запрещающие водителям во время движения разговаривать по мобильному телефону без гарнитуры "hands-free" и предусматривающие более строгий контроль водительских удостоверений. Польза от принятия этой конвенции для стран очевидна. Роль автомобильных перевозок в международной торговле все возрастает. Эта конвенция играет ключевую роль в облегчении международного дорожного движения, а это значит - и в облегчении международных перевозок и туризма. Кроме того правила конвенции обеспечивают высокий уровень безопасности дорожного движения. По состоянию на 13 марта 2007 года Участвующими сторонами этой конвенции были 67 государств.
6. Конвенция о дорожных знаках и сигналах, принятая в Вене в 1968 году, устанавливает набор согласованных дорожных знаков и сигналов. Согласно этой конвенции, дорожные сигналы подразделяются на три категории: знаки, предупреждающие об опасности, знаки, означающие обязательное предписание, и указательные знаки; даны определения каждой категории знаков и описания их внешнего вида, в том числе указаны размеры, форма и цвет, графические

символы и нормы, обеспечивающие хорошую видимость и легкую читаемость знаков. Конвенция устанавливает также общие нормы в отношении световых дорожных сигналов и сигналов, предназначенных только для пешеходов. Кроме того конвенция устанавливает единые нормы разметки дорог, знаков, сигнализирующих о проведении ремонтных работ, а также сигналов и шлагбаумов у железнодорожных переездов. В 2003 году были приняты поправки к этой конвенции, касающиеся читаемости знаков, приоритета на транспортных развязках и новых знаков для повышения безопасности движения в тоннелях. По состоянию на 13 марта 2007 года Участвующими сторонами этой конвенции были 56 государств.

7. Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию о дорожном движении 1968 года, было принято в 1971 году. Соглашение повышает строгость предписаний Конвенции, с тем чтобы повысить безопасность на европейских дорогах. На 13 марта 2007 года Договаривающимися сторонами Соглашения были 31 государство.
8. Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию о дорожных знаках и сигналах, принятое в 1971 году, также устанавливает более строгие нормы в отношении используемых на европейских дорогах знаков и сигналов в целях повышения безопасности дорожного движения. По состоянию на 13 марта 2007 года Договаривающимися сторонами соглашения были 29 государств.
9. Протокол о разметке дорог к Европейскому соглашению, дополняющему Конвенцию о дорожных знаках и сигналах 1968 года, принятый в 1973 году, устанавливает правила нанесения разметки на дороги для лучшей организации движения и предупреждения аварий на дорогах. По состоянию на 13 марта 2007 года Договаривающимися сторонами Протокола были 24 государства.

С. Соглашения о технических предписаниях для производства транспортных средств

10. Соглашение о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний, принятое в 1958 году, обеспечивает правовые рамки для разработки технических предписаний, касающихся безопасности и уровня выбросов, в соответствии с которыми должны производиться автомобили в Европе и во многих других районах мира. В общей сложности разработано более 120 таких предписаний. Принятие этих предписаний и последующих поправок к ним привели к значительному повышению безопасности автомобилей и значительному снижению уровня выбросов. По состоянию на 13 марта 2007 года Договаривающимися сторонами Соглашения были 46 государств и Европейское Сообщество.
11. Соглашение о введении глобальных технических правил для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, принятое в 1998 году, обеспечивает рамки для разработки глобальных технических правил для транспортных средств. Уже приняты два свода глобальных технических правил. По состоянию на 13 марта 2007 года Договаривающимися сторонами Соглашения были 28 государств и Европейское Сообщество.

Д. Другие конвенции в области автомобильного транспорта

12. Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), принятое 1 июля 1970 года, направлено на то, чтобы не допустить чрезмерно длительной продолжительности управления водителями и

членов экипажей, осуществляющими международные перевозки транспортными средствами, вес которых превышает 3,5 тонны или которые перевозят более девяти человек, поскольку превышение допустимой продолжительности управления повышает риск серьезных дорожных происшествий и может влиять на конкурентные условия их компаний. В этих целях соглашение ЕСТР регламентирует продолжительность управления и периодов отдыха профессиональных водителей упомянутой категории. Соглашение также содержит определение бортового контрольного устройства, подлежащего использованию для контроля за соблюдением продолжительности упомянутых периодов, так называемого тахографа, и устанавливает как общие требования, так и конкретные технические предписания, касающиеся его конструкции, тестирования, установки и контроля. Кроме того, соглашение ЕСТР устанавливает требования в отношении контроля продолжительности управления компетентными органами Договаривающихся сторон. В настоящее время ведется работа по внесению в соглашение ЕСТР поправки, касающейся использования цифровых тахографов, которые, в отличие от механических тахографов, будут защищены от несанкционированного взлома и от манипуляций с их показаниями. Путем регулирования продолжительности периодов управления и отдыха водителей тяжелых транспортных средств, осуществляющих международные перевозки, ЕСТР создает равные конкурентные условия в отрасли автомобильных перевозок и помогает избежать дорожных происшествий, вызываемых усталостью. Эти происшествия могут быть весьма серьезными, поскольку речь идет о большегрузных автомобилях или об автомобилях, перевозящих большое количество пассажиров. По состоянию на 13 марта 2007 года Договаривающимися сторонами Соглашения были 47 государств.

13. Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), принятая в Женеве 19 мая 1956 года, облегчает международные перевозки грузов путем согласования единого договора международной перевозки, включающего накладную и согласованные условия ответственности перевозчика. Конвенция КДПГ устанавливает условия, регулирующие договор международной дорожной перевозки грузов между перевозчиком и отправителем и устанавливает условия ответственности перевозчика за полную или частичную потерю груза. Конвенция КДПГ относится к сфере частного права и не имеет прямых последствий для правительств. Однако для того, чтобы транспортные операторы могли выполнять эту конвенцию, она должна быть включена в их национальное законодательство. В настоящее время рассматривается новый Протокол к КДПГ, позволяющий использование накладной в электронном виде. Применение КДПГ помогает поддерживать честную конкуренцию между перевозчиками и ограничить стоимость международных дорожных перевозок, в том числе расходы на страхование. По состоянию на 13 марта 2007 года Участвующими сторонами конвенции были 51 государство.
14. Протокол к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), принятый в 1978 году, изменяет формулировку положений статьи 23 Конвенции, касающихся ответственности перевозчика за возмещение ущерба, вызванного потерей груза. По состоянию на 13 марта 2007 года Договаривающимися сторонами этого Протокола были 35 государств.

Е. Конвенции об упрощении процедур пересечения границ

15. Конвенция о таможенных льготах для туристов, принятая в 1954 году, способствует развитию международного туризма путем разрешения временного ввоза, без взимания ввозных пошлин и налогов, предметов личного пользования, ввозимых туристом, при условии, что они предназначены для личного пользования самого туриста, что они находятся в ручном багаже туриста или в его сопровождаемом багаже, что нет оснований опасаться злоупотреблений и что эти предметы личного пользования будут вывезены данным туристом обратно при оставлении

им страны. По состоянию на 13 марта 2007 года Договаривающимися сторонами этой конвенции были 78 государств.

16. Дополнительный протокол к Конвенции о таможенных льготах для туристов, касающийся ввоза рекламных туристических документов и материалов, принятый 4 июня 1954 года, устанавливает специальный режим ввоза упомянутых документов и материалов. По состоянию на 13 марта 2007 года Договаривающимися сторонами этой конвенции были 73 государства.
17. Таможенная конвенция о временном ввозе частных дорожных перевозочных средств 1954 года разрешает временный ввоз в страну, являющуюся Стороной данной конвенции, без взимания ввозных пошлин и налогов, перевозочных средств, зарегистрированных в другой стране, также являющейся Стороной данной конвенции. Конвенция содержит определение концепции частного дорожного перевозочного средства и устанавливает принцип временного ввоза таких средств, если они снабжены международными "таможенными талонными книжками" (ТТК). Эти таможенные талонные книжки гарантируют уплату ввозных пошлин и налогов в том случае, если перевозочные средства, снабженные документами на временный ввоз, не были вывезены. "Таможенные талонные книжки" выдают уполномоченные организации или ассоциации, которые гарантируют соответствующие платежи. Конвенция детально описывает процедур временного ввоза и используемые при этом документы, а также порядок урегулирования претензий в случае, если дорожное перевозочное средство не было вывезено из страны в пределах установленного срока временного ввоза. Конвенция открыта для участия всех государств - членов Организации Объединенных Наций. Она вводит единообразную процедуру и предусматривает использование признаваемого в международных масштабах документа, который заменяет национальные процедуры и документы, которые часто в разных странах отличаются друг от друга. Эта процедура позволяет также избежать обращения к национальным системам гарантий, поскольку она предусматривает страховое покрытие всех налогов и сборов. Кроме того она обеспечивает аккуратного заполнения документов компетентными властями и ассоциациями или водителями частных транспортных средств. В результате эта конвенция помогает свести к минимуму процедуры и задержки в пунктах пересечения границы. По состоянию на 13 марта 2007 года Договаривающимися сторонами этой конвенции были 79 государств и Европейское Сообщество.
18. Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП, 1975 года) устанавливает процедуру, которая позволяет осуществлять международные перевозки грузов в дорожных транспортных средствах или контейнерах от таможенного места отправления до таможенного места назначения через территорию необходимого для этого количества стран без таможенного досмотра в промежуточных таможенных и без представления финансовых гарантий на каждой границе. Эта процедура предусматривает, что для операций по условиям Конвенции МДП могут использоваться только дорожные транспортные средства или контейнеры, конструкция и оборудование которых утверждены соответствующими органами власти в соответствии со стандартами, предписываемыми Конвенцией. Эта процедура включает также цепочку международных гарантий, создаваемых в соответствии с Конвенцией, для покрытия рисков по оплате сборов и налогов на протяжении всей перевозки, и в соответствии с которой в каждой Договаривающейся стороне уполномоченная должным образом ассоциация обеспечивает гарантии национальным компетентным органам. Кроме того каждое транспортное средство обязано иметь международный таможенный документ – Книжку МДП, удостоверяющую содержимое груза, проверенное на таможенном месте отправления, и являющуюся одновременно гарантийным документом. Таможенные пункты на промежуточных границах признают Книжку МДП, доверяют содержащейся в ней информации и не проводят досмотра, если только по каким-либо причинам они не сочтут необходимым провести такой досмотр. Наконец, процедура предусматривает контролируемый доступ в систему МДП и исключение из этой системы операторов,

злоупотребляющих этой системой в незаконных целях. Конвенция МДП открыта для участия всех государств - членов ООН. Управляет Конвенцией Административный комитет, в состав которого входят все Договаривающиеся стороны Конвенции. Путем применения эффективных процедур контроля и международной системы гарантий Конвенция МДП 1975 года позволяет избежать досмотра транзитных грузов, а также уплаты налогов и сборов на перевозимые товары. Она позволяет также избежать использования национальных систем гарантий, а также национальных таможенных документов и систем контроля. Все это сводит к минимуму процедуры и задержки на границах и снижает транспортные издержки, что в свою очередь ведет к снижению издержек на экспортные и импортные операции. По состоянию на 13 марта 2007 года Договаривающимися сторонами этой конвенции были 66 государств и Европейское Сообщество.

19. Таможенная конвенция о временном ввозе коммерческих дорожных перевозочных средств 1956 года облегчает временный ввоз в страну, являющуюся Договаривающейся стороной Конвенции, перевозочных средств, зарегистрированных на территории любой другой Договаривающейся стороны, ввозимых и используемых в международных автомобильных перевозках для коммерческих целей, без уплаты ввозных пошлин и налогов на это перевозочное средство. Конвенция устанавливает принцип временного ввоза таких перевозочных средств, если они снабжены международными документами на временный ввоз - "таможенными талонными книжками". Эти книжки гарантируют оплату ввозных пошлин и налогов на транспортное средство национальным компетентным органам, если временно ввезенное транспортное средство не вывезено из страны. Таможенные талонные книжки выдаются уполномоченными организациями или ассоциациями, которые гарантируют такую оплату. Конвенция описывает функционирование процедур временного ввоза коммерческих дорожных транспортных средств, а также документов, используемых в процедурах, применяемых в случаях невывоза таких средств в установленный срок. Конвенция предусматривает стандартизованную процедуру и предусматривает использование признаваемого на международном уровне документа, который заменит национальные процедуры и документы, которые часто в различных странах отличаются друг от друга. Эта процедура также позволяет не прибегать к использованию национальных систем гарантий, поскольку все налоги и сборы имеют страховое покрытие. Кроме того она обеспечивает аккуратное заполнение документации компетентными органами и транспортными предприятиями. В итоге Конвенция помогает свести к минимуму процедуры и задержки при пересечении границ. Конвенция открыта для участия всех государств - членов ООН. По состоянию на 13 марта 2007 года Договаривающимися сторонами Конвенции были 39 государств и Европейское Сообщество.
20. Международная конвенция об облегчении условий железнодорожной перевозки пассажиров и багажа через границы 1952 года облегчает пересечение границы пассажирам, следующих в пассажирском сообщении, устанавливая процедуры досмотра пассажиров и багажа при въезде и выезде компетентными органами двух соседних стран, связанных железнодорожной линией, осуществляющей перевозки через границу значительного количества пассажиров. По состоянию на 18 января 2006 года Договаривающимися сторонами Конвенции были 10 государств.
21. Международная конвенция об облегчении условий железнодорожной перевозки грузов через границы 1952 года облегчает пересечение границ грузами, перевозимыми железнодорожным транспортом, устанавливая процедуры и условия для гармонизации и обеспечивая высокий уровень эффективности досмотра грузов, перевозимых железнодорожным транспортом через границу между двумя соседними странами по маршруту, обеспечивающему значительные перевозки грузов. По состоянию на 13 марта 2007 года Договаривающимися сторонами Конвенции были 10 государств.

22. Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров, 1972 года облегчает временное использование контейнеров в международных перевозках путем отсрочки уплаты налогов и сборов за временное использование в стране, являющейся Договаривающейся стороной Конвенции, контейнеров, зарегистрированных в другой Договаривающейся стороне. По состоянию на 13 марта 2007 года Договаривающимися сторонами этой конвенции были 35 государств.
23. Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах 1982 года направлена на содействие прохождению грузов через границы при международных перевозках путем согласования и сокращения требуемых формальностей, а также числа и продолжительности осуществляемых мер контроля. Конвенция устанавливает процедуры для эффективного проведения всех видов контроля, который может понадобиться на границе, включая таможенный контроль, медико-санитарный контроль, ветеринарный контроль, фитосанитарный контроль, контроль соответствия техническим стандартам и контроль качества. Процедуры в основном предусматривают сотрудничество и взаимную координацию деятельности различных национальных служб контроля, а также международное сотрудничество между соответствующими службами пограничного контроля соседних стран. Конвенция предусматривает такие меры, как организации совместного контроля грузов и документов путем установки совместно используемого оборудования, обеспечение аналогичных часов работы пограничных постов и служб контроля, которые осуществляют свою деятельность на этих постах. Эти процедуры применяются ко всем грузам, пересекающим границы при ввозе, вывозе или транзите, и ко всем видам транспорта. Конвенция рассчитана на применение в глобальных масштабах; управление Конвенцией осуществляет Административный комитет. Конвенция предусматривает сокращение числа и продолжительности всех типов контроля и применение наилучшего опыта эффективного контроля грузов на границе. Она направлена на применение принципа комплексного осуществления пограничного контроля. Таким образом Конвенция способствует сокращению продолжительности задержек на границе, что ведет к снижению транспортных расходов и, соответственно, к снижению издержек на экспорт и импорт товаров. По состоянию на 13 марта 2007 года Договаривающимися сторонами Конвенции были 47 государств и Европейское Сообщество.
24. Конвенция о таможенном режиме, применяемом к контейнерам, переданным в пул и используемым для международных перевозок, 1994 года направлена на обеспечение допуска переданных в пул контейнеров к ввозу без уплаты ввозных пошлин и сборов путем упрощения режима, установленного Таможенной конвенцией, касающейся контейнеров, 1972 года. По состоянию на 13 марта 2007 года Договаривающимися сторонами Конвенции были 14 государств.

Г. Перевозка опасных грузов

25. Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) 1957 года направлено на обеспечение максимально возможного уровня безопасности при перевозке опасных грузов с экономически приемлемыми издержками. Соглашение определяет вещества, которые относятся к опасным грузам, но могут быть допущены к международной дорожной перевозке, и вещества, которые не могут быть допущены к международной дорожной перевозке. Что касается опасных грузов, допускаемых к дорожной перевозке, то конвенция ДОПОГ устанавливает условия, при которых такая перевозка может осуществляться. Эти условия включают классификацию веществ по характеру их опасности (взрывчатые вещества, воспламеняющиеся жидкости, воспламеняющиеся газы, коррозионные вещества и т.д.), по их упаковке, маркировке, информационному табло, специальному

обозначению, документации и по специальным требованиям к емкостям.. Кроме того в ДОПОГ содержатся требования, касающиеся условий перевозки, обучения водителей, а также требования, касающиеся конструкции транспортных средств и их допущения к перевозке. Недавно в Конвенцию были добавлены положения, касающиеся безопасности. Как правило, поправки в Приложения к конвенции ДОПОГ вносят через каждые два года. Хотя Договаривающиеся страны обязуются допускать отвечающие требованиям ДОПОГ транспортные средства других Договаривающихся сторон, Соглашение сохраняет за Договаривающимися сторонами право по причинам, не связанным с безопасностью во время перевозки, запрещать ввоз опасных веществ на свою территорию. Договаривающиеся стороны также сохраняют за собой право путем заключения особых двусторонних или многосторонних соглашений, условливаясь о применении к международным перевозкам через их территорию менее жестких требований. Соглашение ДОПОГ открыто для присоединения всех государств-членов ООН. Присоединение к ДОПОГ не несет каких-либо финансовых обязательств для стран. Однако на экспортирующие страны соглашение ДОПОГ налагает обязательства иметь административные структуры, необходимые для испытаний и выдачи разрешений на использование упаковки, емкостей и транспортных средств, для обучения водителей и советников по вопросам безопасной перевозки опасных веществ и для выдачи соответствующих сертификатов. Соглашение ДОПОГ обеспечивает высокий уровень сохранности и безопасности при международной перевозке опасных грузов. Обеспечивая взаимное признание упаковки, емкостей, транспортных средств и сертификатов об обучении водителей, это соглашение способствует перевозке таких грузов и торговле ими. То обстоятельство, что соглашение ДОПОГ гармонизировано с Типовыми правилами ООН, составляющими основу для предписаний, касающихся всех видов транспорта и большинства национальных нормативных документов, также способствует соблюдению требований Соглашения, их практическому применению и соответствующему контролю. Приложения А и В могут использоваться, и фактически используются, также для регулирования внутренних перевозок в странах ЕС. По состоянию на 13 марта 2007 года Договаривающимися сторонами Соглашения были 42 государства.

26. Протокол о внесении поправок в пункт а) статьи 1, пункт 1) статьи 14 и в пункт 3 b) статьи 14 ДОПОГ 1993 года упрощает процедуру внесения поправок в приложения к ДОПОГ и согласует определение понятия "транспортное средство" с определением, используемым в различных директивных документах ЕС. По состоянию на 13 марта 2007 года Договаривающимися сторонами Протокола являются 29 государств.
27. Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ) 2000 года направлено на обеспечение высокого уровня безопасности таких перевозок при экономически приемлемых издержках. Соглашение включает положения, которые должны выполняться во всех компонентах перевозок, в том числе судами и их экипажами. По состоянию на 13 марта 2007 года Договаривающимися сторонами Соглашения были 5 государств.

G. Перевозка скоропортящихся пищевых продуктов

28. Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС) 1970 года устанавливает единообразные предписания, касающиеся сохранения качества скоропортящихся пищевых продуктов во время их международной перевозки. Оно определяет единообразные нормы и стандарты для требуемых для этих целей специальных транспортных средств и оборудования, а также для контроля теплоизоляции и устанавливает единообразные отличительные знаки, которые должны крепиться к специальному оборудованию. Соглашение устанавливает также единообразные нормы в отношении оборудования и температурного

режима для пищевых продуктов глубокой заморозки и для замороженных продуктов. По состоянию на 13 марта 2007 года Договаривающимися сторонами Соглашения было 41 государство.

Н. Краткий перечень международных соглашений и конвенций ЕЭК ООН в области транспорта

ИНФРАСТРУКТУРА ТРАНСПОРТА

1. Декларация, касающаяся постройки международных дорожных магистралей от 16 сентября 1950 года
2. Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА) от 15 ноября 1975 года
3. Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ) от 31 мая 1985 года
4. Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) от 1 февраля 1991 года
5. Протокол о комбинированных перевозках по внутренним водным путям к Европейскому соглашению о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) от 1991/1997 годов
6. Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП) от 19 января 1996 года

ДОРОЖНОЕ ДВИЖЕНИЕ И БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

7. Конвенция о дорожном движении от 19 сентября 1949 года
8. Конвенция о дорожном движении от 8 ноября 1968 года
9. Протокол о дорожных знаках и сигналах от 19 сентября 1949 года
10. Конвенция о дорожных знаках и сигналах от 8 ноября 1968 года
11. Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию о дорожном движении (1968 года), от 1 мая 1971 года
12. Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию о дорожных знаках и сигналах (1968 года), от 1 мая 1971 года
13. Европейское соглашение о применении статьи 23 Конвенции 1949 года о дорожном движении, касающейся размеров и веса автомашин, допускаемых к движению по некоторым дорогам Договаривающихся сторон, от 16 сентября 1950 года
14. Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию 1949 года о дорожном движении и Протокол 1949 года о дорожных знаках и сигналах, от 16 сентября 1950 года
15. Европейское соглашение относительно разметки дорог от 13 декабря 1957 года

16. Протокол о разметке дорог к Европейскому соглашению, дополняющему Конвенцию о дорожных знаках и сигналах, от 1 марта 1973 года
17. Соглашение о минимальных требованиях, касающихся выдачи и действительности водительских удостоверений (СВУ), от 1 апреля 1975 года

АВТОТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА

18. Соглашение о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний, от 20 марта 1958 года
19. Соглашение о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров, от 13 ноября 1997 года
20. Соглашение о введении глобальных технических правил для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, от 25 июня 1998 года

ДРУГИЕ ПРАВОВЫЕ ДОКУМЕНТЫ, КАСАЮЩИЕСЯ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

а) Условия работы

21. Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), от 1 июля 1970 года

б) Налогообложение

22. Конвенция о налоговом обложении частных дорожных перевозочных средств, используемых в международном движении, от 18 мая 1956 года
23. Конвенция о налоговом обложении дорожных перевозочных средств, используемых для международной перевозки пассажиров, от 14 декабря 1956 года
24. Конвенция о налоговом обложении дорожных перевозочных средств, используемых для дорожной перевозки грузов, от 14 декабря 1956 года

с) Частное право

25. Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), от 19 мая 1956 года
26. Протокол к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), от 5 июля 1978 года
27. Конвенция о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа (КАПП), от 1 марта 1973 года
28. Протокол к Конвенции о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа (КАПП), от 5 июля 1978 года

d) Экономическая регламентация

29. Общее соглашение об экономической регламентации международного дорожного транспорта, от 17 марта 1954 года

ВНУТРЕННЕЕ СУДОХОДСТВО (Частное право)

30. Конвенция об унификации некоторых правил относительно ответственности, вытекающей из столкновения судов внутреннего плавания, от 15 марта 1960 года
31. Конвенция о регистрации судов внутреннего плавания, от 25 января 1965 года
32. Конвенция об обмере судов внутреннего плавания, от 15 февраля 1966 года
33. Конвенция об ограничении ответственности собственников судов внутреннего плавания (КООС), от 1 марта 1973 года
34. Протокол к Конвенции об ограничении ответственности собственников судов внутреннего плавания (КООС), от 5 июля 1978 года
35. Конвенция о договоре международной перевозки пассажиров и багажа по внутренним водным путям (КППВ), от 6 февраля 1976 года
36. Протокол к Конвенции о договоре международной перевозки пассажиров и багажа по внутренним водным путям (КППВ), от 5 июля 1978 года

УПРОЩЕНИЕ ПРОЦЕДУР ПЕРЕСЕЧЕНИЯ ГРАНИЦ

37. Конвенция о таможенных льготах для туристов, от 4 июня 1954 года
38. Дополнительный протокол к Конвенции о таможенных льготах для туристов, касающийся ввоза рекламных туристических документов и материалов, от 4 июня 1954 года
39. Таможенная конвенция о временном ввозе частных дорожных перевозочных средств, от 4 июня 1954 года
40. Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП), от 15 января 1959 года
41. Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП), от 14 ноября 1975 года
42. Таможенная конвенция, касающаяся временного ввоза для частного пользования летательных аппаратов и прогулочных судов, от 18 мая 1956 года
43. Таможенная конвенция, касающаяся временного ввоза дорожных перевозочных средств, служащих для коммерческих целей, от 18 мая 1956 года
44. Международная конвенция об облегчении условий железнодорожной перевозки пассажиров и багажа через границы, от 10 января 1952 года
45. Международная конвенция об облегчении условий железнодорожной перевозки грузов через границы, от 10 января 1952 года

46. Таможенная конвенция о запасных частях, используемых для ремонта вагонов EUROP, от 15 января 1958 года
47. Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров, от 18 мая 1956 года
48. Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров, от 2 декабря 1972 года
49. Европейская конвенция о таможенном режиме, применяемом к поддонам, используемым в международных перевозках, от 9 декабря 1960 года
50. Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах, от 21 октября 1982 года
51. Конвенция о таможенном режиме, применяемом к контейнерам, переданным в пул и используемым для международных перевозок, от 21 января 1994 года

ПЕРЕВОЗКА ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

52. Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ), от 30 сентября 1957 года
53. Протокол о внесении поправок в статью 1 а), статью 14(1) и статью 14(3)(b) Европейского соглашения от 30 сентября 1957 года о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ), от 28 октября 1993 года
54. Конвенция о гражданской ответственности за ущерб, причиненный при перевозке опасных грузов автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом (КГПОГ), от 10 октября 1989 года
55. Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ), от 25 мая 2000 года

ПЕРЕВОЗКА СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ПИЩЕВЫХ ПРОДУКТОВ

56. Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС), от 1 сентября 1970 года

II. ОСНОВНЫЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ СОГЛАШЕНИЯ И КОНВЕНЦИИ ЭСКАТО ООН В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА

1. Межправительственное соглашение по сети азиатских автомобильных дорог, вступившее в силу 4 июля 2005 года. По состоянию на февраль 2007 года, Соглашение подписали 28 стран, из которых 20 стали Договаривающимися сторонами Соглашения.
2. Межправительственное соглашение по сети трансазиатских железных дорог было принято на 62-й сессии ЭСКАТО ООН, состоявшейся в Джакарте, Индонезия, в апреле 2006 года и подписано 18 государствами-членами Комиссии 10 ноября 2006 года во время Конференции министров транспорта, проходившей в городе Пусане, Республика Корея. Соглашение передано депозитарию в штаб-квартиру Организации Объединенных Наций, где оно будет открыто для подписания до 31 декабря 2008 года.

ПРИЛОЖЕНИЕ III

КРАТКИЙ ПЕРЕЧЕНЬ НОРМАТИВНЫХ АКТОВ ЕС В ОБЛАСТИ ИНФРАСТРУКТУРЫ ТРАНСПОРТА

1. Трансьевропейские транспортные сети

- Постановление Совета (ЕС) 2236/95 от 18 сентября 1995 года, содержащее общие правила предоставления Сообществом финансовой помощи в области трансъевропейских сетей (Official journal L 228, 23/09/1995, pp. 0001-0007), в которое были внесены изменения
- Постановление (ЕС) 1655/1999 Европейского Парламента и Совета от 19 июля 1999 года о внесении поправок в Постановление Совета (ЕС) № 2236/95 от 18 сентября 1995 года, содержащее общие правила предоставления Сообществом финансовой помощи в области трансъевропейских сетей (Official journal L 197, 29/07/1999, pp. 0001-0007)
- Постановление (ЕС) 788/2004 Европейского Парламента и Совета от 21 апреля 2004 года о внесении поправок в Постановление Совета (ЕС) 2236/95 и в Постановления (ЕС) 1655/2000, (ЕС) 1382/2003 и (ЕС) 2152/2003 с целью уточнения указанных сумм, с учетом расширения Европейского Союза (Official journal L 138, 30/04/2004, pp. 0017-0018)
- Постановление (ЕС) 807/2004 Европейского Парламента и Совета от 21 апреля 2004 года о внесении поправок в Постановление Совета (ЕС) 2236/95, содержащее общие правила предоставления Сообществом финансовой помощи в области трансъевропейских сетей (Official journal L 143, 30/04/2004, pp. 0046-0048)
- Решение 1692/96/ЕС Европейского парламента и Совета от 23 июля 1996 года о Руководящих принципах развития трансъевропейской транспортной сети (Official journal L 228, 09/09/1996, pp. 0001-0104), в которое были внесены исправления
- Исправления к Решению 1692/96/ЕС Европейского парламента и Совета от 23 июля 1996 года о Руководящих принципах Сообщества по развитию трансъевропейской транспортной сети (Official journal L 15, 17/01/1997, pp. 0001-0004)

поправки:

- Решение 1346/2001/ЕС Европейского парламента и Совета от 22 мая 2001 года о внесении поправок в Решение 1692/96/ЕС в отношении морских портов, портов внутреннего плавания и интермодальных терминалов, а также в проект № 8 в Приложении III (Official journal L 185, 06/07/2001, pp. 0001-0036)
- Решение 884/2004/ЕС Европейского парламента и Совета от 29 апреля 2004 года о внесении поправок в Решение 1692/96/ЕС года о Руководящих принципах Сообщества по развитию трансъевропейской транспортной сети (Текст, применимый в Европейской экономической зоне) (Official journal L 167, 30/04/2004, pp. 0001-0038), с уточнениями:
- Исправление к Решению 884/2004/ЕС Европейского парламента и Совета от 29 апреля 2004 года о внесении поправок в Решение 1692/96/ЕС года о Руководящих принципах Сообщества по развитию трансъевропейской транспортной сети (Текст, применимый в Европейской экономической зоне) (Official journal L 201, 07/06/2004, pp. 0001-0055)

- Директива 2004/54/ЕС Европейского парламента и Совета от 29 апреля 2004 года в отношении минимальных требований безопасности туннелей в сети трансъевропейских автомобильных дорог (Official journal L 167, 30/04/2004, pp. 0039-0091), с уточнениями:
- Исправления к Директиве 2004/54/ЕС Европейского парламента и Совета от 29 апреля 2004 года в отношении минимальных требований безопасности туннелей в сети трансъевропейских автомобильных дорог (Official journal L 201, 07/06/2004, pp. 0056-0076)
- Директива Совета 96/48/ЕС от 23 июля 1996 года об эксплуатационной совместимости трансъевропейской системы скоростных железнодорожных линий (Official journal L 235, 17/09/1996, pp. 6)
- Директива 2004/52/ЕС Европейского парламента и Совета от 29 апреля 2004 года об эксплуатационной совместимости электронных систем дорожных сборов в Сообществе (Official journal L 166, 30/04/2004, pp. 124)
- Директива 2004/54/ЕС Европейского парламента и Совета от 29 апреля 2004 года в отношении минимальных требований безопасности туннелей в сети трансъевропейских автомобильных дорог

2. Координация инвестиций в области транспорта

- Постановление Совета (ЕЭС) 3600/82 от 30 декабря 1982 года о предоставлении ограниченной поддержки в области транспортной инфраструктуры (Official journal L 376, 31/12/1982, pp. 0010-0010)
- Постановление Совета (ЕЭС) 1889/84 от 26 июня 1984 года о введении специальных мер, представляющих интерес для Сообщества, применительно к области транспортной инфраструктуры (Official journal L 177, 04/07/1984, pp. 0004-0006)
- Постановление Совета (ЕЭС) 3620/84 от 19 декабря 1984 года о конкретной мере в области транспортной инфраструктуры (Official journal L 333, 21/12/1984, pp. 0058-0060)
- Постановление Совета (ЕЭС) 4059/86 от 22 декабря 1986 года о предоставлении финансовой поддержки проектам транспортной инфраструктуры (Official journal L 378, 31/12/1986, pp. 0024-0026)
- Постановление Совета (ЕЭС) 4070/87 от 22 декабря 1987 года о предоставлении поддержки проектам транспортной инфраструктуры (Official journal L 380, 31/12/1987, pp. 0033-0034)
- Постановление Совета (ЕЭС) 4048/88 от 19 декабря 1988 года о предоставлении финансовой поддержки проектам транспортной инфраструктуры (Official journal L 356, 24/12/1988, pp. 0005-0006)
- Постановление Совета (ЕЭС) 3359/90 от 20 ноября 1990 года о программе действий в области транспортной инфраструктуры с целью завершения создания единого рынка транспорта в 1992 году (Official journal L 326, 24/11/1990, pp. 0001-0005)
- Постановление Совета (ЕЭС) 1738/93 от 25 июня 1993 года о программе действий в области транспортной инфраструктуры с целью завершения создания единого рынка транспорта (Official journal L 161, 02/07/1993, pp. 0004-0008)

3. Установление тарифов за использование инфраструктуры

- Постановление Совета (ЕЭС) 1108/70 от 4 июня 1970 года о введении системы учета расходов на инфраструктуру на железнодорожном, автомобильном и на внутреннем речном транспорте (Official journal L 130, 15/06/1970, pp. 0004-0014). Для реализации этого Постановления приняты
- Постановление (ЕЭС) 25988/70 Комиссии от 18 декабря 1970 года, с указанием позиций, которые должны быть включены в различные разделы счетов, приведенных в Приложении 1 к Постановлению Совета (ЕЭС) 1108/70 от 4 июня 1970 года (Official journal L 278, 23/12/1970, pp. 0001-0005), с изменениями:
- Постановление Комиссии (ЕЭС) 2116/78 от 7 сентября 1978 года, о внесении поправок в Постановление (ЕЭС) 2598/70 в котором указаны позиции, которые должны быть включены в различные разделы счетов, приведенных в Приложении 1 к Постановлению Совета (ЕЭС) 1108/70 от 4 июня 1970 года (Official journal L 246, 08/09/1978, pp. 0007-0008)
- Постановление Комиссии (ЕС) 13/2004 от 8 декабря 2003 года, определяющее структуру перечня водных путей морского сообщения, предусмотренного Статьей 3(d) Постановления Совета (ЕЭС) 1108/70 (Текст, применимый в Европейской экономической зоне). (Official journal L 003, 07/01/2004, pp. 0003-0005)

с изменениями:

- Постановление Совета (ЕЭС) 1384/79 от 25 июня 1979 года о внесении поправок в Постановление (ЕЭС) 1108/70 о введении системы учета расходов на инфраструктуру на железнодорожном, автомобильном и на внутреннем речном транспорте (Official journal L 167, 05/07/1979, pp. 0001-0006)

в адаптированном варианте:

- Постановление Совета (ЕЭС) 3021/81 от 19 октября 1981 года, адаптирующее, в связи с вступлением Греции, Постановление (ЕЭС) 1108/70 о введении системы учета расходов на инфраструктуру на железнодорожном, автомобильном и на внутреннем речном транспорте (Official journal L 302, 23/10/1981, pp. 0008-0008)

4. Интермодальность/Комбинированные перевозки

- Постановление Совета (ЕС) 2196/98 от 1 октября 1998 года относительно предоставления финансовой помощи Сообщества инновационной деятельности, направленной на развитие комбинированных перевозок (Official journal L 277, 14/10/1998, pp. 0001-0006)
- Постановление (ЕС) 1382/2003 Европейского Парламента и Совета от 22 июля 2003 года о предоставлении Сообществом финансовой помощи для улучшения экологических показателей системы грузовых перевозок (Программа Марко Поло) (Official journal L 196, 02/08/2003, pp. 0001-0006)

