



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.5/2007/7
4 July 2007

Original: RUSSIAN

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта

Двадцатая сессия

Женева, 13-14 сентября 2007 года

пункт 6 повестки дня

ОТВЕТЫ НА ВОПРОСНИК О РАЗВИТИИ ТРАНСПОРТА

Представлено правительством Азербайджана

I. ВОПРОСЫ ОБЩЕЙ ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ

A. Цели правительственной политики в области внутреннего транспорта в целом и по отдельным видам транспорта (автомобильный, железнодорожный, внутренний водный, городской и т.д.), а также цели внешнего характера (планирование землепользования, региональное развитие и т.д.) в той мере, в какой это имеет отношение к транспорту

1. Транспортная политика Азербайджанской Республики построена на основе принципов устойчивого развития транспортной системы.

2. Устойчивая транспортная система характеризуется нижеследующими критериями: безопасность, экологичность, мобильность, эффективность, конкурентоспособность, доступность, регулярность, комфортабельность, пропускные и провозные способности, снижение эксплуатационных расходов.

3. Основные цели государственной транспортной политики Азербайджанской Республики заключаются в достижении более устойчивой и мощной транспортной

GE.07-

инфраструктуры для удовлетворения спроса на транспортные услуги и интеграции в международную транспортную систему, в проведении структурных реформ на транспорте, направленных на усиление государственного регулирования и управления естественной монополией, снижение транспортных издержек в цене продукции, определение экономически обоснованных тарифов, повышение конкуренции между транспортными предприятиями.

В. Меры организационного характера, направленные на достижение целей транспортной политики, например структура, функционирование и компетенция административных органов, ответственных за транспортную политику и их взаимоотношения с другими административными органами (национальными, региональными, местными) и с транспортными предприятиями

4. Структура единой транспортной политики Азербайджанской Республики состоит из целого комплекса общегосударственных документов: концепции транспортной политики, транспортной стратегии, комплексной программы развития транспортной системы, которые включают направления развития, как отдельных отраслей транспорта, так и их транспортной инфраструктуры.

5. Реализация государственной транспортной политики входит в компетенцию Государственного органа по управлению транспортом – Министерства транспорта Азербайджанской Республики. Выполняя функции государственного регулирования и управления в области транспорта, деятельность Министерства транспорта направлена, в первую очередь, на осуществление конкретных программ по подготовке и вводу в действие правовых норм, обеспечение их выполнения, сертификацию транспортных предприятий, лицензирование, формирование и осуществление единой транспортной политики на всех видах транспорта.

С. Политические меры или действия, принятые административными органами с целью повышения безопасности (пользователей, персонала и третьих лиц) и снижения негативного воздействия на окружающую среду со стороны различных видов транспорта

6. Для обеспечения безопасности функционирования транспорта и охраны окружающей среды на транспорте осуществляется контроль над выполнением нормативных требований эксплуатации технических средств. Учитываются эти требования при их сертификации и лицензировании транспортной деятельности и внедрении современных систем диагностики технического состояния транспортных средств.

7. Ускорен процесс списания транспортных средств, ремонт и текущее содержание которых не могут обеспечить их безопасную и надежную эксплуатацию.

8. Решен вопрос по повышению квалификации и ответственности персонала, обслуживающего транспортную технику и отвечающего за ее состояние в процессе эксплуатации.

9. Одной из мер стало усиление защиты транспорта от актов незаконного вмешательства в его деятельность.

D. Принятые административными органами меры и правила, содействующие более рациональному использованию имеющихся транспортных возможностей (например, лучшее распределение перевозок между общественным и личным транспортом), включая меры, принятые с целью поощрить пользование городским общественным транспортом и снизить пользование частными автомобилями в городских районах

10. Для гарантированного удовлетворения потребностей населения в транспорте приоритетными направлениями являются развитие городских и пригородных пассажирских маршрутов с использованием для этой цели пассажироёмких транспортных средств.

11. По рекомендации Министерства транспорта владельцы маршрутов общественного пассажирского транспорта в городе Баку заменяют автобусы особо малой и малой вместимости на автобусы средней и большой вместимости. Это приведет к увеличению числа перевезенных пассажиров общественным транспортом и снижению количества пользователей частными автомобилями.

12. Приоритетной задачей также является развитие улично-дорожной сети, усовершенствование которой в последнее время ускорилось.

13. Сама сущность рыночной экономики предполагает, что неэффективные предприятия должны разоряться и уходить со сцены, уступая место тем, кто превосходит их по соотношению цены и качества предполагаемых услуг. Это относится и к транспортной отрасли, в которой этот процесс идет.

E. Меры, содействующие рациональному использованию энергоресурсов на транспорте

14. Экономические механизмы стимулируют производство и использование экологически более безопасных видов топлива - бензинов с улучшенными экологическими характеристиками, дизельного топлива с пониженным содержанием серы (порядка 0, 01 % содержания по объему), использование биодобавок к бензинам и дизтопливу, применение сжатого природного газа, метанола и т. д. Важным является повышение топливной экономичности автомобилей. Уже сейчас есть техническая возможность выпускать автомобили с расходом топлива около 3 л/100 км на автомобильном заводе в городе Гянджа. Но они дороги. Проще обеспечить снижение расхода топлива даже на эксплуатируемых автомобилях за счет снижения их динамики (ограничение скорости), за счет улучшения информационного обеспечения водителей на дорогах, совершенствования регулирования движения и рационализации перевозок, которое осуществляется соответствующими органами власти.

II. ЭКОНОМИЧЕСКИЕ, ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ И ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ВОПРОСЫ

A. Технологии, касающиеся существующей инфраструктуры, транспортного оборудования, управления движением и т.д., включая в частности меры по управлению движением в городских районах

15. Существует соответствующий указ Президента Азербайджанской Республики о развитии транспортно-дорожного комплекса Азербайджана. Согласно требованиям указа, в данный момент высокими темпами ведется обновление транспортного оборудования, а также реконструкция транспортной системы Азербайджана в целом. Предусматривается полное обновление железнодорожного пути Баку-граница Грузии протяженностью 503 км, а также всего оборудования по данному маршруту для эксплуатации скоростного поезда. Также планируется обновление пригородных поездов, маршруты которых проходят по городским районам и по берегам Каспийского моря.

B. Меры, направленные на повышение прибыльности и производительности транспортных операций

16. Повышение прибыльности транспортных операций включают следующие меры:

гибкая тарифная политика;
внедрение новых технологий, таких как интеллектуальная транспортная система;
строительство новых терминалов;
упрощение погранично-пропускных процедур.

C. Прогресс в предоставлении комплексных транспортных услуг с использованием различных видов транспорта при перевозке пассажиров и грузов (перевозка легковых и грузовых автомобилей на ж/д платформах, контейнеризация, использование паллет) и в повышении эффективности транспортных операций (пригородные перевозки, связь с аэропортами, консолидация грузов, их обработка и распределение в портах и других основных центрах)

17. Грузооборот по всем видам транспорта:

в 2005 году грузооборот составил 26534 млн.тонн км.;
в 2006 году грузооборот возрос на 62% и составил 43137 млн.тонн км.

18. Перевозки пассажиров по всем видам транспорта:

в 2005 году было перевезено 1000280 тыс. пассажиров;
в 2006 году перевозки пассажиров увеличились на 6% и составили 1063343 тыс. пассажиров.

19. Как видно, по статистическим данным перевозки грузов значительно возросли и это дает возможность говорить о прогрессе транспорта в целом.

20. Для осуществления более скоростной связи с международным аэропортом Гейдара Алиева, был разработан проект и начаты работы по расширению дороги с центра города в

направлении аэропорта и увеличении скорости от 80 км/ч до 150 км/ч, что позволит в кратчайшие сроки и беспрепятственно проехать в аэропорт и в обратном направлении.

D. Планы городских и пригородных перевозок и проблемы, возникающие между двумя этими видами перевозок

21. Насыщенный ввоз автомобилей значительно ухудшает движение транспортных средств как в центре города Баку так и в близрасположенных районах. В этой связи ведутся активные работы по расширению дорог, строительству мостов на пересечениях основных магистралей города и стоянок для парковки автомобилей.

E. Выявление и локализация постоянных препятствий движению (узкие места, перенасыщенность некоторых дорог, трудности эксплуатационного характера)

22. Выявлены основные препятствия для нормального движения транспортных средств. Для устранения этих препятствий был издан соответствующий указ Президента Азербайджанской Республики, согласно которому предусматривалось строительство 9-и мостов, из которых 4 сданы в эксплуатацию, 13 подземных переходов, из которых 3 сданы в эксплуатацию, 2-х окружных дорог (идет строительство), строительство нового торгового порта, приобретение новых судов различного типа, реконструкция 3-х аэропортов местного значения.

F. Экономические исследования, которые могут представлять интерес для других стран-членов

23. Ведутся исследования в области повышения конкурентоспособности на транспорте, упрощения погранично-пропускных и таможенных процедур.

III. ВОПРОСЫ ИНФРАСТРУКТУРЫ

A. Планирование или реализация крупных проектов по развитию инфраструктуры (автомобильный, железнодорожный, внутренний водный, трубопроводный транспорт национального или международного значения), а также модернизация существующей инфраструктуры

24. Азербайджан стремится к комплексному развитию инфраструктуры всех видов транспорта, так как старается умножить возможности в этой области, привлечь для этого инвестиции в транспортный сектор, внедрить передовой опыт и не отставать от наблюдающегося в мировой транспортной системе ускоренного процесса развития, а также проявляет инициативу в активном участии в транспортных коридорах.

25. Основными направлениями по развитию инфраструктуры транспортного комплекса Азербайджанской Республики являются:

- (a) Поэтапное обновление и модернизация основных производственных фондов национального транспортного комплекса, повышение безопасности движения перевозки пассажиров и грузов;

- (b) Внедрение информационно-управляющих систем, модернизация устройств автоматики, связи и энергоснабжения;
- (c) Завершение формирования единой автодорожной сети и ее интеграции в системы автомобильных дорог международного значения Европы и Азии;
- (d) Модернизация и развитие подходов к крупным городам и сооружения их обходов и развитие сети местных автомобильных дорог для обеспечения связей населенных пунктов с дорожной сетью общего пользования и решения социальных проблем сельского населения;
- (e) Оптимизация количества международных и узловых аэропортов, осуществление в приоритетных аэропортах глубокой модернизации производственных объектов;
- (f) Развитие инфраструктуры портов и наращивание потенциала морского флота на Каспии.

26. Нужно отметить что, немало сделано для развития транспортной инфраструктуры на азербайджанском сегменте коридора ТРАСЕКА. Так в целях создания условий для увеличения грузопотока улучшено техническое оснащение транспортного сектора, восстановлены и построены железнодорожные и автомобильные магистрали и мосты, отремонтированы подвижные составы железных дорог, суда, портовые сооружения. Железнодорожная магистраль, соединяющая Баку с портами Грузии Поти и Батуми, оснащена оптико-волоконной связью. Введены в действие три новых нефтеперевалочных терминалов.

В. Методологический подход при выборе критериев для установления приоритетов и программ или инвестиционных проектов, касающихся транспортной инфраструктуры

27. Методологической основой системы стратегического планирования транспорта являются следующие принципы:

- (a) одновременный учет всех видов транспорта;
- (b) планирование по единым конечным потребительским свойствам, несмотря на технологическое несовпадение различных видов транспорта;
- (c) разделение ответственности производителей и потребителей транспортных услуг;
- (d) использование системного подхода «локальные изменения - глобальный отклик»;
- (e) оценка социальных последствий реализации транспортных проектов, как важных предпосылок их экономической целесообразности.

28. Приоритетное значение на ближайшую перспективу придается экономическим преобразованиям транспортной отрасли и повышению их результативности, для чего в сложившихся условиях необходимо ускорение разработки соответствующей новым хозяйственным условиям законодательно - правовой базы и совершенствование структуры управления транспортной системой.

С. Финансирование проектов транспортной инфраструктуры (например, инфраструктуры автомобильного, железнодорожного, внутреннего водного, трубопроводного, городского транспорта); возможные специальные схемы финансирования (например, посредством учреждения общего или специального фонда, распределение издержек, связанных с развитием инфраструктуры)

29. Финансирование проектов транспортной инфраструктуры осуществляется с помощью средств выделяемых из государственного бюджета, а также грантами и кредитами международных финансовых институтов.

30. Государственные инвестиции носят избирательный характер и направляются, в первую очередь, на решение приоритетных общегосударственных проблем, а также на поддержку важнейших секторов транспортной деятельности и обеспечение безопасной работы транспорта.

31. Инвестиционная политика, обеспечивающая реализацию указанных направлений развития транспорта, предусматривает государственное участие в финансировании транспортных объектов, имеющих государственную значимость, повышение инвестиционного потенциала за счет инвестиционной активности самых транспортных предприятий и привлечения других источников финансирования инвестиционных проектов, в том числе частных инвесторов.

32. В условиях ограниченности инвестиций первоочередной задачей является приведение в нормативное состояние всех звеньев транспортной системы.

IV. ПРИ НАЛИЧИИ ДАННЫХ ПРЕДСТАВЬТЕ ПЛАНИРУЕМЫЕ ИЛИ ПРЕДПОЛАГАЕМЫЕ КАЧЕСТВЕННЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ, КАСАЮЩИЕСЯ РАЗЛИЧНЫХ КЛЮЧЕВЫХ АСПЕКТОВ ВНУТРЕННЕГО ТРАНСПОРТА, НАПРИМЕР

А. Общая занятость, с разбивкой по возможности по видам транспорта

33. Общая занятость на транспорте -52920 чел в том числе:

на железнодорожном транспорте - 25020 чел;
на автомобильном транспорте - 11478 чел;
на трубопроводном транспорте - 3733 чел;
на морском транспорте - 9219 чел;
на воздушном транспорте - 3470 чел.

В. Общая сумма капиталовложений в сектор транспорта (их размер и доля в процентах от всего национального объема капиталовложений), вложенных в инфраструктуру и оборудование с разбивкой по возможности по видам транспорта (автомобильный, железнодорожный, внутренний водный, трубопроводный транспорт, оборудование для контейнерных перевозок, а также средства городского транспорта (с разбивкой по крупнейшим населенным пунктам))

34. Объем капиталовложений (инвестиций) составляет:

в железнодорожный транспорт 22502 тыс. ман.;
 в морской транспорт - 30708 тыс. ман.;
 в трубопроводный транспорт - 225915 тыс. ман.

- C. Объем перевозок пассажиров с разбивкой на автомобильный транспорт (общественный и частный), железнодорожный транспорт (с отдельным указанием, где это уместно, объема городских перевозок), а также национальные авиaperезовки - рост в процентах и с разбивкой по видам транспорта либо оценочные данные в пассажиро-км

Пассажирские перевозки в транспортном секторе (тыс пассажир)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Итого	871484	894520	893225	920988	954227	1000280	1063343
Железные дороги	4250	4646	4442	4736	5241	5492	5816
Морские	12	11	14	13	20	18	17
Воздушные	701	701	732	867	1094	1211	1336
Трамвай	2427	1709	1135	453	-	-	-
Троллейбус	3431	3522	3104	2301	1249	696	105
Метрополитен	117364	119341	115639	127052	136898	146952	161096
Автомобиль	743301	764590	768159	785566	809725	845910	894973
Автобус	720881	743411	746633	763608	786515	821122	867926
Такси	22420	21179	21525	21958	23210	24788	27047

- D. Объем грузовых перевозок (рост в процентах и с разбивкой по видам транспорта либо в тонно-км) применительно к автомобильному, железнодорожному, внутреннему водному и трубопроводному транспорту

Грузовые перевозки в транспортном секторе (тыс тонн)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Итого	80180	92648	98445	110001	117313	128328	145078
Железные дороги	15876	15390	17464	20345	20671	26522	29687
Морские	8779	10247	11381	13272	13209	13680	13507
Воздушные	37	31	31	52	75	74	73
Трубопровод	15054	16517	15831	17262	18145	18534	27427
Автомобиль	40434	50463	53738	59070	65214	69518	74384

- Е. Длина сети (в тыс. км или прирост в процентах) с разбивкой на: автомобильные дороги (по возможности отдельно, обычные дороги и автомагистрали), железные дороги и внутренние водные пути (по возможности отдельно, по основным классам) и трубопроводы

Длина сети (в км)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Железные дороги	2116	2116	2122	2122	2122	2122	2122
Трамвай	35.9	32.3	27.0	22.0	-	-	-
Троллейбус	165.3	161.2	119.4	53.7	48.2	48.2	8,1
Метрополитен	28.5	28.5	28.5	29.9	29.9	29.9	29.9
Трубопроводы	4400	4400	4200	4200	4500	4500	5800
Автомобильные дороги	18759	18791	18791	18799	18799	18799	18799

- Ф. Транспортное оборудование: грузоподъемность и пассажироместимость железнодорожного подвижного состава (количество пассажирских вагонов, общее число посадочных и спальных мест, число и общая грузоподъемность вагонов), грузоподъемность и пассажироместимость судов внутреннего плавания, число частных легковых автомобилей и т.д.

Количество грузовых вагонов	ед	22251
Количество пассажирских вагонов	ед	727
Количество контейнеров	ед	11607
Грузоподъемность судов	тыс. тонн	375.5
Пассажироместимость судов	мест	1414
Число частных легковых автомобилей	ед.	458840
