

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ
ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

Евро-азиатские транспортные связи

Способствуя созданию более
эффективного евро-азиатского транспорта



ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

ЕВРО-АЗИАТСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СВЯЗИ

ЭТАП II

Доклад Группы экспертов



ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ
Нью-Йорк и Женева, 2012 год

ПРИМЕЧАНИЕ

Условные обозначения документов Организации Объединенных Наций состоят из прописных букв и цифр. Когда такое обозначение встречается в тексте, оно служит указанием на соответствующий документ Организации Объединенных Наций.

Употребляемые обозначения и изложение материала в настоящем издании не означают выражения Секретариатом Организации Объединенных Наций какого бы то ни было мнения относительно правовых аспектов, статуса той или иной страны, территории, города, района или их властей, а также не имеют отношения к делимитации их границ. Карты и справочные материалы по странам приводятся лишь для целей информации. Используемые данные получены от соответствующих стран, которые несут всю ответственность за их содержание. В тех редких случаях, когда данные не были предоставлены странами, их предоставил Секретариат, пользуясь имеющимися источниками. Вопросы географических названий могут по инициативе государств-членов выноситься на рассмотрение Группы экспертов ООН по географическим названиям (ГЭООНГН) при Департаменте по экономическим и социальным вопросам (ДЭСВ) Секретариата Организации Объединенных Наций (<http://unstats.un.org/unsd/geoinfo/UNGEGN/default.html>).

ECE/TRANS/230

Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций

Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) является одной из пяти региональных комиссий, находящихся в ведении Экономического и социального совета (ЭКОСОС). Она была создана в 1947 году с целью восстановления послевоенной Европы, развития экономической деятельности и укрепления экономических отношений между европейскими странами, а также между Европой и остальными государствами мира. Во время холодной войны ЕЭК ООН являлась уникальным форумом для экономического диалога и сотрудничества между Востоком и Западом. Несмотря на сложности этого периода, он был отмечен значительными успехами и достижением консенсуса по целому ряду соглашений в области согласования и стандартизации.

После окончания холодной войны ЕЭК ООН приобрела не только много новых государств-членов, но и новые функции. С начала 1990-х годов она сосредоточила свои усилия на анализе переходного процесса и использует свой опыт в области согласования для облегчения интеграции стран Центральной и Восточной Европы в мировой рынок.

ЕЭК ООН – это форум, где представители стран Западной, Центральной и Восточной Европы, Центральной Азии и Северной Америки (всего 56 государств) собираются вместе для выработки инструментов экономического сотрудничества в области экономики, статистики, окружающей среды, транспорта, торговли, устойчивой энергетики, лесоматериалов и жилищного хозяйства. Комиссия определяет региональные рамки для разработки и согласования конвенций, норм и стандартов. Ее эксперты оказывают техническую помощь странам Юго-Восточной Европы и Содружества Независимых Государств. Эта помощь заключается в предоставлении консультационных услуг, проведении учебных семинаров и рабочих совещаний, в ходе которых страны имеют возможность обменяться опытом и передовой практикой.

Транспорт в ЕЭК ООН

Работа Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) ЕЭК ООН направлена на упрощение процедур международной перевозки людей и товаров внутренним транспортом. Целью этой работы является повышение конкурентоспособности, надежности, энергоэффективности и безопасности транспортного сектора. В то же время она направлена на уменьшение негативного влияния транспортной деятельности на окружающую среду и эффективное содействие устойчивому развитию. КВТ – это:

- центр международных стандартов и соглашений в области транспорта в Европе и за ее пределами, принимаемых, например, в отношении перевозок опасных грузов и конструкции дорожно-транспортных средств на мировом уровне;
- портал для оказания технической помощи и обмена передовым опытом;
- координатор многостороннего инвестиционного планирования;
- партнер по практической реализации инициатив, направленных на облегчение транспорта и торговли;
- центр накопления исторических данных по статистике транспорта.

Более шести десятилетий Комитет по внутреннему транспорту служит платформой для межправительственного сотрудничества в целях содействия развитию международного транспорта при одновременном повышении его безопасности и улучшении его экологических показателей. Основные результаты этой упорной и важной работы отражены более чем в 50 международных соглашениях и конвенциях, которые устанавливают международные правовые рамки и технические правила для развития международного автомобильного, железнодорожного, внутреннего водного и интермодального транспорта, а также в отношении перевозок опасных грузов и конструкции транспортных средств. Учитывая потребности транспортного сектора и организаций, регулирующих его деятельность, ЕЭК ООН предлагает сбалансированный подход к вопросам упрощения процедур и вопросам обеспечения безопасности.

Содержание

Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций	3
Транспорт в ЕЭК ООН.....	3
ПРЕДИСЛОВИЕ.....	23
РЕЗЮМЕ.....	25
ЧАСТЬ I – ТРАНСПОРТНЫЕ ПОТОКИ МЕЖДУ ЕВРОПОЙ И АЗИЕЙ: СТАТИСТИКА	33
1.1 Введение.....	33
1.1.1 Историческая справка	33
1.1.2 Содержание раздела	34
1.2 Транспортные потоки между Европой и Азией и тенденции их развития	35
1.2.1 Обзор состояния мировой торговли	35
1.2.2 Евро-азиатские торговые потоки.....	36
1.2.3 Экономический рост в Азии.....	46
1.2.4 Контейнерные грузоперевозки между Азией и Европой	50
1.2.5 Страны, не имеющие выхода к морю	55
1.3 Товарная торговля между странами ЕАТС.....	56
1.3.1 Общий обзор	56
1.4 Анализ торгового оборота между Европой и Азией.....	74
1.4.1 Страны – участницы этапа II ЕАТС	74
1.4.2 Текущие проблемы и рекомендации	75
ЧАСТЬ II – СРАВНЕНИЕ НАЗЕМНЫХ ПЕРЕВОЗОК МЕЖДУ ЕВРОПОЙ И АЗИЕЙ С СУЩЕСТВУЮЩИМИ МОРСКИМИ МАРШРУТАМИ	79
2.1 Резюме	79
2.2 Торговля между Азией и Европой.....	83
2.3 Маршрутные поезда в Европе и Азии.....	89
2.3.1 Поти – Баку	89
2.3.2 Восточный, Москва, Новосибирск, Таганрог ("Хёндэ"), Ижевск ("КИА"), Набережные Челны ("Санг Йонг"), Узбекистан ("Джи-Эм-Дэу") и Ульяновск ("Исудзу").....	90
2.3.3 "Фольксваген-Шкода"	91
2.3.4 "Фольксваген"	91
2.3.5 "КИА-Казахстан"	92
2.3.6 "Пежо"	92
2.3.7 CD Cargo (Чешская Республика).....	92
2.3.8 Поезда, включенные в перечень Организации сотрудничества железных дорог	93
2.3.9 Демонстрационные пробеги поездов	93
2.4 Маршруты морских перевозок между Европой и Азией.....	94
2.4.1 Портовое хозяйство	94
2.4.2 Морской транспорт: стоимость и сроки доставки грузов.....	94
2.4.3 Сборы за погрузку и выгрузку.....	95
2.4.4 Фрахтовые ставки	99
2.4.5 Сроки доставки	101

2.4.6	Затраты на перевозку автомобильным транспортом	104
2.5	Затраты времени и финансовые издержки при перевозках по евро-азиатским маршрутам	106
2.5.1	Анализ графика движения.....	108
2.5.1.1	Ширина колеи.....	108
2.5.1.2	Практический опыт.....	109
2.5.2	Размеры и структура тарифов	123
2.6	Сопоставление железнодорожных и морских перевозок по маршрутам EATC.....	124
2.6.1	Сравнительный анализ железнодорожных перевозок по маршрутам EATC и перевозок морским транспортом	127
2.6.2	Практический пример: евро-азиатские транспортные связи и автомобилестроение.....	149
Добавление 2.1		155

ЧАСТЬ III – НЕФИЗИЧЕСКИЕ БАРЬЕРЫ 161

3.1	Введение	161
3.2	Обследование нефизических барьеров	161
3.3	Пункты пересечения границ	161
3.4	Визовые процедуры	168
3.5	Экспортно-импортная документация	169
3.6	Международные соглашения в области торговли и транспорта.....	169
3.7	Слаборазвитая инфраструктура.....	170
3.8	Взимание платы за транзит по конфискационным и произвольным расценкам	171
3.9	Интермодальные перевозки	171
3.10	Затраты на логистику	171
3.11	Политическая ситуация	172
3.12	Железнодорожные перевозки	172
3.13	Несовпадение интересов государственных и частных структур.....	173
3.14	Рекомендации	173

ЧАСТЬ IV – ИНФРАСТРУКТУРА ЕВРО-АЗИАТСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ СВЯЗЕЙ..... 181

4.1	Обзор, продолжение и уточнение приоритетных маршрутов, намеченных в ходе этапа I.....	181
4.1.1	Методология	181
4.1.1.1	Историческая справка об определении основных наземных транспортных маршрутов между Европой и Азией в рамках организованного ЕЭК ООН и ЭКСКАТО ООН проекта EATC (этап I)	181
4.1.1.2	Методологическая основа продолжения маршрутов EATC по территории новых стран, присоединяющихся к проекту.....	181
4.1.1.3	Вопросники.....	183
4.1.2	Информация о евро-азиатских транспортных связях	185
4.1.3	Карты (межрегиональные и по странам)	198
4.1.3.1	Межрегиональные карты: железные дороги.....	198
4.1.3.2	Межрегиональные карты: автомобильные дороги	212
4.1.3.3	Межрегиональные карты: внутренние водные пути и порты.....	224
4.1.3.4	Карты по странам.....	225

4.2	Обзор, расширение и уточнение приоритетных проектов, идентифицированных в ходе этапа I.....	254
4.2.1	Методика приоритизации проектов.....	254
4.2.1.1	Краткое изложение методики.....	255
4.2.1.2	Согласованность с этапом I EATC.....	256
4.2.1.3	Важные условия приоритизации проектов.....	257
4.2.1.4	Сбор данных.....	257
4.2.1.5	Дополнительная информация после представления исходных материалов.....	259
4.2.2	Осуществление приоритетных проектов, идентифицированных в ходе этапа I.....	260
4.2.2.1	Обобщение результатов.....	274
4.2.3	Обновление информации о приоритетных инфраструктурных проектах EATC и разработка инвестиционного плана EATC.....	275
4.2.3.1	Поступившая информация.....	275
4.2.3.2	Форма представления данных.....	275
4.2.4	Приоритизация проектов.....	277
4.2.4.1	Резюме.....	300
4.2.5	Краткие итоги приоритизации.....	301
4.2.6	Инвестиционный план этапа II EATC.....	302
4.2.7	Приоритизация проектов по каждому первоочередному маршруту EATC.....	302
4.2.8	Выводы и рекомендации.....	309
Добавление 4.1	ШАБЛОНЫ серии "B" для стран, принимавших участие в этапе I EATC.....	311
Добавление 4.2	ШАБЛОНЫ серии 2 (2A, 2B, 2C, 2D).....	335
Добавление 4.3	Заполненные шаблоны "B".....	341
Добавление 4.4	Применение полученных результатов.....	405
Добавление 4.5	Карты автодорожных и железнодорожных проектов.....	411
Добавление 4.6	Приоритизация проектов с разбивкой по первоочередным маршрутам EATC.....	459

ЧАСТЬ V – ГЕОГРАФИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИОННАЯ СИСТЕМА (ГИС) НА БАЗЕ ИНТЕРНЕТА..... 473

5.1	Роль ГИС в проекте по развитию евро-азиатских транспортных связей.....	473
5.2	Проделанная работа.....	473
5.3	Источники.....	474
5.4	Цели.....	475
5.5	Результаты.....	475
5.6	Применение.....	476
5.6.1	Исходные посылки.....	476
5.6.2	Рассмотренные программные решения.....	477
5.6.3	Описание приложения.....	482
5.6.4	Направления дальнейшей работы.....	483
Добавление 5.1	Акронимы и определения, связанные с ГИС.....	487

ЧАСТЬ VI – АНАЛИЗ СИЛЬНЫХ И СЛАБЫХ СТОРОН, ВОЗМОЖНОСТЕЙ И УГРОЗ (ССВУ)	491
6.1 Введение	491
6.2 ССВУ - анализ наземных транспортных коммуникаций EATC	492
6.2.1 Сильные стороны	492
6.2.2 Слабые стороны	493
6.2.3 Возможности	495
6.2.4 Угрозы	496
6.3 Выводы.....	497
ЧАСТЬ VII – ОБЗОР МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СЕТЕЙ И ИНИЦИАТИВ, СВЯЗЫВАЮЩИХ АЗИЮ С ЕВРОПОЙ	501
7.1 Транспортные сети в регионе EATC, поддерживаемые Организацией Объединенных Наций	501
7.2 Трансъевропейская автомагистраль и Трансъевропейская железнодорожная магистраль.....	508
7.2.1 ТЕА.....	508
7.2.2 ТЕЖ.....	508
7.2.3 Пересмотр Генерального плана проектов ТЕА и ТЕЖ.....	510
7.3 Экономическая и социальная комиссия Организации Объединенных Наций для Азии и Тихого океана	511
7.3.1 Инициативы/проекты в рассматриваемой области.....	511
7.4 Специальная программа Организации Объединенных Наций для стран Центральной Азии	514
7.4.1 Инициативы/проекты в рассматриваемой области	514
7.5 Канцелярия Высокого представителя Организации Объединенных Наций по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю	515
7.5.1 Инициативы/проекты в рассматриваемой области.....	515
7.6 Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию.....	518
7.6.1 Инициативы/проекты в рассматриваемой области.....	519
7.7 Европейский союз.....	519
7.7.1 Инициативы/проекты в рассматриваемой области	519
7.8 Транспортный коридор Европа – Кавказ – Азия.....	523
7.9 Организация по безопасности и сотрудничеству в Европе	525
7.9.1 Мандат в области транспорта.....	525
7.9.2 Деятельность в области транспорта	525
7.9.2.1 Подготовка Справочника ОБСЕ/ЕЭК ООН по оптимальной практике пересечения границ.....	525
7.9.2.2 Обеспечение безопасности на транспорте.....	526
7.9.2.3 Содействие осуществлению международных правовых документов	527
7.9.2.4 Внедрение оптимальной практики управления и борьба с коррупцией	527
7.9.2.5 Предупреждение и обнаружение незаконных трансграничных перевозок.....	528
7.9.2.6 Прочие инициативы, поддерживаемые ОБСЕ	528

7.10	Организация Черноморского экономического сотрудничества (ОЧЭС)	528
7.10.1	Инициативы/проекты в рассматриваемой области.....	529
7.11	Организация экономического сотрудничества	529
7.11.1	Инициативы/проекты в рассматриваемой области	530
7.12	Евразийское экономическое сообщество.....	531
7.12.1	Инициативы/проекты в рассматриваемой области.....	531
7.13	Международный транспортный форум.....	531
7.13.1	Инициативы/проекты в рассматриваемой области.....	532
7.14	Организация сотрудничества железных дорог.....	532
7.14.1	Инициативы/проекты в рассматриваемой области.....	533
7.15	Всемирный банк.....	534
7.15.1	Инициативы/проекты в рассматриваемой области.....	534
7.16	Исламский банк развития	537
7.16.1	Инициативы/проекты в рассматриваемой области.....	537
7.16.1.1	Стратегический план группы ИБР в области инфраструктуры (1431Н-1433Н / 2009-2011G)	537
7.16.1.2	Инвестиции ИБР.....	537
7.17	Азиатский банк развития.....	539
7.17.1	Инициативы/проекты в рассматриваемой области	539
7.18	Европейский банк реконструкции и развития.....	540
7.18.1	Инициативы/проекты в рассматриваемой области	541
7.19	Международный союз автомобильного транспорта.....	542
7.19.1	Инициативы/проекты в рассматриваемой области	542

ЧАСТЬ VIII – ВЫВОДЫ..... 545

ЧАСТЬ IX – РЕКОМЕНДАЦИИ..... 549

ПРИЛОЖЕНИЕ I – СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ ПО СТРАНАМ..... 569

Афганистан	569
Армения.....	573
Азербайджан	580
Беларусь	583
Болгария.....	586
Китай	589
Финляндия	592
Греция.....	595
Германия.....	600
Греция.....	603
Иран.....	609
Казахстан.....	613
Кыргызстан.....	616
Латвия.....	620
Литва	623
Люксембург	625
Монголия.....	626
Пакистан	631
Республика Молдова	633
Румыния.....	635

Российская Федерация.....	637
Таджикистан.....	641
Бывшая югославская Республика Македония.....	645
Турция.....	647
Туркменистан.....	650
Украина.....	652
Узбекистан.....	653

ПРИЛОЖЕНИЕ II – КРАТКИЙ ПЕРЕЧЕНЬ МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВЫХ ДОКУМЕНТОВ ЕЭК ООН В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА661

I. ОСНОВНЫЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ КОНВЕНЦИИ ЕЭК ООН В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА.....	661
A. Соглашения по вопросам инфраструктуры транспорта.....	661
B. Основные конвенции по дорожному движению и по безопасности дорожного движения.....	662
C. Соглашения о технических предписаниях для производства транспортных средств.....	663
D. Другие конвенции в области автомобильного транспорта.....	664
E. Конвенции об упрощении процедур пересечения границ.....	665
F. Перевозка опасных грузов.....	668
G. Перевозка скоропортящихся пищевых продуктов.....	669

Таблицы

1.1 Рост объемов международной товарной торговли по отдельным регионам и странам, 2000–2009 годы.....	35
1.2 Внутри- и межрегиональная товарная торговля, 2008 год.....	40
1.3 Объем торговли ЕС (27) с Китаем, по видам транспорта (в млн. евро).....	43
1.4 Время, затрачиваемое на перевозку грузов из Азии в Финляндию.....	45
1.5 Товарная торговля: ведущие экспортеры и импортеры, 2009 год.....	46
1.6 Мировая товарная торговля по регионам и отдельным странам, 2009 год.....	48
1.7 Рост ВВП стран Азии, 2007–2011 годы.....	49
1.8 Тарифы (средние рыночные ставки) за единицу ДФЭ при перевозках по трем важнейшим маршрутам регулярного сообщения.....	53
2.1 Обобщенные результаты исследования.....	82
2.2 Сведения об основных маршрутных поездах, курсировавших по состоянию на июль 2007 года.....	90
2.3 Маршрутные поезда, курсирующие между Европой и Азией.....	93
2.4 Морские фрахтовые ставки в долларах США.....	100
2.5 Данные о движении поездов.....	109
2.6 Маршруты, расстояния и время в пути.....	110
3.1 Причинно-следственный анализ затруднений, возникающих в пунктах пересечения границ на маршрутах евро-азиатских транспортных связей (ЕАТС) ...	163
3.2 Сокращение простоев в пунктах пересечения сухопутных границ.....	174
4.1 Таблицы данных.....	184
4.2 Железнодорожные маршруты.....	185
4.3 Автомобильные маршруты.....	190
4.4 Маршруты внутренних водных путей.....	193
4.5 Речные порты на отдельных маршрутах внутренних водных путей.....	194
4.6 Морские порты, учитывавшиеся в ходе этапа II ЕАТС.....	196
4.7 Распределение весов критериев.....	260

4.8	Состояние проектов в Армении	261
4.9	Состояние проектов в Азербайджане.....	262
4.10	Состояние проектов в Беларуси.....	262
4.11	Состояние проектов в Болгарии.....	263
4.12	Состояние проектов в Китае.....	264
4.13	Состояние проектов в Иране	265
4.14	Состояние проектов в Казахстане	266
4.15	Состояние проектов в Кыргызстане	267
4.16	Состояние проектов в Республике Молдова	268
4.17	Состояние проектов в Румынии	269
4.18	Состояние проектов в Таджикистане	270
4.19	Состояние проектов в Турции	270
4.20	Состояние проектов в Украине	272
4.21	Состояние проектов в Узбекистане.....	273
4.22	Сводные данные о состоянии проектов этапа I EATC	274
4.23	Данные, представленные странами обо всех проектах, по типу инфраструктуры.....	276
4.24	Афганистан: сводные результаты приоритизации проектов	278
4.25	Армения: сводные результаты приоритизации проектов.....	279
4.26	Азербайджан: сводные результаты приоритизации проектов	280
4.27	Болгария: сводные результаты приоритизации проектов	281
4.28	Китай: сводные результаты приоритизации проектов	282
4.29	Грузия: сводные результаты приоритизации проектов.....	283
4.30	Германия: сводные результаты приоритизации проектов.....	284
4.31	Греция: сводные результаты приоритизации проектов	285
4.32	Иран: сводные результаты приоритизации проектов.....	286
4.33	Казахстан: сводные результаты приоритизации проектов.....	287
4.34	Кыргызстан: сводные результаты приоритизации проектов.....	288
4.35	Латвия: сводные результаты приоритизации проектов	289
4.36	Литва: сводные результаты приоритизации проектов	290
4.37	Монголия: сводные результаты приоритизации проектов	290
4.38	Республика Молдова: сводные результаты приоритизации проектов	291
4.39	Пакистан: сводные результаты приоритизации проектов	292
4.40	Румыния: сводные результаты приоритизации проектов.....	293
4.41	Российская Федерация: сводные результаты приоритизации проектов.....	295
4.42	Таджикистан: сводные результаты приоритизации проектов.....	296
4.43	Бывшая югославская Республика Македония: сводные результаты приоритизации проектов	297
4.44	Турция: сводные результаты приоритизации проектов.....	298
4.45	Украина: сводные результаты приоритизации проектов	299
4.46	Узбекистан: сводные результаты приоритизации проектов	300
4.47	Сводные результаты рассмотрения проектов этапа II EATC	300
4.48	План инвестиций в транспортную инфраструктуру в рамках этапа II EATC (в млрд. долл. США)	304
4.49	График освоения инвестиций в транспортную инфраструктуру в рамках этапа II EATC.....	305
4.50	Приоритизация капиталовложений на автодорожных маршрутах EATC.....	306
4.51	Приоритизация капиталовложений на железнодорожных маршрутах EATC	308
A-1	Первоочередной автодорожный маршрут EATC 1.....	459

A-2	Первоочередной автодорожный маршрут EATC 2	460
A-3	Первоочередной автодорожный маршрут EATC 3.....	461
A-4	Первоочередной автодорожный маршрут EATC 4.....	462
A-5	Первоочередной автодорожный маршрут EATC 5.....	463
A-6	Первоочередной автодорожный маршрут EATC 6.....	464
A-7	Первоочередной автодорожный маршрут EATC 7.....	464
A-8	Первоочередной автодорожный маршрут EATC 8.....	464
A-9	Первоочередной автодорожный маршрут EATC 9.....	464
B-1	Первоочередной железнодорожный маршрут EATC 1	465
B-2	Первоочередной железнодорожный маршрут EATC 2.....	466
B-3	Первоочередной железнодорожный маршрут EATC 3	467
B-4	Первоочередной железнодорожный маршрут EATC 4.....	468
B-5	Первоочередной железнодорожный маршрут EATC 5	468
B-6	Первоочередной железнодорожный маршрут EATC 6.....	469
B-7	Первоочередной железнодорожный маршрут EATC 7	469
B-8	Первоочередной железнодорожный маршрут EATC 8.....	470
B-9	Первоочередной железнодорожный маршрут EATC 9.....	471
T-1	Китай.....	405
T-2	Германия (автодорожные проекты)	406
T-3	Германия (железнодорожные проекты)	407
T-4	Пакистан.....	408
T-5	Бывшая югославская Республика Македония.....	409
T-6	Турция	410
6.1	ССВУ-анализ наземных транспортных коммуникаций EATC.....	498
A1.1	Доля транспорта и связи в ВВП Армении, 2000–2010 годы.....	573
A1.2	Железнодорожные грузоперевозки в Армении, 2005–2009 годы.....	575
A1.3	Воздушные перевозки в Армении, 2005–2008 годы.....	575
A1.4	Пользование общественным транспортом (городским и международным) в Армении	575
A1.5	Приоритетные направления работ по программе "Дороги Беларуси" и их сметная стоимость.....	585
A1.6	Модернизация железнодорожных коридоров в Беларуси	585
A1.7	Краткие сведения о проектах, 2008-2013 годы.....	593
A1.8	Международные автомобильные перевозки в Грузии, по категориям	596
A1.9	Объемы грузоперевозок в Грузии, по категориям.....	597
A1.10	Морской транспорт Грузии	597
A1.11	Причалы в порту Поти	598
A1.12	Грузооборот и основные объекты инфраструктуры порта Поти	598
A1.13	Грузооборот и основные объекты инфраструктуры порта Батуми	599
A1.14	Доля различных видов транспорта в грузоперевозках: Греция, 2008–2009 годы.....	603
A1.15	Доля различных видов транспорта в перевозках пассажиров: Греция, 2007–2009 годы.....	604
A1.16	Число погибших в результате происшествий на наземном транспорте: Греция, 2008–2010 годы.....	604
A1.17	Перевозка грузов и пассажиров железнодорожным транспортом, 2009–2010 годы.....	604
A1.18	Действующие железнодорожные сети Греции.....	605
A1.19	Строящиеся железнодорожные сети Греции	606

A1.20	Расходы на инфраструктуру железнодорожного транспорта в Греции	606
A1.21	Число прибывающих и убывающих пассажиров в портах Греции, 2008–2009 годы.....	606
A1.22	Пассажиропоток в основных морских портах Греции, 2007–2009 годы.....	607
A1.23	Грузопотоки основных морских портов, 2008–2009 годы.....	607
A1.24	Пограничные пропускные пункты Греции.....	607
A1.25	Дорожная сеть Латвии.....	620
A1.26	Национальные и международные железнодорожные грузоперевозки в Латвии, 2008–2010 годы.....	621
A1.27	Объем грузов, принимаемых на борт и выгружаемых в портах Латвии латвийскими и иностранными судами, 2008–2010 годы.....	621
A1.28	Пассажиро- и грузооборот рижского аэропорта, 2008–2010 годы.....	622
A1.29	Виды транспорта в Монголии, 2007–2010 годы.....	627

Диаграммы

1.1	Месячная динамика товарной торговли (агрегированные данные по 70 странам)	36
1.2	Мировой экспорт товаров по регионам, 2007–2009 годы.....	37
1.3	Доля регионов мира в экспорте товаров, 2000 и 2008 годы	37
1.4	Географическая структура мирового экспорта, 2009 год	38
1.5	Географическая структура экспорта европейских стран, 2009 год	38
1.6	Географическая структура экспорта стран Азии, 2009 год	39
1.7	Торговля стран ЕС с азиатскими странами АСЕМ.....	41
1.8	Торговля азиатских стран АСЕМ со странами ЕС	42
1.9	Объем торговли Турции со странами ЕС (27), по видам транспорта	43
1.10	Объем торговли Турции со странами Азии, по видам транспорта.....	44
1.11	Объемы импорта Литвы, по видам транспорта	44
1.12	Объемы экспорта Литвы, по видам транспорта	45
1.13	Рост перевозок по маршрутам Восток–Запад, 2002–2015 годы	50
1.14	Несбалансированность перевозок по маршрутам Восток–Запад к 2015 году	51
1.15	Рост объемов торговли между странами Азии, 2002–2015 годы	52
1.16	Прогноз средней загруженности портов	53
1.17	Контейнерный грузооборот морских портов (ЕС – Азия-26), 2005 год (в тыс. тонн за год)	54
1.18	Экспорт и импорт товаров, 2008 год	57
1.19	Экспорт стран Европы, участвующих в ЕАТС.....	58
1.20	Импорт стран Европы, участвующих в ЕАТС	58
1.21	Экспорт стран Азии, участвующих в ЕАТС	59
1.22	Импорт стран Азии, участвующих в ЕАТС	59
1.23	Экспорт стран СНГ, участвующих в ЕАТС	60
1.24	Импорт стран СНГ, участвующих в ЕАТС.....	60
1.25	Афганистан.....	61
1.26	Армения	61
1.27	Азербайджан.....	62
1.28	Беларусь.....	62
1.29	Болгария	63
1.30	Китай.....	63
1.31	Финляндия	64
1.32	Грузия	64
1.33	Германия	65

1.34	Греция	65
1.35	Иран	66
1.36	Казахстан	66
1.37	Кыргызстан	67
1.38	Латвия.....	67
1.39	Литва.....	68
1.40	Люксембург.....	68
1.41	Монголия.....	69
1.42	Пакистан.....	69
1.43	Республика Молдова.....	70
1.44	Румыния	70
1.45	Российская Федерация	71
1.46	Доля стран в поставках экспортных и импортных товаров автомобильным транспортом (Российская Федерация – страны ЕАТС), 2009 год	71
1.47	Таджикистан	72
1.48	Бывшая югославская Республика Македония.....	72
1.49	Турция	73
1.50	Туркменистан.....	73
1.51	Украина.....	74
2.1	Мировой экспорт и импорт, первый квартал года.....	83
2.2	Экспорт стран Европы.....	84
2.3	Экспорт стран Европы.....	84
2.4	Евро-азиатская торговля.....	84
2.5	Темпы роста товарной торговли в реальном выражении, по регионам, 2007–2008 годы.....	85
2.6	Экспорт и импорт европейских стран, участвующих в проекте ЕАТС.....	85
2.7	Азиатские страны – участницы проекта ЕАТС	86
2.8	Стоимость мирового товарного экспорта в реальном выражении и объем морских перевозок в процентах от ВВП, 1998–2008 годы.....	88
2.9	Маршрутный поезд Поти–Баку	89
2.10	Цепь поставок в автомобилестроении.....	91
2.11	Этапы следования маршрутного поезда "Пежо".....	92
2.12	Маршрутный поезд ČD Cargo.....	92
2.13	Структура затрат на морские перевозки	95
2.14	Распределение сборов за погрузку и выгрузку между грузоотправителем и оператором судна	95
2.15	Сборы за погрузку и выгрузку в различных портах, взимавшиеся 10 крупнейшими грузоперевозчиками в апреле–июне 2009 года.....	96
2.16	СПВ и прочие расходы в порту Констанца.....	98
2.17	Фрахтовые ставки при перевозках по маршрутам Азия–Европа–Азия.....	99
2.18	Соотношение спроса и предложения, 2011 год	99
2.19	Анализ расстояния и времени в пути на часто используемых морских маршрутах.....	102
2.20	Роль автомобильного транспорта в морских перевозках.....	105
2.21	Расценки на услуги автомобильного транспорта	105
2.22	Варианты загрузки вагона	107
2.23	Расчет затрат времени и финансовых затрат на перевозку контейнеров маршрутным поездом	108
2.24	Средняя скорость движения поездов.....	110

2.25	Тарифы125 на железнодорожные перевозки в долларах США	124
2.26	Анализ пер12бевозок по Транссибирской железной дороге	125
2.27	Анализ по методу "время–издержки–расстояние", 2006 год.....	126
2.28	Маршрут и структура затрат	127
2.29	Маршрут EATC 1: Хабаровск – Потсдам	128
2.30	МАРШРУТ EATC 2: Ханчжоу – Калуга.....	130
2.31	МАРШРУТ EATC 3: Ташкент – Варна	133
2.32	МАРШРУТ EATC 4: Алматы – Стамбул.....	136
2.33	МАРШРУТ EATC 5: Морварид – Пушкин	139
2.34	МАРШРУТ EATC 6: Уссурийск – Киев	141
2.35	МАРШРУТ EATC 7: Шанхай – Варшава	144
2.36	МАРШРУТ EATC 8: Краснодар – Калининград.....	147
2.37	Доставка автомобилей в Везуль	149
2.38	Анализ перевозки по маршруту Везуль – Калуга.....	150
7.1	Проекты, осуществляемые по состоянию на 2010 год.....	536
A1.1	Доля транспорта в ВВП Грузии.....	595
A1.2	Автомобильные пункты пересечения границы, 2010 год.....	599
A1.3	Пункты пересечения границ	611

Карты

4.1	Этап II проекта ЕЭК ООН по евро-азиатским транспортным связям – железнодорожные маршруты	198
4.2	Этап II проекта ЕЭК ООН по евро-азиатским транспортным связям – продолжение железнодорожных маршрутов.....	199
4.3	Этап II проекта ЕЭК ООН по евро-азиатским транспортным связям – продолжение железнодорожных маршрутов.....	200
4.4	Этап II проекта ЕЭК ООН по евро-азиатским транспортным связям – железнодорожные маршруты	201
4.5	Этап II проекта ЕЭК ООН по евро-азиатским транспортным связям – железнодорожные маршруты (группа 1).....	202
4.6	Этап II проекта ЕЭК ООН по евро-азиатским транспортным связям – железнодорожные маршруты (группа 2).....	203
4.7	Этап II проекта ЕЭК ООН по евро-азиатским транспортным связям – железнодорожные маршруты (группа 3).....	204
4.8	Этап II проекта ЕЭК ООН по евро-азиатским транспортным связям – железнодорожные маршруты (группа 4).....	205
4.9	Этап II проекта ЕЭК ООН по евро-азиатским транспортным связям – железнодорожные маршруты (группа 4).....	206
4.10	Этап II проекта ЕЭК ООН по евро-азиатским транспортным связям – железнодорожные маршруты (группа 5).....	207
4.11	Этап II проекта ЕЭК ООН по евро-азиатским транспортным связям – железнодорожные маршруты (группа 6).....	208
4.12	Этап II проекта ЕЭК ООН по евро-азиатским транспортным связям – железнодорожные маршруты (группа 7).....	209
4.13	Этап II проекта ЕЭК ООН по евро-азиатским транспортным связям – железнодорожные маршруты (группа 8).....	210
4.14	Этап II проекта ЕЭК ООН по евро-азиатским транспортным связям – железнодорожные маршруты (группа 9).....	211

4.15	Этап II проекта ЕЭК ООН по евро-азиатским транспортным связям – автодорожные маршруты	212
4.16	Этап II проекта ЕЭК ООН по евро-азиатским транспортным связям – автодорожные маршруты	213
4.17	Этап II проекта ЕЭК ООН по евро-азиатским транспортным связям – продолжение автодорожных маршрутов	214
4.18	Этап II проекта ЕЭК ООН по евро-азиатским транспортным связям – автодорожные маршруты (группа 1)	215
4.19	Этап II проекта ЕЭК ООН по евро-азиатским транспортным связям – автодорожные маршруты (группа 2)	216
4.20	Этап II проекта ЕЭК ООН по евро-азиатским транспортным связям – автодорожные маршруты (группа 3)	217
4.21	Этап II проекта ЕЭК ООН по евро-азиатским транспортным связям – автодорожные маршруты (группа 4)	218
4.22	Этап II проекта ЕЭК ООН по евро-азиатским транспортным связям – автодорожные маршруты (группа 5)	219
4.23	Этап II проекта ЕЭК ООН по евро-азиатским транспортным связям – автодорожные маршруты (группа 6)	220
4.24	Этап II проекта ЕЭК ООН по евро-азиатским транспортным связям – автодорожные маршруты (группа 7)	221
4.25	Этап II проекта ЕЭК ООН по евро-азиатским транспортным связям – автодорожные маршруты (группа 8)	222
4.26	Этап II проекта ЕЭК ООН по евро-азиатским транспортным связям – автодорожные маршруты (группа 9)	223
4.27	Этап II проекта ЕЭК ООН по евро-азиатским транспортным связям – внутренний водный транспорт и порты внутреннего плавания.....	224
4.28	Афганистан.....	225
4.29	Армения	226
4.30	Азербайджан.....	227
4.31	Беларусь.....	228
4.32	Болгария	229
4.33	Северо-восток Китая	230
4.34	Юг Финляндии.....	231
4.35	Грузия	232
4.36	Германия и Люксембург	233
4.37	Греция	234
4.38	Иран	235
4.39	Казахстан	236
4.40	Кыргызстан	237
4.41	Латвия.....	238
4.42	Литва	239
4.43	Люксембург.....	240
4.44	Монголия	241
4.45	Пакистан.....	242
4.46	Республика Молдова.....	243
4.47	Румыния	244
4.48	Восток Российской Федерации	245
4.49	Центральные районы Российской Федерации.....	246
4.50	Запад Российской Федерации	247

4.51	Таджикистан	248
4.52	Бывшая югославская Республика Македония.....	249
4.53	Турция	250
4.54	Туркменистан.....	251
4.55	Украина.....	252
4.56	Узбекистан.....	253

Автомобильные дороги

A-1	Первоочередные автодорожные проекты в Афганистане.....	412
A-2	Первоочередные автодорожные проекты в Армении	413
A-3	Первоочередные автодорожные проекты в Азербайджане	414
A-4	Первоочередные автодорожные проекты в Болгарии.....	415
A-5	Первоочередные автодорожные проекты в Китае.....	416
A-6	Первоочередные автодорожные проекты в Грузии	417
A-7	Первоочередные автодорожные проекты в Германии	418
A-8	Первоочередные автодорожные проекты в Греции.....	419
A-9	Первоочередные автодорожные проекты в Казахстане	420
A-10	Первоочередные автодорожные проекты в Кыргызстане	421
A-11	Первоочередные автодорожные проекты в Латвии.....	422
A-12	Первоочередные автодорожные проекты в Литве	423
A-13	Первоочередные автодорожные проекты в Пакистане.....	424
A-14	Первоочередные автодорожные проекты в Молдове.....	425
A-15	Первоочередные автодорожные проекты в восточных районах Российской Федерации	426
A-16	Первоочередные автодорожные проекты в северо-западных районах Российской Федерации.....	427
A-17	Первоочередные автодорожные проекты в Центральном регионе Российской Федерации	428
A-18	Первоочередные автодорожные проекты в Таджикистане	429
A-19	Первоочередные автодорожные проекты в бывшей югославской Республике Македонии	430
A-20	Первоочередные автодорожные проекты в Турции	431
A-21	Первоочередные автодорожные проекты в Украине	432
A-22	Первоочередные автодорожные проекты в Узбекистане	433

Железные дороги

B-1	Первоочередные железнодорожные проекты в Афганистане	434
B-2	Первоочередные железнодорожные проекты в Армении.....	435
B-3	Первоочередные железнодорожные проекты в Азербайджане.....	436
B-4	Первоочередные железнодорожные проекты в Болгарии.....	437
B-5	Первоочередные железнодорожные проекты в Грузии.....	438
B-6	Первоочередные железнодорожные проекты в Германии.....	439
B-7	Первоочередные железнодорожные проекты в Греции	440
B-8	Первоочередные железнодорожные проекты в Иране.....	441
B-9	Первоочередные железнодорожные проекты в Казахстане.....	442
B-10	Первоочередные железнодорожные проекты в Кыргызстане.....	443
B-11	Первоочередные железнодорожные проекты в Латвии	444
B-12	Первоочередные железнодорожные проекты в Литве.....	445
B-13	Первоочередные железнодорожные проекты в Монголии	446
B-14	Первоочередные железнодорожные проекты в Пакистане	447

B-15	Первоочередные железнодорожные проекты в Республике Молдова.....	448
B-16	Первоочередные железнодорожные проекты на востоке Российской Федерации	449
B-17	Первоочередные железнодорожные проекты в северо-западных районах Российской Федерации.....	450
B-18	Российская Федерация: первоочередные железнодорожные проекты в районе Санкт-Петербурга	451
B-19	Первоочередные железнодорожные проекты в юго-западных районах Российской Федерации	452
B-20	Первоочередные железнодорожные проекты в Таджикистане.....	453
B-21	Первоочередные железнодорожные проекты в бывшей югославской Республике Македонии.....	454
B-22	Первоочередные железнодорожные проекты в Турции.....	455
B-23	Первоочередные железнодорожные проекты в Украине	456
B-24	Первоочередные железнодорожные проекты в Узбекистане	457
7.1	Международная дорожная сеть "Е" Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА).....	502
7.2	Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ); Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах в(СЛКП)	503
7.3	Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП)	504
7.4	Магистральная сеть ТЕА	507
7.5	Магистральная сеть ТЕЖ	509
7.6	Шесть интермодальных транспортных коридоров.....	512
7.7	Маршруты АН	512
7.8	Сеть ТАЖД.....	513
7.9	Автомобильная сеть в регионе СПЕКА	516
7.10	Железнодорожная сеть в регионе СПЕКА.....	517
7.11	Автомобильная сеть ТИНА.....	520
7.12	Железнодорожная сеть ТИНА.....	520
7.13	Сеть и приоритетные проекты ТЕС-Т.....	521
7.14	Сеть ТРАСЕКА	523
7.15	ОСЖД.....	534
7.16	Шесть коридоров Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества.....	535
7.17	Шесть транспортных коридоров ЦАРЭС.....	538
7.18	Маршруты НЕААИ.....	541

Список сокращений

А/Д	автодорожные проекты
АБР	Азиатский банк развития
АН	Сеть азиатских автомобильных дорог
АСЕАН	Ассоциация государств Юго-Восточной Азии
АСЕМ	Совещание Азия-Европа
АСОТД	Автоматизированная система обработки таможенных данных
БКЭЭД	Бюро Координатора экономической и экологической деятельности ОБСЕ
ВВП	валовой внутренний продукт
ВВТ	внутренний водный транспорт
ВВП	проекты внутренних водных путей
ВНР	внутренняя норма рентабельности
ВОПОГ	Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям
ВТамО	Всемирная таможенная организация
ВТО	Всемирная торговая организация
ВТПП	внутренние терминалы/пограничные переходы
ВТС	внутренний таможенный склад
ГАТТ	Генеральное соглашение по тарифам и торговле
ГИС	Географическая информационная система
ГЧП	государственно-частное партнерство
ДОПОГ	Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов
ДФЭ	единица двадцатифутового эквивалента
ЕАТС	евро-азиатские транспортные связи
ЕБРР	Европейский банк реконструкции и развития
ЕврАзЭС	Евразийское экономическое сообщество
ЕКМТ	Европейская конференция министров транспорта
ЕКП	единый контрольный пункт
ЕС	Европейский союз
ЕСТР	Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки
ЕЭК ООН	Европейская экономическая комиссия ООН
Ж/Д	железнодорожные проекты
ИБР	Исламский банк развития
ИКТ	информационно-коммуникационные технологии
ИСО	Международная организация по стандартизации
ИСПА	Механизм оказания помощи в структурной перестройке на начальном этапе присоединения
ИТС	интеллектуальные транспортные системы

КАПП	Конвенция о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа
КВПНРС-ООН	Канцелярия Высокого представителя Организации Объединенных Наций по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам
КВТ	Комитет по внутреннему транспорту
КГПОГ	Конвенция о гражданской ответственности за ущерб, причинённый при перевозке опасных грузов автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом
КДПГ	Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов
КООС	Конвенция об ограничении ответственности собственников судов внутреннего плавания
КПГВ	Конвенция о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям
КППВ	Конвенция о договоре международной перевозки пассажиров и багажа по внутренним водным путям
МА	морские автомагистрали
МДП (Конвенция)	Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП
МОР	морские проекты
МСАТ	Международный союз автомобильного транспорта
МСЖД	Международный союз железных дорог
МТФ	Международный транспортный форум
МФУ	международные финансовые учреждения
НЕААИ	Новая евро-азиатская автотранспортная инициатива
НК	национальные координаторы
ОБСЕ	Организация по безопасности и сотрудничеству в Европе
ОЕТК	Общеввропейские транспортные коридоры
ОСЖД	Организация сотрудничества железных дорог
ОЧЭС	Организация Черноморского экономического сотрудничества
ОЭС	Организация экономического сотрудничества
ОЭСР	Организация экономического сотрудничества и развития
ППГ	пункт пересечения границы
ПРГ-ТПГ	Проектная рабочая группа СПЕКА по транспорту и упрощению процедур пересечения границ
СЛКП	Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах
СМА	Европейское соглашение о международных автомагистралях
СМВП	Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения
СМЖЛ	Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях
СНГ	Содружество Независимых Государств
СПВ	сбор за погрузку и выгрузку

СПЕКА	Специальная программа для стран Центральной Азии
СПС	Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок
ССВУ	сильные и слабые стороны, возможности и угрозы
ТАЖД	Трансазиатская железная дорога
ТЕА	Трансъевропейская автомагистраль
ТЕЖ	Трансъевропейская железнодорожная магистраль
ТЕС	трансъевропейские сети
ТЕС-Т	трансъевропейские транспортные сети
ТИНА	Оценка потребностей в транспортной инфраструктуре
ТРАСЕКА	Транспортный коридор Европа – Кавказ – Азия
УЛР	управление людскими ресурсами
ЦАРЭС	Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество
ЭКА	Экономическая комиссия для Африки
ЭКЛАК	Экономическая комиссия для Латинской Америки и Карибского бассейна
ЭКОСОС	Экономический и Социальный Совет
ЭСКАТО	Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана
ЭСКЗА	Экономическая и социальная комиссия для Западной Азии
ЮНКТАД	Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию

Ссылки на Интернет-ресурсы, приведенные в настоящем докладе, были доступными на момент его составления, но могут перестать функционировать с течением времени.

ПРЕДИСЛОВИЕ

Исследование ЕЭК ООН "Евро-азиатские транспортные связи (ЕАТС) – этап II" представляет собой конечный результат длительной совместной работы соответствующих государств-членов и Организации Объединенных Наций над проектом по развитию евро-азиатских транспортных связей.

Это исследование, отправной точкой которого стали итоги первого этапа совместных усилий ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН в этой области, пришедшегося на 2003–2007 годы, предпринято отнюдь не только с тем, чтобы учесть новые данные. Наряду с конкретными полученными результатами оно стало наглядной демонстрацией тесного сотрудничества национальных координаторов из 27 стран евро-азиатского сухопутного коридора, принимавших участие во втором этапе проекта (2008–2011 годы) при поддержке секретариата ЕЭК ООН и внешних консультантов.

Глобализация экономики и торговли влечет за собой постоянный рост объема перевозок между Европой и Азией. В настоящее время грузы между этими двумя континентами доставляются в основном морским транспортом через загруженные все более интенсивным движением проливы, порты и пути их сообщения с внутренними районами материков. Развитие надежных, безопасных и эффективных наземных коммуникаций между Европой и Азией способно не только открыть дополнительные транспортные возможности для евро-азиатской торговли, но и сыграть жизненно важную роль в социально-экономическом развитии государств региона и их интеграции в мировую экономику, что особенно актуально для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю.

Как уже отмечалось, развитие внутриконтинентальных транспортных маршрутов между Европой и Азией – долгосрочная задача, требующая от заинтересованных государств твердой политической воли, целеустремленности и напряженной работы по осуществлению намеченного. Результаты, о которых говорится в настоящем исследовании, подтверждают твердую приверженность всех стран-участниц глобальному партнерству в целях развития и закладывают прочный фундамент для продолжения совместных усилий в будущем.

Что еще более важно, главным результатом исследования стала подготовка обновленного инвестиционного плана ЕАТС, способного лечь в основу более детально и обстоятельно проработанных национальных стратегий инвестирования. Инвестиционным планом ЕАТС предусмотрены 311 первоочередных проектов по развитию транспортной инфраструктуры на важнейших евро-азиатских маршрутах, общей стоимостью 215 млрд. долл. США. Исследование также включает рассмотрение нефизических препятствий, затрудняющих перевозки, и сопоставление различных вариантов доставки грузов морским и наземным транспортом. С учетом всех аспектов проведенного анализа в нем сформулированы рекомендации, на базе которых могут составляться далеко идущие программы содействия развитию международной торговли и транспорта. Кроме того, проект привел к формированию базы данных Географической информационной системы (ГИС) и появлению сетевых приложений для работы с информацией о проектах по развитию ЕАТС и соответствующей инфраструктуры, создав тем самым предпосылки для применения новаторского подхода к межстрановому инвестиционному планированию на уровне XXI века.

Получение столь ценных результатов стало возможным благодаря высокой квалификации и целеустремленности национальных координаторов стран-участниц, а также неутомимому труду сотрудников и внешних консультантов ЕЭК ООН. Работа велась при донорской поддержке правительства Российской Федерации, а также правительств других стран ЕАТС, Организации Черноморского экономического сотрудничества (ОЧЭС) и Организации экономического сотрудничества (ОЭС), выступивших организаторами ряда мероприятий под эгидой проекта ЕАТС. Свой вклад в организацию и финансирование ряда совещаний Группы экспертов внесла также Организация по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ).

Выражая признательность всем, кто принимал участие в этой работе, хотел бы призвать правительства всех стран, по территории которых пролегают маршруты ЕАТС, а также другие заинтересованные стороны, и в частности международные финансовые учреждения, предпринять необходимые шаги для последовательного осуществления изложенных в настоящем исследовании рекомендаций.

Женева, сентябрь 2012 года

Свен Алкалай

Исполнительный секретарь

Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций

РЕЗЮМЕ

Усилия ООН в поддержку развития транспортного сообщения между Европой и Азией имеют давнюю историю. Один из компонентов осуществлявшегося в 2003-2007 годах глобального проекта "Наращивание потенциала развития наземных и наземно-морских межрегиональных транспортных связей" был непосредственно посвящен евро-азиатским коммуникациям. В нем были определены основные маршруты между Европой и Азией, имеющие международное значение в качестве соединительных звеньев между европейскими и азиатскими транспортными сетями. На втором этапе проекта маршруты ЕАТС получили продолжение по территориям еще семи стран, охватив таким образом в общей сложности 27 государств¹. В ходе этого этапа были идентифицированы 9 автодорожных и 9 железнодорожных маршрутов ЕАТС, 17 маршрутов водного транспорта, 52 речных порта внутреннего плавания и 70 морских портов. В итоговый перечень были включены 311 первоочередных проектов по развитию транспортной инфраструктуры на общую сумму 215 млрд. долл. США, из которых 188 проектов, общей стоимостью 78 млрд. долл. США, признаны наиболее приоритетными. Наряду с оценкой потребностей транспортного сектора в капиталовложениях, изложенной в обновленном инвестиционном плане ЕАТС, было проведено сопоставление вариантов доставки грузов железнодорожным и морским транспортом, рассмотрены нефизические препятствия для международных перевозок по маршрутам ЕАТС и проанализированы сильные и слабые стороны, возможности и угрозы (ССВУ), связанные с использованием наземных маршрутов ЕАТС. Была также создана база данных Географической информационной системы (ГИС), по которой были составлены карты с указанием планируемых проектов.

Оценка инвестиционных потребностей транспортного сектора

Главной задачей на этапе II были повторное рассмотрение отобранных в ходе первого этапа первоочередных проектов по развитию транспортной инфраструктуры ЕАТС и разработка уточненного плана международных инвестиций в новые проекты, способного послужить основой для последовательной и реалистичной стратегии капиталовложений в намеченные маршруты ЕАТС на ближайшую, среднесрочную и длительную перспективу. Эта задача включала подробную инвентаризацию конкретных проектов по развитию дорожной сети, железных дорог, внутренних водных путей, морских портов, внутренних терминалов и другой инфраструктуры в 27 участвующих странах с оценкой их предполагаемой стоимости и с составлением графика осуществления.

Работа началась с обзора и анализа положения дел с реализацией приоритетных проектов первого этапа ЕАТС. Как выяснилось, около **53% проектов, намеченных в рамках этапа I, уже завершены**, а завершение еще 25% перенесено на второй этап ЕАТС; подробных данных о состоянии остальных проектов получено не было.

Для приоритизации новых проектов, подлежащих учету при оценке инвестиционных потребностей транспортного сектора на маршрутах ЕАТС, использовалась методика, принимающая за основу проектные предложения правительств. Эти предложения были разделены на четыре группы по срокам их

¹ Странами, принимающими участие в ЕАТС, являются Азербайджан, Армения, Афганистан, Беларусь, Болгария, бывшая югославская Республика Македония, Германия, Греция, Грузия, Иран, Казахстан, Китай, Кыргызстан, Латвия, Литва, Люксембург, Монголия, Пакистан, Республика Молдова, Российская Федерация, Румыния, Таджикистан, Туркменистан, Турция, Узбекистан, Украина и Финляндия. Недавно к инициативе ЕАТС присоединилась Польша, которая стала 28-й по счету страной-участницей.

осуществления. В методологическом отношении подход ничем не отличался от того, который был избран для расстановки приоритетов на этапе I EATC, чем обеспечивалась преемственность между двумя этапами. Он состоял из трех последовательных операций:

- отбор проектов по заранее установленным критериям (готовность к реализации и возможности финансирования, наличие общих целей на уровне организаций-исполнителей, национальном и международном уровнях и доступность необходимой информации/данных);
- анализ имеющейся информации о проектах исходя из таких критериев, как: содействие улучшению международного транспортного сообщения; вклад в удовлетворение особых потребностей транзитного транспорта развивающихся стран, не имеющих выхода к морю; обеспечение связи стран с низкими доходами и/или наименее развитых стран с основными рынками Европы и Азии; преодоление естественных препятствий; устранение узких мест; приведение некачественных участков в соответствие с международными стандартами или восполнение недостающих звеньев на намеченных маршрутах; зрелая стадия подготовки, большая социальная отдача и минимальное воздействие на окружающую среду.
- классификация/приоритизация по срокам осуществления с учетом общего рейтинга проекта по результатам анализа, основанного на множественных критериях.

В число **проектов по развитию транспортной инфраструктуры**, предложенных для включения в **обновленный инвестиционный план EATC**, вошли незавершенные проекты этапа I EATC и новые проекты, отобранные на этапе II. Инвестиционный план содержит подробный перечень проектов в области автомобильного, железнодорожного и внутреннего водного транспорта, а также проектов по развитию морских портов и внутренних терминалов в каждой из 27 участвующих стран. Работа по приоритизации была также проведена в отношении всех идентифицированных автодорожных и железнодорожных маршрутов в целях выяснения суммы капиталовложений, уже привлеченных на развитие каждого из них. Перечень проектов составлен по обновленным данным, поступившим от 23 государств. Для остальных четырех стран использовались исходные данные, представленные на первом этапе EATC. Перечень включает примерные объемы требуемых инвестиций и реалистичный график осуществления.

Сумма, необходимая для реализации всех 311 первоочередных проектов, которым придается решающее значение с точки зрения модернизации всей сети EATC, составляет 215 млрд. долл. США. На момент подготовки настоящего доклада удалось мобилизовать уже 36% этой суммы, которые выделены на осуществление наиболее приоритетных проектов. При этом из общего числа первоочередных проектов наиболее приоритетными признаны 188 общей сметной стоимостью 78 млрд. долл. США.

Сравнительный анализ железнодорожных и морских перевозок между Азией и Европой

Рост международной торговли между Европой и Азией существенно отражается на транспортных потоках, и, соответственно, на перспективах евро-азиатских транспортных связей. Особое значение в этом контексте приобретает социально-экономический прогресс расположенных на маршрутах EATC развивающихся стран

транзита и развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. Как показал анализ торговых потоков между 27 странами – участницами второго этапа исследования ЕАТС, существенную часть общего объема поставок из Азии в Европу составляют товары, экспортируемые Китаем. Наряду с этим отмечается и заметный рост внутриазиатского товарооборота.

Значительное большинство грузов, следующих из азиатских стран в страны Европы, по понятным причинам перевозится морским транспортом. Использование наземных транспортных путей выглядит менее привлекательным из-за больших трансконтинентальных расстояний в сочетании с необходимостью пересечения множества границ, политической нестабильностью, поборами, проблемами с безопасностью, потерями времени на пограничных пунктах и общей непредсказуемостью. К тому же простое сопоставление транспортных издержек при морской и сухопутной перевозке нередко приводит к мысли о финансовой неконкурентоспособности наземного транспорта. Однако первое впечатление, возникающее при сравнении стоимости и сроков доставки, например грузового контейнера морским и наземным путем из шанхайского порта в порт Гамбурга, может оказаться ложным в силу того, что на практике контейнерные грузы необходимо перевозить из мест их производства в места конечного потребления, часто весьма удаленные от портов. Поэтому специалистам по логистике приходится учитывать в сопоставлениях общую себестоимость доставки по всей цепи, включая затраты на перевозку контейнеров автомобильным транспортом со склада в порт и из порта на склад, плату за погрузку и выгрузку, сборы за оформление документации и другие административные издержки.

Железнодорожный транспорт может быть более конкурентоспособным как по срокам, так и по стоимости перевозок при доставке товаров из районов, расположенных сравнительно далеко от морских портов (например, в Китае и Индии), в страны Южной или Восточной Европы.

Соответственно, еще одной целью настоящего исследования было сопоставление маршрутов, по которым в настоящее время осуществляются морские перевозки между Европой и Азией, с отдельными железнодорожными маршрутами ЕАТС. Для этого использовалась простая и прагматичная методика, заключающаяся в сравнительной оценке морских и железнодорожных путей транспортировки грузов между Европой и Азией с точки зрения руководителя логистического отдела компании, нуждающейся в доставке своей продукции из конкретного пункта ее производства в определенный пункт назначения.

Были проанализированы девять конкретных сценариев. В каждом из них железнодорожный транспорт опередил морской по срокам доставки. Исследование показало, что **евро-азиатские перевозки по железной дороге и их интермодальная стыковка с морским и автомобильным транспортом представляют собой практически реализуемый и конкурентоспособный вариант доставки грузов** при условии правильной организации работы железнодорожного коридора, готовности к сотрудничеству со стороны правительств и эффективного учета железнодорожными компаниями потребностей клиентов на всем маршруте.

Нефизические барьеры, препятствующие международным перевозкам по маршрутам ЕАТС

Еще одной важной составляющей этапа II ЕАТС было выявление нефизических препятствий, затрудняющих перевозки. Результаты проведенного анализа говорят о том, что в этой области взгляды и интересы государственных организаций и частных

структур не совпадают. Например, оценка роли и значения национальных комитетов по упрощению торговых и транспортных процедур, равно как и других форм государственно-частного партнерства, могла быть высокой или низкой в зависимости от того, представителями какого сектора она высказывалась.

В то время как состояние транспортной инфраструктуры и ее качество улучшаются, пусть даже медленно и не на всех участках сети, **состояние управления автодорожным хозяйством и железнодорожными перевозками** во многих случаях **вызывает озабоченность. Уровень компьютеризации**, а также степень внедрения информационно-коммуникационных технологий **на транспорте и в таможенных органах некоторых стран все еще нуждаются в значительном повышении.** По-прежнему не решен ряд **практических вопросов, связанных с пересечением границ.** Так, государственные органы и личный состав пограничных служб организуют работу пунктов пересечения границы, но при этом не несут никакой ответственности за образование очередей, простои, заторы и дополнительные издержки пользователей.

Тем не менее все более многочисленные примеры передовой практики позволяют надеяться на то, что положение постепенно исправится. Например, при пересечении границ Беларуси действует принцип "единого окна", в соответствии с которым все виды пограничного контроля – таможенный, паспортный, ветеринарный и санитарный – осуществляются на одном и том же пункте. Полезный эффект такого решения выражается в том, что никому из следующих через границу не приходится делать более одной остановки. Главным преимуществом системы "единого окна" является значительное сокращение времени, затрачиваемого на пересечение границы, которое теперь не превышает 15 минут. Другим примером передового опыта может служить реализуемая в Грузии программа занесения пользующихся доверием хозяйственных субъектов в так называемый "золотой список". Это позволяет применять упрощенные процедуры в отношении компаний с большим физическим или стоимостным объемом трансграничных операций, зарекомендовавших себя добросовестным соблюдением правил. К настоящему времени число операторов, охваченных этой программой, уже составляет более 200. Указанные примеры свидетельствуют о внедрении передового опыта, получившего международное признание.

ССВУ-анализ наземных маршрутов ЕАТС

Анализ сильных и слабых сторон, возможностей и угроз (ССВУ), связанных с перевозками наземным транспортом, позволил получить полезную информацию об особенностях таких перевозок, потенциале их дальнейшего развития и соответствующих факторах риска.

Приоритетные маршруты, намеченные на втором этапе ЕАТС, открывают многообещающие перспективы расширения перевозок между Европой и Азией, прежде всего учитывая значительную пропускную способность транзитных маршрутов через северную часть Евразии, используемых на сегодняшний день лишь очень в малой степени. Развитие этих наземных транспортных путей позволило бы создать альтернативы современным морским перевозкам. При этом рост эффективности ЕАТС способствовал бы улучшению сообщения между центральноазиатскими государствами, углубляя их экономическую интеграцию и способствуя большему единению. **Поскольку ряд стран, по которым пролегают евро-азиатские маршруты, не имеют выхода к морю, улучшение транспортных коммуникаций внутри данного региона и между этим регионом и основными рынками, а также морскими портами могло бы стать одной из ключевых целей развития.** Для того чтобы страны ЕАТС могли в полной мере воспользоваться плодами своего участия в проведенной оценке потребностей, инвестиционные нужды,

о которых говорится в настоящем исследовании, должны получить оформление в виде экономически обоснованных проектов, поддающихся осуществлению в обозримом будущем. Повышение пропускной способности отдельных участков дорожной и железнодорожной сети, при всей его важности, не является достаточным. Необходимо обеспечить лучшую увязку между разными видами транспорта: автодорожная и железнодорожная сети должны соединяться между собой и иметь выходы к портам внутреннего плавания и внутренним терминалам, "сухопутным портам" и логистическим центрам. Совершенствование инфраструктуры подразумевает также упрощенные процедуры оказания транспортных и логистических услуг, включая не только сокращение времени ожидания на пограничных пунктах, но и более современные меры по оптимизации процесса перевозок. Здесь было упомянуто лишь о некоторых примерах признанного на международном уровне передового опыта. Их можно привести еще немало, но до тех пор, пока они будут представлять собой не более чем похвальные исключения и не войдут в повседневную практику в масштабах целого транспортного коридора или транспортной сети, неотделимую от общего подхода к участникам торговли и грузоперевозчикам как к клиентам, нуждающимся в услугах, результаты будут по-прежнему носить ограниченный характер, а экономические дистанции останутся более протяженными, чем географические расстояния.

Выводы и рекомендации

Результатом второго этапа ЕАТС стала уточненная оценка потребностей транспортного сектора стран, расположенных на маршрутах ЕАТС, в инвестициях межстранового уровня, получившая название "**обновленный инвестиционный план ЕАТС**". Проекты в области транспорта оценивались с точки зрения их актуальности и важности для международных перевозок и их ценности в плане улучшения сообщения между Азией и Европой. В процессе работы была также составлена уникальная база данных о транспортных сетях стран ЕАТС и планах по их развитию. Были также разработаны **карты, основанные на данных географической информационной системы (ГИС)**, позволяющие получать ценную информацию в интерактивном режиме². В сотрудничестве с правительствами стран-участниц ЕЭК ООН готова в дальнейшем обслуживать эту базу данных, с тем чтобы она облегчала правительствам выработку обоснованных национальных стратегий инвестирования в транспортный сектор, а также в надежде на то, что международные финансовые учреждения и другие доноры сочтут ее полезным источником информации, способной ускорить переход к осуществлению инвестиционных проектов. Исследование также позволило провести более обстоятельный **анализ евро-азиатских железнодорожных перевозок в сравнении с морскими**. Результаты этого анализа могут способствовать восстановлению позиций железнодорожного транспорта и послужить отправной точкой для дальнейших реформ в этом секторе, направленных на улучшение железнодорожного сообщения в интересах развития торговли между двумя континентами. **Обзор и анализ вопросов развития транспорта и упрощения процедур пересечения границ** следует воспринимать в совокупности с недавно опубликованным Справочником ОБСЕ–ЕЭК ООН по передовой практике на пунктах пересечения границ: содействие торговле и транспорту (2012 год). При этом в соответствующем разделе исследования ЕАТС приводятся конкретные примеры и заостряется внимание на ряде вопросов, заслуживающих рассмотрения. В сочетании с **ССВУ-анализом** это служит основой рекомендаций, выполнение которых позволило бы сделать расстояния между странами ЕАТС более преодолимыми с экономической точки зрения. Можно ожидать, что это также поможет усилить политическую

² <http://apps.unece.org/eatl/>

поддержку зачастую болезненных реформ в секторе транспорта, упростить порядок пересечения границ и эффективно организовать крупномасштабные программы капиталовложений в транспортную отрасль.

В исследовании также проводится мысль от том, что создание **удобных, четко функционирующих коридоров ЕАТС, установление эффективных таможенных режимов для транзитных грузов, осуществление международных конвенций по вопросам торговли и транспорта, устранение практики поборов и общее совершенствование транспортных и логистических услуг способны сократить потери времени и снизить издержки для перевозчиков, участников торгового обмена и в конечном счете – для потребителей.**

Исследование завершается серией **рекомендаций по вопросам развития инфраструктуры, упрощения процедур и отраслевой политики.** Важнейшие из них воспроизводятся ниже (врезка 1). Они призваны заложить основу для продолжения проекта ЕАТС путем указания на потребности и проблемы, которым можно было бы уделить внимание на его третьем этапе.

Врезка 1. - Основные рекомендации по итогам проекта EATC

Основные рекомендации по итогам проекта EATC**Рекомендации по развитию инфраструктуры**

- Привлечь и выделить необходимые финансовые ресурсы для осуществления инвестиционных проектов по развитию транспорта на приоритетных автомобильных и железнодорожных маршрутах.
- Совершенствовать инфраструктуру в целях создания технически обоснованной и коммерчески привлекательной альтернативы морскому транспорту.
- Обеспечить координацию и осуществление национальных планов инвестирования в инфраструктуру.
- Включить программу EATC в национальные инвестиционные планы и программы.
- Улучшить управление крупномасштабными инвестициями и программами на межстрановом и национальном уровнях, а также на уровне проектов.

Рекомендации по упрощению процедур

- Значительно упростить процедуры и практику в пунктах пересечения границ, улучшить их техническую оснащенность и инфраструктуру и повысить квалификацию личного состава.
- Обеспечить эксплуатационную совместимость используемых систем.
- Регулярно выявлять и устранять физические факторы, ограничивающие пропускную способность.
- Продуктивно использовать существующие системы таможенного транзита, такие как режим МДП.
- Применять контейнеры.
- Упростить визовые требования и формальности.
- Стандартизировать торговые и транспортные документы; в перспективе внедрить электронную документацию в целях перехода к безбумажному документообороту в сфере торговли и транспорта.
- Сокращать и устранять скрытые издержки, связанные с транспортными и смежными услугами и преодолением нефизических барьеров.
- В первоочередном порядке присоединиться к Международной конвенции 1982 года о согласовании условий проведения контроля грузов на границах и приступить к ее осуществлению.
- Модернизировать законодательство по вопросам транспорта и торговли и присоединиться к соответствующим международным конвенциям об упрощении процедур пересечения границ (см. приложение II).
- Повысить безопасность транспортных средств, их экипажей и груза при перевозках и транзите.
- Обмениваться опытом и осваивать передовую практику, получившую международное признание.

Рекомендации в области политики

- Разработать на национальном уровне генеральные планы развития транспорта с опорой на достигнутое в рамках проекта EATC.
- Подготовить и осуществить необходимые реформы в транспортном секторе, в области упрощения процедур пересечения границ и управления крупномасштабными программами инвестиций в развитие транспорта.
- Смягчать потенциальное давление со стороны национальных монополий в сфере транспорта и торговли.
- Обеспечить органичное включение страны в производственно-сбытовые и транспортные цепи современного мирового хозяйства.
- Улучшить мониторинг состояния инфраструктуры и осуществление планов содействия развитию перевозок.
- Наметить контрольные показатели для оценки результатов проводимой политики.
- Присоединиться к конвенциям и соглашениям ООН о содействии развитию международного транспорта (см. приложение II).
- Поддерживать расширение торговли не только между странами ЕС и странами Дальнего Востока, но и на различных участках маршрутов EATC.
- Поощрять государственно-частное партнерство в области развития инфраструктуры.
- Улучшить международный обмен передовым опытом и позитивной практикой и их освоение.
- Повысить эффективность сбора и распространения данных и общее качество статистики транспорта.

ЧАСТЬ I

ТРАНСПОРТНЫЕ ПОТОКИ МЕЖДУ ЕВРОПОЙ И АЗИЕЙ: СТАТИСТИКА И ТЕНДЕНЦИИ

1.1 Введение

1.1.1 Историческая справка

Глобализация привела к значительному увеличению объемов торговли и транспортных потоков между Азией и Европой. В условиях, когда основная часть перевозок осуществляется по все более перегруженным морским маршрутам, дальнейшее развитие наземных транспортных коммуникаций способно открыть дополнительные возможности надежной доставки грузов на конкурентоспособных условиях. Если такие эффективные, комплексные сухопутные транспортные коридоры будут созданы, они могут стать действенным фактором экономического развития и интеграции в Евро-Азиатском регионе и, в частности, способствовать более широкому вовлечению не имеющих выхода к морю стран Центральной Азии в глобализационные процессы.

Стремясь к решению проблем нехватки транспортной инфраструктуры, отсутствия согласованных на международном уровне правил перевозки, а также обременительных, затяжных и дорогостоящих процедур пересечения границ, ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН в 2003–2007 годах объединили усилия с правительствами государств Евро-Азиатского региона в рамках глобального проекта по созданию потенциала, осуществлявшегося на средства Счета развития ООН. В нем принимали участие следующие 18 стран: Азербайджан, Армения, Афганистан, Беларусь, Болгария, Грузия, Иран, Казахстан, Китай, Кыргызстан, Республика Молдова, Российская Федерация, Румыния, Таджикистан, Турция, Туркменистан, Узбекистан и Украина. В 2005 году к работе в рамках данного проекта подключилась Греция.

Результаты проекта включали идентификацию основных наземных транспортных маршрутов между Европой и Азией, распределение инфраструктурных проектов по степени их приоритетности, создание базы данных Географической информационной системы (ГИС), первичный анализ нефизических препятствий, проведение шести рабочих совещаний по созданию потенциала на национальном уровне и публикацию итогового отчета об исследовании.

Первый этап проекта, посвященного Евро-Азиатским транспортным связям (ЕАТС), завершился в 2008 году созывом в Женеве совещания на уровне министров, в ходе которого высокопоставленные представители 19 стран подписали совместное заявление о перспективах развития евро-азиатских транспортных связей, призвав к продолжению проекта ЕАТС в 2008–2011 годах.

В 2006 году Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) просил секретариат в сотрудничестве с ЭСКАТО представить совместное предложение по дальнейшей реализации данного проекта на новом, втором этапе. В начале 2008 года ЕЭК ООН приступила к созданию институциональной структуры, которая позволила бы продолжить работу по ЕАТС. На своей семидесятой сессии, состоявшейся 19–21 февраля 2008 года, КВТ постановил учредить Группу экспертов по евро-

азиатским транспортным связям и утвердил положение о ее круге ведения. Основными задачами этой группы стали мониторинг и координация деятельности, направленной на развитие эффективных, надежных и безопасных наземных транспортных связей между Европой и Азией.

ЕЭК ООН предложила правительствам назначить национальных координаторов (НК), которым предстояло активно включиться в работу Группы экспертов по ЕАТС на ее втором этапе. Принять деятельное участие в этой работе было предложено также соответствующим международным организациям и международным финансовым учреждениям (МФУ). В ответ на это правительства 27 стран (Азербайджана, Армении, Афганистана, Беларуси, Болгарии, бывшей югославской Республики Македонии, Германии, Греции, Грузии, Ирана (Исламской Республики), Казахстана, Китая, Кыргызстана, Латвии, Литвы, Люксембурга, Монголии, Пакистана, Республики Молдова, Российской Федерации, Румынии, Таджикистана, Туркменистана, Турции, Украины, Узбекистана и Финляндии) назначили национальных координаторов по ЕАТС.

Важным фактором, влияющим на положение в секторе транспорта, и, следовательно, на перспективы развития евро-азиатских транспортных связей, является рост торговли между Европой и Азией, а также социально-экономическое развитие стран транзита и развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, которые участвуют в проекте ЕАТС. С учетом этого в настоящем исследовании анализируются потоки и динамика перевозок между Европой и Азией как по наземным, так и по морским маршрутам, а также перевозок между самими странами – участницами этапа II ЕАТС, в целях выяснения имеющихся на сегодняшний день транспортных потребностей.

1.1.2 Содержание раздела

Настоящий раздел посвящен обзору, а также вопросам сбора и обобщения имеющихся статистических данных и информации о транспортных потоках по маршрутам ЕАТС и соответствующих тенденциях, касающихся как морских, так и наземных перевозок. Соответствующая информация была получена в процессе работы с документальными источниками, а также консультаций с секретариатом и странами, о которых идет речь. Обзор призван заострить внимание на последствиях роста торговли готовыми изделиями между государствами европейского и азиатского континентов и между странами, участвующими во втором этапе проекта ЕАТС, для транспортной системы, путем рассмотрения ключевых вопросов, возникающих в связи с увеличением объема перевозок на большие расстояния. Рост и ускорение темпов торгового обмена имеют особое значение с точки зрения объемов грузоперевозок, выбора видов транспорта и сооружения объектов инфраструктуры на маршрутах, намеченных в рамках этапа II ЕАТС. Ниже рассматриваются следующие основные темы:

- транспортные потоки между Европой и Азией и тенденции их развития;
- контейнерные грузопотоки и соответствующие тенденции;
- проблемы внешней торговли стран, не имеющих выхода к морю;
- анализ внешней торговли стран – участниц этапа II ЕАТС;
- выводы и рекомендации.

1.2 Транспортные потоки между Европой и Азией и тенденции их развития

1.2.1 Обзор состояния мировой торговли

В первой половине 2008 года международная товарная торговля по-прежнему быстро росла; так продолжалось до сентября, когда начали ощущаться последствия мирового финансового кризиса. По данным Всемирной торговой организации (ВТО), кризис привел к примерно 12-процентному сокращению объема мировой торговли по итогам 2009 года, что стало самым резким ее спадом более чем за 70 лет и существенно превысило прогнозы большинства экономистов. В таблице 1.1 представлены выраженные в процентах годовые изменения объемов товарной торговли в отдельных регионах за 2008 и 2009 годы.

Таблица 1.1 - Рост объемов международной товарной торговли по отдельным регионам и странам, 2000–2009 годы

Годовые изменения (в %)	Экспорт			Импорт		
	2000-2009	2008	2009	2000-2009	2008	2009
Торговля готовыми изделиями						
Все страны мира	3	2	-12	3	2	-13
Северная Америка	1	2	-15	1	-3	-17
Канада	-2	-6	-18	1	1	-17
Мексика	1	1	-15	1	4	-20
США	2	6	-14	1	-4	-17
Южная и Центральная Америка	4	1	-8	6	13	-17
Европа	2	0	-15	1	-1	-15
Европейский союз (27)	2	0	-15	1	-1	-15
Норвегия	1	0	-3	3	3	-14
Швейцария	2	2	-15	1	3	-10
Содружество Независимых Государств (СНГ)	6	2	-5	11	17	-26
Азия	8	6	-11	6	5	-8
Австралия	2	6	-5	7	10	-11
Китай	17	9	-11	15	4	3
ОАР Гонконг	-4	-11	-1	2	-2	-6
Индия	12	15	-3	13	18	-3
Япония	2	3	-25	1	-1	-13
Шесть восточноазиатских торговых партнеров*	6	4	-8	3	4	-13

* ОАР Гонконг; Малайзия; Республика Корея; Сингапур; Китайская провинция Тайвань и Таиланд.

Источник: http://www.wto.org/english/res_e/statis_e/its2009_e/

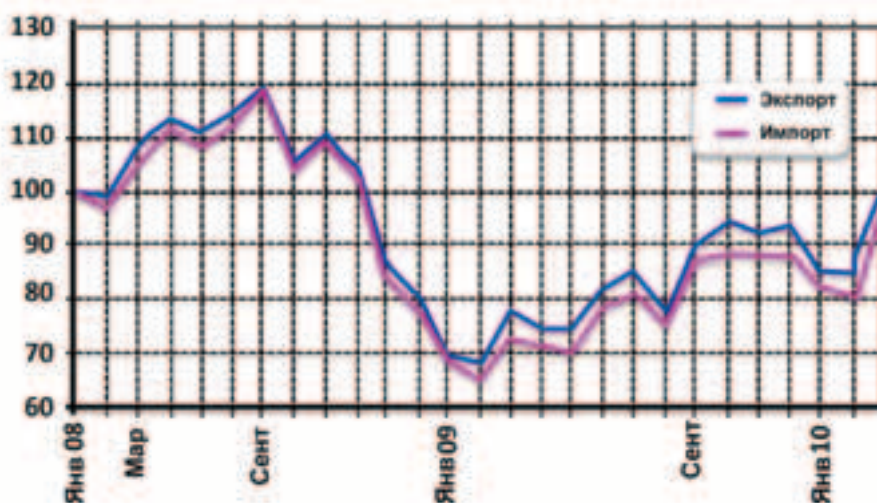
В настоящее время мировая торговля переживает оживление, темпы которого также превосходят ожидания: так, экономисты ВТО предсказывали в 2010 году возобновление роста на уровне 13,5%. Однако, согласно опубликованным ВТО 2 июня 2010 года ежемесячным данным в сопоставлении с аналогичными прошлогодними периодами, в первые три месяца 2010 года объем мировой торговли готовыми

изделиями превысил соответствующий показатель за 2009 год приблизительно на 25%, объем глобального экспорта вырос на 27%, слегка опередив расширение импорта, составившая 24%. Месячные статистические данные по 70 странам, на долю которых приходится в общей сложности около 90% мировой торговли, свидетельствуют ... в январе и феврале 2010 года торговля готовыми изделиями сокращалась, но затем, как видно на диаграмме 1.1, резко выросла в марте. Следует отметить, что, несмотря на стремительное падение уровней мировой торговли из-за недавнего экономического кризиса, страны Азии показали в 2009 году лучшие результаты, чем остальные страны мира: объем их экспорта сократился в номинальном выражении лишь на 18% – меньше, чем в любом другом регионе. Как показано на диаграмме 1.2, сокращение импорта в азиатских странах также было менее выражено, чем в общемировом масштабе.

1.2.2 Евро-азиатские торговые потоки

На долю 60 стран, принимающих участие в евро-азиатской торговле, приходится более половины мирового валового внутреннего продукта (ВВП) и свыше 60% населения планеты. Их доля в глобальной торговле составляет примерно 70%, о чем свидетельствуют данные ВТО за 2000 и 2008 годы, приведенные на диаграмме 1.3. Так, в 2009 году источником 42% мирового товарного экспорта были страны Европы, 26% – страны Азии, 17% – страны Северной Америки, 4% – страны Ближнего Востока, Южной и Центральной Америки и 3% – страны Африки и Содружества Независимых Государств (СНГ) (диаграмма 1.4).

Диаграмма 1.1 - Месячная динамика товарной торговли (агрегированные данные по 70 странам)



Источник: ВТО

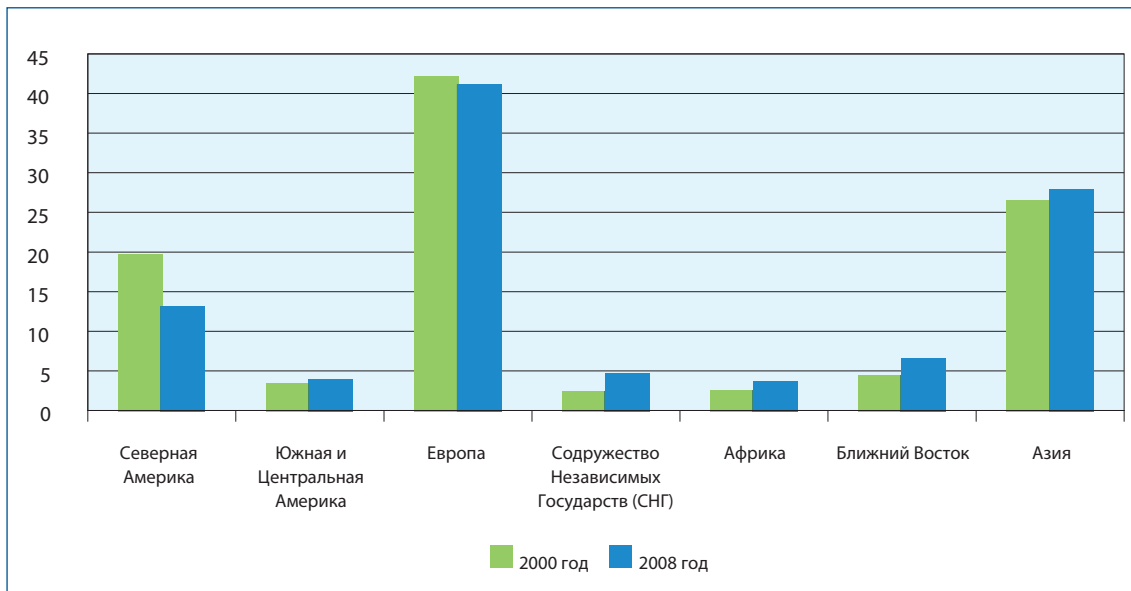
Диаграмма 1.2 - Мировой экспорт товаров по регионам, 2007–2009 годы



Источник: ВТО

Согласно данным ВТО, в 2009 году 72% европейской экспортной продукции было поставлено в страны Европы, 8% – в Азию, 7% – в Северную Америку и лишь 3% – в страны СНГ; при этом 52% экспортных товаров из стран Азии были вывезены в другие азиатские страны, 18% – в Европу и Северную Америку и лишь 2% – в страны СНГ (см., соответственно, диаграммы 1.5 и 1.6). Как видно из таблицы 1.2, аналогичные показатели были зафиксированы и в 2008 году.

Диаграмма 1.3 - Доля регионов мира в экспорте товаров, 2000 и 2008 годы



Источник: http://www.wto.org/english/res_e/statis_e/its2009_e/its09_charts_e.htm

Диаграмма 1.4 - Географическая структура мирового экспорта, 2009 год

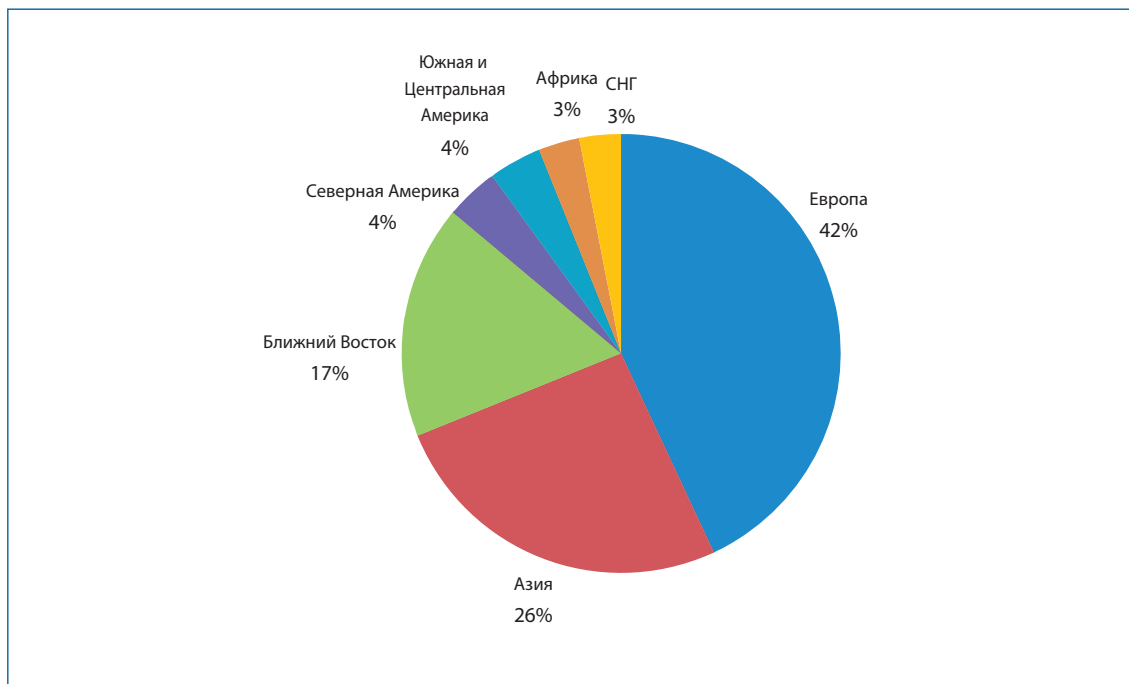


Диаграмма 1.5 - Географическая структура экспорта европейских стран, 2009 год

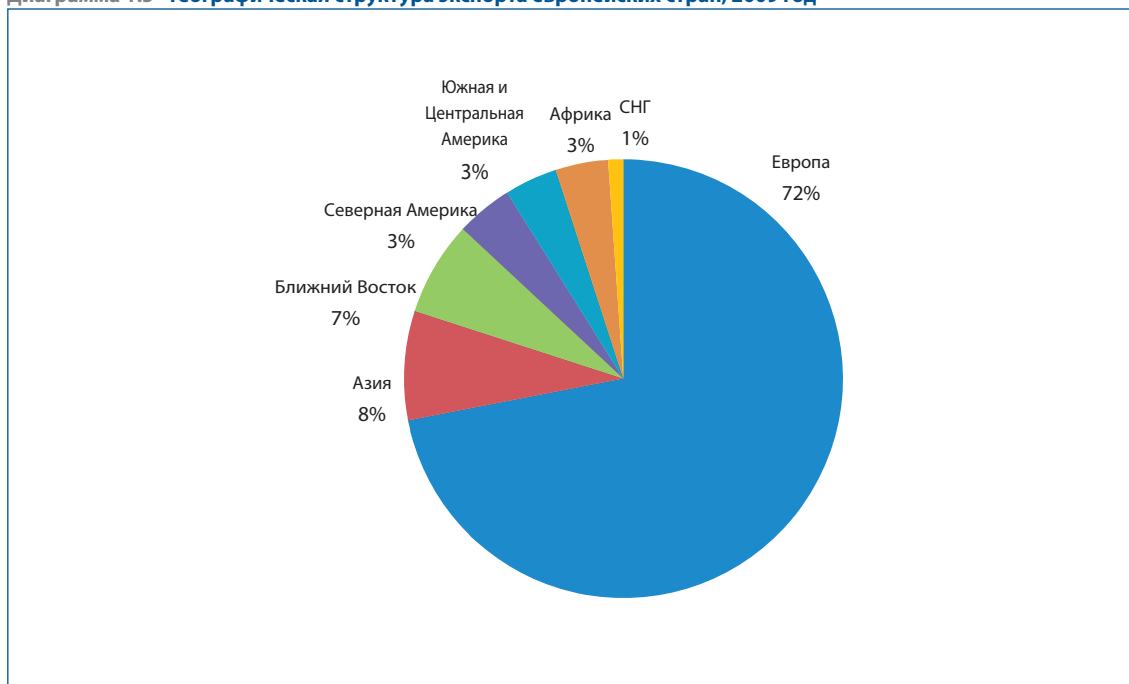
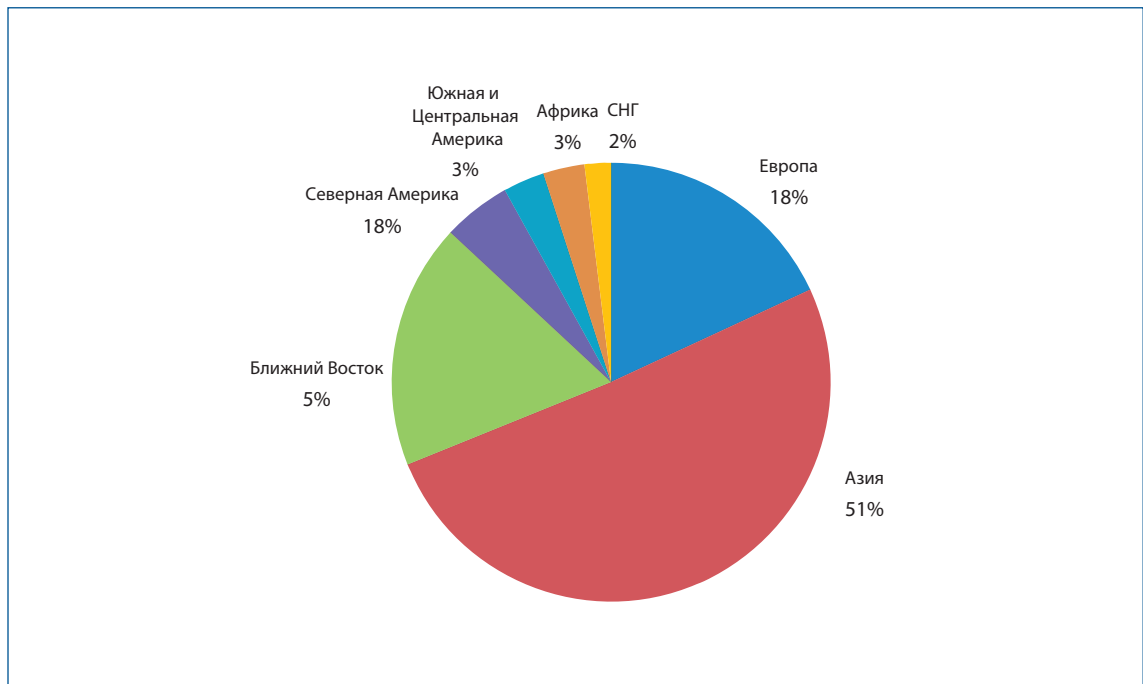


Диаграмма 1.6 - Географическая структура экспорта стран Азии, 2009 год



Таким образом, вклад Азии в мировую товарную торговлю равен одной четверти ее общего объема, причем около половины экспорта азиатских стран не выходит за пределы данного региона. Параллельно с расширением внутрирегионального торгового обмена с течением времени увеличивался и межрегиональный торговый

оборот азиатских государств, экспортная продукция которых стала поставляться главным образом в страны Европы и Северной Америки.

Таблица 1.2 - Внутри- и межрегиональная товарная торговля, 2008 год

Страны происхождения	Направления							
	Северная Америка	Южная и Центральная Америка	Европа	СНГ	Африка	Ближний Восток	Азия	Все страны мира
Стоимость								
Все страны мира	2708	583	6736	517	458	618	3903	15717
Северная Америка	1014,5	164,9	369,1	16,0	33,6	60,2	375,5	2035,7
Южная и Центральная Америка	169,2	158,6	121,3	9,0	16,8	11,9	100,6	599,7
Европа	475,4	96,4	4695,0	240,0	185,5	188,6	486,5	6446,6
Содружество Независимых Государств (СНГ)	36,1	10,1	405,6	134,7	10,5	25,0	76,8	702,8
Африка	121,6	18,5	218,1	1,5	53,4	14,0	113,9	557,8
Ближний Восток	116,5	6,9	125,5	7,2	36,6	122,1	568,9	1021,2
Азия	775,0	127,3	801,0	108,4	121,3	196,4	2181,4	4353,0
Доля региональных торговых потоков в общем объеме товарного экспорта каждого региона								
Все страны мира	17,2	3,7	42,9	3,3	2,9	3,9	24,8	100,0
Северная Америка	49,8	8,1	18,1	0,8	1,7	3,0	18,4	100,0
Южная и Центральная Америка	28,2	26,5	20,2	1,5	2,8	2,0	16,8	100,0
Европа	7,4	1,5	72,8	3,7	2,9	2,9	7,5	100,0
Содружество Независимых Государств (СНГ)	5,1	1,4	57,7	19,2	1,5	3,6	10,9	100,0
Африка	21,8	3,3	39,1	0,3	9,6	2,5	20,4	100,0
Ближний Восток	11,4	0,7	12,3	0,7	3,6	12,0	55,7	100,0
Азия	17,8	2,9	18,4	2,5	2,8	4,5	50,1	100,0
Доля региональных торговых потоков в мировом экспорте товаров								
Все страны мира	17,2	3,7	42,9	3,3	2,9	3,9	24,8	100,0
Северная Америка	6,5	1,0	2,3	0,1	0,2	0,4	2,4	13,0
Южная и Центральная Америка	1,1	1,0	0,8	0,1	0,1	0,1	0,6	3,8
Европа	3,0	0,6	29,9	1,5	1,2	1,2	3,1	41,0
Содружество Независимых Государств (СНГ)	0,2	0,1	2,6	0,9	0,1	0,2	0,5	4,5
Африка	0,8	0,1	1,4	0,0	0,3	0,1	0,7	3,5
Ближний Восток	0,7	0,0	0,8	0,0	0,2	0,8	3,6	6,5
Азия	4,9	0,8	5,1	0,7	0,8	1,2	13,9	27,7

Источник: http://www.wto.org/english/res_e/statis_e/its2009_e/

Торговля европейских стран с другими странами АСЕМ

Диаграмма 1.7 - Торговля стран ЕС с азиатскими странами АСЕМ

Период	млн. евро, %							
	Импорт	Изменения (в % к прошлому году)	Доля в общем объеме экспорта ЕС (в %)	Экспорт	Изменения (в % к прошлому году)	Доля в общем объеме экспорта ЕС (в %)	Сальдо	Объем торговли
2005	362,754	12,2	30,8	186,423	7,7	17,7	-176,331	549,176
2006	418,069	15,2	30,9	208,975	12,1	18,0	-209,093	627,044
2007	463,266	10,8	32,3	228,397	9,3	18,4	-234,870	691,663
2008	475,446	2,6	30,4	237,681	4,1	18,1	-237,765	713,127
2009	399,186	-16,0	33,3	220,607	-7,2	20,1	-178,578	619,793
2009Q1	102,100	-	33,6	48,491	-	19,0	-53,609	150,592
2009Q2	93,330	-	32,5	54,114	-	20,2	-39,215	147,444
2009Q3	99,849	-	33,5	56,312	-	20,6	-43,537	156,160
2009Q4	103,907	-	33,4	61,690	-	20,7	-42,217	165,597
2010Q1	111,121	8,8	33,5	63,872	31,7	21,7	-47,248	174,993
2010Q2	-	-	-	-	-	-	-	-
2010Q3	-	-	-	-	-	-	-	-
2010Q4	-	-	-	-	-	-	-	-
Среднегодовые темпы роста (2005–2009 годы)		2,4			4,3			3,1

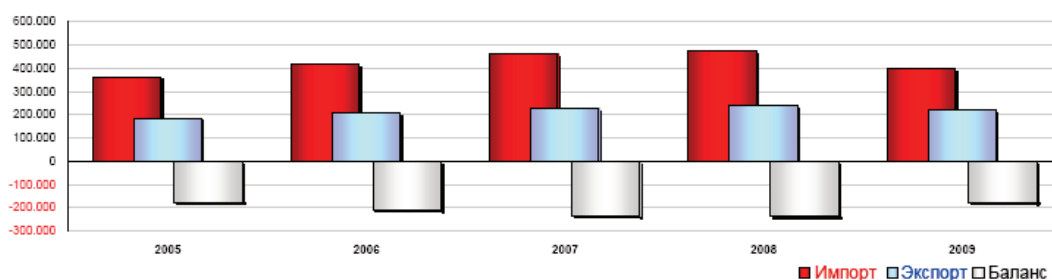
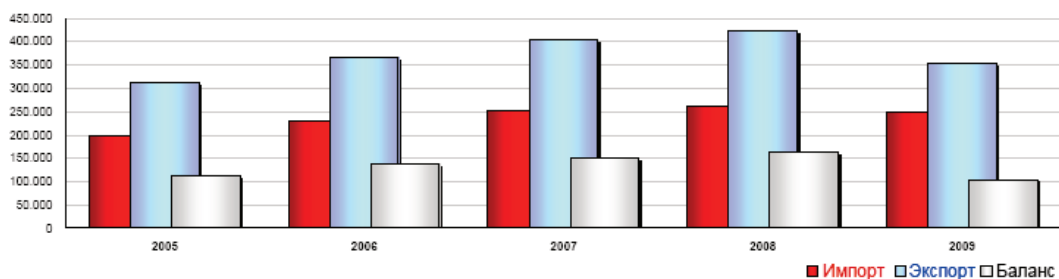


Диаграмма 1.8 - Торговля азиатских стран АСЕМ со странами ЕС

Период	млн. евро, %							
	Импорт	Изменения (в % к прошлому году)	Доля в общем объеме экспорта ЕС (в %)	Экспорт	Изменения (в % к прошлому году)	Доля в общем объеме экспорта ЕС (в %)	Сальдо	Объем торговли
2005	199,187	8,5	12,1	311,588	16,1	16,7	112,401	510,775
2006	229,279	15,1	11,9	367,020	17,8	16,8	137,742	596,299
2007	252,251	10,0	12,3	403,190	9,9	17,1	150,939	655,441
2008	261,409	3,6	11,2	423,347	5,0	16,8	161,938	684,756
2009	248,864	-4,8	12,1	353,316	-16,5	16,0	104,451	602,180
2009Q1	56,224	-	12,6	81,967	-	16,6	25,743	138,191
2009Q2	61,800	-	12,4	81,346	-	15,5	29,546	143,146
2009Q3	62,612	-	11,1	92,567	-	15,5	29,956	155,179
2009Q4	68,228	-	12,7	97,436	-	16,6	29,207	165,664
2010Q1	-	-	-	-	-	-	-	-
2010Q2	-	-	-	-	-	-	-	-
2010Q3	-	-	-	-	-	-	-	-
2010Q4	-	-	-	-	-	-	-	-
Среднегодовые темпы роста (2005–2009 годы)		5,7			3,2			-1,8



Источник: Asia-Europe Meeting (ASEM), Report, A European Commission foundation

Совещание Азия–Европа (АСЕМ), представляющее собой неформальный процесс диалога и сотрудничества, в котором 27 государств – членов Европейского союза и Европейская комиссия участвуют вместе с 19 азиатскими странами и Ассоциацией государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН), опубликовало цифры, характеризующие динамику торгового баланса ЕС с азиатскими странами АСЕМ, представленные на диаграммах 1.7 и 1.8. В период с 2005 по 2008 год наблюдался рост стоимостного объема как импортных, так и экспортных поставок в обоих направлениях, за которым начиная с 2009 года последовал резкий спад, связанный с финансовым кризисом. Несмотря на это, объем импорта продукции азиатских стран в государства – члены ЕС продолжал примерно вдвое превышать экспорт европейских товаров в Азию.

Торговля между странами ЕС и Китаем

Таблица 1.3 - Объем торговли ЕС (27) с Китаем, по видам транспорта (в млн. евро)

ЕС (27) – Китай	Окт. 2009	Нояб. 2009	Дек. 2009	Янв.-дек. 2009	Янв. 2010	Фев. 2010	Март 2010	Апр. 2010	Май 2010	Июнь 2010
Морской	11610	9957	10015	126925	11916	11348	12993	11268	12797	15266
Железнодорожный	116	107	88	1239	109	79	124	128	135	147
Воздушный	3872	4871	3846	43638	3926	3656	4575	4109	4864	4708

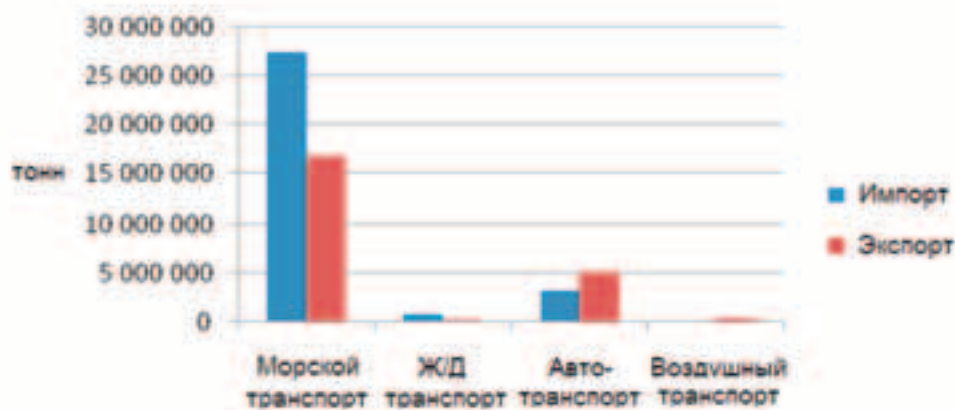
Источник: Евростат

Согласно свежим данным за период с октября 2009 по июнь 2010 года, полученным от статистического органа ЕС (Евростат) (таблица 1.3), основная часть грузов (как импортных, так и экспортных), перевозимых между 27 странами ЕС и Китаем, по-прежнему доставляется морем. Второе место по стоимостному объему обслуживаемых поставок занимает воздушный транспорт, а замыкают список железные дороги.

Торговля между ЕС и Турцией

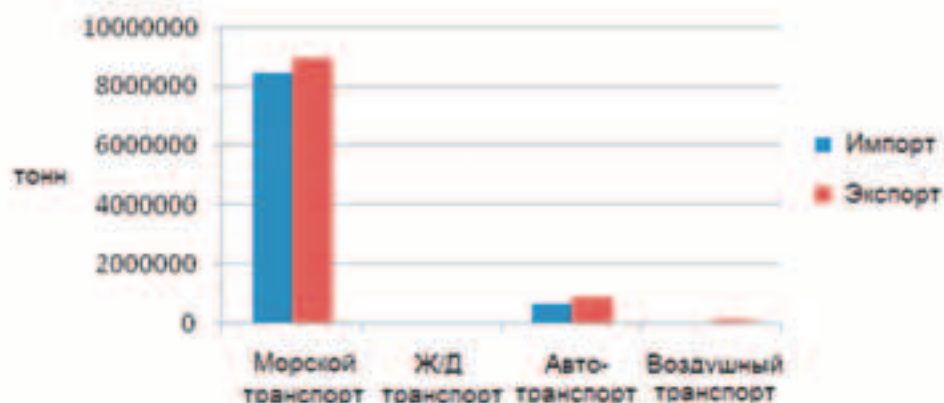
Аналогичные выводы можно сделать из анализа данных о товарной торговле между Турцией, странами ЕС и странами Азии за 2009 год, представленных на диаграммах 1.9 и 1.10 ниже.

Диаграмма 1.9 - Объем торговли Турции со странами ЕС (27), по видам транспорта



Источник: НК Турции

Диаграмма 1.10 - Объем торговли Турции со странами Азии, по видам транспорта



Источник: НК Турции.

Внешняя торговля Литвы

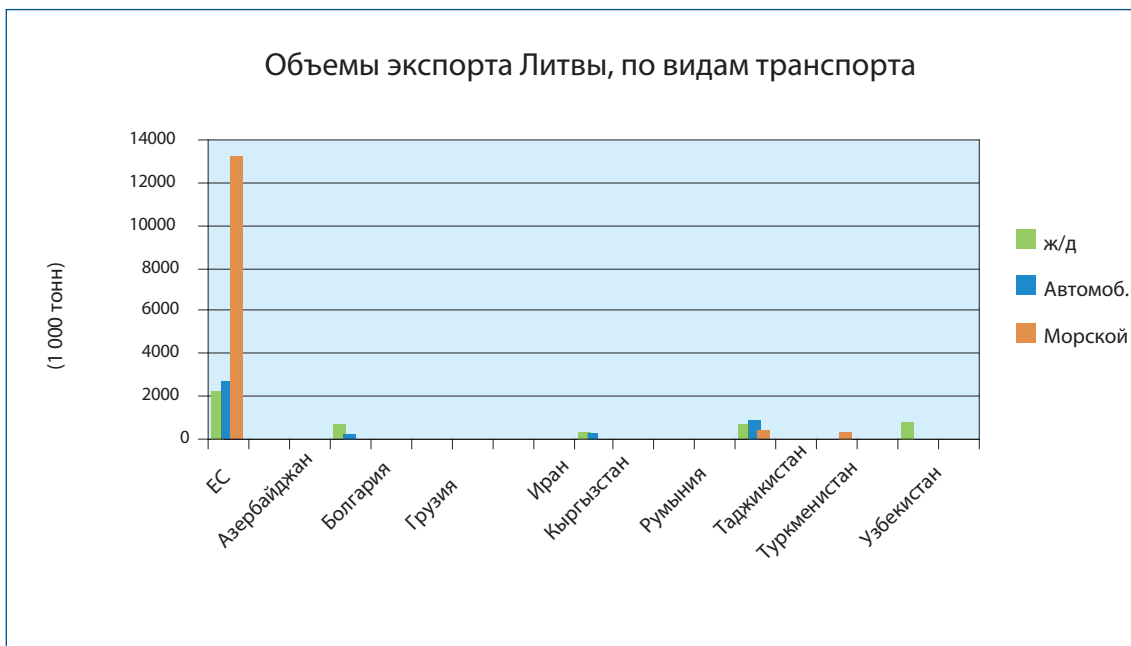
На диаграммах 1.11 и 1.12 показаны аналогичные данные об импорте и экспорте, характеризующие торговый обмен Литвы с другими странами Европейского союза и с остальными участниками проекта EATS, с разбивкой по видам транспорта.

Диаграмма 1.11 - Объемы импорта Литвы, по видам транспорта



Источник: НК Литвы

Диаграмма 1.12 - Объемы экспорта Литвы, по видам транспорта



Источник: НК Литвы

Перевозка контейнерных грузов

Количества контейнерных грузов, перевозимых железнодорожным и автомобильным транспортом между Китаем и странами Европы, на сегодняшний день весьма ограничены. Железнодорожные перевозки, в частности по Транссибирской магистрали, которая вместе с ее ответвлениями является наиболее важной железнодорожной артерией, связывающей Европу с Дальним Востоком, на сегодняшний день не превышают по объему 3–4% общего грузооборота и осуществляются в основном из северных районов Китая. Хотя доля грузового железнодорожного транспорта в международных перевозках на большие расстояния невелика, их потенциал в плане обеспечения сообщения между некоторыми пунктами является весьма значительным. Еще меньшая часть грузооборота приходится на автомобильный транспорт.

Полезное сравнение сроков доставки грузов по транссибирскому маршруту и по маршруту, предполагающему использование только водного транспорта, представлено в таблице 1.4. Из него следует, что с точки зрения затрат времени, необходимых для перевозки в Финляндию грузов из крупнейших портов Японии, Китая и Республики Корея, предпочтительным является транссибирский маршрут.

Таблица 1.4 - Время, затрачиваемое на перевозку грузов из Азии в Финляндию

Маршруты	Пусан (Республика Корея)	Кобе (Япония)	Шанхай (Китай)
Водный	35 дней	35 дней	35 дней
Транссибирский	18-22 дня	24 дня	26 дней

Источник: Oksana et al (2006)

1.2.3 Экономический рост в Азии

Как отмечалось в предыдущем разделе, объем торговли между европейскими странами и странами Азии значительно увеличился за последние годы. В основном это связано с развитием и выходом на мировой рынок новых экономических партнеров из числа азиатских государств, а также широкомасштабным ростом экономики Китая. При этом торговый оборот недавно переживших индустриализацию стран Азии после кризиса восстанавливался увереннее, чем у экономически развитых государств; это позволяет предположить, что недавнее укрепление их экономики было в значительной мере обусловлено развитием торговли внутри Азиатского региона.

По данным ВТО (таблица 1.5), начиная с 2008 года Китай стал крупнейшим в мире экспортером продукции обрабатывающей промышленности, оттеснив на второе место Германию.

Таблица 1.5 - Товарная торговля: ведущие экспортеры и импортеры, 2009 год

Место	Экспортер	Стоимость экспорта	Доля	Годовое изменение в %	Место	Импортер	Стоимость экспорта	Доля	Годовое изменение в %
1	Китай	1202	9,6	-16	1	США	1604	12,7	-26
2	Германия	1121	9,0	-22	2	Китай	1006	8,0	-11
3	США	1057	8,5	-18	3	Германия	931	7,4	-21
4	Япония	581	4,7	-26	4	Франция	551	4,4	-22
5	Нидерланды	499	4,0	-22	5	Япония	551	4,4	-28
6	Франция	475	3,8	-21	6	Соединенное Королевство	480	3,8	-24
7	Италия	405	3,2	-25	7	Нидерланды	446	3,5	-23
8	Бельгия	370	3,0	-22	8	Италия	410	3,2	-26
9	Республика Корея	364	2,9	-14	9	Гонконг, Китай	353	2,8	-10
10	Соединенное Королевство	351	2,8	-24		- импорт для внутреннего потребления ^а	91	0,7	-8
11	Гонконг, Китай	330	2,6	-11	10	Бельгия	351	2,8	-25
	- внутренний экспорт ^а	15	0,1	-9	11	Канада	330	2,6	-21
	- реэкспорт ^а	314	2,5	-11	12	Республика Корея	323	2,6	-26
12	Канада	316	2,5	-31	13	Испания	290	2,3	-31
13	Российская Федерация	304	2,4	-36	14	Сингапур	246	1,9	-23
14	Сингапур	270	2,2	-20		- импорт товаров для внутреннего потребления ^б	114	0,9	-28
	- внутренний экспорт	138	1,1	-21	15	Индия	244	1,9	-24
	- реэкспорт	132	1,1	-19	16	Мексика	242	1,9	-24
15	Мексика	230	1,8	-21	17	Российская Федерация ^в	192	1,5	-34
16	Испания	218	1,7	-23	18	Тайвань, Китай	175	1,4	-27
17	Тайвань, Китай	204	1,6	-20	19	Австралия	165	1,3	-17

Место	Экспортер	Стоимость экспорта	Доля	Годовое изменение в %	Место	Импортер	Стоимость экспорта	Доля	Годовое изменение в %
18	Саудовская Аравия ^а	189	1,5	-40	20	Швейцария	156	1,2	-15
19	Объединенные Арабские Эмираты ^а	75	1,4	-27	21	Польша	147	1,2	-30
20	Швейцария	173	1,4	-14	22	Австрия	144	1,1	-22
21	Малайзия	157	1,3	-21	23	Турция	141	1,1	-30
22	Индия	155	1,2	-20	24	Объединенные Арабские Эмираты ^а	140	1,1	-21
23	Австралия	154	1,2	-18	25	Таиланд	134	1,1	-25
24	Бразилия	153	1,2	-23	26	Бразилия	134	1,1	-27
25	Таиланд	152	1,2	-14	27	Малайзия	124	1,0	-21
26	Австрия	137	1,1	-24	28	Швеция	119	0,9	-29
27	Польша	134	1,1	-21	29	Чешская Республика	105	0,8	-26
28	Швеция	131	1,0	-29	30	Саудовская Аравия ^а	92	0,7	-20
29	Норвегия	121	1,0	-30					
30	Индонезия	120	1,0	-14					
	Итого ^д	10244	82,2	-		Итого ^д	10323	81,6	-
	Все страны мира ^д	12461	100,0	-23		Все страны мира ^д	12647	100,0	-23

^а Оценка секретариата.

^б Специальный импорт Сингапура определен как импорт минус реэкспорт

^с Импорт оценивается на условиях FOB.

^д Включает значительный объем реэкспорта или импорт для реэкспорта

Источник: WTO

В период с 2005 по 2008 год экспорт китайских промышленных товаров ежегодно увеличивался в среднем на 12% – в три раза быстрее германского (таблица 1.6). Хотя Европейский союз по-прежнему не имеет себе равных по объему продукции, экспортируемой за пределы ЕС, разрыв между ним и Китаем неуклонно сокращается. В части импорта Китай по-прежнему занимает второе место в списке крупнейших мировых импортеров.

После несколько неожиданного подъема во второй половине 2009 года перспективы роста экономики азиатских стран на ближайший двухгодичный период улучшились. Согласно представленным в таблице 1.7 данным Азиатского банка развития, рост ВВП в 2011 году прогнозировался на уровне 5,9% в государствах Центральной Азии и 7,7% в восточноазиатских странах. Три экономики, пережившие спад в 2009 году (ОАР Гонконг, Монголия и китайская провинция Тайвань), должны были в этот период восстановить положительную динамику. Экономический рост во всех центральноазиатских странах ожидался в 2010–2011 годах также в связи с повышением цен на нефть и оживлением в экономике Российской Федерации, являющейся крупнейшим торговым и финансовым партнером этих государств. В Казахстане рост отраслей, не связанных с нефтегазовым сектором, прогнозировался в целом на уровне не более 2,5%, а экономика Армении и Грузии должна была, преодолев кризисные тенденции, продолжить развиваться более медленными темпами (около 2%). В Кыргызстане и Таджикистане ожидалось некоторое ускорение роста – до 4–6% (Outlook, 2010).

Таблица 1.6 - Мировая товарная торговля по регионам и отдельным странам, 2009 год

	Экспорт					Импорт				
	Стоимость	Годовые изменения в %				Стоимость	Годовые изменения в %			
		2009	2005-09	2007	2008		2009	2005-09	2007	2008
Все страны мира	12147	4	16	15	-23	12385	4	15	16	-24
Северная Америка	1602	2	11	11	-21	2177	-1	6	8	-25
США	1057	4	12	12	-18	1604	-2	5	7	-26
Канада	316	-3	8	9	-31	330	1	9	7	-21
Мексика	230	2	9	7	-21	242	1	10	10	-24
Южная и Центральная Америка^а	461	6	14	21	-24	444	10	25	30	-25
Бразилия	153	7	17	23	-23	134	15	32	44	-27
Другие страны Южной и Центральной Америки	308	6	13	20	-24	311	9	23	25	-25
Европа	4995	3	16	11	-23	5142	3	16	12	-25
Европейский союз (27)	4567	3	16	11	-23	4714	3	16	12	-25
Германия	1121	4	19	9	-22	931	5	16	12	-21
Франция	475	1	11	9	-21	551	2	14	14	-22
Нидерланды	499	5	19	16	-22	446	5	18	18	-23
Соединенное Королевство ^б	351	-2	-2	5	-24	480	-2	4	2	-24
Италия	405	2	20	8	-25	410	2	16	8	-26
Содружество Независимых государств (СНГ)	452	7	21	35	-36	332	11	35	32	-33
Российская Федерация ^с	304	6	17	33	-36	192	11	36	31	-34
Африка	379	5	18	28	-32	400	12	23	27	-16
Южная Африка	63	5	20	16	-22	72	4	12	12	-28
Африка кроме Южной Африки	317	5	17	31	-33	328	14	27	32	-13
Экспортеры нефти ^д	204	3	17	34	-40	129	16	29	39	-11
Страны, не экспортирующие нефть	113	9	16	23	-17	199	13	27	28	-14
Ближний Восток	691	6	16	33	-33	493	10	25	28	-18
Азия	3566	6	16	15	-18	3397	6	15	21	-21
Китай	1202	12	26	17	-16	1006	11	21	18	-11
Япония	581	-1	10	9	-26	551	2	7	23	-28
Индия	155	12	23	30	-20	244	14	29	40	-24
Новые промышленно развитые страны (4) ^е	853	4	11	10	-17	834	4	11	17	-24
Справочно:										
Развивающиеся страны	4697	7	17	19	-22	4432	8	19	22	-20
МЕРКОСУР ^ф	217	7	18	24	-22	186	13	31	41	-28

	Экспорт					Импорт				
	Стоимость	Годовые изменения в %				Стоимость	Годовые изменения в %			
		2009	2005-09	2007	2008		2009	2005-09	2007	2008
АСЕАН*	814	6	12	14	-18	724	5	13	21	-23
ЕС (27) – торговля с не входящими в ЕС странами	1525	4	17	13	-21	1672	3	16	17	-27
Наименее развитые страны (НРС)	125	11	25	32	-27	144	13	24	29	-11

Источник: ВТО

Таблица 1.7 - Рост ВВП стран Азии, 2007–2011 годы

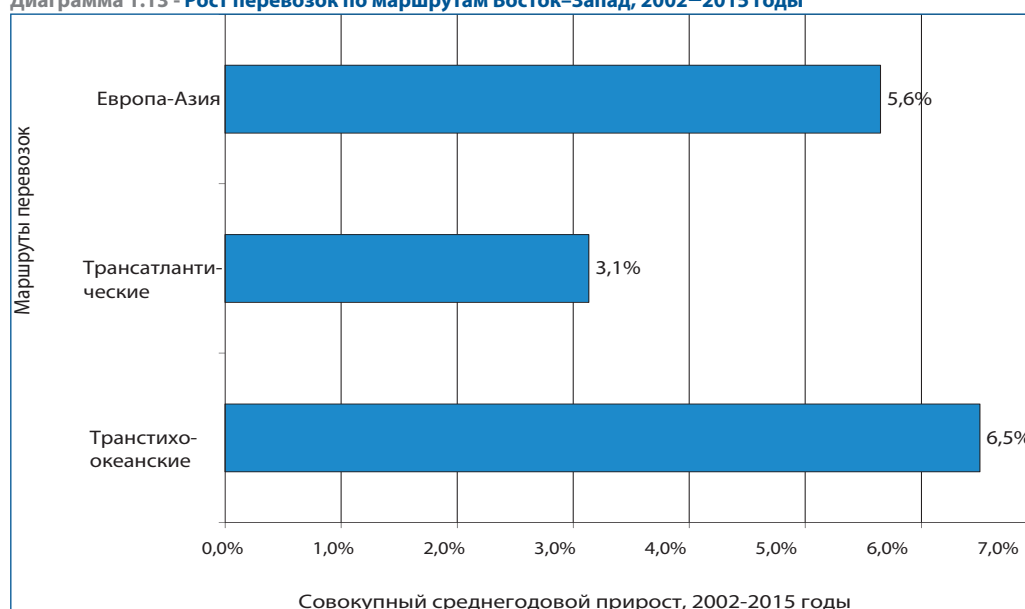
Субрегион/экономика	Таблица 1. Темы роста ВВП (% в год)					Таблица 2. Инфляция (% в год)				
	2007	2008	2009	2010	2011	2007	2008	2009	2010	2011
Центральная Азия	12,0	6,1	2,7	4,7	5,9	11,2	16,5	5,9	6,7	6,6
Азербайджан	25,1	10,8	9,3	9,5	9,7	16,7	20,8	1,5	5,8	6,0
Казахстан	8,9	3,3	1,2	2,5	3,5	10,8	17,3	7,3	6,8	6,5
Восточная Азия	10,4	7,3	5,9	8,3	7,7	3,9	5,4	0,0	3,3	3,0
Китайская Народная Республика	13,0	9,6	8,7	9,6	9,1	4,8	5,9	-0,7	3,6	3,2
Гонконг, Китай	6,4	2,1	-2,7	5,2	4,3	2,0	4,3	0,5	2,2	2,8
Республика Корея	5,1	2,3	0,2	5,2	4,6	2,5	4,7	2,8	3,0	3,0
Тайбэй, Китай	6,0	0,7	-1,9	4,9	4,0	1,8	3,5	-0,9	1,5	1,6
Южная Азия	8,7	6,4	6,5	7,4	8,0	5,6	9,3	5,6	6,0	6,0
Бангладеш	6,4	6,2	5,9	5,5	6,3	7,2	9,9	6,7	7,5	7,8
Индия	9,2	6,7	7,2	8,2	8,7	4,8	8,3	3,6	5,0	5,5
Пакистан	6,8	4,1	2,0	3,0	4,0	7,8	12,0	20,8	12,0	8,0
Шри-Ланка	6,8	6,0	3,5	6,0	7,0	15,8	22,6	3,5	6,5	8,0
Юго-Восточная Азия	6,5	4,3	1,2	5,1	5,3	4,1	8,8	2,7	4,5	4,5
Индонезия	6,3	6,0	4,5	5,5	6,0	6,4	9,8	5,0	5,6	6,2
Малайзия	6,2	4,6	-1,7	5,3	5,0	2,0	5,4	0,6	2,4	3,0
Филиппины	7,1	3,8	0,9	3,8	4,6	2,8	9,3	3,2	4,7	4,5
Сингапур	8,2	1,4	-2,0	6,3	5,0	2,1	6,6	0,6	2,3	2,0
Таиланд	4,9	2,5	-2,3	4,0	4,5	2,2	5,4	-0,9	3,5	3,0
Вьетнам	8,5	6,2	5,3	6,5	6,8	8,3	23,0	6,9	10,0	8,0
Тихоокеанский регион	5,0	5,4	2,3	3,7	5,0	3,6	9,5	5,2	5,1	5,4
Острова Фиджи	-0,5	-0,1	-2,5	-0,5	0,5	4,8	7,7	3,7	3,4	3,1
Папуа-Новая Гвинея	7,2	6,7	4,5	5,5	7,7	0,9	10,6	7,6	7,1	7,7
Развивающиеся страны Азии	9,6	6,6	5,2	7,5	7,3	4,4	6,9	1,5	4,0	3,9

Источник: Asian Development Bank, Outlook 2010

1.2.4 Контейнерные грузоперевозки между Азией и Европой

На сегодняшний день основная часть грузов, доставляемых из Азии в Европу и обратно, перевозится морским транспортом, с чем связан резкий рост контейнерного грузооборота между двумя континентами. С 1997 по 2006 год количество рейсов, выполняемых контейнеровозами, увеличилось на 71%, а средние размеры этих судов – на 55% (Vallouis, 2010). Объем контейнерных грузов, перевозимых по азиатско-европейскому маршруту, достиг в 2002 году 13,7 млн. единиц в двадцатифутовом эквиваленте (ДФЭ). Как показано на диаграмме 1.13, темпы роста морских перевозок между Азией и Европой в период до 2015 года прогнозируются на уровне в среднем 5,6% в год. Следует, однако, отметить, что этот показатель является общим для всех перевозок, в том числе по таким традиционным направлениям, как Северная Европа – Япония, на которых ожидается лишь незначительный рост грузопотока. При этом на других торговых маршрутах – между Восточной Азией и странами Средиземноморья, а также между Индией и всеми регионами Европы – темпы роста, по всей вероятности, будут превышать указанный уровень.

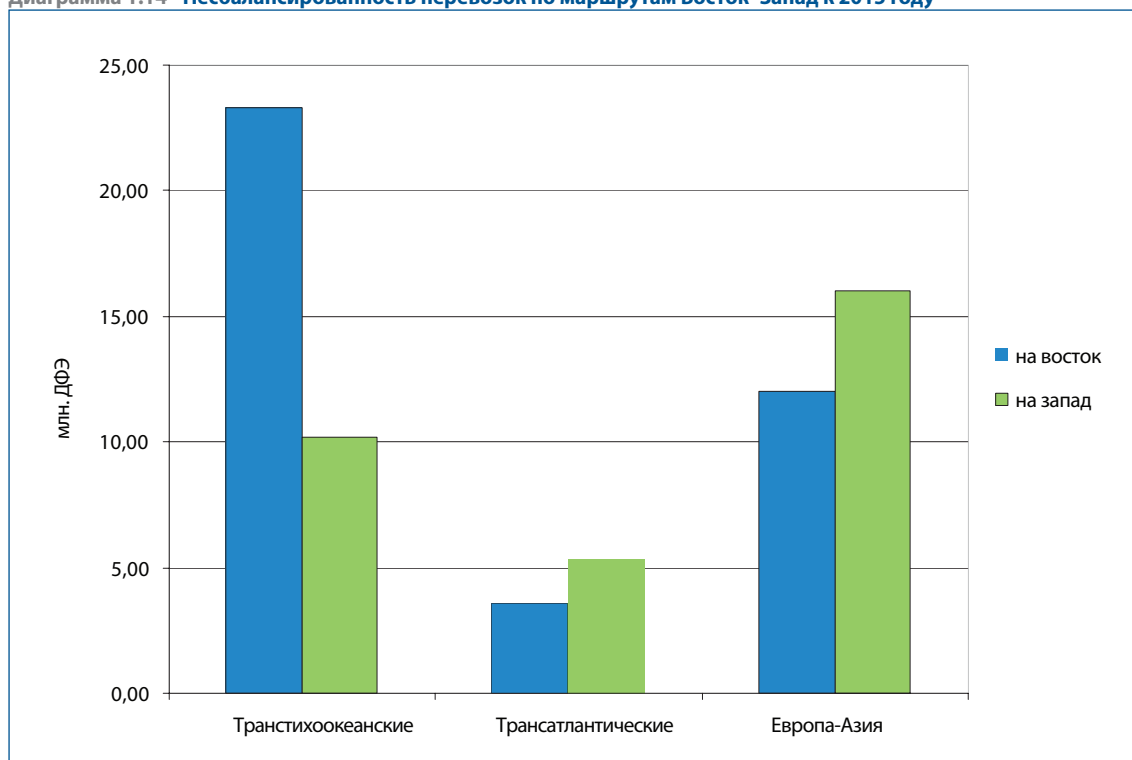
Диаграмма 1.13 - Рост перевозок по маршрутам Восток–Запад, 2002–2015 годы



Источник: www.unescap.org/ttdw/.../TFS.../pub_2398_ch4.pdf

Одной из ключевых особенностей современных контейнерных перевозок является их несбалансированность: так, число контейнеров с грузом, отправляемых из азиатских стран, превышает число таких контейнеров, возвращающихся обратно. Подобный дисбаланс был впервые зафиксирован еще в 1997 году в торговле между азиатскими государствами и странами Северной Европы. По сегодняшним оценкам, в западном направлении перевозится примерно на 25% больше единиц ДФЭ, чем в восточном, причем, как показано на диаграмме 1.14, к 2015 году несбалансированность грузопотоков между Азией и Европой еще увеличится, достигнув примерно 34%. Объем грузов, направляемых на запад, как ожидается, будет в этот период расти в среднем на 5,9% в год и в итоге увеличится с 7,6 млн. до 16 млн. ДФЭ, тогда как прогнозируемый годовой прирост перевозок в восточном направлении составляет 5,4%, что приведет к увеличению их объема с 6,1 млн. до 12 млн. ДФЭ.

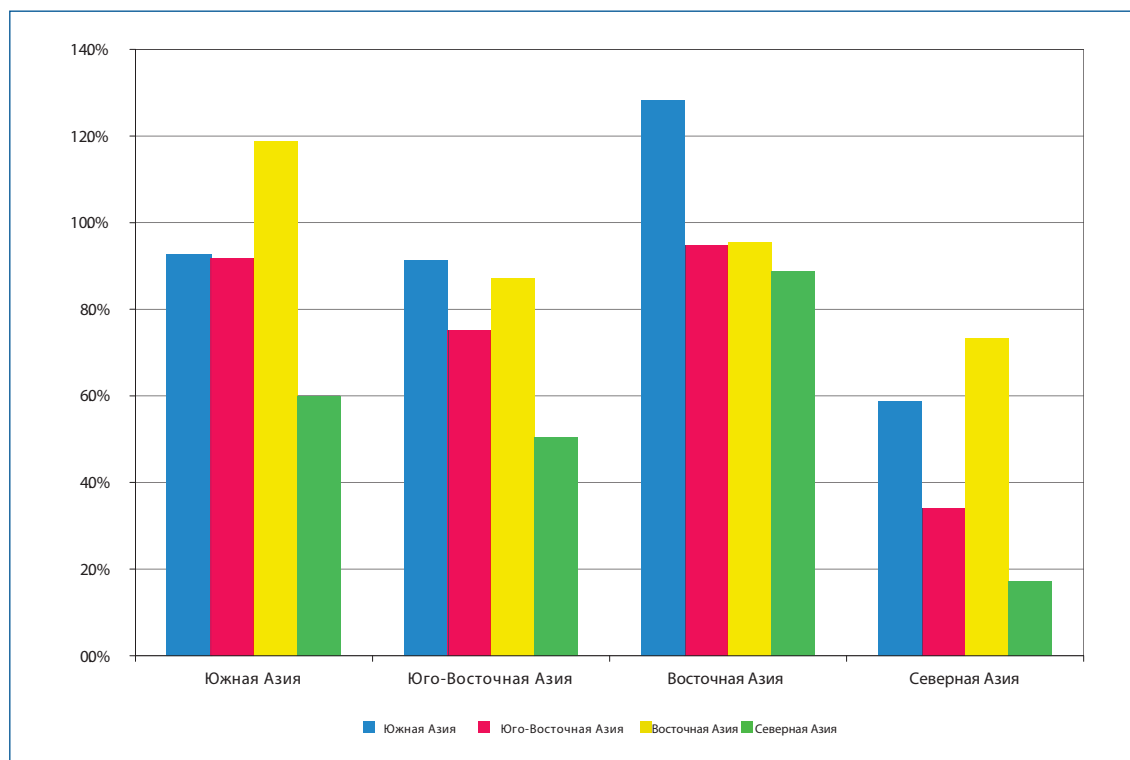
Диаграмма 1.14 - Несбалансированность перевозок по маршрутам Восток-Запад к 2015 году



Источник: www.unescap.org/ttdw/.../TFS.../pub_2398_ch4.pdf

В будущем ожидается существенный рост внутриазиатских перевозок, особенно в страны Восточной и Южной Азии, а также из этих стран. Преобладающая доля в структуре грузопотоков между азиатскими странами сохранится за Китаем, включая ОАР Гонконг и китайскую провинцию Тайвань: годовой прирост их внешнеторгового оборота в период с 2002 по 2015 год предположительно будет составлять 9,3%. Торговля между южноазиатскими странами и другими государствами Азии в этот период, согласно расчетам, будет расти в среднем на 10,4% в год. При этом годовые темпы роста товарооборота между восточноазиатским и южноазиатским субрегионами будут, как ожидается, превышать 12% (диаграмма 1.15).

Диаграмма 1.15 - Рост объемов торговли между странами Азии, 2002–2015 годы



Источник: www.unescap.org/ttdw/.../TFS.../pub_2398_ch4.pdf

Возрастающий объем контейнерных перевозок между Европой и Азией привел к появлению более крупных и экономичных судов и, как следствие, к очень сильному снижению тарифов, достигших, как показано в таблице 1.8, уровня 742 долл. США за единицу ДФЭ на рейсах из Европы в Азию. Самым важным последствием этого, однако, стало возникновение крупных транспортных узлов в Средиземноморье, Северной Европе и Азиатском регионе. Вместе с тем растет беспокойство по поводу перегруженности портов и транспортных магистралей, связывающих порты с внутренними районами материков.

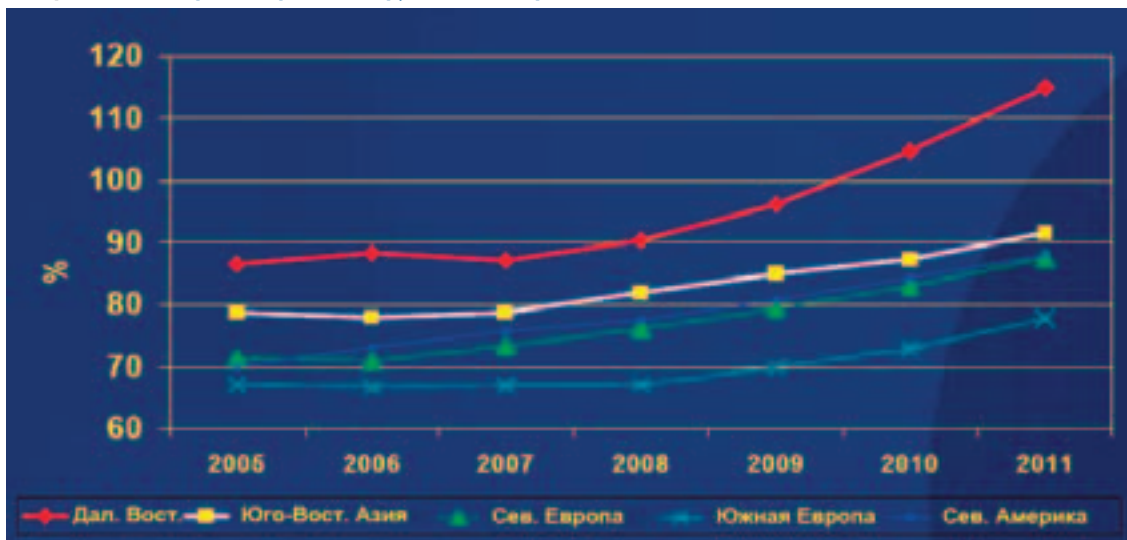
За период с 2000 по 2008 год контейнерный грузооборот Китая увеличился с 19,4 до 118,3 млн. ДФЭ, т. е. его среднегодовой прирост в этот период составлял 25,4%; поток контейнерных грузов через порты Южной и Юго-Западной Азии с 2000 по 2008 год почти утроился, т. е. ежегодно увеличивался в среднем на 16% (ЭСКАТО, 2009). На диаграмме 1.16 представлены средние прогнозируемые уровни загрузки портовых мощностей по регионам, свидетельствующие о том, что предел пропускной способности портов Юго-Восточной Азии должен был быть практически достигнут к концу 2011 года.

Таблица 1.8 - Тарифы (средние рыночные ставки) за единицу ДФЭ при перевозках по трем важнейшим маршрутам регулярного сообщения (в долл. США за ДФЭ, с указанием изменений в процентах)

	Транстихоокеанские		Европа-Азия		Трансатлантические		
	Азия-США	США-Азия	Европа-Азия	Азия-Европа	США-Европа	Европа-США	
2007	Первый квартал	1 643	737	755	1 549	1 032	1 692
	Изменение (в %)	-2	-5	-5	0	-3	-4
	Второй квартал	1 675	765	744	1 658	1 067	1 653
	Изменение (в %)	2	4	-1	7	3	-2
	Третий квартал	1 709	780	792	2 014	114	1 667
	Изменение (в %)	2	2	6	21	-89	1
	Четвертый квартал	1 707	794	959	2 109	1 175	1 707
	Изменение (в %)	0	2	21	5	931	2
2008	Первый квартал	1 757	845	1 064	2 030	1 261	1 637
	Изменение (в %)	3	6	11	-4	7	-4
	Второй квартал	1 844	987	1 104	1 937	1 381	1 610
	Изменение (в %)	5	17	4	-5	10	-2
	Третий квартал	1 934	1 170	1 141	1 837	1 644	1 600
	Изменение (в %)	5	19	3	-5	19	-1
	Четвертый квартал	1 890	1 196	1 109	1 619	1 731	1 600
	Изменение (в %)	-2	2	-3	-12	5	0
2009	Первый квартал	1 670	913	853	1 023	1 481	1 325
	Изменение (в %)	-12	-24	-23	-37	-14	-17
	Второй квартал	1 383	802	742	897	1 431	1 168
	Изменение (в %)	-21	-12	-13	-12	-3	-12

Источник: "Обзор морского транспорта, 2009 год"

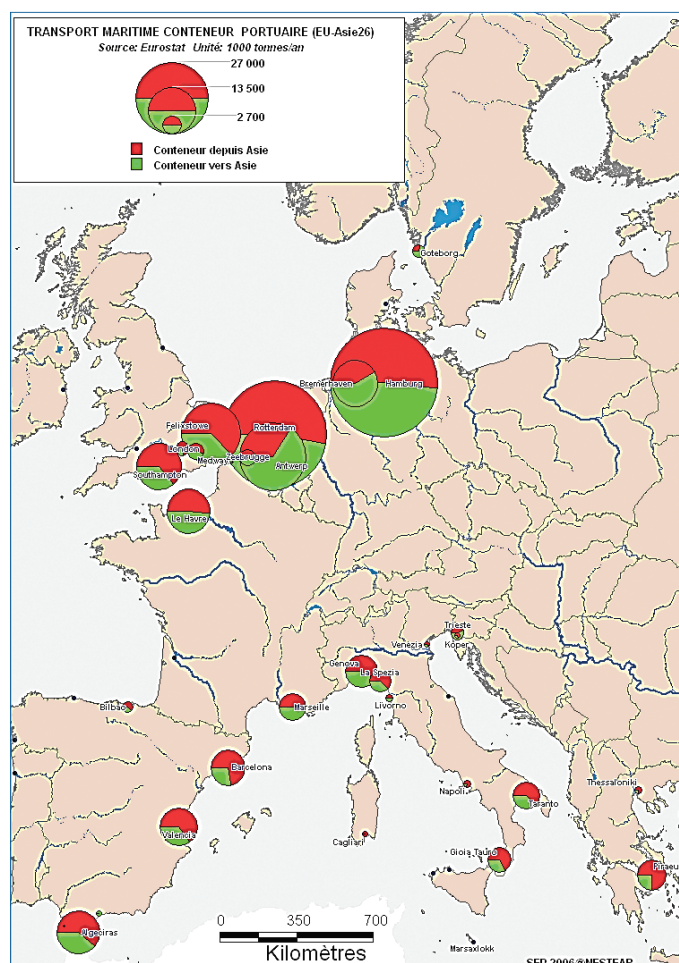
Диаграмма 1.16 - Прогноз средней загруженности портов



Источник: ("Друри шипинг консалтанс" Ltd. www.drewry.co.uk)

Рост торговли со странами Азии дал толчок формированию крупных транспортных узлов в Средиземноморском регионе; в прошлом почти все такие узлы были сосредоточены в северной Европе, порты которой, как показано на диаграмме 1.17, в свое время занимали доминирующее положение в области трансатлантических перевозок. Число контейнеров с грузами из Азии, прибывающих в северные порты (красный сектор диаграммы), несколько превышает количество таких контейнеров, отправляемых оттуда в Азию (зеленый сектор); в порты Средиземноморья доставляется существенно больше товаров из азиатских стран, чем отправляется из них в эти страны.

Диаграмма 1.17 - Контейнерный грузооборот морских портов (ЕС – Азия-26), 2005 год (в тыс. тонн за год)



Источник: Vallouis, Plan bleu

Несмотря на вышесказанное, эта преобладающая схема доставки грузов привела к постепенному исчерпанию резервов пропускной способности североевропейских портов; в связи с этим многие логистические компании в Европе и Азии начали все чаще использовать для транспортировки товаров на европейский рынок порты южного Средиземноморья, тем более что при поставках через южную Европу крупные морские суда, следующие из Азии, проводят в пути на три–четыре дня меньше. Изменения такого рода пока происходят медленно, но в портах Барселоны, Марселя и Генуи уже отмечается рост грузооборота.

1.2.5 Страны, не имеющие выхода к морю

В мире насчитывается 31 развивающаяся страна, не имеющая выхода к морю; 12 из них находятся в Азии. Во втором этапе исследования EATC приняли участие девять таких стран: Азербайджан, Армения, Афганистан, Казахстан, Кыргызстан, Монголия, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан.

Многолетний опыт показывает, что такие географические факторы, как отсутствие выхода к морю и большая удаленность от побережья, отрицательно сказываются и на уровнях дохода на душу населения, и на темпах экономического роста. По абсолютным уровням дохода на душу населения страны, не имеющие выхода к морю, заметно отстают от прибрежных государств, что объясняется их слабым участием в мировой торговле. Зависимость от ограниченной группы товаров как источника экспортных поступлений, отсутствие прямого доступа к морским берегам и удаленность от мировых рынков делают страны, не имеющие выхода к морю, беднейшими среди развивающихся стран.

Ввиду раздробленности производственно-сбытовой цепи и недостатков в области регулирования транзитных перевозок торговые и транспортные издержки для этой группы стран определяются скорее функциональными факторами, чем пропускной способностью инфраструктуры. Такие особенности, как затяжной характер пограничных и таможенных процедур, отсутствие стандартизированной документации и сложность оформления документов, нехватка квалифицированных кадров в транспортной отрасли, "накладные расходы", связанные с оплатой бесполезных услуг, уплатой неоправданных сборов и взяток (как в государственном, так и в частном секторе) могут увеличивать стоимость доставки товаров из порта в страну, не имеющую выхода к морю, на 50% и более (ЭККАТО, 2003). Все это ведет к удорожанию импортных товаров, снижению конкурентоспособности экспорта и значительному уменьшению привлекательности страны для иностранных инвесторов.

Состоявшаяся в 2003 году Алматинская конференция министров стала первой глобальной инициативой, непосредственно посвященной проблемам развивающихся стран, не имеющих выхода к морю; на ней была принята Алматинская программа действий, в которой к странам транзита и странам, не имеющим выхода к морю, обращен призыв предпринять совместные усилия для пересмотра своей нормативной базы, касающейся грузоперевозок, и для совершенствования инфраструктуры торговых связей. После Алматинской конференции международная поддержка стран, не имеющих выхода к морю, заметно усилилась.

В 2008 году Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций провела среднесрочный обзор Алматинской программы действий. Для стран Евро-Азиатского региона этот обзор проходил в Бангкоке. Участники совещания отметили значительную работу, проделанную на национальном, субрегиональном и региональном уровнях развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и развивающимися странами транзита для осуществления Алматинской программы. Были сформулированы практические рекомендации и определены конкретные конечные результаты, нацеленные на более эффективное согласование правовых режимов, принятие комплексного подхода к содействию торговле и транспорту, устранение физических и нефизических препятствий, затрудняющих перевозки, и поощрение разработки комплексных программ подготовки кадров как в государственном, так и в частном секторе, создание национальных комитетов содействия транзитному транспорту и торговле, восполнение недостающих транспортных звеньев, поощрение

использования смешанных перевозок и развитие интегрированных транспортных коридоров и комплексного логистического обслуживания, а также на мобилизацию внутренних и внешних ресурсов.

В обзоре, подготовленном Всемирным банком в 2008 году, был сделан вывод о том, что за период с 2003 по 2007 год экспорт государств, не имеющих выхода к морю, в стоимостном выражении более чем удвоился; при этом экспорт стран транзита увеличился не столь резко, а прирост мирового экспорта составил за это время 60%. Одновременно приблизительно на 28% увеличились доходы этих государств на душу населения, что несколько меньше аналогичного показателя в странах транзита, но значительно выше среднемирового уровня. Тем не менее по объему торгового оборота и уровню доходов в абсолютных цифрах государства, не имеющие выхода к морю, попрежнему далеко отстают от стран транзита и от среднемировых показателей.

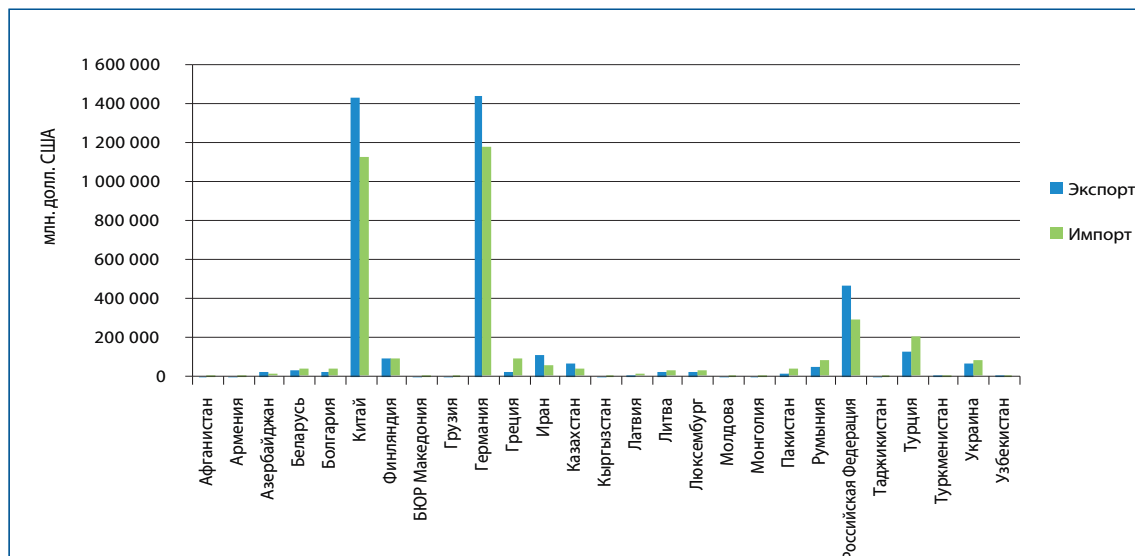
Что касается не имеющих выхода к морю государств – участников ЕАТС, то в связи с экономическим развитием стран Азии, а также ростом межрегиональной торговли возникает потребность в том, чтобы они взяли на себя роль "сухопутных мостов" и начали оказывать соседям эффективные услуги по обеспечению транзитных перевозок. В этой связи интересам как государств, не имеющих выхода к морю, так и соседних с ними стран транзита могут отвечать меры по повышению эффективности транзитных перевозок и расширению регионального сотрудничества, и в частности усилия по развитию евро-азиатских транспортных связей.

1.3 Товарная торговля между странами ЕАТС

1.3.1 Общий обзор

В настоящем разделе приводится краткий анализ объемов товарной торговли между странами, принимавшими участие во втором этапе исследования ЕАТС, основанный на информации из базы данных ВТО за 2008 год. Считается, что эти данные, собранные за год до начала мирового экономического кризиса, с достаточной достоверностью отражают общее состояние торговли товарами между странами – участницами ЕАТС. На диаграмме 1.8 представлен общий объем товарного экспорта и импорта каждой страны в миллионах долларов США по состоянию на 2008 год. Очевидно, что среди стран, участвовавших в этапе II ЕАТС, самыми активными экспортерами и импортерами были Китай и Германия.

Диаграмма 1.18 - Экспорт и импорт товаров, 2008 год



Для целей этого анализа 27 стран, принимавших участие в этапе II проекта EATC, были разбиты на следующие три группы:

- *страны Европы:* Болгария, бывшая югославская Республика Македония, Германия, Греция, Латвия, Литва, Люксембург, Румыния, Турция и Финляндия;
- *страны Азии:* Афганистан, Иран, Китай, Монголия и Пакистан;
- *страны СНГ (Содружество Независимых Государств):* Азербайджан, Армения, Беларусь, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Республика Молдова, Российская Федерация, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан и Украина.

Европейские страны, охваченные исследованием, экспортируют в среднем 90% своих товаров в другие государства Европы, 4% – в государства Азии и 6% – в государства СНГ. В структуре их импорта в среднем 78% составляют товары из других европейских государств, 12% – из азиатских стран и 10% – из стран СНГ. Соответствующие данные отражены на диаграммах 1.19 и 1.20. Они наглядно свидетельствуют о том, что основная часть торгового оборота европейских стран не выходит за пределы региона.

Диаграмма 1.19 - Экспорт стран Европы, участвующих в ЕАТС

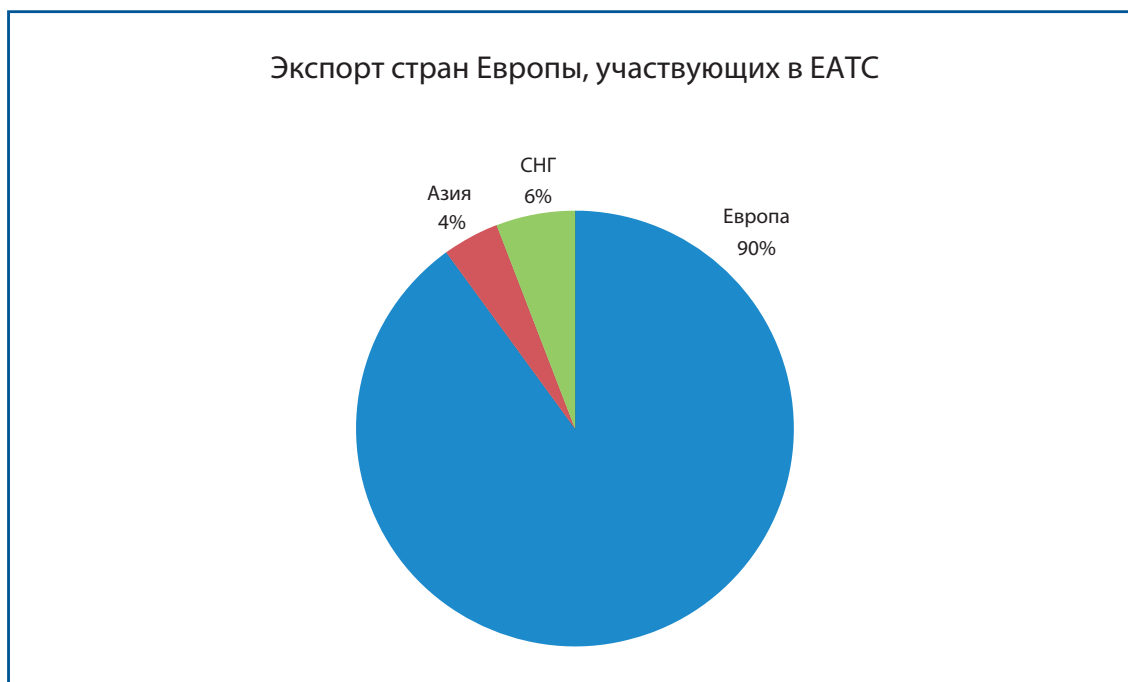
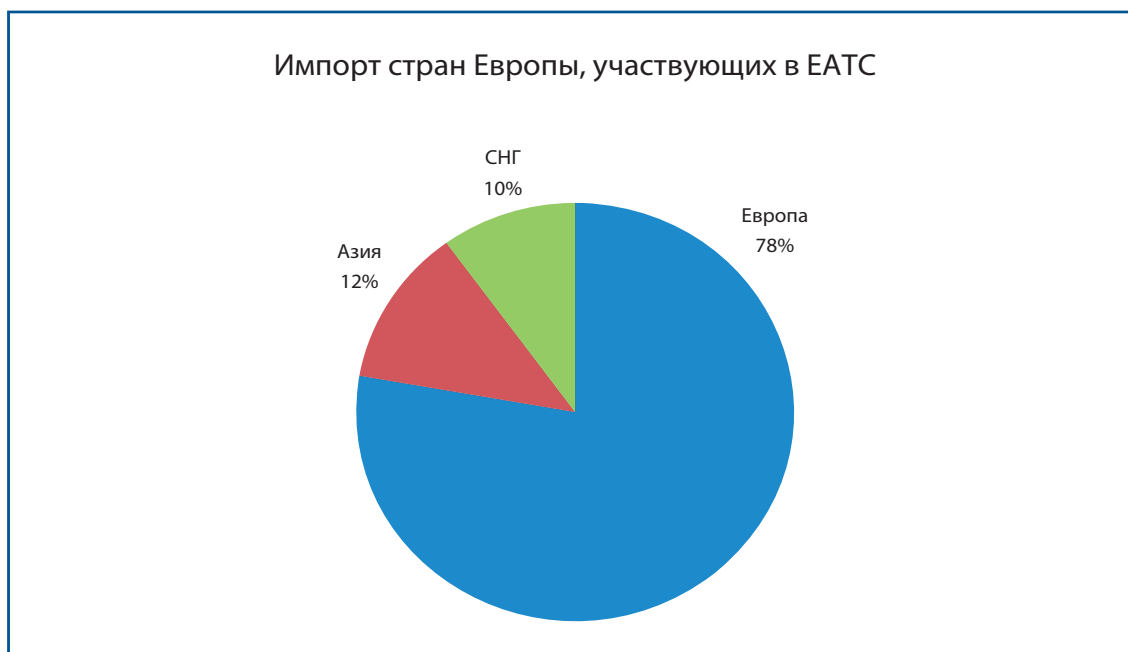


Диаграмма 1.20 - Импорт стран Европы, участвующих в ЕАТС



В среднем 99% экспортной продукции государств Азии направляется в страны Европы и 1% – в другие азиатские государства. В структуре их импорта в среднем 58% составляют товары из европейских стран, 42% – из стран Азии и около 1% – из государств СНГ. Эти цифры отражены на диаграммах 1.21 и 1.22. Большой удельный вес Европы в экспорте азиатских государств обусловлен в первую очередь доминирующей ролью Китая в торговых отношениях Азии с европейскими партнерами. Что касается структуры импорта, то его распределение между Европой и Азией является намного более равномерным, что говорит о росте внутрорегиональной торговли между азиатскими странами.

Диаграмма 1.21 - Экспорт стран Азии, участвующих в ЕАТС

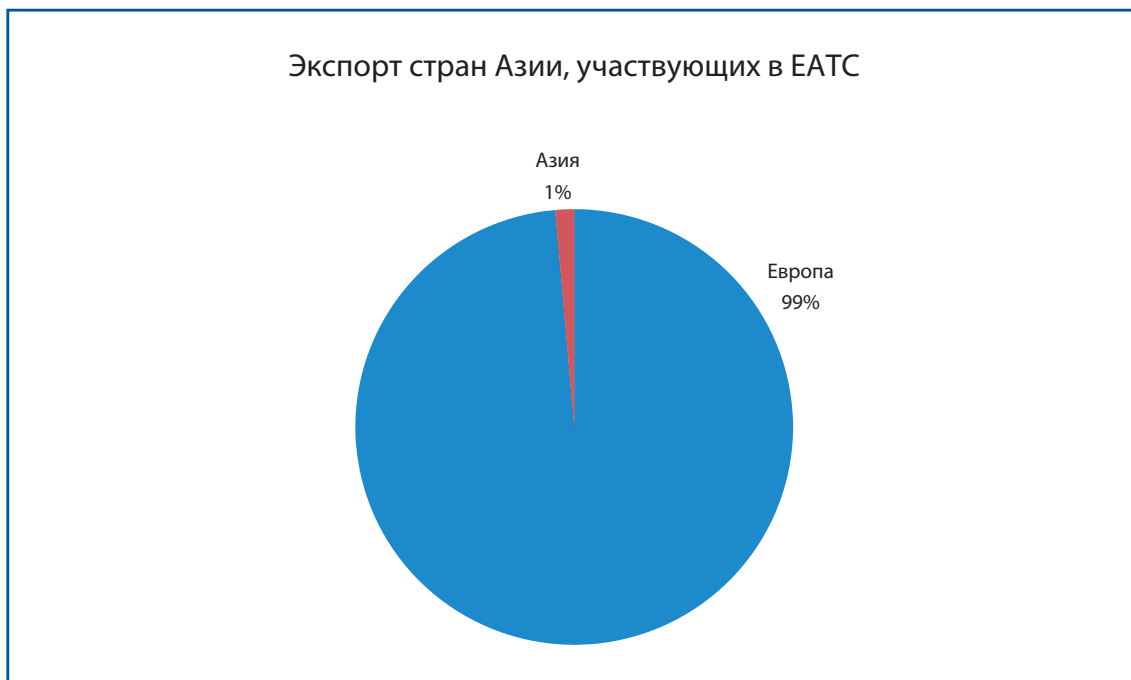


Диаграмма 1.22 - Импорт стран Азии, участвующих в ЕАТС



В экспорте стран СНГ, принимающих участие в проекте ЕАТС, в среднем 76% приходится на европейские государства, 6% – на страны Азии и 18% – на партнеров по СНГ. В их импорте в среднем 55% составляют товары из европейских стран, 15% – из стран Азии и 30% – из стран СНГ, как показано на диаграммах 1.23 и 1.24.

Диаграмма 1.23 - Экспорт стран СНГ, участвующих в ЕАТС



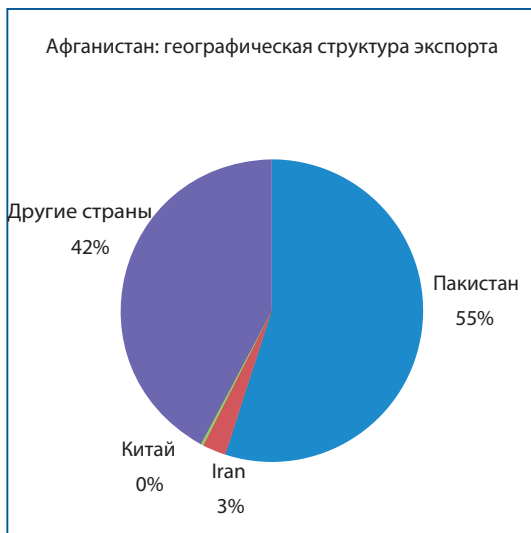
Диаграмма 1.24 - Импорт стран СНГ, участвующих в ЕАТС



Из приведенных здесь данных видно, что как в экспорте, так и в импорте участвующих в ЕАТС стран СНГ наиболее велик удельный вес европейских государств. Однако объем внутрирегиональной торговли в рамках СНГ тоже можно назвать существенным, особенно в части импорта. Доля азиатских стран является наименьшей, хотя также довольно весомой.

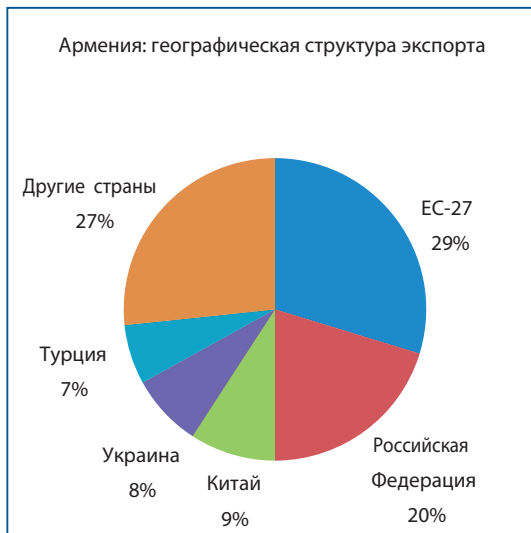
На диаграммах, следующих ниже, представлена географическая структура экспорта и импорта каждой страны в отдельности.

Диаграмма 1.25 - Афганистан



Основным покупателем экспортной продукции Афганистана является Пакистан, тогда как среди поставщиков импортных товаров в эту страну преобладают государства, не участвующие в этапе II проекта ЕАТС.

Диаграмма 1.26 - Армения



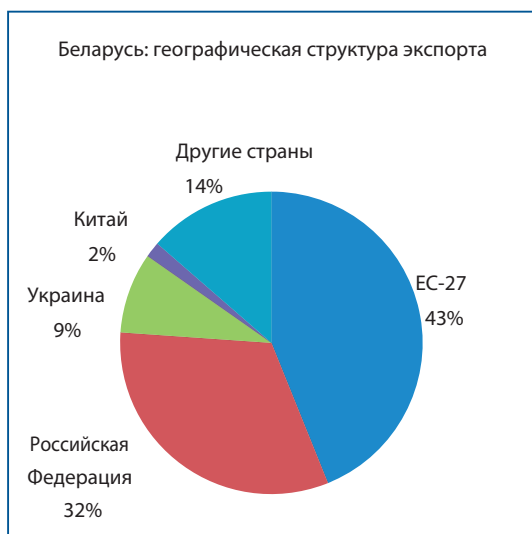
В структуре как экспорта, так и импорта Армении первое место занимает ЕС.

Диаграмма 1.27 - Азербайджан



В структуре как экспорта, так и импорта Азербайджана на первом месте находится ЕС.

Диаграмма 1.28 - Беларусь



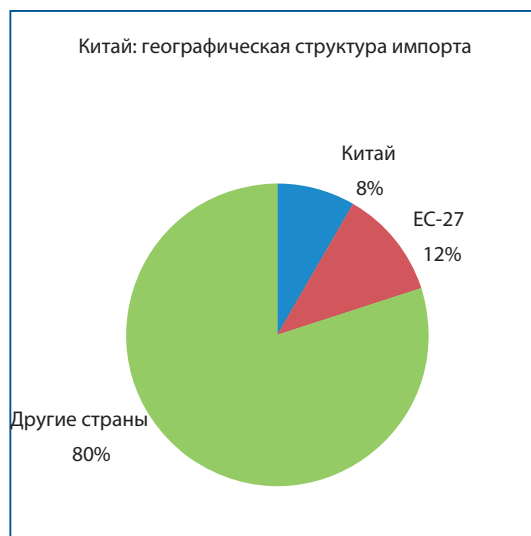
Наибольшая доля экспортных товаров из Беларуси направляется в ЕС, а наибольшая доля белорусского импорта поступает из Российской Федерации.

Диаграмма 1.29 - Болгария



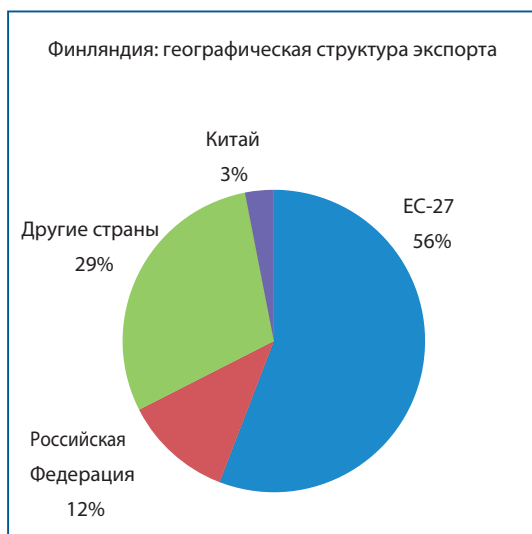
В структуре как экспорта, так и импорта Болгарии первое место занимает ЕС.

Диаграмма 1.30 - Китай



Ведущее положение в структуре как экспорта, так и импорта Китая занимают страны, не участвующие в этапе II EATC (такие как США, Япония и Республика Корея). Немалая часть торгового оборота приходится и на долю ЕС.

Диаграмма 1.31 - Финляндия



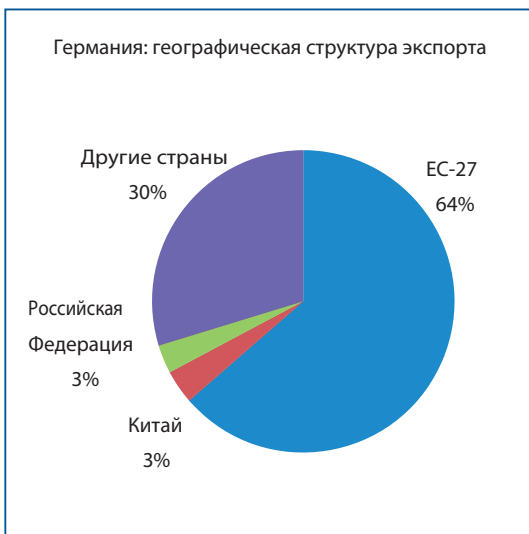
По объему как экспорта, так и импорта первое место среди партнеров Финляндии занимает ЕС. Кроме того, заметная доля в торговом обороте принадлежит Российской Федерации.

Диаграмма 1.32 - Грузия



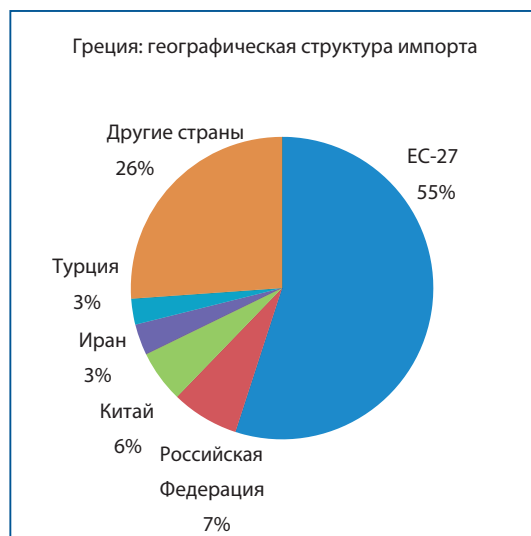
Ведущее положение в структуре как экспорта, так и импорта Грузии занимают страны, не участвующие в этапе II EATC. В то же время немалая доля как экспортных, так и импортных поставок приходится на ЕС и Турцию.

Диаграмма 1.33 - Германия



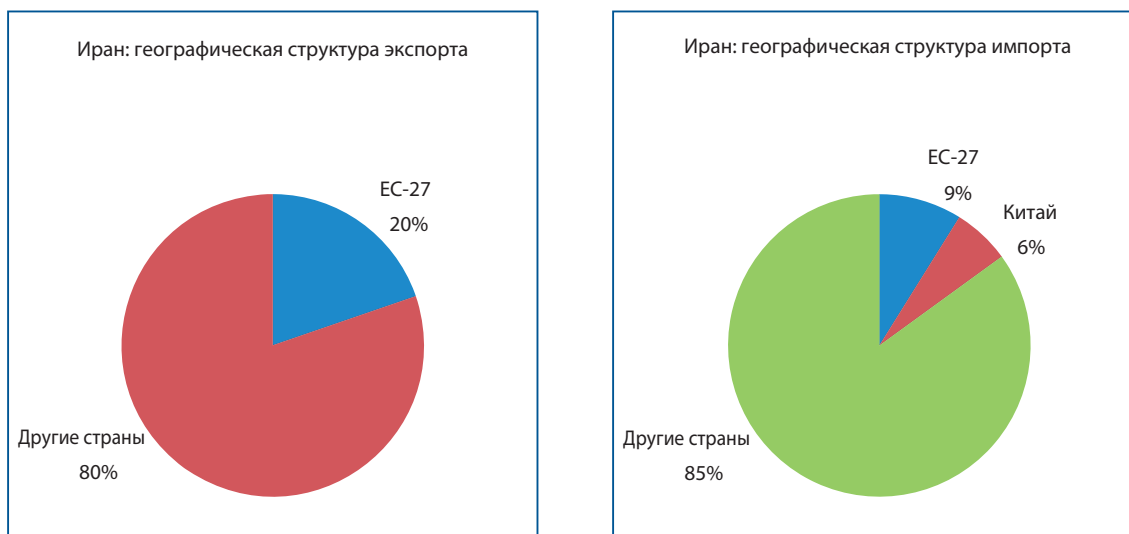
В структуре как экспорта, так и импорта Германии первое место занимает ЕС.

Диаграмма 1.34 - Греция



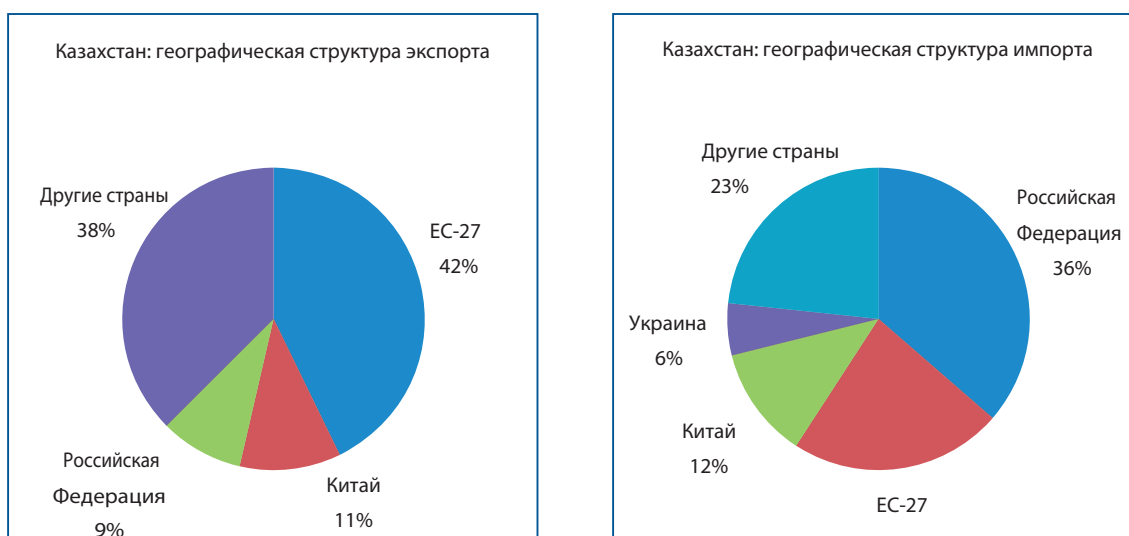
В структуре как экспорта, так и импорта Греции первое место принадлежит ЕС.

Диаграмма 1.35 - **Иран**



Ведущее положение в структуре как экспорта, так и импорта Ирана занимают государства, не участвующие в этапе II EATC (такие как Индия, Япония и Объединенные Арабские Эмираты). В то же время немалая доля как экспортных, так и импортных поставок приходится на ЕС.

Диаграмма 1.36 - **Казахстан**



Наибольшая доля экспортных товаров из Казахстана направляется в ЕС, а наибольшая доля импорта поступает из Российской Федерации.

Диаграмма 1.37 - Кыргызстан



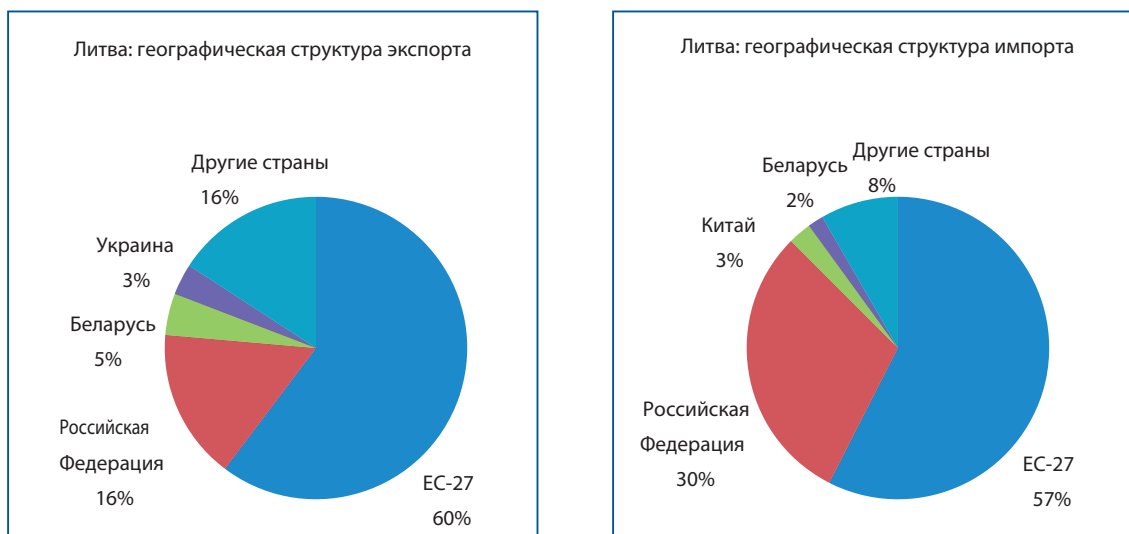
Ведущее положение в структуре экспорта Кыргызстана занимают государства, не участвующие в этапе II ЕАТЭС, а наибольшая доля импортных товаров поступает из Российской Федерации.

Диаграмма 1.38 - Латвия



В структуре как экспорта, так и импорта Латвии первое место принадлежит ЕС. В обоих случаях следует также отметить удельный вес Российской Федерации.

Диаграмма 1.39 - Литва



В структуре как товарного экспорта, так и импорта Литвы первое место принадлежит ЕС.

Диаграмма 1.40 - Люксембург



В структуре как товарного экспорта, так и импорта Люксембурга первое место занимает ЕС.

Диаграмма 1.41 - Монголия



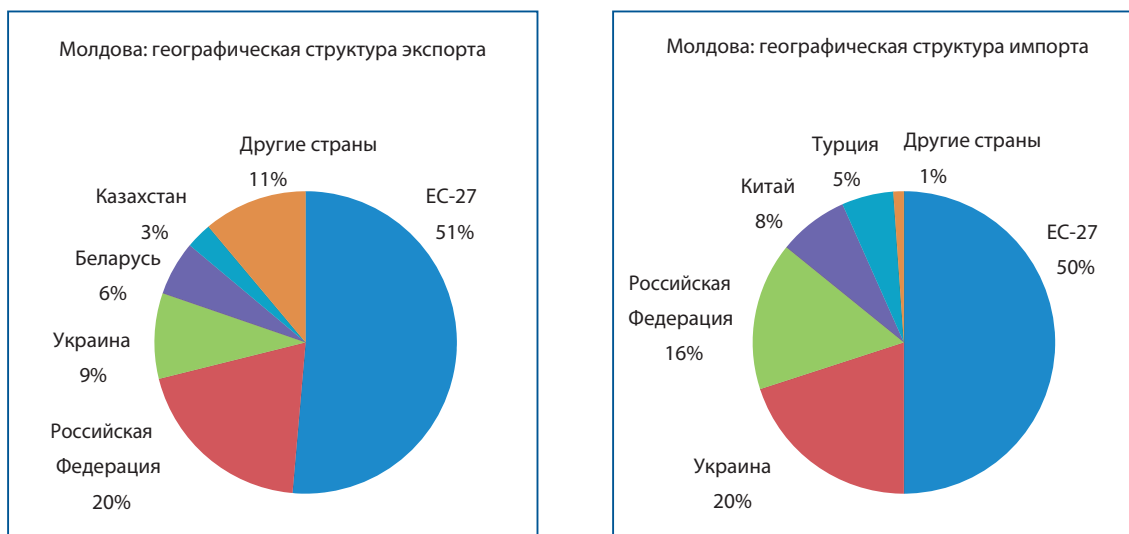
Наибольшая доля экспорта Монголии направляется в Китай, а наибольшая доля импортируемых товаров поступает из Российской Федерации.

Диаграмма 1.42 - Пакистан



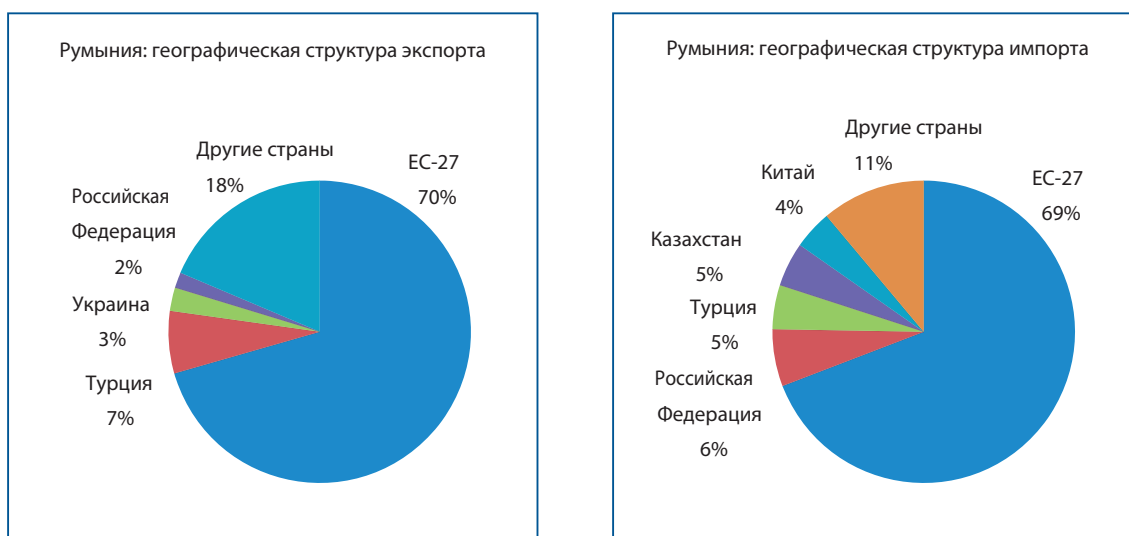
Ведущее положение в структуре экспорта Пакистана занимают государства, не участвующие в этапе II ЕАТС (такие как Соединенное Королевство и Королевство Саудовская Аравия). Немалая доля внешнеторгового оборота приходится также на страны ЕС.

Диаграмма 1.43 - Республика Молдова



В структуре как товарного экспорта, так и импорта Республики Молдова первое место принадлежит ЕС. В то же время Республика Молдова ведет торговлю и со своими партнерами по СНГ, такими как Российская Федерация и Украина.

Диаграмма 1.44 - Румыния



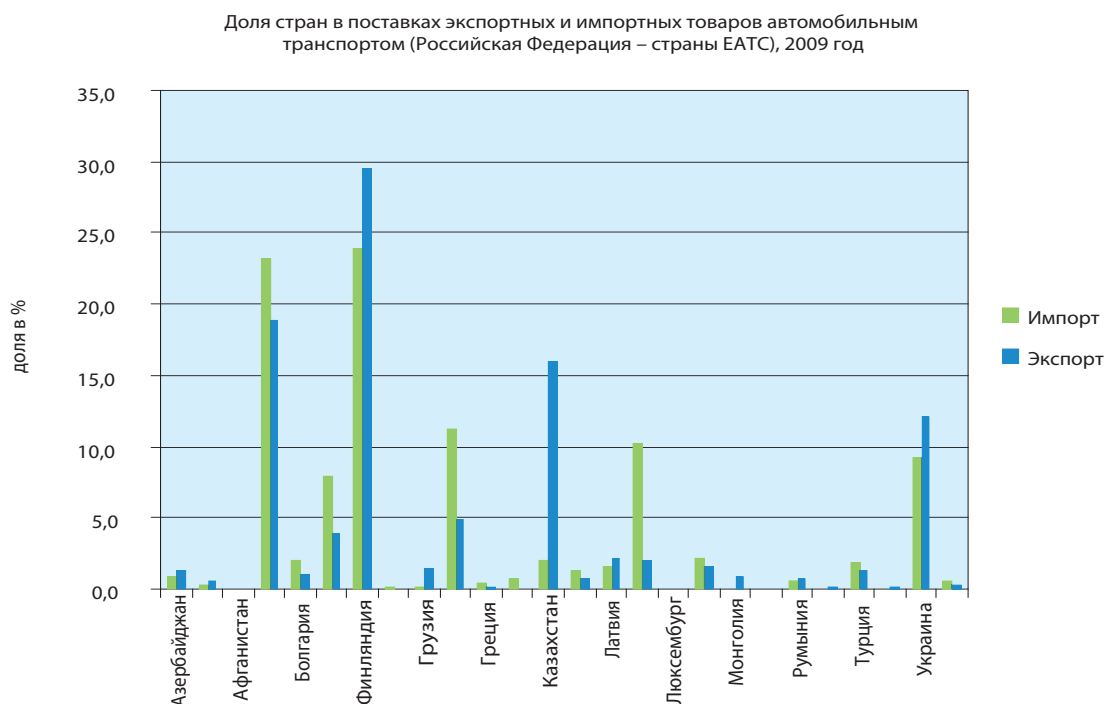
В структуре как экспорта, так и импорта Румынии первое место занимает ЕС.

Диаграмма 1.45 - Российская Федерация



В структуре как экспорта, так и импорта Российской Федерации первое место занимает ЕС. На диаграмме 1.46 ниже с использованием данных, полученных от представителя Российской Федерации, показана доля других стран ЕАТС в объемах российского экспорта и импорта, доставляемого автомобильным транспортом, по состоянию на 2009 год.

Диаграмма 1.46 - Доля стран в поставках экспортных и импортных товаров автомобильным транспортом (Российская Федерация – страны ЕАТС), 2009 год



Источник: Национальный координатор

Диаграмма 1.47 - Таджикистан



Наибольшая доля экспорта Таджикистана направляется в Российскую Федерацию, а наибольшая доля импорта поступает из Узбекистана. Довольно велик также удельный вес экспортных поставок в страны ЕС.

Диаграмма 1.48 - Бывшая югославская Республика Македония



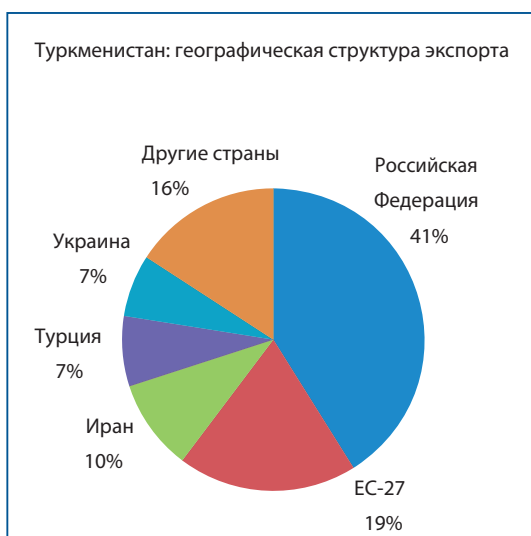
В структуре как товарного экспорта, так и импорта бывшей югославской Республики Македония первое место занимает ЕС.

Диаграмма 1.49 - Турция



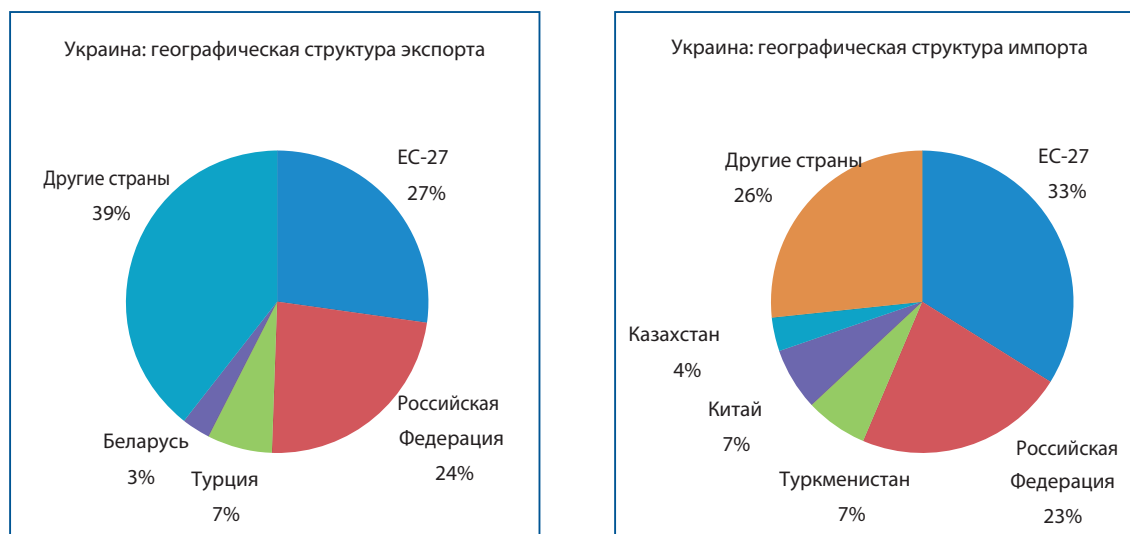
В структуре как экспорта, так и импорта Турции первое место принадлежит ЕС.

Диаграмма 1.50 - Туркменистан



Наибольшая доля экспорта Туркменистана направляется в Российскую Федерацию, а наибольшая доля импорта поступает из стран, не участвующих в этапе II проекта ЕАТС.

Диаграмма 1.51 - Украина



Наибольший удельный вес в структуре как товарного экспорта, так и импорта Украины принадлежит странам ЕС. Крупным торговым партнером является также Российская Федерация.

Узбекистан

Данные об объемах и структуре товарной торговли отсутствуют.

1.4 Анализ торгового оборота между Европой и Азией

В условиях глобализации и общей либерализации рынков процесс расширения торговли между Европой и Азией резко ускорился отчасти в результате развития восточноазиатских стран, и в первую очередь Китая, но также благодаря подъему экономики России и стран Центральной Азии, равно как и других государств, таких как Индия и Турция. Это привело к более широкому географическому распределению торговых потоков, которые стали возникать не только между окраинами двух континентов, но и между крупными центрами и транспортными узлами внутри материковой Евразии. Последнее принципиально важно с точки зрения выбора основных маршрутов международной торговли между Азией и Европой. При этом наряду с поставками по евро-азиатским коридорам торговые связи начали быстро развиваться и между странами самой Азии.

Экономический рост оказывает на международные перевозки между Европой и Азией самое непосредственное влияние, касающееся не только их объема, но и транспортной инфраструктуры, а также набора услуг, предлагаемых всеми соответствующими видами транспорта – морским, наземным и даже воздушным. Таким образом, рост экономики и быстрое развитие торговли имеют особое значение с точки зрения объемов грузоперевозок, используемых видов транспорта и сооружаемой инфраструктуры на маршрутах, намеченных в рамках второго этапа EATC.

1.4.1 Страны – участницы этапа II EATC

Анализ торговых потоков между 27 странами, принимавшими участие во втором этапе исследования EATC, показал в целом **высокий удельный вес экспорта азиатских товаров в Европу**, что говорит в первую очередь о доминирующей роли Китая в торговле между странами Азии и европейскими государствами. Товары,

импортируемые азиатскими странами, поступают в основном из Европы и других государств Азии, что указывает на растущее участие азиатских стран в межрегиональной торговле. В связи с этим маршруты ЕАТС должны улучшать доступ азиатских стран (Афганистана, Ирана, Китая, Монголии, Пакистана) к европейским транспортным артериям, а также обеспечивать развитие внутрирегиональных перевозок по следующим направлениям:

- Афганистан – Пакистан;
- Иран – Китай;
- Монголия – Китай.

В структуре экспорта и импорта участвующих в ЕАТС стран СНГ наиболее велик удельный вес европейских государств. Поэтому маршруты ЕАТС должны соответствовать прежде всего этому направлению и обеспечивать сообщение европейских стран в первую очередь с Азербайджаном, Арменией, Беларусью, Грузией, Казахстаном, Республикой Молдова, Российской Федерацией, Туркменистаном и Украиной, для которых Европа является особенно важным торговым партнером.

Значительная доля внутрирегиональной торговли осуществляется в пределах СНГ, главным образом между Российской Федерацией и другими странами Содружества – Казахстаном, Кыргызстаном, Республикой Молдова, Таджикистаном и Туркменистаном. Внимания заслуживают также следующие направления:

- Беларусь – Украина;
- Республика Молдова – Украина;
- Таджикистан – Узбекистан.

Наименьшая, хотя и не столь малая доля торгового оборота этой группы государств приходится на азиатские страны. Маршруты ЕАТС должны обеспечивать перевозки по таким направлениям, как:

- Казахстан – Китай;
- Кыргызстан – Китай;
- Российская Федерация – Китай;
- Российская Федерация – Монголия.

1.4.2 Текущие проблемы и рекомендации

Основная часть грузооборота между Европой и Азией сегодня приходится на морские перевозки, рост которых все в большей степени концентрируется – отчасти из-за увеличения размеров судов – вокруг ряда крупных портовых комплексов на одном и другом континенте. При этом стремление к постоянному повышению производительности ведет к сокращению числа этих узловых портов, что влечет за собой весьма серьезные последствия с точки зрения их эксплуатации и транспортного сообщения с материковыми районами. Как отмечалось выше, в современных условиях существующая пропускная способность портов становится недостаточной, и некоторые из них уже быстро приближаются к предельным объемам грузооборота. Все большую озабоченность вызывают также транспортные заторы и перегруженность дорог на наземных маршрутах доступа в порты, а также проблемы безопасности и защиты особо интенсивного судоходства на определенных участках морских путей между узловыми портами. Концентрация транспортных потоков как в самих портах, так и на маршрутах их сообщения с материковыми районами, особенно очевидна на примере Китая, где доставка грузов внутрь страны осложняется целым рядом

факторов. Кроме того, даже при наличии хорошего сообщения с внутренними районами прямая доставка в эти районы из портов по-прежнему возможна лишь в определенных географических пределах, весьма ограниченных по сравнению с огромной протяженностью товаропотоков на всем пространстве Евразии.

Еще одной серьезной проблемой для международных перевозчиков является несбалансированный характер торговли, приводящий к необходимости массовой транспортировки порожних контейнеров. Особенно наглядно этот феномен проявляется в Азии.

В свете вышесказанного существует потребность в диверсификации нынешних и открытии новых, альтернативных маршрутов между Европой и Азией, а в некоторых случаях – в возрождении исторических торговых путей, таких как Великий шелковый путь, и в дальнейшем развитии транссибирского сообщения. Усилия по планированию и прокладке маршрутов ЕАТС приобретают в этой связи особую важность.

Наиболее перспективной альтернативой морскому транспорту перед лицом растущих потребностей в доставке грузов являются внутренние наземные перевозки, способные удовлетворить значительную часть ожидаемого в будущем дополнительного спроса на транспортные услуги. Сегодня наземный транспорт позиционируется как связующее звено в цепи морских перевозок, как средство доступа к портам, а также как основной вид транспорта для перевозки грузов на дальние расстояния через ряд районов Российской Федерации и Центральной Азии в Европу и Китай. Расстояния по суше между Европой и Азией, как правило, короче расстояний по морю, особенно если пункты отправки и назначения груза лежат в глубине обоих континентов. Кроме того, маршруты автомобильного и железнодорожного транспорта могут включать по несколько пунктов погрузки/выгрузки, способствуя улучшению сообщения между многими отдаленными районами, прежде всего в Центральной Азии, и обеспечивая доступ на мировые рынки стран, не имеющих выхода к морю, которые благодаря этому получают возможность участвовать в международной торговле и встраиваться в мировые производственно-сбытовые цепи.

Эффективное железнодорожное сообщение становится оптимальным способом обеспечения связи портов с внутренними районами материка. Трансконтинентальные наземные коридоры Евразии еще долго не сравняются с морским транспортом по количеству перевозимых грузов. Однако на перевозки по этим коридорам может возникнуть определенный нишевой спрос (Эмерсон и Винокуров, 2009), при условии, что железные дороги смогут предложить конкурентоспособные тарифы и сроки доставки для дорогостоящих товаров и грузов с малой удельной массой. Эффективная эксплуатация таких железнодорожных маршрутов, как Транссибирская магистраль и северный трансасиатский коридор через территорию Китая, позволит создать весомую дополнительную провозную способность (порядка нескольких миллионов ДФЭ). Эти же коридоры можно будет использовать для обслуживания растущего торгового обмена стран СНГ с Европой и Китаем и расширяющейся торговли внутри Азиатского региона.

Основным препятствием для использования железнодорожного транспорта как альтернативного способа доставки является стоимость перевозок, которая, по-видимому, будет выше нынешних тарифов на доставку контейнеров морем. Однако по мере улучшения условий эксплуатации существующей инфраструктуры (модернизация путевого хозяйства, увеличение длины поездов, более эффективное использование подвижного состава и персонала), а также восполнения недостающих звеньев затраты на перевозку по железной дороге могут существенно сократиться.

Наконец, не следует сбрасывать со счетов и потенциальную роль автомобильных перевозок, в том числе на дальние расстояния, примером чего являются рейсы турецких автотранспортных компаний в Центральную Азию (ЕСМТ, 2006). Такие перевозки могут быть полезными для расширения внутрирегиональной торговли, создавая более разветвленную сеть доставки товаров из основных торговых центров на материке. Автомобильный транспорт может заменять собой железные дороги в тех случаях, когда развитие последних ограничено географическими препятствиями: именно это имеет место в случае с турецкими перевозчиками в Центральной Азии.

В свете вышесказанного первоочередные маршруты, намеченные в рамках этапа II проекта ЕАТС, открывают хорошие перспективы развития перевозок между Европой и Азией, прежде всего учитывая значительный и до сих пор почти не используемый потенциал наземных путей транзита через северные районы Евразии. Освоение этих внутренних маршрутов создаст дополнительные возможности для грузоперевозок между Европой и Азией, обеспечивая альтернативу существующему морскому сообщению и одновременно способствуя развитию целого ряда стран Евро-Азиатского региона, в том числе не имеющих выхода к морю.

В то же время составленный в рамках проекта инвестиционный план призван обеспечить оптимальное использование всех преимуществ автомобильного, железнодорожного, внутреннего водного и морского транспорта, гарантированную эксплуатационную совместимость инфраструктуры и устранение препятствий эффективному оказанию связанных с перевозкой услуг, с тем чтобы в итоге все участвующие страны были охвачены высококачественным транспортным сообщением.

Литература

- Asian Development Bank (2010). *Asian Development Outlook 2010: Macroeconomic Management Beyond the Crisis*. Mandaluyong City, Manila.
- Эмерсон М., Винокуров Е. (2009). Оптимизация наземных транспортных коридоров в Центральной Азии и Евразии. Рабочий доклад EUCAM № 7. EUCAM.
- European Commission (2012). Asia–Europe Meeting (ASEM). Asian ASEM Countries: EU Bilateral Trade and Trade with the World. См. по адресу: http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2006/september/tradoc_113472.pdf.
- Европейская конференция министров транспорта (2006). *Транспортные связи Европа–Азия*. Издание ЕКМТ, Париж.
- Oksana I., T. Toikka and O.P. Hilmola (2006). *Eurasian Container Transportation Market: Current Status and Future Development Trends with Consideration of Different Transportation Modes*. Research Report 179. Lappeenranta University of Technology. См. по адресу: http://kouvola.lut.fi/files/download/Research_Report_179_Nora.pdf.
- Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (2009). *Обзор морского транспорта, 2009 год*. Доклад секретариата ЮНКТАД. Нью-Йорк и Женева. См. по адресу: http://unctad.org/en/docs/rmt2009_en.pdf.
- United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (2003). *Transit Transport Issues in Landlocked and Transit Developing Countries*. Landlocked Developing Countries Series, No. 1. New York. См. по адресу: http://www.unescap.org/ttdw/Publications/TFS_pubs/pub_2270/pub_2270_fulltext.pdf.
- United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (2009). *Review of Developments in Transport in Asia and the Pacific, 2009*. New York.
- Vallouis, Philippe (2010). *Maritime Transport of Goods in the Mediterranean: Outlook 2025*, Blue Plan Papers 7, Plan Bleu. Valbonne. См. по адресу: http://www.planbleu.org/publications/Cahier7_transport_EN.pdf.
- World Bank (2008). *Improving Trade and Transport for Landlocked Developing Countries: World Bank contributions to implementing the Almaty Programme of Action, A report for the mid-term review*. Washington, D.C.: The International Bank for Reconstruction and Development/World Bank. См. по адресу: http://siteresources.worldbank.org/INTRANETTRADE/Resources/Improving_Trade_Transport_for_Landlocked_Countries.pdf.

ЧАСТЬ II

СРАВНЕНИЕ НАЗЕМНЫХ ПЕРЕВОЗОК МЕЖДУ ЕВРОПОЙ И АЗИЕЙ С СУЩЕСТВУЮЩИМИ МОРСКИМИ МАРШРУТАМИ

2.1 Резюме

Международная торговля и производство представляют собой сложные процессы. Специалисты по торговле и логистике постоянно ищут способы ограничить коммерческий риск, обеспечить надежную доставку товаров и максимально увеличить прибыль. Чрезмерные производственные и логистические издержки сегодня нередко оборачиваются потерей конкурентоспособности продукции. Помимо этого, поставка товара на рынок должна быть своевременной, а его качество – высоким по сравнению с тем, что предлагают конкуренты. Поэтому решения о том, где производить товар, как его транспортировать, как организовать сбыт, как выстроить схему отпуска продукции и ее доставки покупателям, не только имеют ключевое значение для эффективности международной торговли, но и определяют коммерческий успех предприятий.

Стремясь сохранить конкурентоспособность и найти новые рынки сбыта, изготовители постоянно стремятся сводить к минимуму себестоимость своей продукции, включая затраты на логистику, не снижая при этом степень удовлетворения нужд и запросов клиентов. В последние десятилетия необходимость сокращения себестоимости привела к перебазированию многих предприятий в Азию. Такой сдвиг в географии производства породил две новые проблемы организационного характера, связанные с удаленностью производителя от потребителей и с возросшей протяженностью цепей поставок. Обусловленные этим дополнительные затраты, судя по всему, удалось компенсировать снижением издержек производства.

Необходимость общего сокращения издержек ставит перед производителями новую задачу: уменьшение затрат, связанных со снабжением и сбытом. В этих целях производители постоянно анализируют альтернативные варианты доставки грузов. Даже при нулевых издержках производства товар может быть неконкурентоспособным, если его транспортировка на рынок занимает три месяца. Поэтому целью компаний является не столько достижение предельно низкого уровня производственных затрат, сколько обеспечение наиболее благоприятной комбинации целого ряда факторов, т.е. *поставка нужного товара на нужный рынок в нужный момент по нужной цене.*

На сегодняшний день перевозка товаров из Азии в Европу осуществляется преимущественно по морю. Большие расстояния в сочетании с политической нестабильностью, скрытыми издержками, проблемами безопасности, простоями на границах и общей непредсказуемостью снижают привлекательность внутреннего транспортного сообщения между Европой и Азией. Вдобавок сравнение тарифов морских перевозчиков с затратами на перевозку грузов наземным транспортом не всегда производится корректно. Например, сопоставление морского и наземного способов доставки контейнера из шанхайского порта в гамбургский может привести к ложным выводам, если в нем будут учитываться только стоимость и время транспортировки

между этими двумя точками. В действительности морские порты не являются конечными пунктами назначения контейнерных грузов: после выгрузки в порту эти грузы ожидают дальнейшей перевозки, поскольку места их потребления, равно как и производства, часто находятся на большом удалении от портов. Соответственно, при сопоставлении издержек специалистам по логистике приходится учитывать затраты на весь процесс доставки, включая перевозку контейнеров автомобильным транспортом со склада в порт и из порта на склад, погрузочно-разгрузочные работы, оформление документации и другие административные издержки.

Так, более 90% контейнеров, прибывающих в порт Роттердама, направляются оттуда в другие страны – нередко даже в Юго-Восточную Европу. Поэтому сравнение между морской и железнодорожной перевозкой контейнера из условного пункта "А", расположенного в 1 500 км от Шанхая, через роттердамский порт в конечный пункт назначения "В" в какой-либо из стран Юго-Восточной Европы не может ограничиваться лишь сопоставлением расходов на его транспортировку по маршруту Шанхай – Роттердам. Необходимо учитывать весь путь от пункта "А", где товар загружается в контейнер, до пункта "В", куда контейнер доставляется для выгрузки товара. Если результат такого сравнения как по времени, так и по стоимости доставки говорит в пользу железнодорожного транспорта, то налицо превосходный потенциал для разработки альтернативных сценариев перевозки с использованием наземного и/или интермодального транспорта. Более конкурентоспособными по срокам и цене доставки железные дороги могут быть в тех случаях, когда районы производства продукции, предназначенной для стран Южной или Восточной Европы, расположены сравнительно далеко от, например, китайских или индийских портов.

Организацию движения маршрутных поездов по внутренним евро-азиатским маршрутам можно назвать жизненно важным делом для стран Центральной Азии, не имеющих выхода к морю. Благодаря маршрутным поездам суша сможет обеспечить этим странам такую же связь с внешним миром, какую прибрежным государствам обеспечивает мировой океан. Для этого нужно, чтобы на евро-азиатских маршрутах независимыми операторами было налажено непрерывное, регулярное железнодорожное сообщение в рамках гибкого механизма управления транспортными коридорами, при котором набор предоставляемых услуг был бы аналогичным тому, который предлагают линейные морские перевозчики (своего рода наземный аналог линейного судоходства). Конечной целью является создание в Центральной Азии и за ее пределами сети грузовых маршрутов для рейсовых поездов с возможностью стыковки между ними в рамках единой, современной и высокоэффективной транспортной системы.

Настоящий раздел посвящен сравнительному анализу существующих морских транспортных путей между Европой и Азией и отдельных железнодорожных маршрутов, намеченных в рамках проекта ЕАТС. Анализ проводился с помощью простой и прагматичной методики: морские и железнодорожные перевозки по евро-азиатским направлениям оценивались с точки зрения логистического отдела компании, нуждающейся в доставке товара из места его производства в некий конкретный географический пункт.

В процессе этой работы во все участвующие страны, расположенные на железнодорожных и магистральных морских маршрутах, были разосланы вопросники, учитывавшие специфику каждой из них. Затем, ввиду недостаточного числа полученных ответов, был проведен сбор дополнительной информации с использованием имеющейся литературы по данной теме и собственных исследований автора.

График движения маршрутного поезда нетрудно построить по фактическим данным об уже организованных пробегах таких поездов. Тарифные ставки за перевозку одного контейнера или за контейнеро-километр определяются путем сложных расчетов, зависят от множества факторов и подвержены частым изменениям. Все эти сложности нашли отражение в ответах, полученных от государственных железнодорожных компаний.

Потери времени при пересечении границ не являются темой настоящего раздела. Необходимым условием реализации предлагаемой здесь модели является стремление правительств сводить простои на границах к минимуму. Все другие возможные причины остановок были проанализированы и учтены при расчете средней скорости поездов. Это дало возможность составить реалистичные графики движения. Ряд экспедиторских компаний внес в эту работу весомый вклад, представив фактические данные о тарифах на морские перевозки.

В пяти из девяти рассмотренных сценариев железнодорожный транспорт опередил морской как по стоимости, так и по срокам доставки грузов. При этом время, затраченное на доставку по железной дороге, оказалось меньшим во всех девяти случаях.

Успешные и конкурентоспособные железнодорожные перевозки по евро-азиатским маршрутам не рассматриваются как альтернатива, призванная заменить собой морской транспорт. В то же время исследование доказало реальную возможность конкурентоспособной доставки грузов между Европой и Азией с использованием железнодорожного транспорта, в том числе в сочетании с морским и автомобильным. Необходимыми предпосылками гарантированного, регулярного и удобного железнодорожного сообщения по маршрутам EATC являются правильная организация работы транспортных коридоров, готовность государственных органов к сотрудничеству и эффективное реагирование компаний на запросы рынка.

Обобщенные результаты исследования представлены в таблице ниже.

Таблица 2.1 - Обобщенные результаты исследования

Сценарий	Маршрут	Железнодорожные перевозки		Морские перевозки		Оптимальный вид транспорта	
		Стоимость (долл. США)	Продолжительность (час)	Стоимость (долл. США)	Продолжительность (час)	По стоимости	По срокам доставки
Сценарий 1: Маршрут ЕАТС 1	Хабаровск (Российская Федерация) – Потсдам (Германия)	6 967,00	341	6 533	589	Морской	Железнодорожный
Сценарий 2: Маршрут ЕАТС 2	Ханчжоу (Китай) – Калуга (Российская Федерация)	4 714,65	277	6 786	624	Железнодорожный	Железнодорожный
Сценарий 3: Маршрут ЕАТС 3	Ташкент (Узбекистан) – Варна (Болгария)	5 946,00	165	7 550	529	Железнодорожный	Железнодорожный
Сценарий 4: Маршрут ЕАТС 4	Алматы (Казахстан) – Стамбул (Турция)	5 881,00	250	4 970	672	Морской	Железнодорожный
Сценарий 5: Маршрут ЕАТС 5	Морварид (Иран) – Пушкин (Российская Федерация)	6 390,50	256	3 310	374	Морской	Железнодорожный
Сценарий 6: Маршрут ЕАТС 6	Уссурийск (Российская Федерация) – Киев (Украина)	5 857,00	289	6 290	463	Железнодорожный	Железнодорожный
Сценарий 7: Маршрут ЕАТС 7	Шанхай (Китай) – Варшава (Польша)	8 937,00	446	6 300	569	Морской	Железнодорожный
Сценарий 8: Маршрут ЕАТС 8	Краснодар (Российская Федерация) – Калининград (Россия)	1 595,00	70	5 050	225,2	Железнодорожный	Железнодорожный
Рабочий пример	Vesoul (France) to Kaluga (Russian Fed.)	2 107,00	101	6 300	163	Железнодорожный	Железнодорожный
(производство автомобилей)	Везуль (Франция) – Калуга (Российская Федерация)						

Представленный здесь анализ разбит на пять частей. В первых двух рассматриваются и анализируются торговый обмен между Азией и Европой и информация об эксплуатируемых на сегодняшний день маршрутных поездах. В третьей представлена информация о евро-азиатских маршрутах морских перевозок с анализом издержек на основе фактических данных, включая плату за пользование терминалами, административные расходы и стоимость доставки грузов автомобильным транспортом. Следующий раздел посвящен железным дорогам и содержит анализ экономических аспектов железнодорожных перевозок и структуры издержек на железнодорожных маршрутах. В нем также представлен подробный анализ железнодорожных маршрутов в каждой участвующей стране, включая оценку расстояний, расписание движения и структуру тарифов. В заключительной части проводится сопоставление между морскими и железнодорожными перевозками по маршрутам ЕАТС. Для этого используются различные сценарии перевозок между выборочными пунктами отправки (пункты А) и назначения (пункты В) на линиях евро-азиатских транспортных связей. При выборе пунктов отправки и назначения использовались различные критерии, включая важность соответствующих направлений торговли, значение перевозок для стран, не имеющих выхода к морю, и расстояние до наиболее активно используемых портов. Представлен также пример из практики, связанный с использованием евро-азиатских транспортных коммуникаций в автомобильной промышленности.

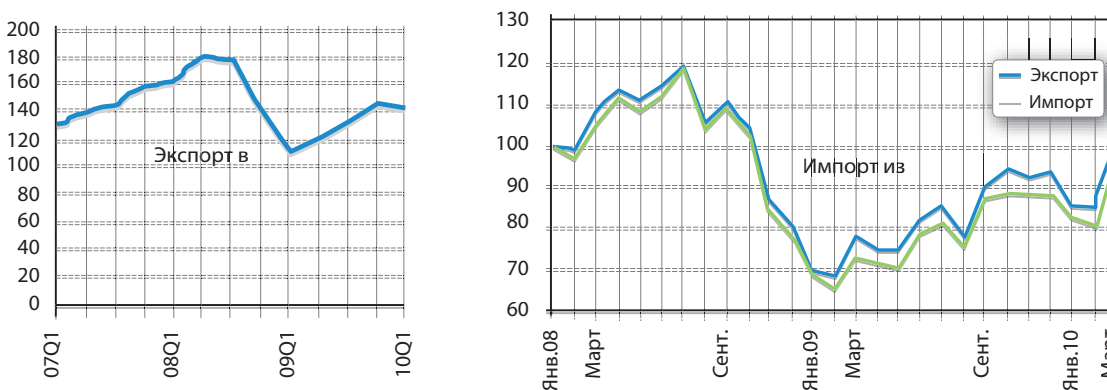
2.2 Торговля между Азией и Европой

Согласно прогнозам ВТО (диаграмма 2.1), мировая торговля, пережив самый резкий спад за последние 70 лет, должна была в 2010 году вновь вырасти на 9,5%. Увеличение объемов экспорта из развитых стран ожидалось на уровне 7,5% за год, а рост поставок на международный рынок из остальных стран мира (включая развивающиеся страны и страны – члены Содружества Независимых Государств) должен был с выходом глобальной экономики из кризиса составить примерно 11%.

По предсказаниям экономистов, этот рост должен был компенсировать, хотя и не полностью, потери предыдущих лет, когда экономический кризис стал причиной сокращения объема мировой торговли на 12,2% (2009 год) – самого резкого со времен второй мировой войны.

За первые три месяца 2010 года мировая торговля товарами выросла примерно на 25% по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года (диаграмма 2.1). Глобальный экспорт увеличился на 27%, несколько опередив рост импорта.

Диаграмма 2.1 - Мировой экспорт и импорт, первый квартал года

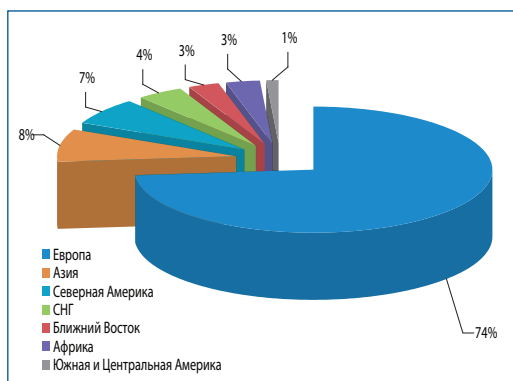


Источник: ВТО, 2010 год

Согласно информации ВТО, 43% товаров на мировом рынке были экспортированы из Европы, 25% – из Азии, 17% – из Северной Америки и 3% – из стран СНГ.

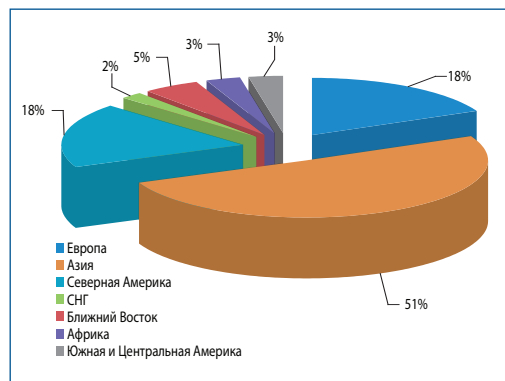
Данные ВТО свидетельствуют также о том, что 74% европейского экспорта было направлено в другие страны Европы, 8% – в Азию, 7% – в Северную Америку и 4% – в страны СНГ (диаграмма 2.2). Что касается экспорта азиатских стран, то половина его остается в Азии, 18% направляется в Европу, 18% – в Северную Америку и 2% – в страны СНГ (диаграммы 2.3 и 2.4).

Диаграмма 2.2 - Экспорт стран Европы



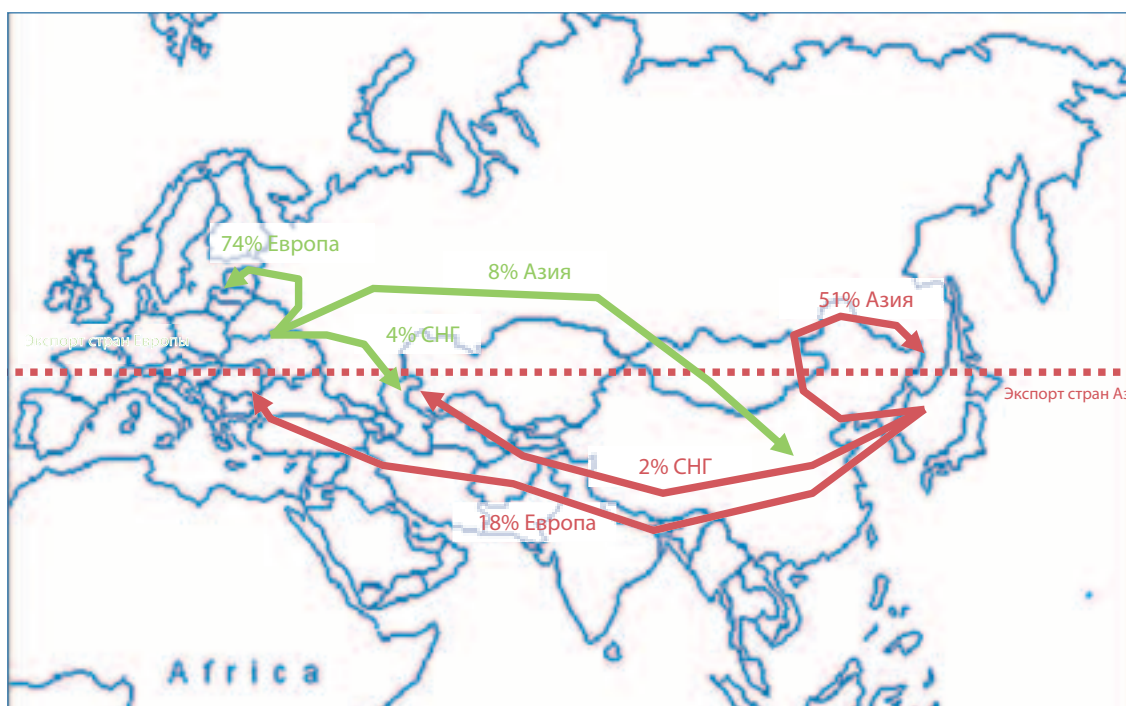
Источник: Данные ВТО

Диаграмма 2.3 - Экспорт стран Азии



Источник: Данные ВТО

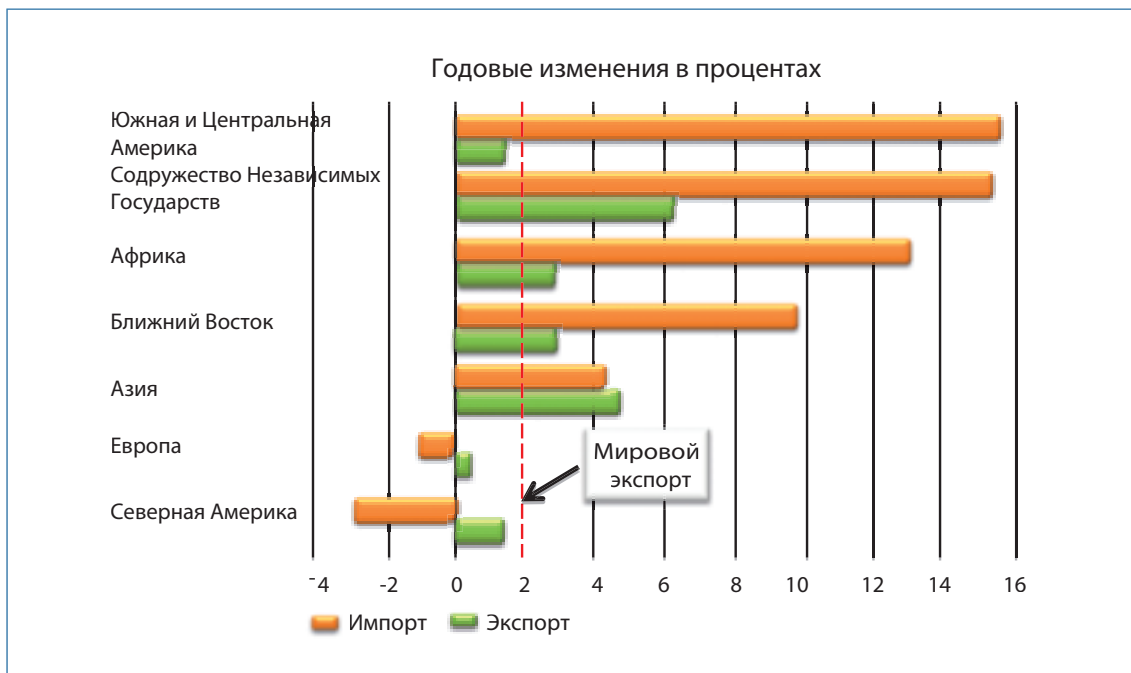
Диаграмма 2.4 - Евро-азиатская торговля



Источник: Данные ВТО

На диаграмме 2.5 показаны годовые процентные изменения объемов импорта и экспорта по регионам в 2007–2008 годах, т. е. за год до экономического кризиса. Как видно из этих данных, экспорт и импорт стран Азии увеличились более чем на 4%, в то время как импорт европейских стран сократился на 1%, а их экспорт увеличился на 0,5%.

Диаграмма 2.5 - Темпы роста товарной торговли в реальном выражении, по регионам, 2007-2008 годы

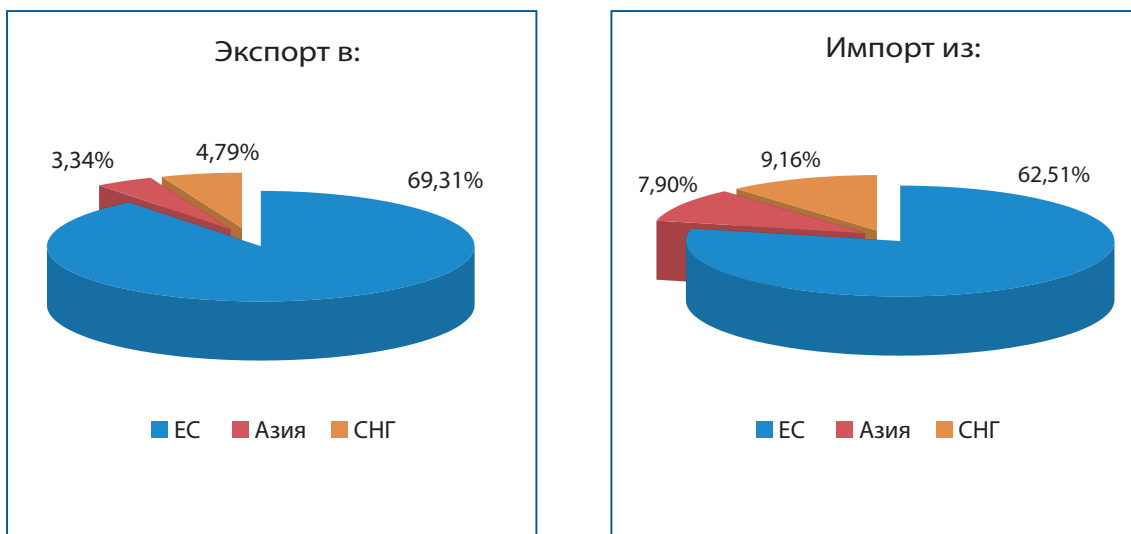


Источник: European Community Ship owners Association, Annual Report, 2008-2009

Семь европейских стран – участниц проекта EATC направляют около 70% своих экспортных товаров в другие европейские государства, 3% – в страны Азии и 5% – в страны СНГ; 63% их импорта поступают из других стран Европы, 7% – из азиатских стран и 9% – из стран СНГ (диаграмма 2.6).

В структуре экспорта этих государств продукция сельского хозяйства составляет 15%, энергоносители и продукция добывающих отраслей – 16%, а изделия обрабатывающей промышленности – 68%. Их импорт на 10% состоит из продукции сельского хозяйства, на 19% – из энергоносителей и продукции добывающих отраслей и на 69% из изделий обрабатывающей промышленности.

Диаграмма 2.6 - Экспорт и импорт европейских стран, участвующих в проекте EATC

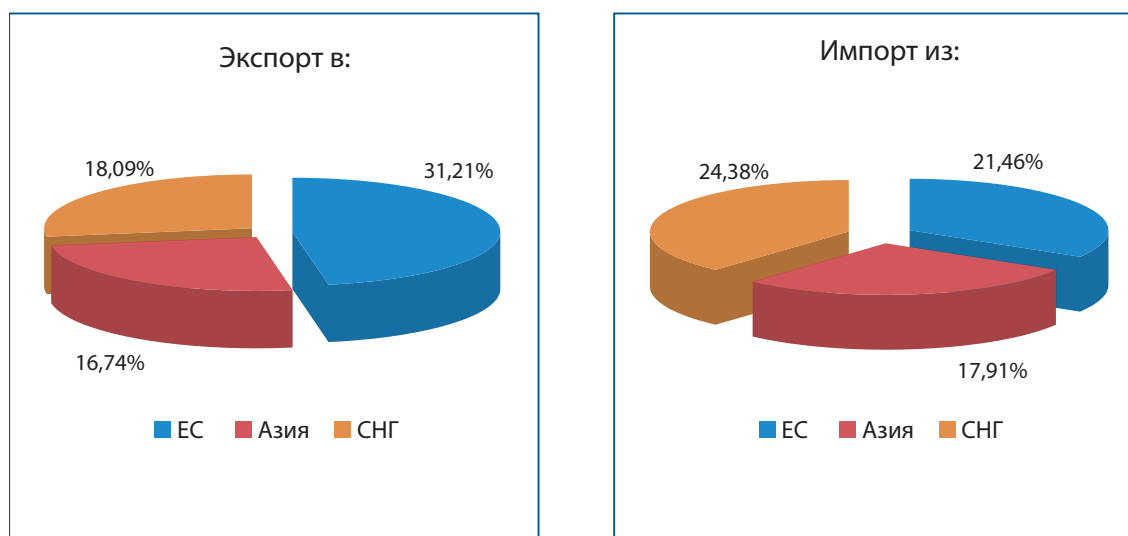


Источник: Данные ВТО

16 азиатских стран – участниц ЕАТС вывозят в среднем 31% своей экспортной продукции в страны Европы, 17% – в другие азиатские страны и 18% – в страны СНГ; 21% их импорта поступает из европейских стран, 18% – из других стран Азии и 24% – из стран СНГ (диаграмма 2.7).

Экспорт этих государств состоит на 11% из сельскохозяйственной продукции, на 40% – из энергоносителей и продукции добывающих отраслей и на 34% – из изделий обрабатывающей промышленности, а в объеме импорта 10% составляет продукция сельского хозяйства и 19% – энергоносители и продукция добывающих отраслей.

Диаграмма 2.7 - Азиатские страны – участницы проекта ЕАТС



Источник: Данные ВТО

В докладе Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ)³ показано, что в последние годы рост торговли между двумя континентами резко ускорился, отчасти в результате развития восточноазиатских стран, и прежде всего Китая, но также благодаря подъему экономики России и стран Центральной Азии. Это привело к более широкому географическому распределению торговых потоков, что принципиально важно с точки зрения выбора основных маршрутов международной торговли между Азией и Европой.

Одной из главных особенностей мировых контейнерных перевозок является несбалансированность количества отправляемых и возвращаемых контейнеров. Тот факт, что число покидающих Азию контейнеров с грузом превышает число таких контейнеров, следующих в обратном направлении, создает серьезную проблему для международных перевозчиков. Масштабы таких диспропорций оцениваются специалистами отрасли весьма неодинаково. Однако на трех основных межконтинентальных направлениях (Азия – Тихоокеанский регион, Азия – Европа и трансатлантические перевозки) этот дисбаланс значительно увеличился, и сегодня свыше половины контейнеров, перевозимых по азиатско-тихоокеанскому и азиатско-европейскому маршрутам, возвращаются в Азию порожняком. Подобные несоответствия существовали и 10 лет назад, но находились тогда в диапазоне 20–30%.

На сегодняшний день для перевозки грузов между Азией и Европой используется главным образом морской транспорт. Реагируя на спрос, морские перевозчики стали существенно наращивать свою провозную способность, прирост которой год

³ European Conference of Ministers of Transport and OECD, Transport Links between Europe and Asia, (Paris, 2006). См. по адресу: <http://internationaltransportforum.org/pub/pdf/06Europe-Asia.pdf>.

от года выражается двузначными цифрами. Аналогичным образом вырос и объем воздушных перевозок особо ценных и срочных грузов.

Количество контейнерных грузов, перевозимых между Азией (Китай) и Европой железнодорожным и автомобильным транспортом, в настоящее время очень невелико. На железные дороги, и в частности на Транссибирскую магистраль, приходится приблизительно 3–4% совокупного грузооборота. Речь идет в основном о товарах из северного Китая и Республики Корея. Автотранспорт обслуживает менее 1% контейнерных грузопотоков между Китаем и Европой⁴.

Одной из проблем является чрезмерная загруженность перевалочных портов; для ее решения перевозчики могут изменять маршруты доставки контейнеров и рационализировать конфигурацию своих сетей. Что касается заторов в портах отправки и назначения, то они обусловлены намного более сложными и разнородными причинами, связанными, среди прочего, с работой портовых терминалов, таможенных органов и операторов, которые организуют интермодальные перевозки грузов, прибывающих и отправляемых автомобильным, железнодорожным или речным транспортом. Очевидно, что для конечного грузополучателя не имеет большого значения, была ли задержка доставки контейнера вызвана проблемами в перевалочном порту, порту отправки или прибытия или же стала следствием узких мест на том этапе интермодальной перевозки, который обслуживается железнодорожным либо автомобильным транспортом⁵.

Развитие евро-азиатской торговли привело к ускоренному росту морских контейнерных перевозок (на 6% в год). Он сопровождался вводом в строй все более крупнотоннажных судов и падением расценок до чрезвычайно низких уровней (700 долл. США за единицу ДФЭ на рейсах из Европы в Азию).

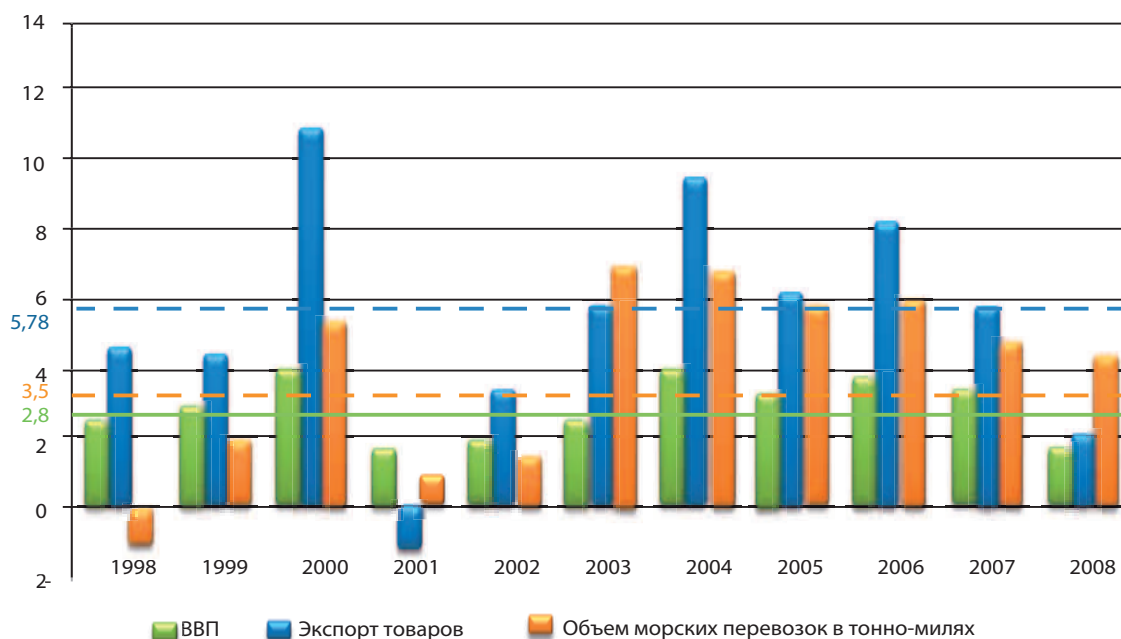
В целом анализ взаимной торговли европейских и азиатских стран указывает на два фактора, благоприятствующих диверсификации путей доставки и открытию новых наземных маршрутов:

- фактическая монополия морского транспорта на перевозки между Европой и Азией, создающая все более острые проблемы доступа с суши к морским портам (особенно в условиях, когда погоня за производительностью ведет к сокращению числа таких портов). Неизбежность прохождения через определенные географические точки на пути между узловыми морскими портами приводит также к скоплению множества судов на отдельных участках маршрутов. Это может создавать серьезные проблемы как технической (риск загрязнения в случае аварии), так и общественной безопасности (уязвимость для нападений);
- рост перевозок между континентальными странами, особенно в Центральной Азии, по наземным маршрутам Европа – Азия. Наряду с грузопотоками, направляемыми по евро-азиатским коридорам, быстро развивается торговля и внутри самого региона, делая еще более настоятельной потребность в совершенствовании этих коридоров.

⁴ The Chamber of Commerce of the United States, Land Transport Options between Europe and Asia: Commercial Feasibility Study (Washington, 2006). См. по адресу: <http://www.internationaltransportforum.org/Proceedings/Border2009/USChamberOfCommerce2.pdf>.

⁵ European Community Shipowners' Associations, Annual Report 2008-2009 (Brussels, 2009). См. по адресу: <http://archive-be.com/page/16023/2012-05-20/http://www.ecsa.be/ar/Rapport%202008-2009.pdf>.

Диаграмма 2.8 - Стоимость мирового товарного экспорта в реальном выражении и объем морских перевозок в процентах от ВВП, 1998–2008 годы



Источник: Ассоциация судовладельцев Европейского сообщества, Annual Report, 2008-2009

Вне зависимости от усилий по налаживанию эффективного наземного сообщения морской транспорт, по всей вероятности, сохранит за собой ключевые позиции на рынке перевозок между Европой и Азией. Однако даже если судоходные компании и порты смогут справиться с ожидаемым ростом морских, и в частности контейнерных, грузопотоков (диаграмма 2.8), то этого нельзя сказать о наземном транспорте, который обеспечивает перевозку грузов между портами и районами, расположенными в глубине материка. Риск перегрузки обслуживающей морские порты автодорожной сети весьма высок, а провозная способность железных дорог и внутреннего водного транспорта зачастую недостаточна. Поэтому важно, чтобы правительствами предпринимались необходимые шаги, особенно в области инфраструктуры, для улучшения сухопутного доступа к морским портам. Следует переосмыслить подход к развитию соответствующих железнодорожных и внутренних водных путей сообщения и к поощрению интермодального взаимодействия между наземным и речным транспортом.

В 2010 году Отдел транспорта ЕЭК ООН опубликовал исследование под названием "Связи между морскими портами и внутренними регионами". В нем анализируются пути улучшения функционирования глобальной цепи поставок путем расшивки узких мест и обеспечения более эффективной и устойчивой связи портов с внутренними частями региона ЕЭК ООН⁶.

⁶ Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций. *Связи между морскими портами и внутренними регионами* (Нью-Йорк и Женева, 2010 год). См. по адресу: <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2010/itc/ECE-TRANS-210.pdf>.

2.3 Маршрутные поезда в Европе и Азии

В настоящем разделе говорится о маршрутных поездах, курсирующих между Европой и Азией, и приводится перечень демонстрационных пробегов таких поездов, имевших место в последнее время. На сегодняшний день сравнительно регулярное движение маршрутных поездов налажено лишь там, где они обслуживают нужды конкретных клиентов. Пробные рейсы организовывались и транспортными компаниями, но пока без особого успеха.

2.3.1 Поти–Баку

Диаграмма 2.9 - Маршрутный поезд Поти–Баку



Источник: Интермодальное объединение POLZUG

Региональным объединением POLZUG налажено движение маршрутных поездов между Поти (Грузия) и Баку (Азербайджан)⁷ (диаграмма 2.9).

Эти рейсы используются для доставки контейнеров с черноморского побережья на каспийское. Контейнерные поезда состоят из однотипных вагонов. Не нуждаясь в остановках для формирования и расформирования составов, они служат отправителям крупнотоннажных грузов экономичной альтернативой обычным железнодорожным грузоперевозкам и автомобильному транспорту. Из Баку контейнеры на паромах доставляются через Каспийское море в Актау, Казахстан, для последующей перевозки по железной дороге в Центральную Азию.

⁷ По материалам информационной публикации Thomas L. Gallagher, *The Journal of Commerce Online - News Storys* (8 March 2009).

2.3.2 Восточный, Москва, Новосибирск, Таганрог ("Хёндэ"), Ижевск ("КИА"), Набережные Челны ("Санг Йонг"), Узбекистан ("Джи-Эм-Дэу") и Ульяновск ("Исудзу")

Компанией "Мицуи"⁸ создана "Агентская группа по Транссибирской магистрали (ТСМ)", обеспечивающая экспресс-доставку контейнерных грузов по Транссибирской железной дороге из азиатских портов в городские терминалы Российской Федерации/СНГ.

В отношении используемых для этого маршрутных поездов можно отметить следующее.

- Поезда представляют собой специальные составы, насчитывающие не менее 31 и не более 37 вагонов 80-футовой (24-метровой) длины. При таком количестве вагонов вместимость поезда составляет от 62 до 74 сорокафутовых (12-метровых) контейнеров. Согласно законодательству Российской Федерации длина состава маршрутного поезда не может превышать 1000 метров.
- Перевозка осуществляется по заранее намеченным маршрутам. При обычном движении поездов остановки делаются в местах, указанных диспетчером каждого участка, что затрудняет отслеживание перевозок. В отличие от этого маршрутные поезда делают минимальное количество остановок в заранее определенных пунктах транзита, благодаря чему проследить за движением груза становится легче.
- Без переформирования составов сокращается время в пути и обеспечивается соблюдение расписания. (Расстояние от Владивостока до Москвы маршрутный поезд преодолевает за 11–12 суток. Предпринимаются усилия по сокращению этого срока до 7 суток).
- Перевозки организованы по инициативе клиентов из Республики Корея для решения конкретной задачи по доставке деталей на сборочный завод в Российской Федерации.

Таблица 2.2 - Сведения об основных маршрутных поездах, курсировавших по состоянию на июль 2007 года

Пункт назначения	Пункт отправки	Кол-во рейсов в неделю	Кол-во дней в пути	Оператор	Владелец груза
Таганрог	Восточный	3	11	"Русская тройка"	"Хёндэ мотор компани"
Ижевск	Восточный Находка	7-8	9	"Русская тройка" "Ф.Е.-Транс"	Kia Motors
Москва	Восточный	1	11-12	"Русская тройка"	Различные владельцы (не указаны)
Москва	Владивосток	1	11-12	"Русская тройка"	Различные владельцы (не указаны)
Сары-Агаш, Узбекистан	Восточный	2	14	"Транс-Контейнер" "Юнико логистикс"	"ДжиЭм-Дэу мотор компани"
Набережные Челны	Восточный	3	9-10	"Ф.Е.-Транс"	"Сан Йонг мотор компани"

* Пункт отправления маршрутного поезда "Русская Тройка", обслуживающего ряд неназванных грузоотправителей, был в феврале 2009 года перенесен в порт Владивостока.



На фото: 80-футовый вагон

⁸ По материалам TRANS SIBERIAN RAILWAY, Block Train Service, Mitsui & Co. Ltd. См. по адресу: <http://www.mitsui-tsr.com/en/service/index2.html>.

На локомотиве размещаются два сопровождающих поезд охранника. В середину составов, насчитывающих 38 вагонов, ставится вагон сопровождения, обычно с двумя охранниками (в соответствии с обязательным требованием законодательства Российской Федерации). В маловероятном случае нарушения сцепки вагонов машинист узнает об этом по падению давления в тормозной системе.

2.3.3 "Фольксваген – Шкода"

Совместные перевозки контейнерных грузов этими поездами осуществляются с 2002 года. Поезда следуют из Чешской Республики по маршруту Млада-Болеслав – Калуга и из Словакии по маршруту Велка-Ида – Калуга через пограничные станции Малашевице (Польша) и Брест (Беларусь), доставляя на завод в Калуге (Российская Федерация) комплекты для сборки автомобилей "Фольксваген" и "Шкода". По своим масштабам и значению данный проект относится к числу крупнейших в Европейском союзе. Сообщение в обоих направлениях между станциями Млада-Болеслав и Калуга осуществляется 14 раз в неделю, а между станциями Велка-Ида и Калуга – 11 раз в неделю.

2.3.4 "Фольксваген"

Маршрутные поезда компании "ТрансКонтейнер" (дочернее предприятие Российских железных дорог, специализирующееся на интермодальных перевозках) доставляют из Бреста в Калугу, расположенную недалеко от Москвы, в среднем по 116 ДФЭ контейнерных грузов концерна "Фольксваген".

С 2008 года автодетали, производимые "Фольксваген", доставляют из Чешской Республики через Брест на автомобильный завод в Калуге (Российская Федерация) по маршруту Брест – Калуга. В первом полугодии 2008 года по этому маршруту было выполнено 139 железнодорожных рейсов и доставлено 159 820 ДФЭ.

Диаграмма 2.10 - Цепь поставок в автомобилестроении



Источник: DB Schenker

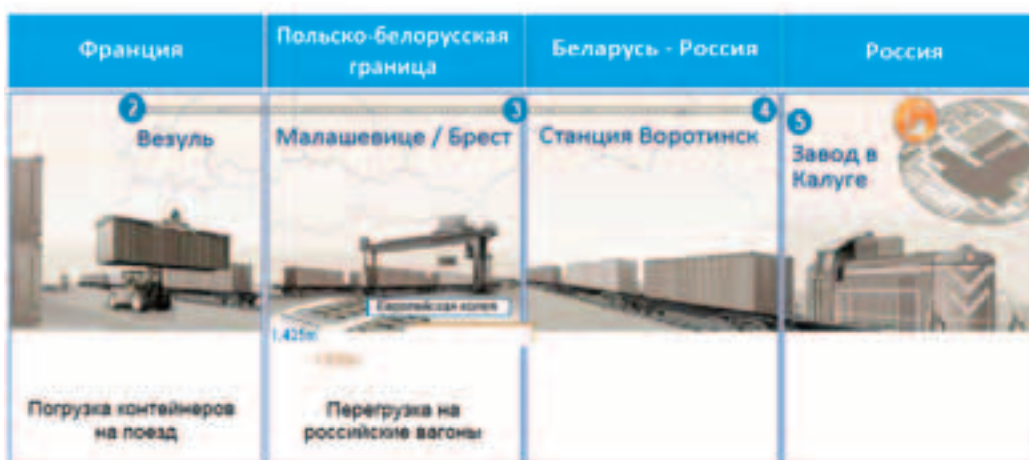
2.3.5 "КИА-Казахстан"

Завод "Азия-Авто" в Казахстане функционирует с 2003 года. Его продукция на сегодняшний день включает автомобили "Лада Нива", "Шкода Октавия" и "Шкода Суперб", "Шевроле" моделей "Каптива", "Лачетти" и "Эпика", а также "Кадиллак Эскалад". В 2010 году на заводе была начата сборка трех новых моделей "КИА". Компанией организован ряд рейсов маршрутных поездов из Бендер-Аббаса (Иран) в Казахстан.

2.3.6 "Пежо"

Ежедневно на завод в Везуле доставляются для разборки более 140 автомобилей из Сошо и Мюлуза и 60 автомобилей из Зебрюгге (Бельгия). Затем машинокомплекты перевозятся маршрутным поездом из Франции (Везуль) в Российскую Федерацию (Калуга) для последующей сборки на калужском заводе (диаграмма 2.11).

Диаграмма 2.11 - Этапы следования маршрутного поезда "Пежо"



Источник: Концерн "Пежо"

Расстояние, покрываемое маршрутным поездом в оба конца, составляет 6 000 км; для перевозок используются 400 специализированных вагонов, 1 200 специализированных контейнеров, возвращаемых грузоотправителю, и 80 грузовиков для доставки груза конечному получателю.

2.3.7 ĀD Cargo (Чешская Республика)

Диаграмма 2.12 - Маршрутный поезд ĀD Cargo



Источник: Компания CD Cargo

В 2008 году базирующаяся в Чешской Республике логистическая и экспедиторская компания "ČD Cargo" отправила из этой страны в Китай 12 маршрутных поездов (Пардубице/Мельник – Шеньчжень).

2.3.8 Поезда, включенные в перечень Организации сотрудничества железных дорог

Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД) ежегодно публикует перечень всех маршрутных/контейнерных поездов, курсирующих в ее регионе. В таблице ниже приводится последний из опубликованных ею списков.

Таблица 2.3 - Маршрутные поезда, курсирующие между Европой и Азией

Номер	Маршрут	Тип груза	Расписание
1208	Берлин – Кунцево (Российская Федерация): "Оствинд"	Контейнеры	3 раза в неделю
1276	Брест – Илецк (Российская Федерация) – Арысь (Казахстан): "Казахстанский вектор"	Контейнеры	2 раза в неделю
1406	Брест – Наушки (Российская Федерация) – Улан-Батор (Монголия) – Хух-Хото (Китай)	Контейнеры	2 раза в неделю
1251/1252	Алматы (Казахстан) – Достык (Казахстан) / Алашанькоу (Китай)	Контейнеры	6 раз в неделю
1402/1401	Ляньюньган (Китай) – Алашанькоу (Китай) / Достык (Казахстан) – Ассаке (Узбекистан)	Контейнеры	1 раз в неделю
1401/1402	Тяньцзин (Китай) – Алашанькоу (Китай) / Достык (Казахстан) – Алматы (Казахстан)	Контейнеры	3 раза в неделю

2.3.9 Демонстрационные пробеги поездов

Рядом международных организаций и частных компаний проводились демонстрационные пробеги маршрутных поездов в целях оценки их эффективности. Некоторые из таких пробегов перечислены ниже.

- От Тяньцзина (Китай) до Улан-Батора (Монголия) – 1 691 км за 3 суток и 3,5 часа (ноябрь 2003 года).
- От Ляньюньгана (Китай) до Алматы (Казахстан) – 5 020 км за 7 суток и 6 часов (апрель 2004 года).
- От Бреста (Беларусь) до Улан-Батора (Монголия) – 7 180 км за 8 суток и 21 час (июнь 2004 года).
- От Находки (Российская Федерация) до Малашевице (Польша) – 10 335 км за 12 суток и 8 часов (июль 2004 года)⁹.
- Контейнерный поезд Пекин–Гамбург. В целях демонстрации возможностей железнодорожных контейнерных перевозок в январе 2008 года из Пекина был отправлен поезд до Гамбурга. Расстояние в 9 780 км он преодолел за 15 суток, проследовав по территории Китая, Монголии, Российской Федерации, Беларуси, Польши и Германии. В тот же день был подписан меморандум о договоренности и создана совместная рабочая группа по организации железнодорожного сообщения между Китаем и Западной Европой¹⁰.

⁹ United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (ESCAP), "Development of Asia-Europe Rail Container Transport through Block-trains – Trans-Asian Railway Northern Corridor". См. по адресу: <http://www.unescap.org/ttdw/common/TIS/TAR/Container%20Block-trains.asp>.

¹⁰ DB SCHENKER, 2009.

- В 2009 году Организация экономического сотрудничества (ОЭС) организовала демонстрационный пробег поезда по маршруту Исламабад – Стамбул, преодолевшего 6 566 км за 11 суток с соблюдением многочисленных ограничений, связанных главным образом с движением в ночное время по территории Пакистана¹¹.

2.4 Маршруты морских перевозок между Европой и Азией

2.4.1 Портовое хозяйство

Согласно последним имеющимся данным о мировых контейнерных перевозках, в течение 2010 года было перевезено 560 млн. ДФЭ.

Сингапур утратил первенство среди портов мира по общему контейнерному грузообороту, увеличив его лишь на 0,9% по сравнению с предыдущим годом. Шанхай, где рост составил 17,8%, опередил Сингапур, в то время как третье место осталось за Гонконгом.

Одной из серьезнейших проблем является перегруженность портов. В глобальных производственно-сбытовых цепях имеются определенные уязвимые точки: так, повышенный риск возникновения сбоев существует в перевалочных пунктах, каковыми и являются порты. В идеальном варианте судно прибывает в порт к ожидающему его причалу, где сразу же начинаются погрузочно-разгрузочные работы. Однако при отсутствии свободных причалов суда вынуждены дожидаться своей очереди на якорной стоянке, что приводит к нарушению графика и возрастанию издержек по всей последующей цепи поставок.

Заторы в портах могут возникать по целому ряду причин. Иногда погрузка и выгрузка затрудняются особо неблагоприятными погодными условиями, вызывающими задержку судов как в море, так и в порту. В случае непредвиденной аварии ее последствия могут затронуть все звенья производственно-сбытовой цепи¹².

К перегруженности портов может приводить и рост объемов торговли, к которому они не в состоянии достаточно быстро адаптироваться. Небывалое расширение международных перевозок, вызванное резким наращиванием экспорта китайских товаров, застало врасплох значительную часть портовых администраций. Капиталовложения в портовое хозяйство отстают от растущих потребностей, а для того, чтобы хотя бы начать строительство новых портовых сооружений или дноуглубительные работы, необходимые для приема более крупных и вместительных судов, требуется планирование, способное растянуться на годы. Пропускная способность портов ограничивается не только количеством причалов. Прежде чем приступить к разгрузке очередного судна, причал необходимо освободить от ранее выгруженного груза, транспортировке которого могут препятствовать заторы на подъездных путях. Отсутствие надлежащего автодорожного или железнодорожного сообщения в ряде случаев представляет собой застарелую и продолжающую усугубляться проблему.

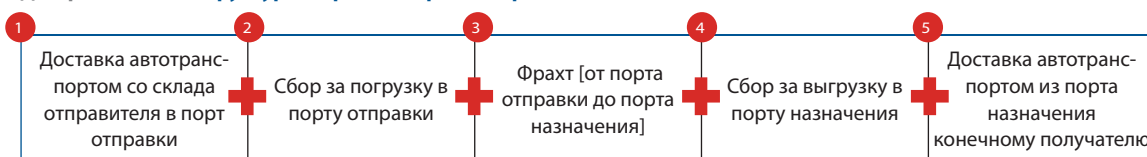
¹¹ Секретариат ОЭС, <http://www.ecosecretariat.org>.

¹² В одном из портов Австралии балкерным судном был поврежден погрузчик железной руды. В результате возможности порта по приему грузов уменьшились наполовину и были восстановлены лишь спустя несколько месяцев.

2.4.2 Морской транспорт: стоимость и сроки доставки грузов

Перевозка грузов морским транспортом не сводится лишь к их транспортировке по морю. Морские перевозки в силу своей природы не могут не быть интермодальными и нередко предполагают использование не менее чем трех видов транспорта: морского, автомобильного и железнодорожного (диаграмма 2.13). В структуру затрат на морские перевозки входят 5 компонентов: 1) затраты на доставку груза со склада грузоотправителя в порт отправки, осуществляемую (как правило) автотранспортом; 2) сбор за погрузку в порту отправки; 3) фрахтовые ставки на перевозку груза из порта отправки в порт назначения; 4) сбор за выгрузку в порту назначения; и 5) стоимость доставки (как правило) автотранспортом из порта назначения конечному грузополучателю

Диаграмма 2.13 - Структура затрат на морские перевозки



2.4.3 Сборы за погрузку и выгрузку

Сборы за погрузку и выгрузку (СПВ) взимаются судоходными компаниями для покрытия расходов на оплату погрузочно-разгрузочных работ в контейнерных портах. Отправители груза обязаны оплатить его погрузку на судно – так называемый "СПВ в порту отправки". Грузополучатели или покупатели оплачивают стоимость фрахта и СПВ при разгрузке судна в порту назначения – так называемые сборы в порту прибытия. Это соответствует правилам Международной палаты судоходства. Большинство судоходных компаний взимают с клиентов фрахтовые ставки отдельно от СПВ.

Диаграмма 2.14 - Распределение сборов за погрузку и выгрузку между грузоотправителем и оператором судна

ОПЕРАЦИЯ		УЧИТЫВАЕТСЯ В:
01	Доставка в порт и приемка, полностью (включая всю документацию и отчетность)	СПВ
02	Проверка и регистрация состояния контейнера/ завершение обмена	СПВ
03	Проверка и регистрация состояния пломб и проводки, удаление недействительной маркировки, перепломбирование	СПВ
04	Перемещение контейнера на грузовик, баржу, вагон (с грузовика, баржи, вагона)	СПВ
05	Внутренняя транспортировка контейнера на складскую площадку/ с площадки	СПВ
06	Укладка контейнера в штабель / извлечение из штабеля	СПВ
07	Учет движения грузовиков, барж, вагонов в порт и из порта	СПВ
08	Хранение груженого контейнера в течение срока, определенного Конференцией	СПВ
09	Выемка груженого контейнера из штабеля	СПВ
10	Внутренняя транспортировка от складской площадки до причала у борта судна	СПВ
11	Перемещение контейнера с причала на палубу судна	СПВ
12	Перемещение контейнера с палубы судна в посадочное гнездо на судне	фрахтовой ставке
13	Открывание и закрывание люков	фрахтовой ставке
14	Крепление контейнера	фрахтовой ставке
15	Планирование и оформление перевозки контейнера судном + отчетность	фрахтовой ставке
16	Сверхурочные	фрахтовой ставке
17	Причальный сбор	фрахтовой ставке

Источник: PortStrategy, July 2005, Mercator Media

Ввиду относительно стабильных уровней СПВ, различающихся лишь в зависимости от маршрута перевозки, соотношение между СПВ и морскими фрахтовыми ставками определяется величиной последних.

На диаграмме ниже приведены суммы СПВ, взимаемых в различных портах десятью крупнейшими грузоперевозчиками.

Диаграмма 2.15 - Сборы за погрузку и выгрузку в различных портах, взимаемые 10 крупнейшими грузоперевозчиками в апреле-июне 2009 года

		Барселона				Констанца	
		20 фт	40 фт			20 фт	40 фт
1	"Маерск/САФ"	155 евро	155 евро	1	"Маерск/САФ"	200 долл.	245 долл.
2	МСК			2	МСК		
3	КМА-КГМ	170 евро	170 евро	3	КМА-КГМ	75 долл.	130 долл.
4	"Эвергрин"	160 евро		4	"Эвергрин"		
5	"Хапаг-Ллойд"	120 евро	140 евро	5	"Хапаг-Ллойд"	345 долл.	418 долл.
6	КОСКО	125 евро	125 евро	6	КОСКО		
7	АПЛ	255 евро	255 евро	7	АПЛ	90 долл.	130 долл.
8	"Чайна шиппинг"	150 евро	150 евро	8	"Чайна шиппинг"	130 долл.	130 долл.
9	НЮК	210 евро	210 евро	9	НЮК		
10	МОЛ	160 евро	160 евро	10	МОЛ	40 долл.	90 долл.

		Гамбург				Гонконг	
		20 фт	40 фт			20 фт	40 фт
1	"Маерск/САФ"	190 евро	190 евро	1	"Маерск/САФ"	2 050 ГкД	2 750 ГкД
2	МСК	180 евро	180 евро	2	МСК		
3	КМА-КГМ	185 евро	185 евро	3	КМА-КГМ	2 065 ГкД	2 750 ГкД
4	"Эвергрин"	200 евро	200 евро	4	"Эвергрин"	2 065 ГкД	2 750 ГкД
5	"Хапаг-Ллойд"	210 евро	210 евро	5	"Хапаг-Ллойд"	2 065 ГкД	2 750 ГкД
6	КОСКО	180 евро	180 евро	6	КОСКО		
7	АПЛ	210 евро	210 евро	7	АПЛ	1 800 ГкД	2 650 ГкД
8	"Чайна шиппинг"	200 евро	200 евро	8	"Чайна шиппинг"		
9	НЮК	200 евро	200 евро	9	НЮК	1 400 ГкД	2 000 ГкД
10	МОЛ	210 евро	210 евро	10	МОЛ	2 065 ГкД	2 750 ГкД

		Стамбул	
		20 фт	40 фт
1	"Маерск/САФ"		
2	МСК		
3	КМА-КГМ	Погр. за счет фрахт.	Погр. за счет фрахт.
4	"Эвергрин"		
5	"Хапаг-Ллойд"	219 долл.	219 долл.
6	КОСКО		
7	АПЛ	100 долл.	
8	"Чайна шиппинг"	Погр./выгр. за счет фрахт.	Погр./выгр. за счет фрахт.
9	НЮК		
10	МОЛ	Погр. за счет фрахт.	Погр. за счет фрахт.

		Пирей	
		20ft	40ft
1	"Маерск/САФ"		
2	МСК		
3	КМА-КГМ	Погр. за счет фрахт.	Погр. за счет фрахт.
4	"Эвергрин"		
5	"Хапаг-Ллойд"	112 евро	112 евро
6	КОСКО		
7	АПЛ		
8	"Чайна шиппинг"	Погр./выгр. за счет фрахт.	Погр./выгр. за счет фрахт.
9	НЮК		
10	МОЛ		

		Пусан	
		20 фт	40 фт
1	"Маерск/САФ"	100 000	135 000
2	МСК		
3	КМА-КГМ	101 000	137 000
4	"Эвергрин"	100 000	136 000
5	"Хапаг-Ллойд"	101 000	137 000
6	КОСКО		
7	АПЛ	101 000	137 000
8	"Чайна шиппинг"		
9	НЮК	150 000	210 000
10	МОЛ	100 000	136 000

		Роттердам	
		20 фт	40 фт
1	"Маерск/САФ"	185 евро	185 евро
2	МСК	175 евро	175 евро
3	КМА-КГМ	160 евро	160 евро
4	"Эвергрин"	160 евро	160 евро
5	"Хапаг-Ллойд"	200 евро	200 евро
6	КОСКО	140 евро	140 евро
7	АПЛ	190 евро	190 евро
8	"Чайна шиппинг"	170 евро	170 евро
9	НЮК	160 евро	160 евро
10	МОЛ	200 евро	200 евро

		Шанхай	
		20 фт	40 фт
1	"Маерск/САФ"	475 юаней	750 юаней
2	МСК	По факту	По факту
3	КМА-КГМ	1 297 юаней	1 297 юаней
4	"Эвергрин"	370 юаней	560 юаней
5	"Хапаг-Ллойд"	460 юаней	720 юаней
6	КОСКО	374 юаней	564 юаней
7	АПЛ	476 юаней	750 юаней
8	"Чайна шиппинг"		
9	НЮК	880 юаней	1 300 юаней
10	МОЛ	480 юаней	720 юаней

		Шэньчжэнь	
		20 фт	40 фт
1	"Маерск/САФ"	958 юаней	1 849 юаней
2	МСК		
3	КМА-КГМ	1 297 юаней	0 юаней
4	"Эвергрин"	370 юаней	560 юаней
5	"Хапаг-Ллойд"	965 юаней	1 842 юаней
6	КОСКО		
7	АПЛ	476 юаней	750 юаней
8	"Чайна шиппинг"		
9	НЮК	1 400 юаней	2 300 юаней
10	МОЛ	965 юаней	1 842 юаней

		Сингапур	
		20 фт	40 фт
1	"Маерск/САФ"	190 СгД	270 СгД
2	МСК		
3	КМА-КГМ	182 СгД	270 СгД
4	"Эвергрин"	182 СгД	270 СгД
5	"Хапаг-Ллойд"	182 СгД	270 СгД
6	КОСКО		
7	АПЛ	182 СгД	270 СгД
8	"Чайна шиппинг"		
9	НЮК	170 СгД	170 СгД
10	МОЛ	182 СгД	270 СгД

		Сакт-Петербург	
		20 фт	40 фт
1	"Маерск/САФ"	290 долл.	290 долл.
2	МСК		
3	КМА-КГМ	370 долл.	370 долл.
4	"Эвергрин"	250 долл.	250 долл.
5	"Хапаг-Ллойд"	220 долл.	220 долл.
6	КОСКО	200 долл.	200 долл.
7	АПЛ	300 долл.	300 долл.
8	"Чайна шиппинг"	300 долл.	300 долл.
9	НЮК	250 долл.	250 долл.
10	МОЛ	220 долл.	220 долл.

Источник: Terminal handling charges during and after the liner conference era, European Commission, 5 October 2009

Сборы за погрузку и выгрузку, назначаемые экспедиторскими компаниями, несколько отличаются от приведенных выше, так как в них учтена прибыль этих компаний (диаграмма 2.16). В случае, представленном на диаграмме, СПВ составляет 175 долл. США, а все остальные расходы в совокупности – 530 долл. США! Таким образом, при сравнении затрат следует исходить из того, что включение в СПВ "прочих расходов" увеличивает его сумму на 250%.

Диаграмма 2.16 - СПВ и прочие расходы в порту Констанца

Порты	Выгрузка контейнеров (долл. США)	Погрузка контейнеров (долл. США)	Таможенные формальности (долл. США)
Констанца	70	75	55

Прочие издержки	П	(долл. США)
Въезд на территорию	√	35
Стоянка	√	20
Погрузка на автотранспорт	√	65
Выгрузка из автотранспорта	√	70
Прочая документация		45
Прочие издержки (указать, какие)		
<u>СПВ - КОНСТАНЦА</u>	√	175
<u>ПЛАТА ЗА ЗАДЕРЖКУ</u>	√	45
<u>ДОЛЕВОЙ КОНОСАМЕНТ</u>	√	50

Источник: Румынская экспедиторская ассоциация, 2010 год

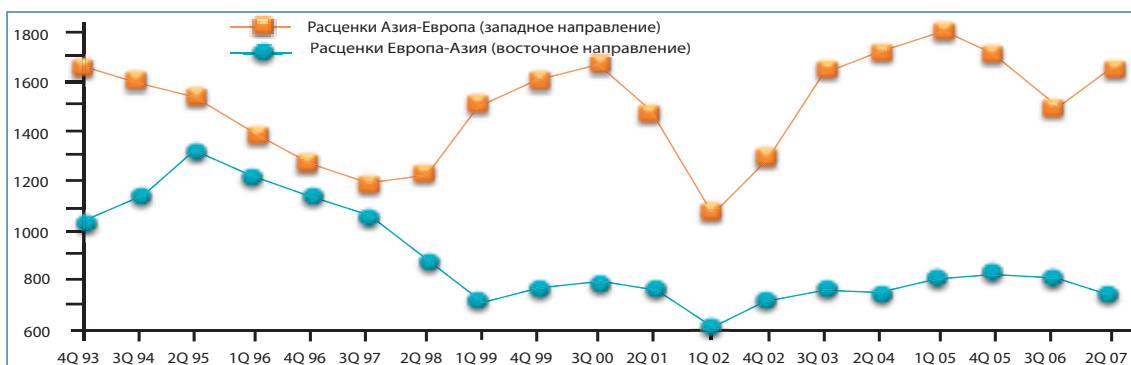
Контейнеры		20' FCL	20' MTU	40' FCL	40' MTU
Погрузка на судно/выгрузка	Ед.	долл. 85,00	долл. 45,00	долл. 105,00	долл. 55,00
Подъем/спуск	-	долл. 20,00	долл. 10,00	долл. 25,00	долл. 15,00
Перевозка со склада к судну и обратно	-	долл. 15,00	долл. 10,00	долл. 25,00	долл. 20,00
Перевалка (трюм-трюм)	Ед.	долл. 33,00	долл. 20,00	долл. 40,00	долл. 25,00
Перевалка (трюм-терминал-трюм)	-	долл. 65,00	долл. 35,00	долл. 80,00	долл. 45,00
Крепление/раскрепление контейнеров на судне	-		долл. 6,00		
Чистка контейнеров	-		долл. 6,00		
Удаление с контейнеров маркировки ("опасный груз")	-		долл. 20,00		
Погрузка/выгрузка массовых грузов в/из контейнеры/ов	Тонны		долл. 9,00		
Погрузка/выгрузка генеральных грузов в/из контейнеры/ов	-		долл. 12,00		
Погрузка/выгрузка тяжелых (≥ 3 т) грузов в/из контейнеры/ов	По расценкам, указанным для генеральных грузов, позиция 7				
Погрузка/выгрузка транспортных средств в/из контейнеры/ов	По расценкам, указанным для генеральных грузов, позиция 11.2.1.				
Проверка контейнеров с акцизными грузами	-		долл. 85,00		
Погрузка/выгрузка крепежного материала	Ед.		долл. 130,00		
Хранение	Ед./сут.	долл. 3,00	долл. 1,00	долл. 5,00	долл. 2,00
Контейнеры, прибывающие морским транспортом		одни сутки – бесплатно			
Контейнеры, прибывающие наземным транспортом		двое суток – бесплатно до одного месяца – базовый тариф более одного месяца – базовый тариф + 50%			
Надбавка 100% за контейнеры с негабаритным грузом (при использовании нестандартных спредеров)					
Надбавка 25% за контейнеры с опасным грузом					

Источник: Администрация порта Поти

2.4.4 Фрахтовые ставки

На диаграмме 2.17 показана динамика фрахтовых ставок на азиатско-европейском маршруте в период с 1993 по 2007 год. Существенные колебания их уровня приводят к аналогичным колебаниям соотношения между СПВ и стоимостью фрахта. Это соотношение при перевозках из Азии в страны Северной Европы в среднем выражалось цифрой от 10% до 15%, в зависимости от пункта назначения.

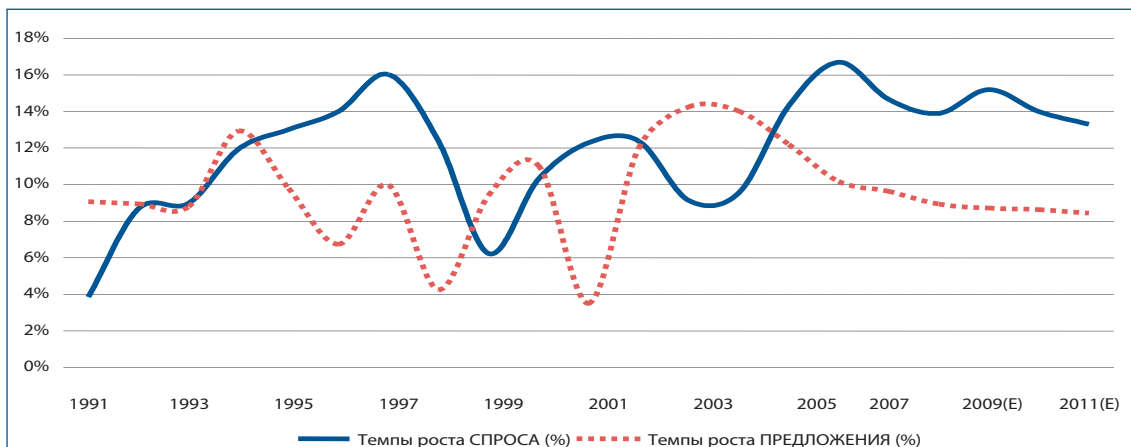
Диаграмма 2.17 - Фрахтовые ставки при перевозках по маршрутам Азия-Европа-Азия



Источник: Containerisation International Freight Facts

Краткосрочная динамика фрахтовых ставок определяется спросом и предложением на рынке грузоперевозок. В долгосрочном плане на эти ставки также влияет провозная способность имеющегося флота. На диаграмме 2.18 показано, как изменения спроса и предложения вызывают колебания фрахтовых ставок. В 1991 и 2001 годах экономическая рецессия с соответствующим понижением спроса на грузоперевозки совпадала с избыточным предложением провозной способности, приводя к удешевлению фрахта. Соответственно, при выходе из рецессии фрахтовые ставки резко повышались.

Диаграмма 2.18 - Соотношение спроса и предложения, 2011 год



Источник: Drewry's Annual Container Market Review 2007-2008, supplemented by AXS Liner 2008

Грузоперевозчики все чаще договариваются с клиентами о "единых" ставках, включающих все три элемента: морской фрахт, соответствующие надбавки и сборы за погрузку и выгрузку. Рецессия 2008–2009 годов сопровождалась обвалом фрахтовых ставок, которые на спотовом рынке понизились до 100 долл. США для рейсов из Азии в страны Северной Европы.

Ниже указаны суммы фрахтовых ставок на перевозку 20-футовых и 40-футовых контейнеров из портов Шанхая, Констанцы, Варны и Бендер-Аббаса в порты разных регионов мира (данные на май–июнь 2010 года).

Таблица 2.4 - Морские фрахтовые ставки в долларах США

ПУНКТ ОТПРАВКИ			
СИНЬГАН/ЦИНДАО/ДАЛЯН [КИТАЙ] (ДОЛЛ. США)			
ПУНКТЫ НАЗНАЧЕНИЯ			
Ближний Восток	20' / 40' 40' НС ¹³		20' / 40' 40' НС
ДУБАЙ/ДЖЕБЕЛЬ-АЛИ	1 500/2 400/2 400	БЕНДЕР-АББАС	1 600/2 500/2 500
АБУ-ДАБИ	1 700/2 800/2 800	ШАРДЖА	1 700/2 800/2 800
ДАММАМ	1 600/2 500/2 500	ЭР-РИЯД	1 800/2 900/2 900
БАХРЕЙН	1 800/2 900/2 900	ДОХА	1 900/3 100/3 100
КУВЕЙТ	1 700/2 800/2 800	МАСКАТ	1 800/2 900/2 900
УММ-КАСР	2 300/3 700/3 700		
Индия и Пакистан	20' / 40' 40' НС		20' / 40' 40' НС
КАРАЧИ/КАСИМ	1 500/2 400/2 400	НАВА-ШЕВА	1 500/2 400/2 400
КОЛОМБО	1 400/2 300/2 300	ЧЕННАИ/МАДРАС	1 450/2 400/2 400
КАЛЬКУТТА	1 700/2 700/2 700	ХАЛДИЯ	1 700/2 700/2 700
ТУТИКОРИН	1 600/2 600/2 600	КОЧИН	1 600/2 600/2 600
Красное море	20' / 40' 40' НС		20' / 40' 40' НС
ДЖИДДА	1 900/3 000/3 000	АДЕН	1 550/2 600/2 600
АКАБА	2 000/3 200/3 200	ХОДЕЙДА	2 100/3 400/3 400
СОХНА	2 000/3 200/3 200	ПОРТ-СУДАН	2 300/3 800/3 800
Основные порты Юго-Восточной Азии			20' / 40' 40' НС
СИНГАПУР/ ПОРТ-КЛАНГ / СУРАБАЯ / ДЖАКАРТА / ПАСИР-ГУДАНГ / ПЕНАНГ / СЕМАРАНГ / СУРАБАЯ / БЕЛАВАН			700/900/900
Основные порты западного Средиземноморья			20' / 40' 40' НС
БАРСЕЛОНА / ФО / ВАЛЕНСИЯ / НЕАПОЛЬ / СПЕЦИЯ / ДЖОЯ-ТАУРО / ЛИВОРНО / ВЕНЕЦИЯ / МАРСЕЛЬ			2 100/3 800/3 900
Основные порты восточного Средиземноморья			20' / 40' 40' НС
СТАМБУЛ / ПОРТ-САИД / ГЕМЛИК / ХАЙДАРПАША / ИЗМИР / МЕРСИН / АЛЕКСАНДРИЯ / ДАМИЕТТА / БЕЙРУТ / ЛАТАКИЯ			2 500/4 600/4 700
Основные порты Европы			20' / 40' 40' НС
АНТВЕРПЕН / ГАМБУРГ / РОТТЕРДАМ / ГАВР / ФИЛИКСТОУ / САУТГЕМПТОН / БРЕМЕН / БРЕМЕРХАФЕН / ДЮНКЕРК			2 150/3 900/4 000
Основные порты Черного моря			20' / 40' 40' НС
КОНСТАНЦА / ОДЕССА / ИЛЬИЧЕВСК / ВАРНА / НОВОРОССИЙСК / ПОТИ			2 400/4 300/4 300
Основные порты Японии и Республики Корея			20' / 40' 40' НС
ЯПОНИЯ И РЕСПУБЛИКА КОРЕЯ			100/200/200

¹³ НС (от англ. "high cube") – контейнер повышенной вместимости.

ПУНКТ ОТПРАВКИ			
Порт Констанца [Румыния] (долл. США)			
ПУНКТЫ НАЗНАЧЕНИЯ			
	20' GP / 40' GP / 40' HC		20' GP / 40' GP / 40' HC
Калининград	2 500/3 700/-	Пусан	900/1 300/-
Ляньюньган	2 600/4 500/-	Барселона	1 350/2 050/-
Роттердам	1 400/2 100/-	Одесса	750/1 250/-
Гамбург	1 400/2 100/-		
ПУНКТ ОТПРАВКИ			
Порт Варна [Болгария] (долл. США)			
ПУНКТЫ НАЗНАЧЕНИЯ			
	20' GP / 40' GP / 40' HC		20' GP / 40' GP / 40' HC
Калининград	1 680/2 769/-	Пусан	1 660/2 920/-
Ляньюньган	2 170/3 880/-	Барселона	995/1 450/-
Роттердам	950/1 590/-	Одесса	1 100/2 200/-
Гамбург	1 120/1 670/-	Шанхай	2 060/3 650/-
Владивосток	3 060/5 460/-		
ПУНКТ ОТПРАВКИ			
Бендер-Аббас (долл. США)			
ПУНКТЫ НАЗНАЧЕНИЯ			
	20' / 40'		20' / 40'
Карачи	400/600	Измир	1 000/1 750
Стамбул	1 000/1 650	Шанхай	850/1 550
Роттердам	650/980	Гамбург	650/980

2.4.5 Сроки доставки

Обычная скорость контейнеровоза составляет порядка 25 узлов; при движении "малым ходом" она падает до 20–22 узлов. В последнее время скорость движения судов дополнительно снизилась в связи с распространением практики перевозок "самым малым ходом", т. е. со скоростью 17–19 узлов или менее. В 2010 году это позволило дополнительно обеспечить грузом суда общей провозной способностью 554 000 ДФЭ, что примерно соответствовало суммарной вместимости флота, находившегося к тому времени на приколе¹⁴.

¹⁴ Dynamar: Dynaliners 11/2010, со ссылкой на данные AXS-Alphaliner, 4 June 2010. Dynamar: Dynaliners 11/2010, со ссылкой на данные AXS-Alphaliner, 4 June 2010.

На диаграмме 2.19 показаны сроки доставки (в сутках) и расстояния (в морских милях) на наиболее часто используемых морских маршрутах¹⁵.

Диаграмма 2.19 - Анализ расстояния и времени в пути на часто используемых морских маршрутах



¹⁵ Расчеты по этим маршрутам проведены с помощью сетевого калькулятора морских перевозок: <http://www.axsmarine.com/public>.

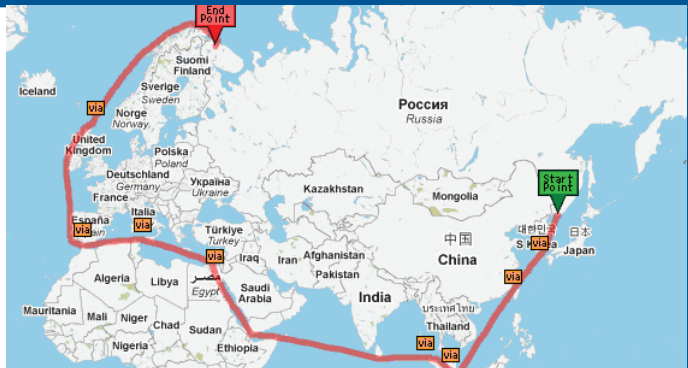
Восточный – Санкт-Петербург

Расстояние: 12 520 мор. миль
 Время в пути: 52,17 суток



Восточный – Мурманск

Расстояние: 12 808 мор. миль
 Время в пути: 53,37 суток



Стамбул – Новороссийск

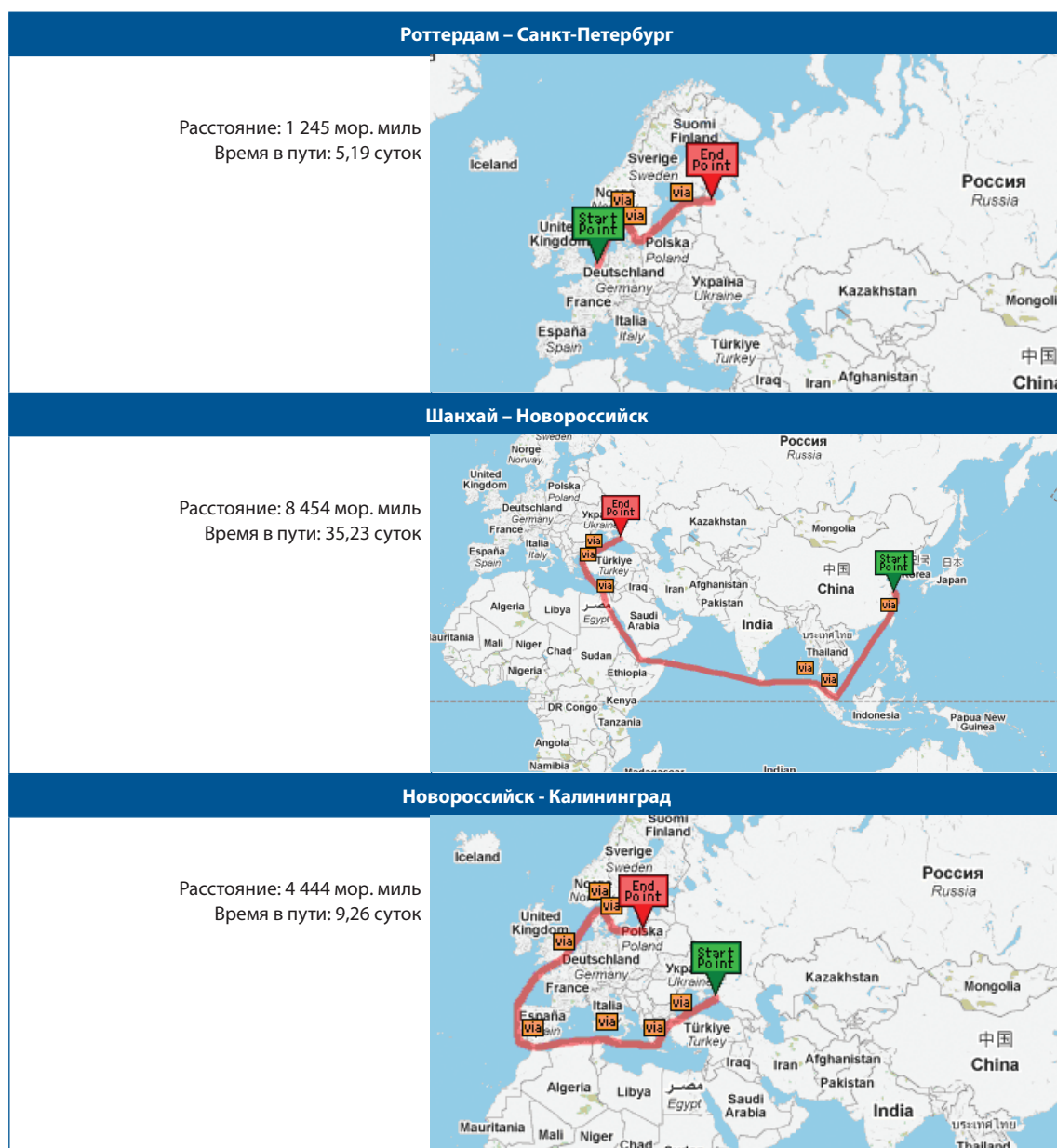
Расстояние: 452 мор. миль
 Время в пути: 1,88 суток



Шанхай – Бендер-Аббас

Расстояние: 5 581 мор. миль
 Время в пути: 23,25 суток





Источник: www.axsmarine.com/

2.4.6 Затраты на перевозку автомобильным транспортом

Услуги автотранспорта представляют собой важный элемент в структуре затрат на морские перевозки. Автомобильный транспорт используется для доставки контейнеров со склада грузоотправителя в порт отправки и из порта назначения конечному грузополучателю. Чаще всего автотранспорт выполняет между этими пунктами рейсы в двух направлениях: сначала доставляет порожние контейнеры со склада судоходной или экспедиторской компании (обычно расположенного вблизи от порта) на склад грузоотправителя, затем дожидается заполнения этих контейнеров грузом и перевозит груженные контейнеры в порт отправки. То же самое, но в обратном порядке, происходит в порту назначения или на станции выгрузки: автотранспорт доставляет контейнеры с контейнерного терминала порта/станции на склад конечного грузополучателя, дожидается их разгрузки и возвращает порожние контейнеры на склад судоходной компании.

Диаграмма 2.20 - Роль автомобильного транспорта в морских перевозках



Важно знать, в какую сумму обходится в данной стране доставка контейнеров автомобильным транспортом из порта конечному получателю или грузоотправителю, находящемуся в радиусе 20 км. Именно таким обычно бывает среднее расстояние от порта до зон, где сосредоточены логистические объекты или производственные мощности. На диаграмме 2.21 указаны фиксированные расценки на доставку грузовиком одного контейнера (20- или 40-футового) в радиусе 20 км от порта (данные по состоянию на июнь 2010 года).

Диаграмма 2.21 - Расценки на услуги автомобильного транспорта

Страна	Стоимость автомобильной перевозки (долл. США)
Афганистан	150
Армения	140
Азербайджан	160
Беларусь	180
Болгария	195
Китай	100-200
Грузия	180
Германия	250-350
Греция	250
Иран	50-150
Казахстан	120-180
Кыргызстан	130
Латвия	230
Монголия	120
Польша	200-280
Республика Молдова	150

Страна	Стоимость автомобильной перевозки (долл. США)
Румыния	150-250
Российская Федерация	80-200
Таджикистан	130
Турция	180-300
Туркменистан	130
Украина	150-250
Узбекистан	100-150

Затраты на международные автомобильные перевозки в целом мало отличаются от приведенных выше. Стоимость доставки контейнера из Стамбула в Западную Европу находится в пределах от 0,82 до 0,92 евро, а из Западной Европы в Стамбул – от 0,9 до 1 евро за километр. Перевозка из Стамбула в Алматы, Казахстан, обходится в 1–1,4 долл. США, а в противоположном направлении – 0,8–1 долл. США за километр. Средняя величина тарифа при перевозках на дальние расстояния, по видимому, составляет 1,4 долл. США за километр.

2.5 Затраты времени и финансовые издержки при перевозках по евро-азиатским маршрутам

Сопоставление между морскими и железнодорожными маршрутами требует тщательного анализа сроков доставки и затрат в расчете на каждый контейнер; стоимостной анализ при этом представляет собой более простую задачу, так как данные о железнодорожных тарифах, как правило, широко доступны.

Сроки доставки труднее поддаются оценке. Определить график движения маршрутного поезда – сложное дело, нередко связанное с необходимостью проведения пробного или демонстрационного пробега для выявления всех имеющихся проблем и выполнения соответствующих расчетов. (Большинство железнодорожных организаций не ответили на те пункты вопросника ЕЭК ООН, которые касались сроков доставки: см. добавление 2.1.) Количество контейнеров, которые можно погрузить на поезд, зависит от выбора точки максимальной загрузки или оптимальной схемы распределения груза (диаграмма 2.22). При этом необходимо учитывать ограничения, связанные с тяговой мощностью локомотива, максимальным весом и грузоподъемностью вагонов. Теоретически в один контейнерный вагон, соответствующим стандартам Международной организации по стандартизации (ISO), можно погрузить три 20-футовых контейнера либо один 40-футовый и один 20-футовый. Из-за весовых ограничений в вагоны обычно загружают по одному 40-футовому или 20-футовому контейнеру. В некоторые случаи, когда это позволяют особенности груза (например такого, как хлопок) или при транспортировке порожних контейнеров в одном вагоне могут перевозиться по два 20-футовых контейнера, или, реже, один 40-футовый и один 20-футовый. Вес контейнеров этих типов (40-футовых и 20-футовых), как правило, не превышает 15 тонн. Плата за перевозку порожних 20-футовых и 40-футовых контейнеров также взимается по другим расценкам.

Диаграмма 2.22 - Варианты загрузки вагона

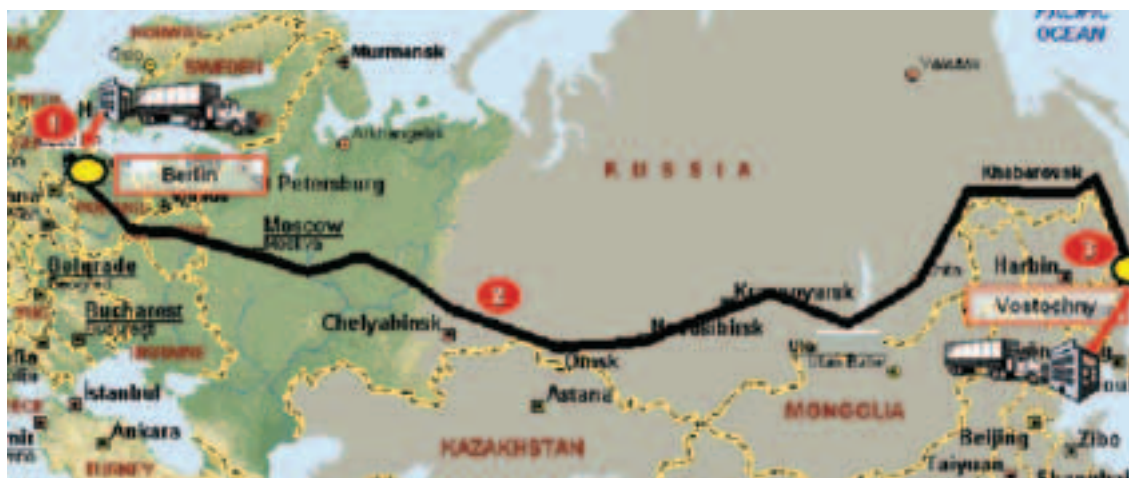


Источник: Исследования автора

Анализировать структуру затрат на такие перевозки труднее всего. В большинстве случаев железнодорожные организации не располагают данными о себестоимости своих операций. Это объясняется главным образом их организационным строением, при котором инвестиции в инфраструктуру и в эксплуатационную деятельность осуществляются в рамках одного и того же предприятия.

Для целей рассматриваемого сопоставления прежде всего необходимо определить желательные пункты отправки и назначения, исходя из которых рассчитываются график движения поезда и стоимость доставки груза с учетом анализа информации по каждой из стран, по которым пролегает данный маршрут. На диаграмме 2.23 приведен расчет затрат времени и финансовых издержек при перевозке грузов маршрутными поездами, рассматриваемыми в исследовании. Он охватывает три этапа: а) доставку автомобильным транспортом со склада грузоотправителя в пункт погрузки; б) перевозку по железной дороге; в) доставку автомобильным транспортом конечному грузополучателю.

Диаграмма 2.23 - Расчет затрат времени и финансовых затрат на перевозку контейнеров маршрутным поездом



1	Перевозка контейнера автотранспортом со склада грузоотправителя на железнодорожную станцию для погрузки на поезд; затраты на погрузку/оформление документации
2	Перевозка маршрутным поездом: доставка контейнера по железной дороге из Берлина в Восточный. График движения и структура тарифов
3	Доставка контейнера автотранспортом со станции назначения (выгрузки) конечному получателю; затраты на выгрузку/оформление документации

Источник: Публикации автора

2.5.1 Анализ графика движения

Составление комплексного графика движения маршрутного поезда является нелегкой задачей. Этот график непосредственно зависит от количества стран на маршруте, условий перевозки по их территории, количества остановок в пути и причин, по которым делаются остановки. Важную роль играет и такой фактор, как региональные особенности. Например, в странах СНГ необходимы остановки на стыках участков с разной шириной колеи, а также остановки по соображениям безопасности. В странах Западной Европы поезда задерживаются в связи с приоритетом пассажирского сообщения. Все эти обстоятельства влияют на итоговый график движения, и при его составлении необходимо анализировать все параметры, от которых зависят общее время в пути, время отправления и время прибытия.

Расписание маршрутных поездов имеет не меньшее значение, чем сама их эксплуатация. Это расписание и надежность его соблюдения – важнейшее средство, используемое железнодорожными компаниями для укрепления своих позиций на транспортном рынке, более действенное, чем даже тарифы или услуги по отслеживанию и контролю движения грузов. Составление расписания и налаживание перевозок в строгом соответствии с ним являются особенно сложным и трудным делом не только в силу обычных факторов, влияющих на работу транспорта, но и из-за специфических особенностей отдельных маршрутов.

2.5.11 Ширина колеи

Во многих районах мира, включая всю Северную Америку и основную часть Западной Европы, используется стандартная железнодорожная колея шириной 1 435 мм. Этому стандарту соответствуют около 60% железных дорог в мире. Существуют и другие стандарты колеи, такие как широкая колея (1 520 мм), используемая в странах бывшего

СССР, на долю которых приходится примерно 17% мировой протяженности железных дорог. Это затрудняет интеграцию железнодорожных сетей, вызывая необходимость перестановки грузовых и пассажирских составов на другую колею при пересечении границ между Францией и Испанией, Восточной и Западной Европой, а также Российской Федерацией и Китаем. Различия в ширине колеи – один из факторов, ограничивающих потенциал евро-азиатского сухопутного коридора.

2.5.12 Практический опыт

Личное участие в демонстрационных пробегах поездов, главным образом в Центральной Азии и на Балканах, позволило автору собрать фактические данные о скорости движения по территории ряда стран.

Для расчета скорости поезда используется следующая формула:

$$\text{Средняя скорость движения (км/ч)} = \frac{\text{Общее пройденное расстояние}}{\text{Общее время в пути (движение + остановки)}}$$

Таблица 2.5 - Данные о движении поездов

№	Страна	Пройденное расстояние (км)	Время в пути (час)	Средняя скорость (км/ч)
1	Иран	2 345	112,20	21,00
2	Турция	1 995	84,00	23,00
3	Туркменистан	469	32,15	14,00
4	Казахстан	969	27,56	35,00
5	Болгария	174	11,00	16,00
6	Греция	170	8,00	21,25
7	Узбекистан	670	40,18	17,00
Опубликованные практические исследования				
№	Страна	Пройденное расстояние (км)	Время в пути (час)	Средняя скорость (км/ч)
8	Пекин - Гамбург ¹	9 992	15	27,75
9	Везуль - Калуга ²	3 000	5	25,00
10	Транссибирский маршрут ³	9 349	11	35,00
11	Тяньцзинь (Китай) – Улан-Батор (Монголия)	1 691	3	22,40
12	Ляньюньган (Китай) – Алматы (Казахстан)	5 020	7	28,80
13	Брест (Беларусь) – Улан-Батор (Монголия)	7 180	9	30,70
14	Находка (Российская Федерация) – Малашевице (Польша) ⁴	10 335	12	35,00
15	Исламабад – Стамбул ⁵	6 566	11	24,9

¹ DB Block Train, "Railway Market" – GEE Review No. 1, 2008.

² PEUGEOT BLOCK TRAIN, Committee on International Transport (CIT) Newsletter, February 2010.

³ Транссибирский маршрутный поезд. Презентация Российских железных дорог на совещании ЕЭК ООН.

⁴ Демонстрационный пробег, организованный ЭСКАТО ООН.

⁵ Демонстрационный пробег, организованный ОЭС.

На диаграмме 2.24 указана средняя скорость движения поездов в трех регионах.

Диаграмма 2.24 - Средняя скорость движения поездов

ЕС	Азия ¹	СНГ
26 км/ч	21 км/ч	34 км/ч

Источник: Расчеты автора

Приведенные цифры отражают не фактическую скорость поезда, а общую продолжительность его движения по маршруту, включая время в пути и время стоянок.

¹ Страны Азии за исключением государств СНГ.

Эти средние значения скорости поездов использовались для построения графиков движения в тех случаях, когда фактические данные отсутствовали¹⁶. Следует отметить, что для такой формы сообщения, как маршрутные поезда, время простоя в пунктах пересечения границы не является существенным фактором в основном благодаря тому, что движение таких поездов организуется на основании соглашений с государственными органами или государственными железными дорогами. В таких случаях вопросы пересечения границ решаются в рамках общих договоренностей об эксплуатации поездов, предлагающих безостановочное железнодорожное сообщение.

Таблица 2.6 - Маршруты, расстояния и время в пути

Афганистан

Афганистан – обширная страна, не имеющая выхода к морю, перевозки по территории которой крайне затруднены рельефом местности. Железные дороги, общая протяженность которых составляет менее 25 км, используются для транспортировки товаров, поставляемых в Туркменистан и Узбекистан и импортируемых из этих стран.

Армения

Баграташен – (граница Грузии) – Ахурян (граница Турции)			
№	Маршрут	Расстояние (км)	Время (час)
1	Баграташен – Узунла	48,0	
2	Узунла – Туманян - Кировакан	37,6	
3	Кировакан – Спитак – Гюмри - Ахурян	75,5	
ВСЕГО		161,0	8

Азербайджан

Астара – (граница Ирана) – Беюк-Кесик (граница Грузии)			
№	Маршрут	Расстояние (км)	Время (час)
1	Астара – Ленкорань - Сальян – Кази-Магомед	235,0	
2	Кази-Магомед – Кюрдамир – Уджары - Евлах	276,0	
3	Евлах – Дильмамелды – Товуз	88,2	
4	Товуз – Акстафа - Беюк-Кесик	67,8	
ВСЕГО		667,0	32,25

¹⁶ При отсутствии фактических данных о длине перегонов между станциями в километрах, а в некоторых случаях – даже об общей протяженности железных дорог той или иной страны использовались данные портала "Google Планета Земля" в сочетании с программным пакетом Autoroute Microsoft GIS и рядом географических карт.

Беларусь

Редьки (граница Российской Федерации) – Брест (граница Польши)			
№	Маршрут	Расстояние (км)	Время (час)
1	Редьки – Орша	45,9	
2	Орша – Минск	221,3	
3	Минск – Брест	346,0	
ВСЕГО		613,2	18

Новая Гута – (граница Украины) – Брест (граница Польши)			
№	Маршрут	Расстояние (км)	Время (час)
1	Новая Гута – Гомель	22,0	
2	Гомель – Минск	298,1	
3	Минск – Брест	346,0	
ВСЕГО		666,1	20

Новая Гута – (граница Украины) – Гудогай (граница Литвы)			
№	Маршрут	Расстояние (км)	Время (час)
1	Новая Гута – Гомель	22,0	
2	Гомель – Минск	298,1	
3	Минск – Гудогай	100,0	
4	Гудогай – граница Литвы	45,0	
ВСЕГО		465,0	14

Болгария

Кулата (граница Греции) – Русе (граница Румынии)			
№	Маршрут	Расстояние (км)	Время (час)
1	Кулата – София	174,0	
2	София – Мездра	83,5	
3	Мездра – Плевен	101,0	
4	Плевен – Горна-Оряховица	119,3	
5	Горна-Оряховица – Русе	13,0	
ВСЕГО		490,8	19,5

Китай

Порт Шанхай (Китай) – Алашаньюкоу (граница Казахстана)			
№	Маршрут	Расстояние (км)	Время (час)
1	Шанхай – Нанкин	269,10	
2	Нанкин – Сюйчжоу	287,53	
3	Сюйчжоу – Сиань	754,27	
4	Сиань – Ланьчжоу	506,39	
5	Ланьчжоу – Шулэхэ	437,21	
6	Шулэхэ – Урумчи	1 199,82	
7	Урумчи – Алашаньюкоу	430,19	
ВСЕГО		3 884,51	185,5

Грузия

Гардабани (граница Азербайджана) – Поти (грузинский порт)			
№	Маршрут	Расстояние (км)	Время (час)
1	Гардабани – Вели	34,81	
2	Вели – Тбилиси	13,60	
3	Тбилиси – Кашури	104,04	
4	Кашури – Кутаиси	78,32	
5	Кутаиси – Самтредиа	32,17	
6	Самтредиа – Поти	54,69	
ВСЕГО		317,63	9,5

Германия

Одер (граница Польши) – Гамбург (германский порт)			
№	Маршрут	Расстояние (км)	Время (час)
1	Одер – Берлин	114,5	
2	Берлин – Виттенберге	188,5	
3	Виттенберге – Людвигслуст	52,4	
4	Людвигслуст – Гамбург	118,4	
ВСЕГО		473,8	18,3

Греция

Афины - Пирей (столица Греции) – Промахон (граница Болгарии)			
№	Маршрут	Расстояние (км)	Время (час)
1	Афины – Лианокладион	157,07	
2	Лианокладион – Палеофарсалос	45,13	
3	Палеофарсалос – Ларисса	37,62	
4	Ларисса – Салоники	300,18	
5	Салоники – Стримонас	120,00	
6	Стримонас – Промахонас	50,00	
ВСЕГО		710	27

Иран

Захедан (граница Пакистана) – Капикой (Турция)			
№	Маршрут	Расстояние (км)	Время (час)
1	Захедан – Бам	288	
2	Бам – Керман	225	
3	Керман – Бафгх	216	
4	Бафгх – Язд	117	
5	Язд – Кашан	363	
6	Кашан – Мохаммедия	81	
7	Мохаммедия – Априн	123	
8	Априн – Казвин	144	
9	Казвин – Зенджан	171	
10	Зенджан – Мианех	124	
11	Мианех – Маракех	168	
12	Маракех – Тебриз	129	
13	Тебриз – Самас	151	
14	Самас – Рази	40	
15	Рази – Капикой	5	
ВСЕГО		2 345	112,2

Иран (продолжение)

Бендер-Аббас (иранский порт) - Серахс (граница Туркменистана)			
№	Маршрут	Расстояние (км)	Время (час)
1	Бендер-Аббас – Сирджан	359	
2	Сирджан – Мобаракех	321	
3	Мобаракех – Табас	275	
4	Табас – Торбат-Хейдарие	334	
5	Торбат-Хейдарие – Серахс	330	
ВСЕГО		1 619	52

Капикой (граница Турции) – Серахс (граница Туркменистана)			
№	Маршрут	Расстояние (км)	Время (час)
1	Капикой – Рази	5	
2	Рази – Самас	40	
3	Самас – Тебриз	151	
4	Тебриз – Мианех	129	
5	Маракех – Мианех	168	
6	Мианех – Зенджан	124	
7	Зенджан – Казвин	171	
8	Казвин – Априн	144	
9	Априн – Семнан	223	
10	Семнан – Нейшабур	560	
11	Нейшабур – Серахс	257	
ВСЕГО		1 972	63

Калининградская область

граница Литвы - Калининград (Российская Федерация)			
№	Маршрут	Расстояние (км)	Время (час)
1	Граница Литвы - Калининград	145	
ВСЕГО		145	

Казахстан

Алматы (Казахстан) – Сары-Агаш (граница Узбекистана)			
№	Маршрут	Расстояние (км)	Время (час)
1	Алматы – Отар	156	
2	Отар – Шу	155	
3	Шу – Тараз	233	
4	Тараз – Тюлькубас	31	
5	Тюлькубас – Шымкент	187	
	Шымкент – Арыс	79	
	Арыс – Сары-Агаш	128	
ВСЕГО		969	

Ушарал (граница Китая) – Петропавловск (граница Российской Федерации)			
№	Маршрут	Расстояние (км)	Время (час)
1	Ушарал – Моинты	494,00	
2	Моинты – Караганда	452,23	
3	Караганда – Астана	190,33	
4	Астана – Кокчетав	301,44	
5	Кокчетав – Петропавловск	219,00	
ВСЕГО		1 657	48

(граница Узбекистана) - (граница Российской Федерации)			
№	Маршрут	Расстояние (км)	Время (час)
1	Граница Узбекистана - Бейнеу	78,73	
2	Бейнеу - Макат	293,93	
3	Макат – Атырау	123,56	
4	Атырау – граница Российской Федерации	226,59	
ВСЕГО		722,81	21,5

Ушарал (граница Китая) – Сары-Агаш (граница Узбекистана)			
№	Маршрут	Расстояние (км)	Время (час)
1	Ушарал - Алматы	765,97	
2	Алматы – Отар	156	
3	Отар – Шу	155	
4	Шу – Тараз	233	
5	Тараз - Тюлькубас	31	
6	Тюлькубас – Шымкент	187	
7	Шымкент – Арыс	79	
8	Арыс – Сары-Агаш	128	
ВСЕГО		1 734,97	53

Кыргызстан

Бишкек (столица) - Батыр (граница Казахстана)			
№	Маршрут	Расстояние (км)	Время (час)
1	Бишкек – Кара-Балта	62	
2	Кара-Балта – Батыр	53	
ВСЕГО		115	

Латвия

Зилупе (граница Российской Федерации) – порт Рига			
№	Маршрут	Расстояние (км)	Время (час)
1	Зилупе – Резекне	60,6	
2	Резекне – Кокнесе	137,7	
3	Кокнесе – Айзкраукле	12,4	
4	Айзкраукле – Рига	87,8	
ВСЕГО		298,5	12

Литва

(Граница Калининградской области) – Гудогай (граница Украины)			
№	Маршрут	Расстояние (км)	Время (час)
1	Гудогай – Вильнюс	31,75	
2	Вильнюс – Приенай	84,77	
3	Приенай – Вилкавишкис	59,63	
4	Вилкавишкис - граница	27,00	
ВСЕГО		203,15	6

Республика Молдова

Унгены (граница Румынии) – Кучурган (граница Украины)			
№	Маршрут	Расстояние (км)	Время (час)
1	Унгены – Кишинев	74,1	
2	Кишинев – Ревака	25,1	
3	Ревака – Бендеры	34,4	
4	Бендеры – Кучурган	43,1	
ВСЕГО		176,7	8,67

Монголия

(граница Китая) – (граница Российской Федерации)			
№	Маршрут	Расстояние (км)	Время (час)
1	Граница Китая – Улан-Батор	636,35	
2	Улан-Батор – граница Российской Федерации	240,61	
ВСЕГО		876,96	42,25

Польша

Тересполь (граница Беларуси) – Жепин (граница Германии)			
№	Маршрут	Расстояние (км)	Время (час)
1	Тересполь - Варшава	191,9	
2	Варшава – Кутно	123,0	
3	Кутно – Познань	183,7	
4	Познань – Жепин	163,7	
ВСЕГО		662,3	25,8

Медыка (граница Украины) – Варшава (столица)			
№	Маршрут	Расстояние (км)	Время (час)
1	Медыка - Варшава	373	
ВСЕГО		373	14,34

Румыния

Констанца (порт) – Бухарест (столица)			
№	Маршрут	Расстояние (км)	Время (час)
1	Констанца – Медгидия	37,1	
2	Медгидия – Фетешти	40,1	
3	Фетешти – Бухарест	145,4	
ВСЕГО		222,6	9

Румыния (продолжение)

Джурджу (граница Болгарии) – Вискани (граница Украины)			
№	Маршрут	Расстояние (км)	Время (час)
1	Джурджу - Бухарест	62,6	
2	Бухарест – Плоешти	58,9	
3	Плоешти – Бузэу	70,9	
4	Бузэу – Фокшаны	70,5	
5	Фокшаны – Аджуд	46,3	
6	Аджуд – Роман	100,0	
7	Роман – Пашкани	69,8	
8	Пашкани – Сучава	69,8	
9	Сучава – Викшани	20,7	
ВСЕГО		569,5	22,5

Джурджу (граница Болгарии) – Жижия (граница Молдавии)			
№	Маршрут	Расстояние (км)	Время (час)
1	Джурджу - Бухарест	62,6	
2	Бухарест – Плоешти	58,9	
3	Плоешти – Бузэу	70,9	
4	Бузэу – Фокшаны	70,5	
5	Фокшаны – Аджуд	46,3	
6	Аджуд – Роман	100,0	
7	Роман – Пашкани	69,8	
8	Пашкани – Яссы	21,8	
9	Яссы – Жижия	41,8	
ВСЕГО		542,6	21,5

Российская Федерация

Москва (Российская Федерация) - Восточный (Российская Федерация)			
№	Маршрут	Расстояние (км)	Время (час)
1	Москва – Киров	836	
2	Киров – Екатеринбург	238	
3	Екатеринбург – Омск	1 546	
4	Омск – Новосибирск	629	
5	Новосибирск – Красноярск	778	
6	Красноярск – Иркутск	1 056	
7	Иркутск – Чита	1 018	
8	Чита – Белогорск	1 679	
9	Белогорск – Хабаровск	661	
10	Хабаровск – Восточный	908	
ВСЕГО		9 349	275,6

Санкт-Петербург (российский порт) - Москва (столица)			
№	Маршрут	Расстояние (км)	Время (час)
1	Санкт-Петербург – Москва	860	25,5
ВСЕГО		860	

Санкт-Петербург (российский порт) - (граница Казахстана)			
№	Маршрут	Расстояние (км)	Время (час)
1	Санкт-Петербург – Москва	860,00	71
2	Москва – Рязань	183,89	
3	Рязань – Тамбов	237,11	
4	Тамбов – Саратов	344,23	
5	Саратов - Волгоград	330,54	
6	Волгоград – Аксарайская	373,78	
7	Аксарайская – граница Казахстана	85,37	
ВСЕГО		2 415	

Российская Федерация (продолжение)

Соловей (граница Украины) - Владивосток (российский порт)			
№	Маршрут	Расстояние (км)	Время (час)
1	Соловей – Лиски	135,00	
2	Лиски – Пенза	448,26	
3	Пенза – Самара	344,44	
4	Самара – Курган	1 015,33	
5	Курган – Омск	513,06	
6	Омск – Новосибирск	629,00	
7	Новосибирск – Красноярск	778,00	
8	Красноярск – Иркутск	1 056,00	
9	Иркутск – Чита	1 018,00	
10	Чита – Белогорск	1 679,00	
11	Белогорск – Хабаровск	661,00	
12	Хабаровск – Владивосток	908,00	
ВСЕГО		9 185,09	270

Гуково (граница Украины) - (граница Казахстана)			
№	Маршрут	Расстояние (км)	Время (час)
1	Гуково – Волгоград	390,40	
2	Волгоград – Аксарайская	373,78	
3	Аксарайская – граница Казахстана	85,37	
ВСЕГО		849,55	25

Новороссийск (российский порт) – Успенская (граница Украины)			
№	Маршрут	Расстояние (км)	Время (час)
1	Новороссийск – Краснодар	100,86	
2	Краснодар – Ростов	250,60	
3	Ростов – Успенская	86,73	
ВСЕГО		438,20	13

Таджикистан

Душанбе (столица) – Сарыасия (граница Узбекистана)			
№	Маршрут	Расстояние (км)	Время (час)
1	Душанбе – Пахтаабад	44	
2	Пахтаабад – Сарыасия	5	
ВСЕГО		49	3,5

Турция

Капикой (граница Ирана) – Хайдарпаша (Стамбул)			
№	Маршрут	Расстояние (км)	Время (час)
1	Капикой – Ван	113,96	
2	Ван – Татван	-	
3	Татван – Элазиг	335,09	
4	Элазиг – Малатья	118,77	
5	Малатья – Бостанкая	223,21	
6	Бостанкая – Кайсери	197,39	
7	Кайсери – Анкара	379,94	
8	Анкара – Хайдарпаша	576,61	
ВСЕГО		1 944,97	84

Туркменистан

Фарап (граница Узбекистана) – Серахс (граница Ирана)			
№	Маршрут	Расстояние (км)	Время (час)
1	Фарап – Туркменабад	22	
2	Туркменабад – Мары	243	
3	Мары – Серахс	204	
ВСЕГО		469	32,25

Украина

Красная (граница Российской Федерации) – Мостиска (граница Польши)			
№	Маршрут	Расстояние (км)	Время (час)
1	Красная – Красноармейск	252,1	
2	Красноармейск – Фастов	710,8	
3	Фастов – Жмеринка	262,5	
4	Жмеринка – Тернополь	255,7	
5	Тернополь – Мостиска	207,0	
ВСЕГО		1 688,1	50

Соловей (граница Российской Федерации) – Киев (столица)			
№	Маршрут	Расстояние (км)	Время (час)
1	Соловей – Харьков	152,41	
2	Харьков – Полтава	123,57	
3	Полтава – Киев	302,79	
ВСЕГО		578,77	14 hrs

Украина (продолжение)

Квашино (граница Российской Федерации) – Чернигов (граница Беларуси)			
№	Маршрут	Расстояние (км)	Время (час)
1	Квашино – Донецк	80,14	
2	Донецк – Днепропетровск	213,83	
3	Днепропетровск – Фастов	410,53	
4	Фастов – Киев	60,25	
5	Киев – Нежин	116,00	
6	Нежин – Чернигов	65,48	
7	Чернигов – граница	67,56	
ВСЕГО		1 013,79	30

Узбекистан

Сары-Агаш (граница Казахстана) – Ходжадавлет (граница Туркменистана)			
№	Маршрут	Расстояние (км)	Время (час)
1	Сары-Агаш - Ташкент	10	
2	Ташкент - Хаваст	119	
3	Хаваст – Мароканд	202	
4	Мароканд - Бухара	249	
5	Бухара - Ходжадавлет	90	
ВСЕГО		670	40,3

(граница Казахстана) – Ходжадавлет (граница Туркменистана)			
№	Маршрут	Расстояние (км)	Время (час)
1	Граница Казахстана – Нукус	395,00	
2	Нукус – Мискин	175,73	
3	Мискин – Учкудук	226,42	
4	Учкудук – Навои	276,33	
5	Навои – Бухара	93,00	
6	Бухара – Ходжадавлет	90,00	
ВСЕГО		1 256,48	77,3

Узбекистан (продолжение)

Сары-Агаш (граница Казахстана) – граница Казахстана			
№	Маршрут	Расстояние (км)	Время (час)
1	Сары-Агаш – Ташкент	10,00	
2	Ташкент – Хаваст	119,00	
3	Хаваст – Мароканд	202,00	
4	Мароканд – Навои	143,00	
5	Навои – Учкудук	276,33	
6	Учкудук – Мискин	226,42	
7	Мискин – Нукус	175,73	
8	Нукус – граница Казахстана	395,00	
ВСЕГО		1 547,48	95

2.5.2 Размеры и структура тарифов

На железнодорожном транспорте, даже в пределах одной страны, применяется множество различных тарифов. Их структура и величина обычно зависят от следующих факторов:

- различия в тарифах, взимаемых экспедиторами и государственными железнодорожными организациями за перевозки по одним и тем же маршрутам;
- различия в расценках, устанавливаемых государственными железнодорожными организациями для разных категорий клиентов. Так, экспедиторская компания, компания-перевозчик, малое предприятие с одним контейнером груза и крупный производитель, отправляющий по 1 000 контейнеров в год, оплачивают перевозку по разным тарифам;
- фактически взимаемые тарифы отличаются от публикуемых;
- величина тарифа зависит от следующих условий:
 - перевозится ли груз навалом или в контейнерах
 - перевозится ли груз отдельными вагонами или маршрутным поездом
 - является ли клиент экспедитором или перевозчиком
 - каковы размеры партии груза
 - имеется ли между сторонами долгосрочное соглашение, гарантирующее объемы перевозок
 - насколько выгодными являются условия оплаты
 - взимается ли плата в долларах/евро за километр пробега поезда, за контейнер, за контейнеро-километр и т. д.

На диаграмме 2.25 указаны ставки тарифов в долларах США, действующие на сегодняшний день в ряде стран. Все фактические данные о тарифах были получены путем анкетирования или непосредственно предоставлены автору железнодорожными организациями (но не экспедиторами и не грузоперевозчиками). Используемые здесь цифры соответствуют усредненным ставкам, которые могут быть дополнительно снижены путем переговоров. В целом, однако, они дают адекватное представление о средних расценках. Для стран, в отношении которых отсутствует информация о тарифах, указаны средние региональные величины.

Диаграмма 2.25 - Тарифы на железнодорожные перевозки в долларах США

	Груженые 20' контейнеры (за единицу)	Груженые 40' контейнеры (за единицу)	Груженые 20' контейнеры (за км)	Груженые 40' контейнеры (за км)	Порожние 20' контейнеры (за км)	Порожние 40' контейнеры (за км)
Афганистан			-	-		
Армения			0,52	0,64		
Азербайджан			0,52	0,64		
Беларусь			0,48	0,55		
Болгария			0,75	0,85		
Китай			0,40	0,50		
Грузия			0,48	0,55		
Германия			0,75	0,85		
Греция			0,75	0,85		
Иран	747	1 093	0,46	0,68	0,23	0,34
Казахстан	614	989	0,64	1,03	0,31	0,48
Кыргызстан			0,48	0,55		
Латвия			0,75	0,85		
Монголия			0,40	0,50		
Польша			0,75	0,85		
Республика Молдова			0,48	0,55		
Румыния			0,75	0,85		
Российская Федерация			0,48	0,55		
Таджикистан			0,55	0,75		
Турция	621	822	0,31	0,41	0,23	0,29
Туркменистан	692	1 254,8	1,4	2,6		
Украина			0,48	0,55		
Узбекистан	462,58	832,24	0,64	1,4	0,38	0,67

2.6 Сопоставление железнодорожных и морских перевозок по маршрутам EATC

Транссибирская железнодорожная магистраль¹⁷

Для сопоставления двух альтернативных маршрутов – по Транссибирской магистрали и по морю – уже разработана соответствующая модель. Она не предполагает сравнения двух вариантов перевозки между одними и теми же пунктами отправки и назначения, но позволяет определить условия, при которых линия "водораздела" (между географическими зонами, для доставки в которые предпочтительным является один или другой маршрут) смещается к западу или востоку в зависимости от повышения тарифов на морские или железнодорожные перевозки. В целях более точного определения этого "водораздела" изучаются также имитационные сценарии.

¹⁷ Hisako Tsuji, "The Global Financial Crisis and Trans-Siberian Railway Transportation", ERINA REPORT, vol. 89 (September 2009).

Диаграмма 2.26 - Анализ перевозок по Транссибирской железной дороге

<p>a = стоимость доставки морем из Японии в Находку (долл. США)</p> <p>X = расстояние от Находки до пункта назначения (км)</p> <p>b = тариф на железнодорожную перевозку (долл. США/км)</p> <p>Y_R = общая стоимость перевозки по Транссибу (долл. США)</p> <p>c = стоимость перевозки по морскому маршруту от Японии до Санкт-Петербурга (долл. США)</p> <p>K = расстояние от Находки до Санкт-Петербурга (9 713 км)</p> <p>$K - X$ = расстояние от Санкт-Петербурга до пункта назначения (км)</p> <p>d = стоимость доставки автотранспортом от Санкт-Петербурга до пункта назначения (долл. США/км)</p> <p>Y_D = общая стоимость перевозки по морскому маршруту (долл. США)</p>	<p>$Y_R = a + bX$</p> <p>$Y_D = c + d(K - X)$</p> <p>Пункт назначения X, в котором $Y_R = Y_D$, определяется по формуле</p> $a + bX = c + dK - dX$ $X = \frac{c - a + dK}{b + d},$ <p>которая и указывает положение водораздела.</p>
<p>Зависимость между вышеперечисленными параметрами и положением "водораздела" определяется формулой</p> $\frac{\partial X}{\partial c} > 0$ <p>С удорожанием перевозки по морскому маршруту "водораздел" сдвигается на запад</p> $\frac{\partial X}{\partial a} < 0$ <p>С удорожанием доставки морем из Японии в Находку "водораздел" сдвигается на восток.</p>	<p>$\frac{\partial X}{\partial b} < 0$</p> <p>С удорожанием перевозок по транссибирской магистрали "водораздел" сдвигается на восток.</p> $\frac{\partial X}{\partial d} = \frac{K(b+d) - (c-a+dK)}{(b+d)^2}$ $= \frac{bK - c + a}{(b+d)^2} > 0 \text{ Если } bK + a > c$

До тех пор, пока перевозка до Санкт-Петербурга по Транссибирской железной дороге ($bK + a$) обходится дороже доставки в Санкт-Петербург морским путем (c), повышение стоимости услуг автомобильного транспорта будет сдвигать "водораздел" в западном направлении. В том гипотетическом случае, если бы доставка по Транссибирской магистрали стала дешевле перевозки по морю, "водораздел" сместился бы за пределы России, так как все грузы предположительно доставлялись бы по Транссибу.

Расчет сценариев

Сценарий I (базовая модель): стоимость доставки морем из Японии в Находку (a) принимается равной 1 000 долл. США, а стоимость перевозки по морскому маршруту до Санкт-Петербурга (c) – 2 500 долл. США. Тариф на перевозку по железной дороге от Находки до Москвы (9 314 км) принимается равным 4 000 долл. США, т.е. $b = 0,43$ долл. США за километр. Стоимость перевозки автотранспортом от Москвы до Санкт-Петербурга (400 км) принимается равной 1 500 долл. США, т.е. $d = 3,75$ долл. США за километр. При этих условиях $X = 9 072$ км, и "водораздел" проходит на 242 км западнее Москвы.

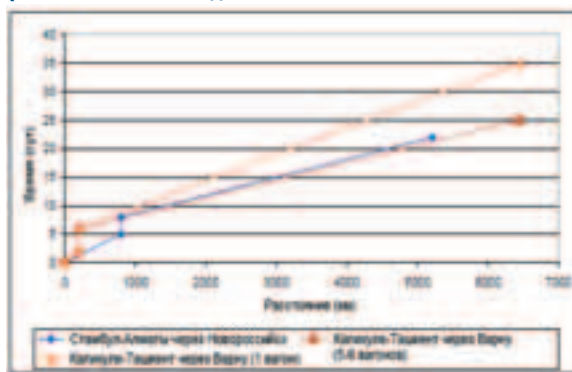
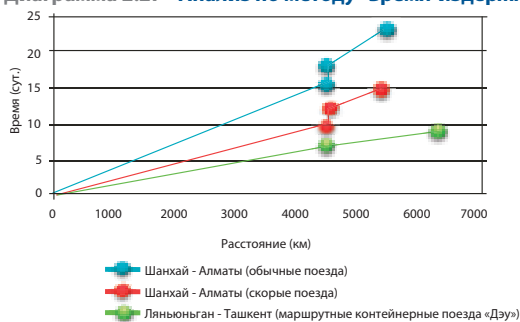
Сценарий II: при повышении стоимости доставки морем из Японии в Находку (a) с 1 000 до 2 000 долл. США "водораздел" перемещается на линию, пролегающую в 481 километре к востоку от Москвы. Считается, что доставка морем в Находку из Японии обходится примерно на 1 000 долларов дороже, чем из Республики Корея, и при прочих равных условиях можно считать, что для Японии "водораздел" проходит восточнее, чем для Республики Корея.

Источник: Hisako Tsuji, The Global Financial Crisis and Trans-Siberian Railway Transportation ERINA REPORT, vol. 89, 2009

Доклад ЭСКАТО ООН о движении маршрутных контейнерных поездов¹⁸

Экономической комиссией Организации Объединенных Наций для Азии и Тихого океана были проанализированы вопросы организации движения маршрутных поездов в Центральноазиатском регионе, и в частности в Казахстане и Узбекистане. Результаты этого анализа приводятся ниже.

Диаграмма 2.27 - Анализ по методу "время-издержки-расстояние", 2006 год



Источник: ЭСКАТО ООН

Минимальное и максимальное время в пути для поездов регулярного сообщения и скорых поездов, следующих из портов Китая в Казахстан, составляют, соответственно, 15 и 23 суток (диаграмма 2.27). Столь значительная разница (восемь суток) отчасти связана с простоями на границе между Китаем и Казахстаном, где производится перестановка составов на другую колею, перевалка грузов и оформление таможенной документации. В то же время данные о маршрутных контейнерных поездах для перевозки грузов компании "Дэу" из Республики Корея через китайский порт Ляньюньган свидетельствуют о том, что время в пути можно сократить до девяти суток.

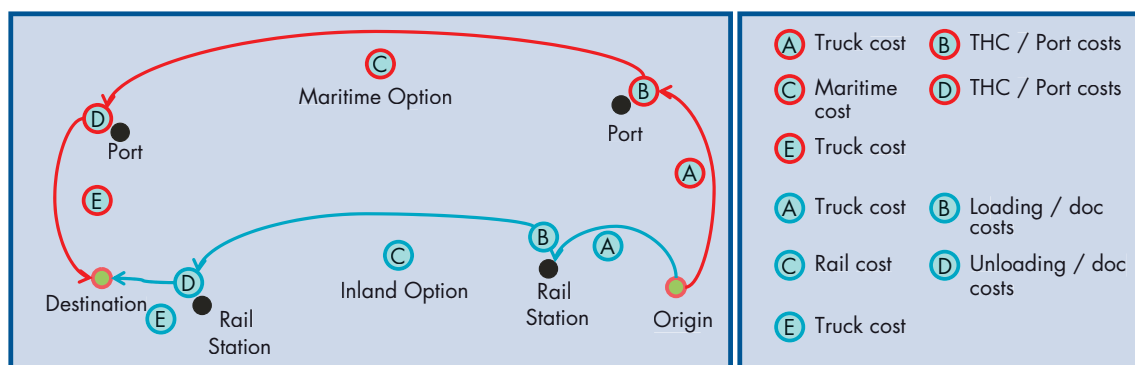
Смена колеи на существующих стыковочных пунктах Дружба/Алашанькоу (Китай/Казахстан), Серакс (Туркменистан/Иран) и Брест (Беларусь/Польша) осложняет процесс перевозки, но вызываемые этим задержки не являются чрезмерными в сравнении с препонами институционального характера, являющимися главной причиной длительных простоев и ожидания на пограничных пунктах. Согласно поступающим данным, время, затрачиваемое на перевозку по железной дороге между пунктами на территории центральноазиатских стран и различными портами, составляет от 9 до 35 суток.

¹⁸ Экономическая и социальная комиссия Организации Объединенных Наций для Азии и Тихого океана <http://www.unescap.org/ttdw/common/TIS/TAR/operationalization.asp>.

2.6.1 Сравнительный анализ железнодорожных перевозок по маршрутам ЕАТС и перевозок морским транспортом

Порядок определения маршрута и структуры затрат показан на диаграмме 2.28.

Диаграмма 2.28 - **Маршрут и структура затрат**



Источник: Исследования автора

- Определение пункта отправки груза/местонахождения грузоотправителя ("пункт отправки")
- Определение конечного пункта назначения груза ("пункт назначения")
- Определение маршрута морской и наземной перевозки из пункта отправки в пункт назначения Identify the origin of the cargo/shipper ("Origin")

Морская перевозка

- Определение порта, ближайшего к пункту отправки
- Расчет дальности (км) автомобильной перевозки груза из пункта отправки и ближайший порт; подсчет затрат на такую перевозку
- Расчет портовых издержек, включая оплату погрузочно-разгрузочных работ и другие расходы
- Определение ближайшего и наиболее удобного порта для доставки груза в пункт назначения; расчет времени и стоимости перевозки между портами
- Расчет издержек в порту, ближайшем к пункту назначения
- Расчет дальности (км) автомобильной перевозки груза из этого порта в пункт назначения (пункт B); подсчет затрат на такую перевозку

Перевозка наземным транспортом

- Расчет дальности (км) перевозки груза автомобильным транспортом от пункта отправки до ближайшей железнодорожной (погрузочной) станции
- Расчет издержек на погрузочной станции, включая оплату погрузочно-разгрузочных работ, оформление документации и таможенные сборы
- Определение графика железнодорожной перевозки и соответствующих затрат
- Расчет издержек на станции выгрузки
- Расчет дальности (км) и стоимости перевозки груза автомобильным транспортом от станции выгрузки до пункта назначения.

Диаграмма 2.29 - Маршрут ЕАТС 1: Хабаровск – Потсдам



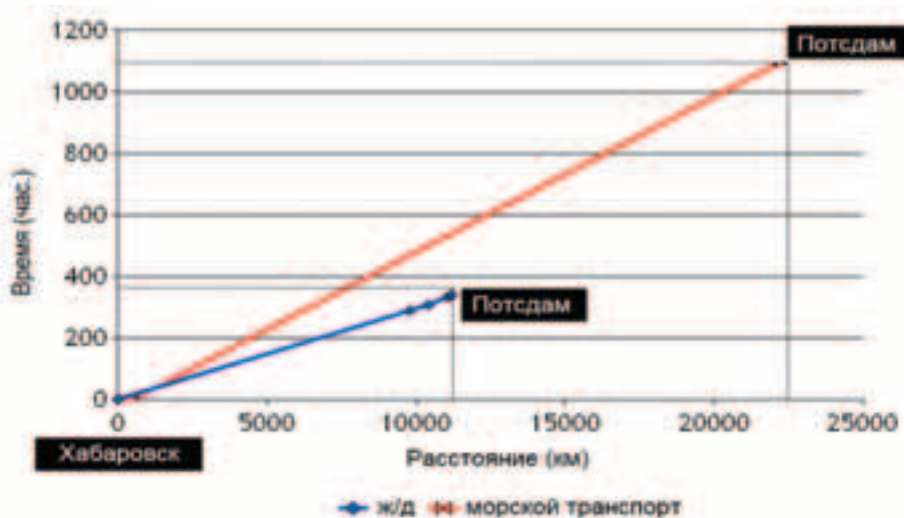
МАРШРУТ ЕАТС 1: Хабаровск (Российская Федерация, пункт отправки) - Потсдам (Германия, пункт назначения)

МОРСКАЯ ПЕРЕВОЗКА: Хабаровск (через порт Восточный) – Потсдам (через порт Гамбург)			
Маршрут	км	Издержки (долл. США)	Время (час)
Хабаровск – порт Восточный (автотранспортом)	653	783	9
СПВ в порту Восточный	-	300	-
Прочие издержки в порту Восточный	-	320	-
Порт Восточный – порт Гамбург (морем)	21 414	4 200	1 080
СПВ в порту Гамбург	-	180	-
Прочие издержки в порту Гамбург	-	250	-
Порт Гамбург – Потсдам (автотранспортом)	282	500	4
Итого, морская перевозка	21 414	5 250	1 080
Итого, перевозка автотранспортом	935	1 283	13
ВСЕГО	22 349	6 533	1 093

ПЕРЕВОЗКА НАЗЕМНЫМ ТРАНСПОРТОМ: Хабаровск – Потсдам			
Маршрут	км	Издержки (долл. США)	Время (час)
Хабаровск – ж/д станция Хабаровск (автотранспортом)	20	150	2
Затраты на погрузку на станции Хабаровск	-	30	-
Прочие издержки на станции Хабаровск	-	40	-
Российская Федерация (Восточный – Редьки) по железной дороге	9 779	5 378	288
Беларусь (Редьки – Брест) по железной дороге	613	337	18
Польша (Тересполь – Жепин) по железной дороге	662	562	26
Германия (Одер – Берлин) по железной дороге	114	100	5
Затраты на выгрузку на станции Потсдам	-	45	-
Прочие издержки на станции Потсдам	-	75	-
Станция Потсдам – г. Потсдам (автотранспортом)	20	250	2
Итого, перевозка по железной дороге	11 168	6 567	337
Итого, перевозка автотранспортом	40	400	4
ВСЕГО	11 208	6 967	341

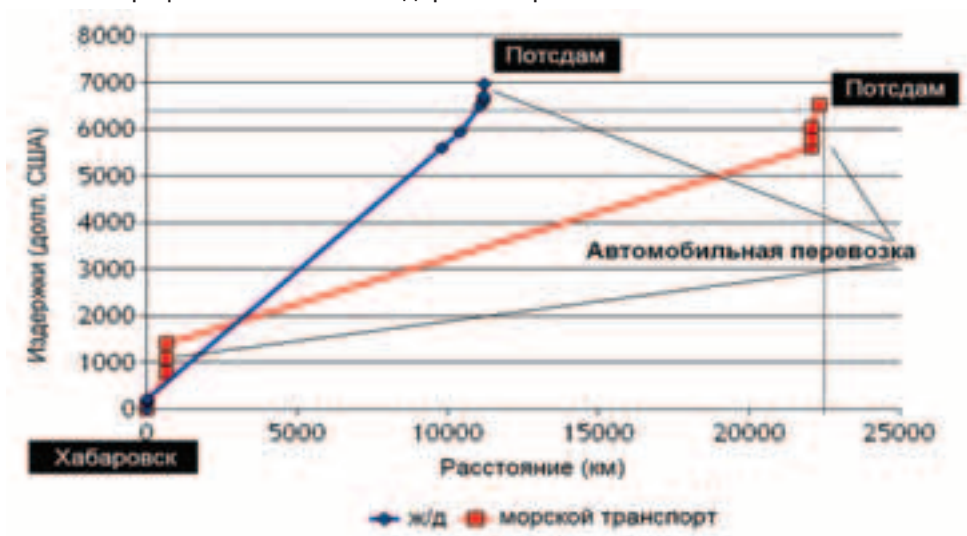
СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ПО МЕТОДУ "ИЗДЕРЖКИ/ВРЕМЯ/РАССТОЯНИЕ"

ГРАФИК ЗАВИСИМОСТИ ВРЕМЕНИ ОТ РАССТОЯНИЯ



Общее время, затраченное на перевозку маршрутным поездом, составило 341 час, или 14 суток и 5 часов, из которых 2 часа пришлось на доставку автомобильным транспортом по территории Российской Федерации, 2 часа – на доставку автомобильным транспортом по территории Германии (Потсдам) и 14 суток и 1 час – на железнодорожную перевозку. Доставка морским транспортом заняла в общей сложности 1 093 часа (45 суток и 13 часов), из которых 9 часов пришлось на перевозку автомобильным транспортом по территории Российской Федерации, 4 часа – на перевозку автомобильным транспортом по территории Германии и 1080 часов (45 суток) – на перевозку по морю. Разница составила 31 сутки и 8 часов. Следует отметить, что время доставки морским транспортом рассчитывалось путем деления абсолютной величины расстояния в морских милях на 22 узла (средняя скорость судна), однако фактически перевозка обычно занимает более длительное время из-за отсутствия прямых рейсов между некоторыми портами. Поэтому указанная выше разница во времени является наименьшей из возможных.

График зависимости издержек от расстояния



Доставка по железной дороге обходится на 434 долл. США дороже доставки по морю.

Диаграмма 2.30 - МАРШРУТ ЕАТС 2: Ханчжоу – Калуга

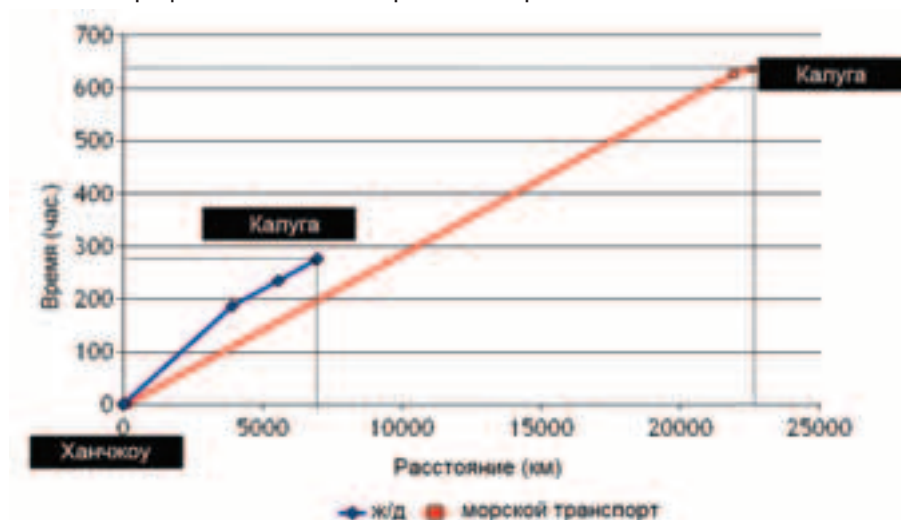


МАРШРУТ ЕАТС 2: Ханчжоу (через порт Шанхай) – Калуга (через порт Санкт-Петербург)

МОРСКАЯ ПЕРЕВОЗКА: Ханчжоу (через порт Шанхай) – Калуга (через порт Санкт-Петербург)			
Маршрут	км	Издержки (долл. США)	Время (час)
Ханчжоу – порт Шанхай автотранспортом	158	220	2
СПВ в порту Шанхай	-	100	-
Прочие издержки в порту Шанхай	-	150	-
Порт Шанхай – порт Санкт-Петербург (морем)	21 733	5 000	624
СПВ в порту Санкт-Петербург	-	250	-
Прочие издержки в порту Санкт-Петербург	-	250	-
Порт Санкт-Петербург – Калуга (автотранспортом)	680	816	11
Итого, морская перевозка	21 733	5 750	624
Итого, перевозка автотранспортом	838	1 036	13
ВСЕГО	22 571	6 786	637
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ПЕРЕВОЗКА: Ханчжоу – Калуга			
Маршрут	км	Издержки (долл. США)	Время (час)
Ханчжоу – ж/д станция Ханчжоу (автотранспортом)	20	100	2
Затраты на погрузку на станции Ханчжоу	-	25	-
Прочие издержки на станции Ханчжоу	-	30	-
Китай (Шанхай – Алатау) по железной дороге	3 884,51	1 942,25	185
Казахстан (Учарал – Петропавловск) по железной дороге	1 657	1 706,7	48
Российская Федерация (Петропавловск – Калуга) по железной дороге	1 374	755,7	40
Затраты на выгрузку на станции Калуга	-	25	-
Прочие издержки на станции Калуга	-	30	-
Станция Калуга – г. Калуга (автотранспортом)	20	100	2
Итого, перевозка по железной дороге	6 915,51	4 514,65	273
Итого, перевозка автотранспортом	40	200	4
ВСЕГО	6 955.51	4 714.65	277

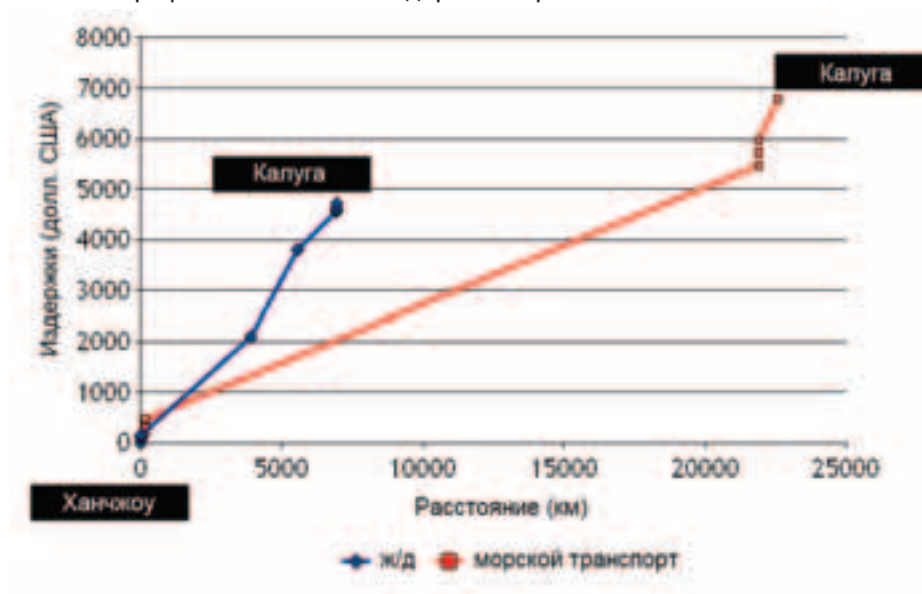
СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ПО МЕТОДУ "ИЗДЕРЖКИ/ВРЕМЯ/РАССТОЯНИЕ"

График зависимости времени от расстояния



Доставка до Калуги с использованием морского транспорта занимает 26 суток; по железной дороге – 11 суток и 13 часов.

График зависимости издержек от расстояния



Морской транспорт обходится дороже железнодорожного на 2 071 долл. США.

Диаграмма 2.31 - МАРШРУТ ЕАТС 3: Ташкент - Варна



МАРШРУТ ЕАТС 3: Ташкент (через порт Шанхай) – Варна (через порт Варна)

МОРСКАЯ ПЕРЕВОЗКА: Ташкент (через порт Шанхай) – Варна (через порт Варна)			
Маршрут	км	Издержки (долл. США)	Время (час)
Ташкент – порт Шанхай автотранспортом	4 920	3 000	96
СПВ в порту Шанхай	-	100	-
Прочие издержки в порту Шанхай	-	150	-
Порт Шанхай – порт Варна (морем)	15 066	3 650	432
СПВ в порту Варна	-	250	-
Прочие издержки в порту Варна	-	250	-
Порт Варна – г. Варна (автотранспортом)	20	150	1
Итого, морская перевозка	15 066	4 400	432
Итого, перевозка автотранспортом	4 940	3 150	97
ВСЕГО	20 006	7 550	529

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ПЕРЕВОЗКА: Ташкент – Варна			
Маршрут	км	Издержки (долл. США)	Время (час)
Ташкент – ж/д станция Ташкент (автотранспортом)	20	120	1
Затраты на погрузку на станции Ташкент	-	25	-
Прочие издержки на станции Ташкент	-	30	-
Узбекистан (по железной дороге)	1 547,48	2 166,40	95
Казахстан (по железной дороге)	450	464	13,26
Каспийское море (паром)	375	300	5
Азербайджан (по железной дороге)	535,86	343	25,83
Грузия (по железной дороге)	317,63	175	9,30
Издержки в порту Потти	-	300	-
Черное море (паром)	1 135	1 800	14
Затраты на выгрузку на станции Варна	-	35	-
Прочие издержки на станции Варна	-	35	-
Станция Варна – г. Варна автотранспортом	20	150	1
Итого, перевозка по железной дороге	2 850,97	3 275	144
Итого, морская перевозка	1 510	2 400	19
Итого, перевозка автотранспортом	40	270	2
ВСЕГО	4 400,97	5 946	165

СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ПО МЕТОДУ "ИЗДЕРЖКИ/ВРЕМЯ/РАССТОЯНИЕ"

График зависимости издержек от расстояния

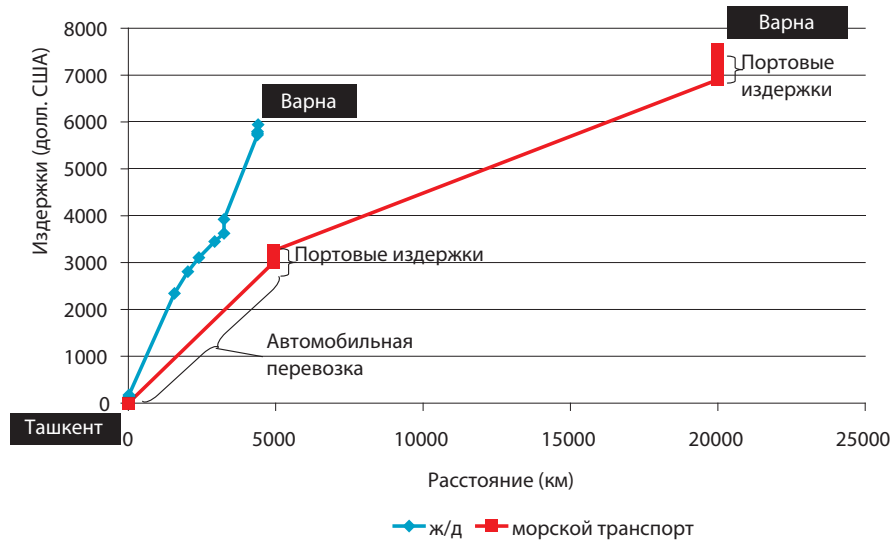


График зависимости времени от расстояния

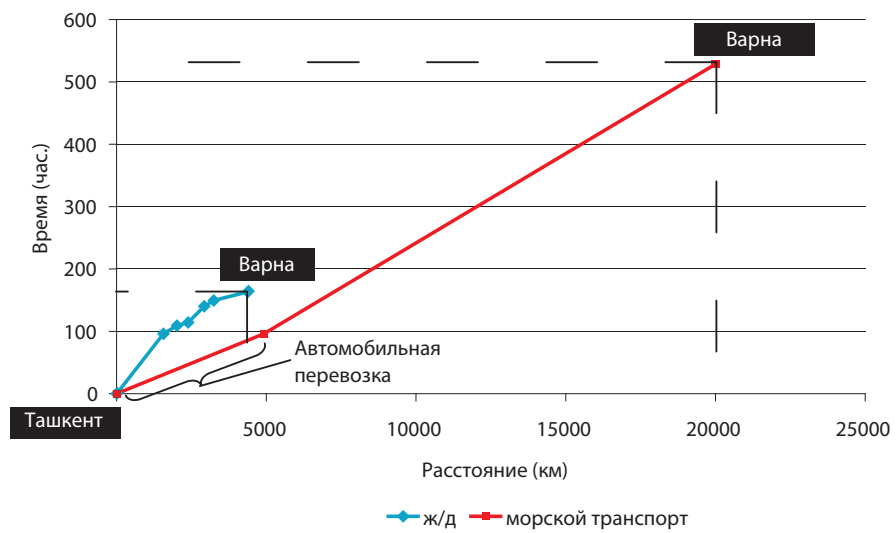


Диаграмма 2.32 - МАРШРУТ ЕАТС 4: Алматы – Стамбул

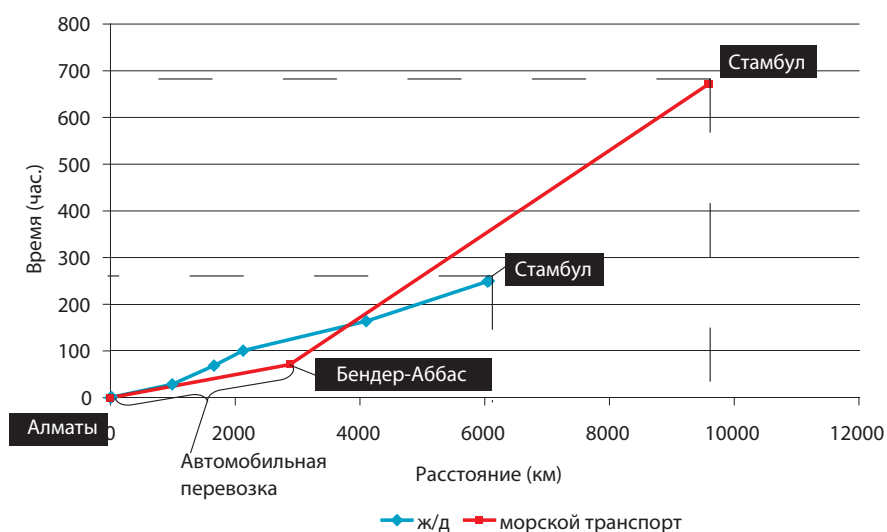


МАРШРУТ ЕАТС 4: Алматы (Казахстан, пункт отправки) – Стамбул (Турция, пункт назначения)

МОРСКАЯ ПЕРЕВОЗКА: Алматы (через порт Бендер-Аббас) – Стамбул (через порт Стамбул)			
Маршрут	км	Издержки (долл. США)	Время (час)
Алматы – порт Бендер-Аббас (автотранспортом)	2 873	2 300	71
СПВ в порту Бендер-Аббас	-	150	-
Прочие издержки в порту Бендер-Аббас	-	150	-
Порт Бендер-Аббас – порт Стамбул (морем)	6 711	1 650	25 дней
СПВ в порту Стамбул	-	220	-
Прочие издержки в порту Стамбул	-	220	-
Порт Стамбул – г. Стамбул (автотранспортом)	20	300	1
Итого, морская перевозка	6 711	2 370	600
Итого, перевозка автотранспортом	2 893	2 600	72
ВСЕГО	9 604	4 970	672
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ПЕРЕВОЗКА: Алматы – Стамбул			
Маршрут	км	Издержки (долл. США)	Время (час)
Алматы – ж/д станция Алматы (автотранспортом)	20	150	1
Затраты на погрузку на станции Алматы	-	30	-
Прочие издержки на станции Алматы	-	30	-
Казахстан (по железной дороге)	969	998	28
Узбекистан (по железной дороге)	670	938	40
Туркменистан (по железной дороге)	469	1 220	32
Иран (по железной дороге)	1 972	1 340	63
Турция (по железной дороге)	1 945	800	85
Затраты на выгрузку на станции Стамбул	-	30	-
Прочие издержки на станции Стамбул	-	45	-
Станция Стамбул – г. Стамбул (автотранспортом)	20	300	1
Итого, перевозка по железной дороге		5 431	
Итого, перевозка автотранспортом	40	450	2
ВСЕГО	6 065	5 881	250

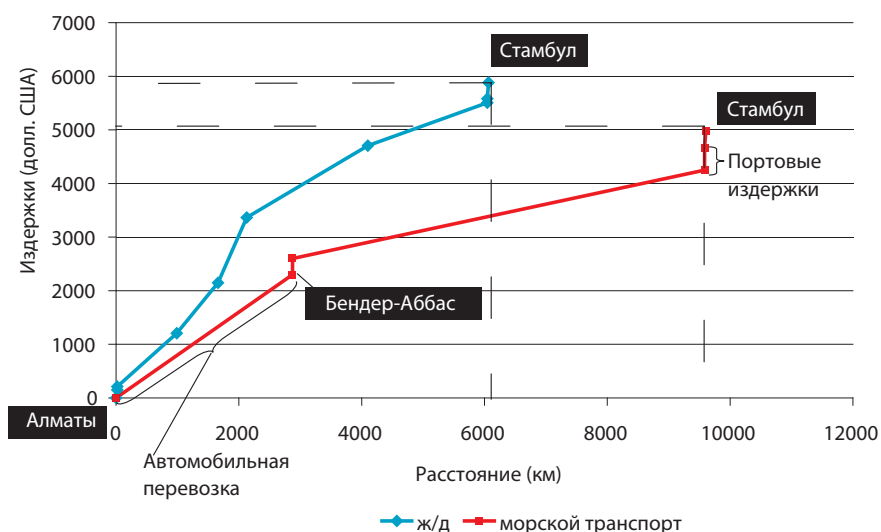
СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ПО МЕТОДУ "ИЗДЕРЖКИ/ВРЕМЯ/РАССТОЯНИЕ"

График зависимости времени от расстояния



Доставка груза в пункт В морским транспортом занимает 28 суток, а доставка по железной дороге – 10 суток; разница составляет 18 суток. Это является приемлемым, учитывая большое расстояние (2 873 км) от Алматы до порта Бендер-Аббас, откуда начинается морская перевозка и куда груз в любом случае доставляется по железной дороге. Казахстан – страна, не имеющая выхода к морю, и географическое положение Алматы создает логистические трудности. В настоящее время грузы, отправляемые из Стамбула в Алматы, следуют через порт Новороссийск в Российской Федерации и далее по железной дороге до пункта назначения. При взгляде на карту возникает впечатление, что железнодорожный маршрут в данном случае более конкурентоспособен, чем морской, однако стоимостной анализ приводит к иному результату.

График зависимости издержек от расстояния



Разница в стоимости доставки по двум маршрутам составляет 911 долл. США. График наглядно отражает последствия крайне высоких расценок на железнодорожные перевозки в Туркменистане и Казахстане. Может показаться, что из-за большого расстояния от Алматы до иранского порта Бендер-Аббас и дороговизны автомобильных перевозок морской маршрут должен быть менее конкурентоспособным, чем железнодорожный, но это не так. Напротив, морская перевозка обходится дешевле. Из этого очевидно, какие последствия для международной торговли влечет за собой несогласованность тарифов в странах Центральной Азии.

Диаграмма 2.33 - МАРШРУТ ЕАТС 5: Морварид - Пушкин



МАРШРУТ ЕАТС 5: Морварид (Иран) – Пушкин (Российская Федерация)

МОРСКАЯ ПЕРЕВОЗКА: Морварид (через порт Бендер-Аббас) – Пушкин (через порт Санкт-Петербург)			
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ: Морварид – Пушкин			
Маршрут	км	Издержки (долл. США)	Время (час)
Морварид – ж/д станция Морварид (автотранспортом)	16,7	50	1
Затраты на погрузку на станции Морварид	-	25	-
Прочие издержки на станции Морварид	-	30	-
Иран (по железной дороге)	1 619	1 100	52
Туркменистан (по железной дороге)	469	1 219	32
Узбекистан (по железной дороге)	1 256,5	1 759	77,5
Казахстан (по железной дороге)	722,8	744,5	21,5
Российская Федерация (по железной дороге)	2 415	1 328	71
Затраты на выгрузку на станции Пушкин	-	30	-
Прочие издержки на станции Пушкин	-	45	-
Станция Пушкин – г. Пушкин (автотранспортом)	20	60	1
Итого, перевозка по железной дороге	6 482,29	6 280,5	255
Итого, перевозка автотранспортом	36,7	110	2
ВСЕГО	6 519	6 390,5	257

СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ПО МЕТОДУ "ИЗДЕРЖКИ/ВРЕМЯ/РАССТОЯНИЕ"

График зависимости времени от расстояния

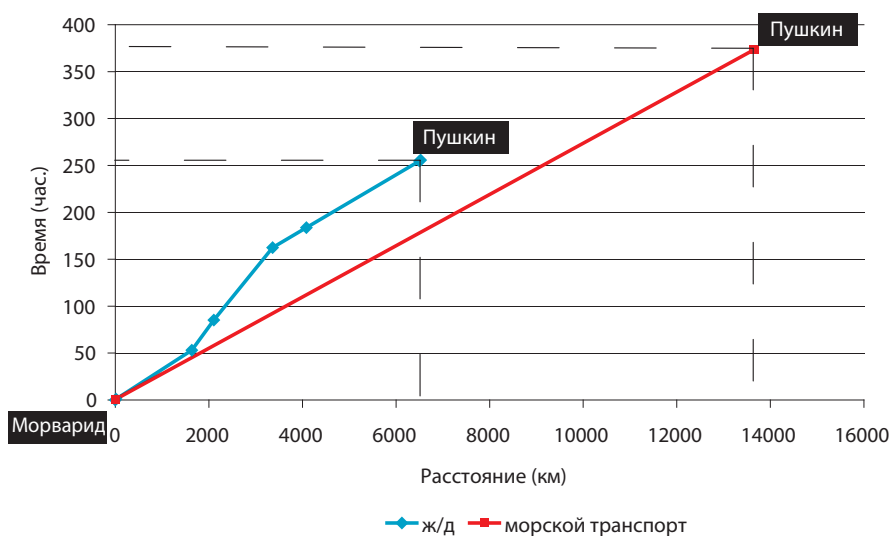


График зависимости издержек от расстояния

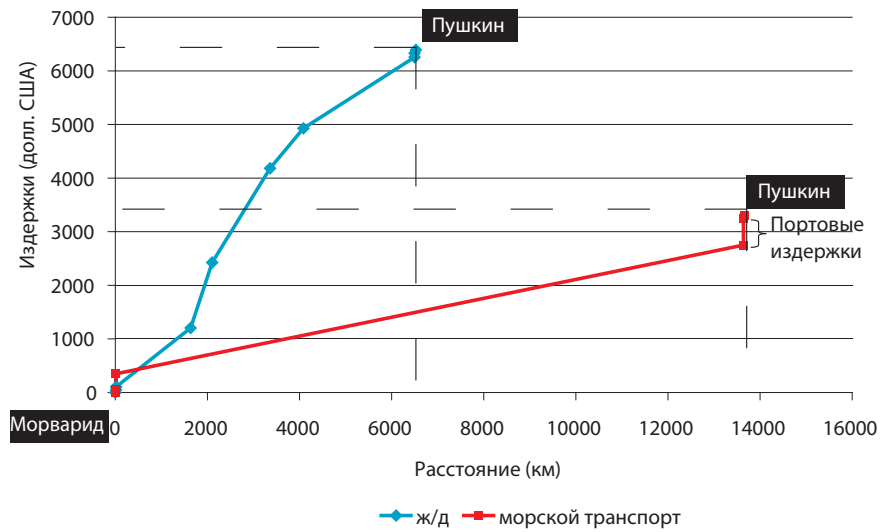


Диаграмма 2.34 - МАРШРУТ ЕАТС 6: Уссурийск - Киев

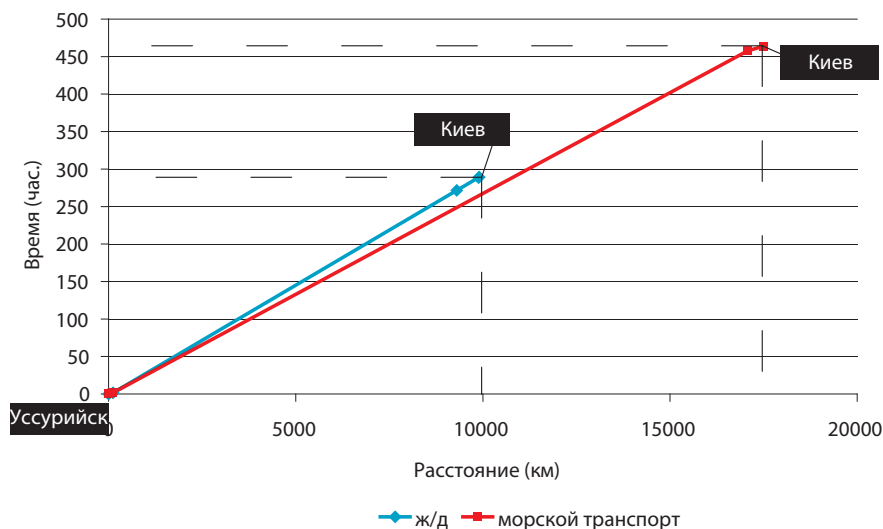


МАРШРУТ ЕАТС 6: Уссурийск (Российская Федерация, пункт отправки) – Киев (Украина, пункт назначения)

МОРСКАЯ ПЕРЕВОЗКА: порт Владивосток – порт Одесса			
Маршрут	км	Издержки (долл. США)	Время (час)
Уссурийск – порт Владивосток (автотранспортом)	118	140	1.5
СПВ в порту Владивосток	-	250	-
Прочие издержки в порту Владивосток	-	250	-
Порт Владивосток – порт Одесса (морем)	16 947	4 900	456
СПВ в порту Одесса	-	200	-
Прочие издержки в порту Одесса	-	200	-
Порт Одесса – г. Киев (автотранспортом)	436,25	350	6.5
Итого, морская перевозка	16 947	5 800	456
Итого, перевозка автотранспортом	554,25	490	8
ВСЕГО	17 501,25	6 290	463
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ПЕРЕВОЗКА: ж/д станция Владивосток – ж/д станция Киев			
Маршрут	км	Издержки (долл. США)	Время (час)
Уссурийск – ж/д станция Уссурийск автотранспортом	20	140	1.5
Затраты на погрузку на станции Уссурийск	-	35	-
Прочие издержки на станции Уссурийск	-	35	-
Российская Федерация (по железной дороге)	9 185	5 052	270
Украина (по железной дороге)	579	320	17
Затраты на выгрузку на станции Киев	-	30	-
Прочие издержки на станции Киев	-	45	-
Станция Киев – г. Киев (автотранспортом)	20	200	1
Итого, перевозка по железной дороге	9 764	5 517	287
Итого, перевозка автотранспортом	40	340	2.5
ВСЕГО	9 804	5 857	289

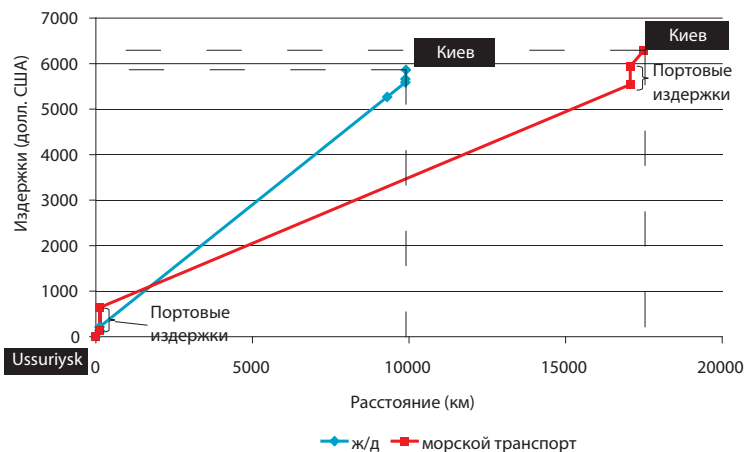
СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ПО МЕТОДУ "ИЗДЕРЖКИ/ВРЕМЯ/РАССТОЯНИЕ"

График зависимости времени от расстояния



Разница в сроках доставки различными видами транспорта составляет порядка семи суток. С учетом стоимостных различий она дает конкурентное преимущество. Достоинством данного маршрута является то, что поезда следуют по территории лишь двух стран, традиционно отличающихся высоким развитием железнодорожного транспорта и лидирующих по общей средней скорости движения поездов (34 км/ч). Благодаря этому железнодорожный маршрут в данном случае более конкурентоспособен, чем морской.

График зависимости издержек от расстояния



Разница в 433 долл. невелика, но достаточна для того, чтобы сделать железнодорожную перевозку более конкурентоспособной, чем морская.

Диаграмма 2.35 - МАРШРУТ ЕАТС 7: Шанхай - Варшава



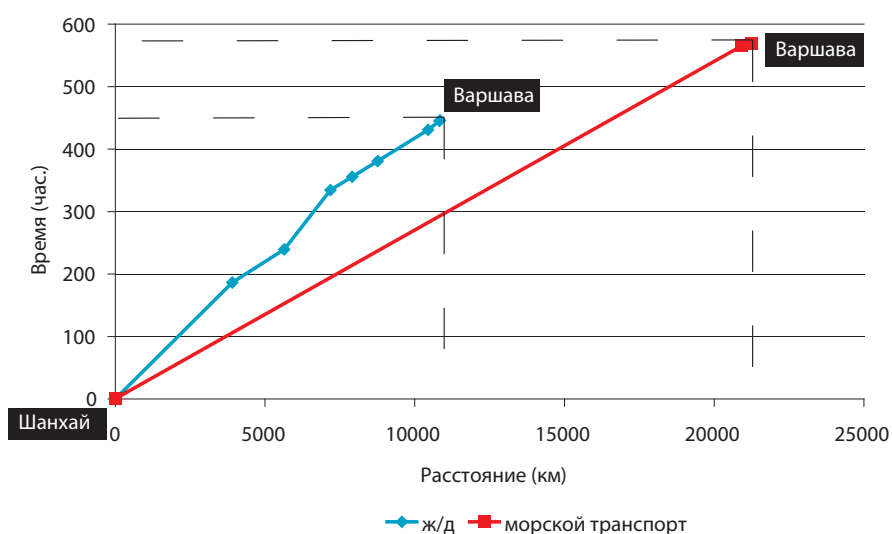
МАРШРУТ ЕАТС 7: Шанхай (Китай, пункт отправки) – Варшава (Польша, пункт назначения)

МОРСКАЯ ПЕРЕВОЗКА: порт Шанхай – порт Гданьск			
Маршрут	км	Издержки (долл. США)	Время (час)
Шанхай – порт Шанхай автотранспортом	20	200	1
СПВ в порту Шанхай	-	100	-
Прочие издержки в порту Шанхай	-	150	-
Порт Шанхай – порт Гданьск (морем)	20 888	4 900	564
СПВ в порту Гданьск	-	250	-
Прочие издержки в порту Гданьск	-	250	-
Порт Гданьск – г. Варшава (автотранспортом)	330	450	4
Итого, морская перевозка	20 888	5 650	564
Итого, перевозка автотранспортом	350	650	5
ВСЕГО	21 238	6 300	569

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ПЕРЕВОЗКА: ж/д станция Шанхай – ж/д станция Варшава			
Маршрут	км	Издержки (долл. США)	Время (час)
Шанхай – ж/д станция Шанхай (автотранспортом)	20	200	1
Затраты на погрузку на станции Шанхай	-	25	-
Прочие издержки на станции Шанхай	-	30	-
Китай (по железной дороге)	3 884,5	1 942,25	185,5
Казахстан (по железной дороге)	1 735	2 532 (ВСЕГО)	53
Узбекистан (по железной дороге)	1 547,5	2 166	95
Казахстан (по железной дороге)	723	-	21,5
Российская Федерация (по железной дороге)	849,5	467	25
Украина (по железной дороге)	1 688	928	50
Польша (по железной дороге)	373	317	14,5
Затраты на выгрузку на станции Варшава	-	35	-
Прочие издержки на станции Варшава	-	45	-
Станция Варшава – г. Варшава (автотранспортом)	20	250	1
Итого, перевозка по железной дороге		8 487	444
Итого, перевозка автотранспортом	40	450	2
ВСЕГО	10 800	8 937	446

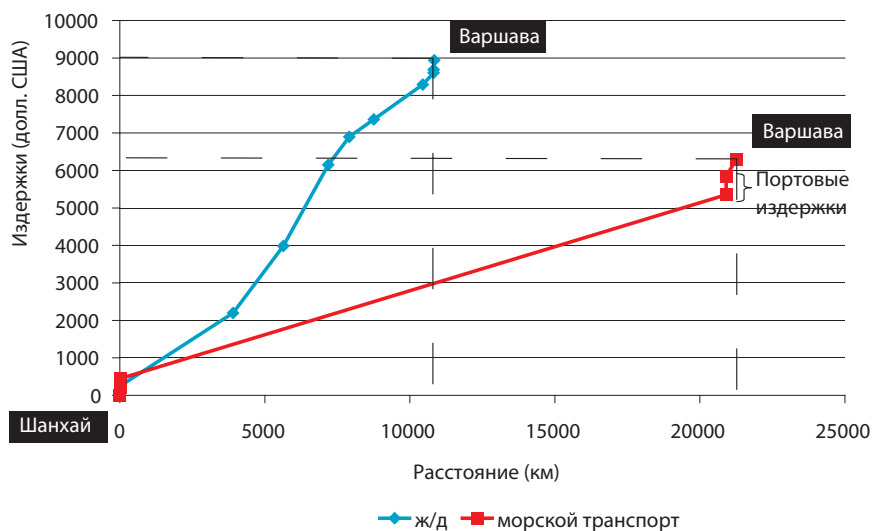
СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ПО МЕТОДУ "ИЗДЕРЖКИ/ВРЕМЯ/РАССТОЯНИЕ"

График зависимости времени от расстояния



Железнодорожные перевозки между Китаем и Польшей через страны Центральной Азии едва ли будут конкурентоспособными. Разница в сроках доставки в пользу железных дорог составляет всего пять суток. В обычных условиях (при отсутствии государственной поддержки) это время, скорее всего, будет потеряно из-за простоев маршрутного поезда на пограничных пунктах.

График зависимости издержек от расстояния



Разница в затратах существенна: 2 637 долл. США. Железная дорога пересекает территорию 7 стран (территорию Казахстана – дважды), а общая протяженность пути по ней составляет 10 840 км – больше, чем от Китая до Германии.

Диаграмма 2.36 - МАРШРУТ ЕАТС 8: Краснодар - Калининград



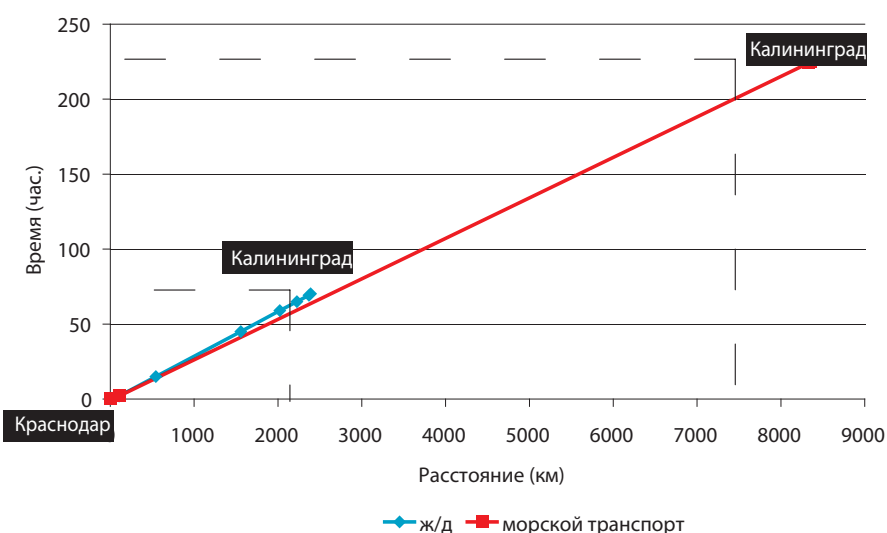
МАРШРУТ ЕАТС 8: Краснодар (Российская Федерация, пункт отправки) – Калининград (Российская Федерация, пункт назначения)

МОРСКАЯ ПЕРЕВОЗКА: порт Новороссийск – порт Калининград			
Маршрут	км	Издержки (долл. США)	Время (час)
Краснодар – порт Новороссийск (автотранспортом)	105	150	2
СПВ в порту Новороссийск	-	250	-
Прочие издержки в порту Новороссийск	-	250	-
Порт Новороссийск – порт Калининград (морем)	8 230	3 900	222
СПВ в порту Калининград	-	150	-
Прочие издержки в порту Калининград	-	250	-
Порт Калининград – г. Калининград (автотранспортом)	20	100	1
Итого, морская перевозка	8 230	4 800	222
Итого, перевозка автотранспортом	125	250	3
ВСЕГО	8 355	5 050	225

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ПЕРЕВОЗКА: ж/д станция Новороссийск – ж/д станция Калининград			
Маршрут	км	Издержки (долл. США)	Время (час)
Краснодар – ж/д станция Краснодар (автотранспортом)	20	150	2
Затраты на погрузку на станции Краснодар	-	25	-
Прочие издержки на станции Краснодар	-	30	-
Российская Федерация (по железной дороге)	438	241	13
Украина (по железной дороге)	1 014	558	30
Беларусь (по железной дороге)	465	256	14
Литва (по железной дороге)	203	112	6
Калининградская обл. (по железной дороге)	145	78	4
Затраты на выгрузку на станции Калининград	-	20	-
Прочие издержки на станции Калининград	-	25	-
Станция Калининград – г. Калининград (автотранспортом)	20	100	1
Итого, перевозка по железной дороге	2 265	1 345	67
Итого, перевозка автотранспортом	40	250	3
ВСЕГО	2 305	1 595	70

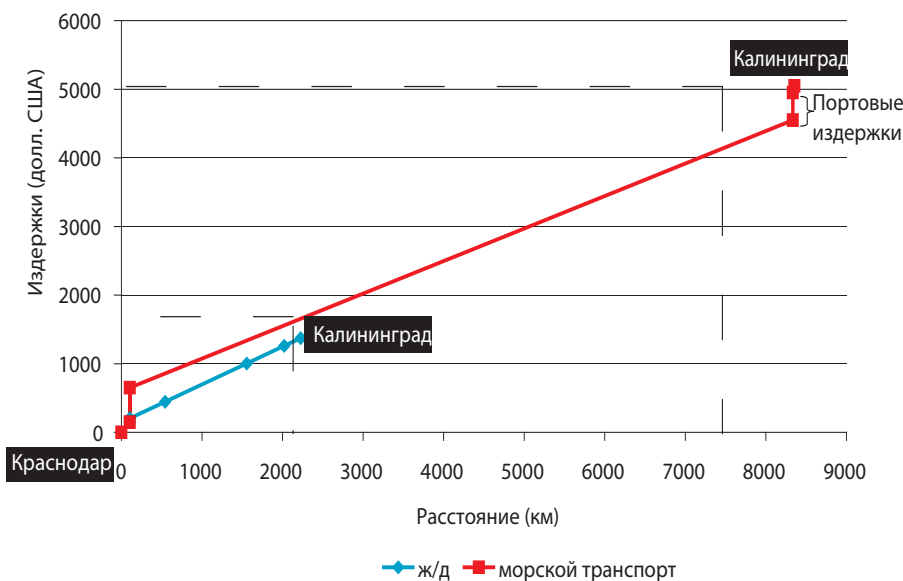
СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ПО МЕТОДУ "ИЗДЕРЖКИ/ВРЕМЯ/РАССТОЯНИЕ"

График зависимости времени от расстояния



В данном случае преимущество железнодорожного транспорта очевидно. Он весьма конкурентоспособен при перевозках между этими пятью странами, каждая из которых входит в СНГ. Разница в сроках доставки – 7 суток.

График зависимости издержек от расстояния



Стоимостная разница здесь является наибольшей из всех рассмотренных сценариев: железнодорожный транспорт обходится дешевле морского на 3 455 долл. США.

2.6.2 Практический пример: евро-азиатские транспортные связи и автомобилестроение

Сборка автомобилей "Пежо", "Ситроен" и "Мицубиси" в Калуге (Российская Федерация)

Мультимодальный транспортный проект

В рамках этого проекта мультимодальных перевозок и логистического обеспечения перевозки на 6 000 км в оба конца осуществляются с использованием 400 специализированных вагонов, 1 200 специализированных контейнеров и 80 грузовиков. Целью является поставка машинокомплектов из восточной Франции на сборочный завод в Калуге (Российская Федерация).

Диаграмма 2.37 - Доставка автомобилей в Везуль



- Этап 1:** Перевозка 144 автомобилей (моделей 308 и С4) в сутки из Сошо (Франция) и Мюлуза (Франция), а также 60 автомобилей из Зебрюгге (Бельгия) в Везуль (Франция) для разборки.
- Этап 2:** В Везуле контейнеры погружаются на маршрутный поезд и отправляются в Российскую Федерацию.
- Этап 3:** На польско-белорусской границе контейнеры перегружаются на составы с широкой колеи.
- Этап 4:** Поезд следует из Беларуси до станции Воротинск (Российская Федерация).
- Этап 5:** Поезд прибывает на завод в Калуге.
- Этап 6:** Готовые автомобили доставляются из Калуги на автомобильную площадку компании "ЖЕФКО" в Быково (Московская область).

Анализ альтернативных вариантов перевозки

Диаграмма 2.38 - Анализ перевозки по маршруту Везуль - Калуга



Морской транспорт		Железнодорожный транспорт	
А Стоимость автоперевозки	В СПВ/ Портовые издержки	А Стоимость автоперевозки	В Расходы на погрузку / документацию
С Стоимость морской перевозки	Д СПВ/ Портовые издержки	С Стоимость ж/д перевозки	Д Расходы на выгрузку / документацию
Е Стоимость автоперевозки		Е Стоимость автоперевозки	

ООО "ПСМА Рус": перевозка от Везуля (Франция) до Калуги (Российская Федерация)

МОРСКАЯ ПЕРЕВОЗКА: Везуль (через порт Марсель) – Калуга (через порт Санкт-Петербург)			
Маршрут	км	Издержки (долл. США)	Время (час)
Везуль – порт Марсель (автотранспортом)	608	750	9
СПВ в порту Марсель	-	200	-
Прочие издержки в порту Марсель	-	200	-
Порт Марсель – порт Санкт-Петербург (морем)	6 098	3 900	163
СПВ в порту Санкт-Петербург	-	250	-
Прочие издержки в порту Санкт-Петербург	-	250	-
Порт Санкт-Петербург – г. Калуга (автотранспортом)	873	750	36
Итого, морская перевозка	6 098	3 900	163
Итого, перевозка автотранспортом	1 481	1 500	45
ВСЕГО	7 579	5 400	208

6,8 дней или 163.2 часов
(3 293 морских миль = 6 098 км)

608 км (9 часов) + 873,8 км
(1 день и 12 часов)



МОРСКАЯ ПЕРЕВОЗКА: Везуль (через порт Гамбург) – Калуга (через порт Санкт-Петербург)

Маршрут	км	Издержки (долл. США)	Время (час)
Везуль – порт Гамбург (автотранспортом)	913	1000	12
СПВ в порту Гамбург	-	200	-
Прочие издержки в порту Гамбург	-	200	-
Порт Гамбург – порт Санкт-Петербург (морем)	1 150	1 200	120
СПВ в порту Санкт-Петербург	-	250	-
Прочие издержки в порту Санкт-Петербург	-	250	-
Порт Санкт-Петербург – Калуга (автотранспортом)	873	750	36
Итого, морская перевозка	1 150	2 100	120
Итого, перевозка автотранспортом	1 786	1 750	48
ВСЕГО	2 936	3 850	168

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ПЕРЕВОЗКА: ж/д станция Везуль – ж/д станция Калуга

Маршрут	км	Издержки (долл. США)	Время (час)
Франция: Везуль – Бельфор (53,88 км) / Бельфор – Мюлуз (37,84 км) / Мюлуз – Страсбург (97,30 км) = 189,02 км, всего 7,27 часов	189	161	7
Германия: Страсбург – Карлсруэ (67,85 км) / Карлсруэ – Штутгарт (85,6 км) / Штутгарт – Нюрнберг (157,55 км) / Нюрнберг – Дрезден (259,63 км) / Дрезден – Берлин (165,87 км) / Берлин – Жепин (99,17 км) = 835,67 км, 32 часа	836	710	32
Польша: Жепин (граница Германии) – Тересполь (граница Беларуси) = 662,3 км, 25 часов и 47 минут	662	563	25.5
Беларусь: Брест (граница Польши) – Редьки – (граница Российской Федерации) = 613,2 км, 18 часов	613	337	18
Российская Федерация: Редьки – Калуга = 611,57 км, 18 часов	612	336	18
Итого, перевозка по железной дороге	2 912	2 107	101
Итого, перевозка автотранспортом	-	-	-
ВСЕГО	2 912	2 107	101

СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ПО МЕТОДУ "ИЗДЕРЖКИ/ВРЕМЯ/РАССТОЯНИЕ"

График зависимости времени от расстояния

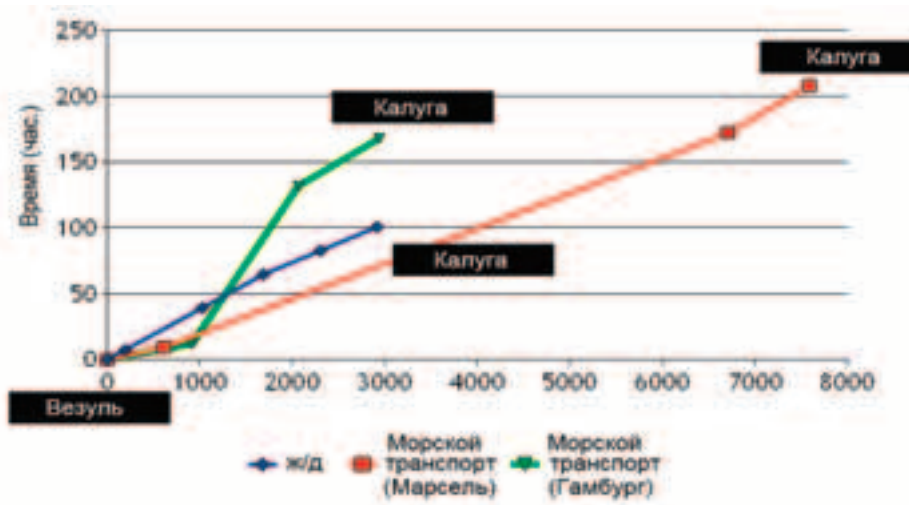
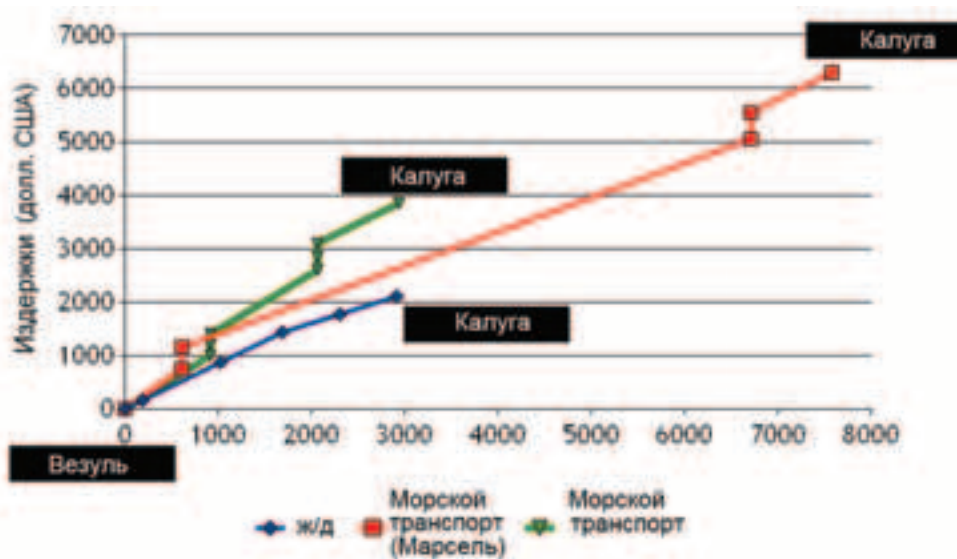


График зависимости издержек от расстояния



Результат свидетельствует о том, что выбранный в данном случае маршрут транспортировки является оптимальным. Доставка поездом занимает на 5 суток меньше и обходится на 3 293 долл. США дешевле морской перевозки через Марсель и на 1 743 долл. США дешевле морской перевозки через Гамбург.

Добавление 2.1

Опрос

Проделанная работа включала подготовку и рассылку железнодорожным организациям и экспедиторским ассоциациям каждой страны специализированных вопросников на темы железнодорожного и автомобильного транспорта (см. ниже). В результате было получено шесть заполненных вопросников и пять неофициальных ответов.

Вопросник для экспедиторских компаний

Вопросник
Группы экспертов ЕЭК ООН по евро-азиатским транспортным связям
(ЕАТС)

Личные данные

Страна: Дата:

Организация:

Респондент

Фамилия и имя:

Организация: Должность:

Тел.: Факс: Эл. почта:

Крайний срок: Просьба дать ответ не позднее конца марта 2010 года по электронной почте (rop@unesco.org) или по факсу (+41 22 917 0039). Представленная Вами информация будет рассматриваться как строго конфиденциальная.

Цель опроса

Общая цель заключается в сравнении эффективности транспортных маршрутов ЕАТС (по времени/издержкам) с соответствующими маршрутами, включающими морскую перевозку (доставка из порта в порт плюс наземный участок пути), и определении условий, при которых маршруты ЕАТС были бы конкурентоспособными.

1. Анализ отдельных морских маршрутов по соотношению "издержки / время в пути"

№	Маршрут морской перевозки	Время (сут.)	Издержки (в долл. США) (в скобках просьба указать издержки при перевозке в противоположном направлении)	
			ДФЭ	СФЭ
1	Пусан – Бендер-Аббас		()	()
2	Шанхай – Бендер-Аббас		()	()
3	Владивосток – Бендер-Аббас		()	()
4	Бендер-Аббас – Роттердам		()	()
5	Бендер-Аббас – Гамбург		()	()
6	Бендер-Аббас – Барселона		()	()
7	Бендер-Аббас – Антверпен		()	()
8	Бендер-Аббас – Рига		()	()
9	Бендер-Аббас – Таллин		()	()
10	Бендер-Аббас – Клайпеда		()	()
11	Бендер-Аббас – Ионагава		()	()
12	Бендер-Аббас – Мурманск		()	()
13	Бендер-Аббас – Санкт-Петербург		()	()
14	Бендер-Аббас – Одесса		()	()
15	Бендер-Аббас – Калининград		()	()
16	Бендер-Аббас – Салоники		()	()
17	Бендер-Аббас – Варна		()	()
18	Бендер-Аббас – Констанца		()	()
19	Бендер-Аббас – Новороссийск		()	()
20	Бендер-Аббас – Кавказ		()	()
21	Санкт-Петербург – Шанхай		()	()
22	Санкт-Петербург – Роттердам		()	()
23	Санкт-Петербург – Барселона		()	()
24	Санкт-Петербург – Владивосток		()	()

2. Стоимость услуг автотранспорта по доставке грузов в порт и из порта конечному получателю

(Доставка порожнего контейнера грузоотправителю, загрузка контейнера и его возвращение в порт отправки; доставка грузевого контейнера конечному грузополучателю, выгрузка и возврат порожнего контейнера в порт назначения)

Страна	В радиусе 30 км		В радиусе 100 км		Стоимость перевозки (долл. США за 1 км)
	ДФЭ (долл. США)	СФЭ (долл. США)	ДФЭ (долл. США)	СФЭ (долл. США)	
Казakhstan					

3. Стоимость дополнительных услуг в портах

Порт	Выгрузка контейнеров (долл. США)	Погрузка контейнеров (долл. США)	Таможенные формальности (долл. США)
Бендер-Абас			
Санкт-Петербург			

Прочие издержки	(ед.)	(долл. США)
Въезд на территорию		
Стоянка		
Погрузка на грузовики		
Выгрузка из грузовиков		
Дополнительная документация		
Другие издержки (указать)		

4. Просьба сообщить информацию о следующих поездах, обслуживающих евро-азиатские маршруты.

Номер поезда	Остановки	Стоимость перевозки за ДФЭ (СФЭ)	Общее время в пути (сут/час)	Общее расстояние (км)	Вместимость (кол-во контейнеров)
1406	Брест (Беларусь) – Нгушки (Россия), Улан-Батор (Монголия) – Хух-Хото (Китай)	{ }			
1208	Берлин (Германия) – Кунцево (Российская Федерация): "Остинд"	{ }			
1251/1252	Алматы (Казakhstan) – Достык (Казakhstan) – Алашанькоу (Китай)	{ }			
1402/1401	Ляньюньган (Китай) – Алашанькоу (Китай) / Достык (Казakhstan) – Ассак (Узбекистан)	{ }			
1401/1402	Тяньцзин (Китай) – Алашанькоу (Китай) / Достык (Казakhstan) – Алматы (Казakhstan)	{ }			
	Шэньчжэнь, Алашанькоу (Китай) – Достык (Казakhstan) – Илецк, Суземка (Россия) – Зерново, Чоп (Украина) – Венгрия	{ }			
1418/1417	Клайпеда (Литва) – Радвилишкис – Эглайне (Латвия) – Посинь (Россия) – Себеж (Россия) – Озинки (Россия) – Актобе, Алматы (Казakhstan)	{ }			
1407	Шэньчжэнь (Китай) – Улан-Батор (Монголия) – Нгушки (Россия) – Брест (Беларусь) – Малешевце (Польша)	{ }			
1409	Пекин (Китай) – Улан-Батор (Монголия) – Нгушки (Россия) – Брест (Беларусь) – Малешевце (Польша) – Гамбург (Германия)	{ }			

6. Укажите причины задержек или больших расходов при перевозке грузов в Центральной Азии автомобильным или железнодорожным транспортом

Причины задержек или расходов	Автотранспорт	Ж/д транспорт
Пересечение границ: технические операции		
Пересечение границ: таможенные процедуры		
Пересечение границ: полицейский контроль		
иные виды контроля		
Неофициальные остановки		
Безопасность: невозможность движения ночью		
Необоснованные проверки (привести примеры)		
Скрытые издержки (просьба указать, какие)		
Документация (КДЛГ, МДП, ЦИМ-СМГС и т.д.)		
Визовые процедуры		
Другие факторы (просьба указать, какие)		
<p><u>Просьба указать здесь любые другие замечания в отношении евро-азиатских транспортных связей.</u></p>		

Вопросник для железнодорожных организаций

Вопросник
 Группы экспертов ЕЭК ООН по евро-азиатским транспортным связям
 (EATC)

Личные данные

Страна: _____ Дата: _____

Организация: _____

Респондент

Фамилия и имя: _____

Организация: _____ Должность: _____

Тел.: _____ Факс: _____ Эл. почта: _____

Крайний срок: **Просьба дать ответ не позднее конца мая 2010 года по электронной почте (eeatp@unesc.org) или по факсу (+41-22-917 0039)**
 Представленная Вами информация будет рассматриваться как строго конфиденциальная.

Цель опроса

Общая цель заключается в сравнении эффективности транспортных маршрутов EATC (по времени/издержкам) с соответствующими маршрутами, включающими морскую перевозку (доставка из порта в порт плюс наземный участок пути), и определении условий, при которых маршруты EATC были бы конкурентоспособными.

Основное внимание в опросе уделяется информации, необходимой для оценки и сопоставления сроков и стоимости перевозки грузов маршрутными контейнерными поездами и перевозки по конкурирующим маршрутам, включающим морской участок и доставку автотранспортом в конечный пункт назначения.

Вопросы задаются с целью собрать следующие данные о движении контейнерных поездов: 1) график движения по конкретному маршруту (анализ километража, остановок и затрат времени), 2) основные тарифы и любые дополнительные сборы, 3) грузопместимость поезда (количество вагонов), 4) информация об использовании накладных, 5) инвестиционные проекты, способные повысить эффективность эксплуатации поездов.

1. Укажите подробный график движения каждого маршрутного поезда EATC, следующего из вашей страны.

График движения по маршрутам EATC 2 и 3				
Остановки	Время прибытия	Время отправления	Время стоянки	Расстояние между остановками в км
Достык	0			
Учарал				
Актогал				
Саяк				
Мойынты				
Успенский				
Караганда				
Астана				
Мактес				
Петропавловск				
Чистое или				
Актогат				
Сары-Озек				
Алматы				
Отар				
Шу				
Луговая				
Ташкент				
ИТОГО		0	0	
ОБЩЕЕ ВРЕМЯ В ПУТИ		0		0
Причины остановок:				

График движения по маршруту EATC 9				
Остановки	Время прибытия	Время отправления	Время стоянки	Расстояние между остановками в км
Ташкент	0			
Арысь				
Туркестан				
Кызылорда				
Жосалы				
Новоказалинск				
Аральск				
Октябрьск				
Актюбинск				
ИТОГО		0	0	
ОБЩЕЕ ВРЕМЯ В ПУТИ		0		0
Причины остановок:				

2. Тарифы. Просьба указать тарифы и сборы, уплачиваемые за эксплуатацию контейнерных поездов.

Эксплуатация путей, вагонов и локомотивов	_____	евро за километр
Погрузка контейнеров на поезд	_____	евро за операцию
Выгрузка контейнеров с поезда	_____	евро за операцию
Оформление документации	_____	евро за документ
Оплата портовых перегрузов	_____	евро за контейнер или вагон
Оплата погрузки на паромы	_____	евро за контейнер или вагон
Оплата выгрузки с паромов	_____	евро за контейнер или вагон
Прочие расходы	_____	

3. Грузоместимость поездов

Сколько контейнерных вагонов может приводить в движение один локомотив вашей ж/д организации?

Просьба указать максимальную длину состава

Просьба указать максимальную полную массу поезда (с грузом)

4. Накладные

Какие виды накладных используются у вас?

ЦИМ	_____
СМГС	_____
Общие ЦИМ/СМГС	_____
Местного образца	_____
Другие	_____

5. Инвестиционные проекты

Укажите любые виды инвестиций (в том числе в пограничные пропускные пункты, сортировочные узлы и т.д.), которые облегчили бы эксплуатацию маршрутных поездов и могли бы способствовать повышению их безопасности, улучшению расписаний, снижению тарифов и т.д.

Описание проекта	Бюджет	Как улучшит показатели
_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____

ЧАСТЬ III

НЕФИЗИЧЕСКИЕ БАРЬЕРЫ

3.1 Введение

Развитие транспорта и торговли в регионе ЕАТС сдерживается не только физическими препятствиями, такими как географические факторы и слабо развитая инфраструктура, но и нефизическими барьерами, к числу которых относятся плохо согласованные между собой законы, постановления, политика, процедуры и практика. Настоящий раздел посвящен анализу проблем, затрудняющих четкое и эффективное функционирование планируемой сети ЕАТС. В нем указаны основные нефизические факторы, которые препятствуют развитию перевозок в данном регионе, оцениваются их роль и последствия для стран – участниц ЕАТС и даются рекомендации относительно важнейших мер по их преодолению.

3.2 Обследование нефизических барьеров

С учетом вышесказанного в рамках этапа II ЕАТС было подготовлено обследование, призванное выявить имеющиеся нефизические барьеры в области транспорта. "Обследование нефизических барьеров" включало два набора вопросников – по пяти автомобильным и по восьми железнодорожным маршрутам ЕАТС. Они были составлены специально в расчете на такие целевые группы, как таможенные брокеры, ассоциации таможенных брокеров и транспортные предприятия, использующие автомобильные и железнодорожные маршруты ЕАТС в каждой из стран-участниц. В общей сложности представителям этих целевых групп в регионе ЕАТС было разослано более 1000 экземпляров вопросников.

Полученные ответы указывают на то, что основным фактором, затрудняющим развитие транспорта и торговли в регионе ЕАТС, являются пункты пересечения границ; необходимое улучшение инфраструктуры само по себе не позволит полностью решить эту проблему. Другие существенные трудности связаны с вопросами присоединения государств к международным соглашениям в области торговли и транспорта, и в частности к Конвенции МДП 1975 года и Конвенции о согласовании 1982 года (см. врезку 2), с состоянием инфраструктуры и услуг в области интермодальных перевозок, а также со стоимостью и доступностью логистического обслуживания. Наконец, главной причиной малой надежности транзитных перевозок следует признать отсутствие регионального сотрудничества в соответствующих областях.

3.3 Пункты пересечения границ

В таблице 3.1 представлен общий обзор затруднений, возникающих на сегодняшний день при пересечении границ в регионе ЕАТС, с указанием их причин и последствий, в основу которого положены результаты "Обследования нефизических барьеров", материалы соответствующих исследований, а также информация, полученная при посещении ряда пунктов пересечения границ (ППГ) в рассматриваемом районе и почерпнутая из проведенных там бесед.

Врезка 2 – Основные конвенции ЕЭК ООН, облегчающие пересечение границ

Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП 1975 года) позволяет осуществлять международные перевозки грузов автомобильным транспортом от таможенной страны отправления до таможенной страны назначения через территории необходимого для этого количества стран без таможенного досмотра на промежуточных границах. В этих целях необходим целый ряд мер предосторожности, включая досмотр и опломбирование груза на таможенной стране отправления, а также соблюдение определенных требований к конструкции грузового отделения или контейнера в целях недопущения контрабанды. Для покрытия рисков по уплате сборов и налогов на всем протяжении перевозки создается цепочка международных гарантий. Полномочиями по выдаче международного таможенного и гарантийного документа для транзитных перевозок – так называемой книжки МДП – и по обеспечению функционирования международной системы гарантий наделен Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ). Общий контроль за действием Конвенции МДП и ее применением во всех государствах-участниках возложен на два межправительственных органа – Административный комитет МДП и Исполнительный совет МДП (ИС МДП). Хотя изначально Конвенция МДП разрабатывалась только для европейских стран, сегодня эта система постепенно распространяется и на другие регионы мира, включая Центральную Азию, Ближний Восток, Северную Африку и Латинскую Америку. Система МДП применима также к контейнерным грузам, если их перевозка хотя бы частично осуществляется автомобильным транспортом. Договаривающимися сторонами Конвенции МДП являются 67 государств и Европейское сообщество. К пользованию системой МДП допущены более 40 000 операторов, а количество перевозок, ежегодно осуществляемых в рамках этой системы, превышает 3 миллиона.

Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах (Конвенция о согласовании 1975 года) устанавливает согласованные требования в целях координации пограничного режима и сокращения формальностей на границах, а также числа и продолжительности всех возможных мер пограничного контроля грузов, включая контроль для целей здравоохранения (медико-санитарный, ветеринарный, фито-санитарный), контроль соответствия техническим нормам и общую инспекцию качества, и распространяется на все виды импортируемых, экспортируемых и транзитных грузов. Договаривающимися сторонами этой конвенции являются 55 государств и Европейское сообщество. В 2008 году вступило в силу новое приложение к Конвенции, посвященное автомобильному транспорту. Оно стало первым приложением к Конвенции о согласовании, касающимся отдельно взятого вида транспорта: тем самым было признано, что именно автомобильный транспорт в наибольшей степени выигрывает от предусмотренных Конвенцией мер по облегчению перевозок. В новом приложении предусмотрены, в частности, упрощение процедур выдачи виз профессиональным водителям, стандартный порядок взвешивания и выдачи международного весового сертификата транспортного средства, минимальные требования к инфраструктуре пунктов пересечения границ, призванные обеспечить их эффективное функционирование, и положения о наблюдении за работой этих пунктов. В конце 2011 года вступило в силу аналогичное приложение, касающееся железнодорожных пограничных пунктов.

Таблица 3.1 Причинно-следственный анализ затруднений, возникающих в пунктах пересечения границ на маршрутах евро-азиатских транспортных связей (ЕАТС)

	Людские ресурсы ППГ	Материальная инфраструктура ППГ	Методы организации работы ППГ	Процедуры на ППГ
<p>Препятствия</p> <ul style="list-style-type: none"> • Недостаточный уровень квалификации • Отсутствие профессионального управления людскими ресурсами • Отсутствие кодекса служебной этики • Отсутствие ясных возможностей продвижения по службе • Текущее кадров • Незнание персоналом современной мировой практики • Отсутствие центров по изучению современной мировой практики • Отсутствие инструкторов по обучению современной мировой практике • Отсутствие библиотек с учебной литературой • Отсутствие обучения английскому языку • Низкий уровень оплаты труда • Неосведомленность персонала и руководства о современных мировых стандартах в области материальной инфраструктуры и процедур в пунктах пересечения границ • Отсутствие признаков стремления и готовности руководства ориентироваться на современные мировые стандарты проектирования и планировки материальной инфраструктуры и процедуры работы • Преобладание шаблонных подходов 	<ul style="list-style-type: none"> • Недостатки проектирования и планировки инфраструктуры пунктов пересечения границы • Отсутствие оборудования для нейтрузивного досмотра • Неиспользование ГЧП для обустройства ППГ • Отсутствие руководства по современному проектированию ППГ • Отсутствие обучения проектированию ППГ • Сохранение традиционной схемы линейной организации движения через ППГ • Использование традиционной планировки с одним въездом и одним выездом • Узость подъездов к ППГ • Отсутствие выделенных коридоров для транспортных средств, сертифицированных согласно Конвенции МДП и Соглашению СПС • Малые размеры территории ППГ • На время оформления импорта, экспорта и транзита грузов водители оставляют автомобили припаркованными на полосах движения • Отсутствие в пунктах, работающих по принципу "единого окна", выделенных коридоров для ускоренной обработки документации МДП и СПС 	<ul style="list-style-type: none"> • Малоэффективные методы организации работы ППГ • Взвешивание 100% грузовиков. Рентгеновское сканирование 100% грузовиков • Практика углубленного физического досмотра и изучения документов • Отсутствие оптимального баланса между соотношениями общественной безопасности и содействия торговле • Неприменение или неправильное применение методов регулирования риска • Дискреционный, произвольный характер решений, принимаемых сотрудниками • Отсутствие мер по контролю и отслеживанию транзита грузов • Малоэффективное использование предварительных уведомлений об импорте, экспорте и транзите • Отсутствие ответственности за задержки движения грузового транспорта, пассажирских автомобилей, автобусов и пешеходов • Отсутствие совместного контроля за пересечением границы • Отсутствие обмена информацией между таможенными двух стран на одном и том же ППГ 	<ul style="list-style-type: none"> • Приоритет контроля перед содействием торговле • Неприменение методов регулирования риска, позволяющих отделить законные грузы от незаконных • Отсутствие дифференцированного подхода к грузоотправителям, брокерам, перевозчикам и экспедиторам, допускающим и не допускающим нарушения правил • Недостаточное использование информационно-коммуникационных технологий (ИКТ) • Задержка каждого грузовика для взвешивания и рентгеновского сканирования под предлогом борьбы с контрабандой и наркотрафиком, без использования электронной базы данных для целей регулирования рисков • Наличие стран, не ратифицировавших такие международные конвенции, как Конвенция МДП 1975 года и Конвенция о согласовании 1982 года • Неприменение принципов транзитных перевозок, установленных ГАТТ, рядом стран, не являющихся членами ВТО 	

Людские ресурсы ППГ	Материальная инфраструктура ППГ	Методы организации работы ППГ	Процедуры на ППГ
	<ul style="list-style-type: none"> • Плохая репутация ППГ, создающих неудобства для пользователей • Плохое внутреннее и наружное освещение • Отсутствие отделения пешеходов от водителей грузовых транспортных средств • Необходимость пересечения полос движения пешеходами, направляющимися в приемные помещения для оформления документации • Отсутствие оборудования нужного формата для сканирования багажа пешеходов и пассажиров автобусов (слишком малые габариты) • Нехватка персонала пограничной службы на постах паспортно-визового контроля • Нехватка устройств для машинного считывания паспортов и виз • Отсутствие прямого выхода на базы данных других учреждений для сверки паспортных данных • Нехватка устройств для сканирования номерных знаков автомобилей; при наличии таких устройств отсутствие их подключения к базам данных министерства транспорта • Отсутствие безопасных помещений для опроса лиц женского пола • Отсутствие туалетов и других удобств для пользователей 	<ul style="list-style-type: none"> • Отсутствие показателей эффективности работы ППГ • Отсутствие показателей эффективности содействия торговле и перевозкам и соответствующих проверок • Требования оформления бумажной импортно-экспортной документации даже при наличии компьютерного учета таможенных деклараций • Использование бумажных сопроводительных документов • Отсутствие системы, при которой разные виды пограничного контроля осуществляются одним и тем же лицом. Число ведомств, представители которых работают на ППГ, было уменьшено в Казахстане и Республике Молдова. • Отсутствие комплексного/совместного подхода к организации движения через границу 	<ul style="list-style-type: none"> • Длительный процесс подготовки и принятия национального законодательства в ряде стран, где это считается необходимым после ратификации международных конвенций • Изменения в процедурах ППГ, не доводимые сразу до сведения участников торгового обмена и вспомогательных компаний

Причины	Людские ресурсы ППГ	Материальная инфраструктура ППГ	Методы организации работы ППГ	Процедуры на ППГ
<ul style="list-style-type: none"> Отсутствие учебных материалов по современным методам работы Отсутствие современных навыков управления людскими ресурсами (УЛР) Отсутствие современной стратегии УЛР Нехватка ресурсов для учебных центров Отсутствие стимулов к прохождению аттестации и продвижению по службе Отсутствие преподавателей английского языка, специализирующихся на обучении работников таможен Недостаточное финансирование УЛР и учебных центров 	<ul style="list-style-type: none"> Неспособность многих ППГ справиться с возросшим объемом перевозок Многие ППГ построены по типовым проектам, которые не отвечают необходимым требованиям Отсутствие руководств по проектированию ППГ Отсутствие учреждения/ подразделения, ответственного за сооружение и обслуживание ППГ Отсутствие прогнозирования будущей нагрузки на ППГ Отсутствие комплексной стратегии развития ППГ Подчиненность некоторых ППГ органам государственной безопасности 	<ul style="list-style-type: none"> Отсутствие ответственности таможен за заторы на подъездах к ППГ Отсутствие координации между таможенными органами, министерствами транспорта, министерствами общественных работ и органами местного самоуправления в вопросах распределения ответственности за образование заторов Отсутствие опыта и знаний, необходимых для анализа и решения проблемы заторов на подъездах к ППГ Отсутствие готовности и стремления к устранению помех со стороны высшего руководства Отсутствие взаимного признания международного весового сертификата транспортного средства 	<ul style="list-style-type: none"> Двойной контроль при экспорте: после проверки на внутреннем таможенном складе транспортное средство и документация вновь проверяются на ППГ Двойной контроль при импорте: транспортное средство, прицеп и документация проверяются на ППГ, а затем вновь на внутреннем таможенном складе (ВТС) Невозможность доставки импортных и экспортных грузов на ближайший ВТС в некоторых странах; вместо ВТС, расположенного вблизи пункта назначения, грузовики направляются на ВТС по месту официальной регистрации компании Использование ППГ не в качестве пропускных пунктов, а в целях контроля за соблюдением процедур, подлежащих выполнению на внутренних таможенных складах Неприменение национальных и международных правил и конвенций 	

	Людские ресурсы ППГ	Материальная инфраструктура ППГ	Методы организации работы ППГ	Процедуры на ППГ
Следствия	<ul style="list-style-type: none"> Слабая мотивация персонала и руководства Коррупция и взяточничество Непрофессионализм Отток сотрудников, прошедших подготовку, т. е. одновременная потеря людских ресурсов и средств, вложенных в обучение Произвол при принятии решений Прогулы 	<ul style="list-style-type: none"> Высокие транзакционные издержки по сравнению с другими странами Непредсказуемость затрат времени при въезде грузовика на ППГ, прохождении ППГ и выезде с него Плохая репутация ППГ данной страны 	<ul style="list-style-type: none"> Непредсказуемость функционирования цепей экспортных, импортных и транзитных поставок Превышение необходимых уровней складских запасов Отказ иностранных инвесторов от прямых капиталовложений в обрабатывающую промышленность стран, где отсутствует возможность налаживания предсказуемых поставок Отказ иностранных инвесторов от прямых капиталовложений в обрабатывающую промышленность стран, таможенные и пограничные службы которых склонны к вымогательству Отказ иностранных инвесторов от прямых капиталовложений в обрабатывающую промышленность стран, где транзакционные издержки при импорте и экспорте не поддаются прогнозированию Более высокие цены на импортные продукты питания и другие импортные товары для потребителей Более высокие цены на импортную бытовую технику для потребителей Длительное (до 3 месяцев) хранение товаров на складах, затраты на которое перекладываются на потребителей путем повышения цен 	<ul style="list-style-type: none"> Неоправданная задержка поставки национальной продукции на международный рынок Неоправданная задержка поставок импортных товаров Низкая конкурентоспособность экспорта Игнорирование положений ратифицированных международных конвенций: в некоторых странах все грузовики с импортным, транзитным и экспортным грузом взвешиваются в обязательном порядке, невзирая на наличие международного весового сертификата Пропуск грузовиков с книжками МДП на общих основаниях, включая ожидание на подъездах к ППГ и направление водителей в общую очередь для получения таможенных отметок в книжках МДП Коррупция и взяточничество (плата за ускорение формальностей)

Таможенные процедуры подлежат обязательному соблюдению при любых международных автомобильных перевозках, осуществляемых через государственные границы; с ними связаны самые большие задержки транспортных средств, доставляющих грузы по маршрутам Азия – Европа. Невзирая на действие Международной конвенции Всемирной таможенной организации об упрощении и согласовании таможенных процедур (пересмотренная Киотская конвенция) 1999 года, Международной конвенции ООН о согласовании условий проведения контроля грузов на границах 1982 года и Таможенной конвенции ООН о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП 1975 года), на практике таможенное регулирование в разных странах продолжает различаться в части предъявляемых требований и процедур. При этом отсутствуют интегрированные информационные системы, которые позволяли бы обмениваться данными, а в целом ряде транзитных стран таможенные посты оснащены плохо и используют устаревшее компьютерное оборудование, не позволяющее своевременно получать необходимую информацию о перевозимых грузах. Несмотря на продолжающиеся попытки компьютеризации системы МДП, предпринимаемые договаривающимися сторонами и Организацией Объединенных Наций (проект eTIR), единая система электронного учета данных о перевозках до сих пор отсутствует.

В качестве примеров относительно "легких" и "трудных" границ в районе, охваченном исследованием ЕАТС, можно привести следующие¹⁹.

- **"Легкие"**: Российская Федерация – Беларусь (автомобильные маршруты ЕАТС 1 и 2); Республика Молдова – Украина (автомобильный маршрут ЕАТС 4); Украина – Польша (автомобильные маршруты ЕАТС 1 и 3); Беларусь – Польша (автомобильные маршруты ЕАТС 1 и 2); Грузия – Турция (автомобильный маршрут ЕАТС 4).
- **"Трудные"**: Туркменистан – Азербайджан (автомобильные маршруты ЕАТС 4 и 6); Российская Федерация – Казахстан²⁰ (автомобильные маршруты ЕАТС 1, 2 и 3); Казахстан – Кыргызстан (автомобильные маршруты ЕАТС 3 и 4); Иран – Турция (автомобильный маршрут ЕАТС 5); Кыргызстан – Узбекистан (автомобильный маршрут ЕАТС 5).

В большинстве транзитных стран процесс пересечения границы фактически повторяется дважды, поскольку водители, завершив процедуру выезда с территории одной страны, должны проходить в точности такую же процедуру на том же пропускном пункте для въезда в другую страну. К этому добавляются такие обременительные операции, как 100-процентный физический досмотр, требующий выгрузки и обратной погрузки содержимого грузовиков и заполнения многочисленных таможенных документов, что приводит к длительным простоям. Проблема усугубляется отсутствием стандартизированной документации, компьютерного безбумажного таможенного оформления импорта, экспорта и транзита, систем "единого окна" и объединенных пунктов таможенного контроля. По завершении таможенных формальностей водителям приходится вставать в другую очередь для отдельного прохождения фитосанитарного и ветеринарного контроля. Таким образом, на одном и том же пограничном пункте один и тот же водитель должен отстоять несколько очередей. Кроме того, на большинстве пропускных пунктов отсутствуют выделенные коридоры для срочных грузов или грузов, перевозимых с использованием книжек МДП. К числу

¹⁹ Новая евро-азиатская автотранспортная инициатива (NELTI). Итоговый доклад: результаты анализа данных, полученных в рамках проекта NELTI в 2008–2009 годах. Подготовлен Институтом исследования транспортных проблем NEA (Нидерланды) совместно с Международным союзом автомобильного транспорта (МСАТ), стр. 31.

²⁰ С 1 июня 2011 года Казахстан присоединился к Таможенному союзу.

факторов, затрудняющих пересечение границ, относятся также нехватка и дороговизна стояночных мест и проблемы безопасности.

В том, что касается персонала, необходимо отметить следующие недостатки: а) плохое качество и невысокий уровень профессиональной подготовки; б) слабое знание иностранных языков; в) недостаточная мотивация, которая в сочетании с низкой оплатой труда во многих случаях весьма сильно снижает производительность; г) сомнительные морально-этические качества, следствием чего является широкое распространение коррупции и контрабанды.

Весьма существенно то, что между таможенными органами сопредельных стран отсутствует необходимая координация. В большинстве транзитных стран ЕАТС в Азии эти органы не практикуют совместного таможенного досмотра грузов и не имеют единого графика работы. До сих пор не создана международная сеть (сети) для защищенного трансграничного обмена таможенными данными. Усилия в этом направлении предпринимаются Всемирной таможенной организацией в рамках ее проекта по созданию Глобальной таможенной сети (ГТС), а также ЕЭК ООН (проект eTIR), но дело движется медленно из-за нехватки средств и политической воли. Наконец, вопреки базовым положениям международных конвенций, изменения в сфере таможенного регулирования не всегда своевременно доводятся до сведения всех заинтересованных участников рынка международных перевозок.

3.4 Визовые процедуры

Процедуры, связанные с выдачей виз, также оказывают серьезное негативное влияние на перевозки грузов по маршрутам ЕАТС, что обусловлено следующими проблемами:

- а. поскольку каждый из планируемых маршрутов пересекает границы ряда государств, водители должны будут получать по несколько транзитных виз;
- б. визы некоторых стран выдаются водителям не на границе, а только в консульских отделах посольств по месту жительства. Это сопровождается временным изъятием паспортов у водителей, которые в результате теряют потенциальное рабочее время. Если визу приходится получать уже на маршруте, в другом государстве транзита, то это вызывает дополнительные задержки. С подобной проблемой сталкиваются, в частности, киргизские, таджикские и турецкие перевозчики на маршрутах, пересекающих территорию Туркменистана;
- в. процедура выдачи виз часто носит дискриминационный характер: при прочих равных условиях водители из одних стран могут получить визу быстрее и с меньшим количеством формальностей, чем водители из других стран;
- г. визовые процедуры в странах транзита не гармонизированы (будь то по перечню необходимых документов, размерам визовых сборов или срокам оформления);
- д. от водителей, обслуживающих международные автомобильные перевозки, в ряде случаев требуется больший набор документов, чем от обычных туристов (например, лицензия автопредприятия, водительское удостоверение, информация о транспортном средстве и т.д.);
- е. в ряде стран не оформляются долгосрочные визы, действительные для многократного въезда;
- ж. серьезной помехой являются длительные сроки оформления виз и высокие консульские сборы (например, для получения визы на въезд в Иран требуется до двух недель, причем транзитная виза выдается на срок не более 10 дней).

3.5 Экспортно-импортная документация

Количество документов, оформляемых при экспорте грузов, является различным в разных странах – участницах ЕАТС. Практика Грузии²¹, где от экспортеров требуют оформления лишь четырех документов, считается передовой для данного региона, особенно по сравнению с другими участвующими в ЕАТС государствами; так, в Таджикистане таких документов требуется 11, в Афганистане и Узбекистане – 10, в Беларуси и Казахстане – 9, а в Азербайджане, Китае, Кыргызстане и Российской Федерации экспортерам приходится заполнять по восемь документов²².

Положительными примерами в том, что касается импортной документации, можно назвать Армению (семь документов), Болгарию (шесть), Китай (пять), Республику Молдова (семь) и Грузию, где при импорте оформляется лишь четыре вида документов. Напротив, в ряде других стран ЕАТС, а именно в Афганистане, Азербайджане, Беларуси и Российской Федерации, импортерам приходится заполнять до 10 документов. В Казахстане их число достигает 12, а в Узбекистане – 11.

Наряду с вышесказанным, для экспорта контейнера с грузом из стран ЕАТС, не имеющих выхода к морю, предположительно требуется больше времени, чем при экспорте из стран, имеющих морские порты: отправка груза из Таджикистана занимает в среднем 82 дня, из Казахстана – 76 дней, из Афганистана – 74 дня, а из Узбекистана и Кыргызстана – соответственно, 71 и 63 дня²³. Позитивными примерами в этом отношении среди стран ЕАТС являются Грузия (10 дней), Румыния (12 дней), Армения (13 дней) и Турция (14 дней)²⁴.

В области импорта к числу передовых стран региона ЕАТС относится Грузия и Румыния (13 дней), Турция (15 дней) и Болгария (17 дней). Дольше всего процесс ввоза и оформления импортных грузов продолжается в Узбекистане (92 дня), в Таджикистане (83 дня), Афганистане (77 дней) и Казахстане (62 дня).

3.6 Международные соглашения в области торговли и транспорта

Правовую основу международных автомобильных грузоперевозок на маршрутах Азия – Европа в настоящее время составляют главным образом двусторонние межправительственные соглашения о международном автомобильном транспорте. Они регламентируют порядок и условия международной перевозки грузов, содержат положения о преференциальных режимах, предоставляемых перевозчикам на взаимной основе, и об условиях трансграничного доступа на рынки, в том числе применительно к транзитным перевозкам. На основе этих двусторонних соглашений национальные органы выдают своим перевозчикам определенное число ("согласованный контингент") разрешений на проезд по территории соответствующих государств. Государства транзита, через которые проходят евро-азиатские маршруты, имеют на сегодняшний день более 140 двусторонних соглашений со странами Европы и Азии, из которых 75 регулируют перевозки между парами транзитных государств.

²¹ World Bank, *Doing Business, Trading Across Borders*, 2011.

²² Там же, см. Annex 1: *Trading Across Borders in the EATL region*.

²³ Там же; данные о различиях в количестве дней, необходимых для отправки импортных и приема экспортных грузов в ряде стран, см. в Annex 1.

²⁴ Согласно данным, приводимым в публикации "*Doing Business*", процесс вывоза контейнера из Республики Молдова занимает в среднем 32 дня. Эта цифра не нашла прямого подтверждения в ряде бесед, проведенных автором в ходе поездки в Молдову в декабре 2011 года с сотрудниками компаний-экспортеров, специалистами по таможенному оформлению на внутренних таможенных складах, а также с персоналом и руководством пунктов таможенного контроля на сухопутных границах с Румынией и Украиной: так, по словам экспортеров, все документы на экспорт оформляются в среднем за один день, после чего еще день требуется для доставки контейнера на внутренний таможенный склад для экспортных грузов и с этого склада в пункт пересечения границы с Румынией или Украиной. В зависимости от интенсивности движения перемещение контейнера через обе границы на одном и том же пропускном пункте может занимать от нескольких часов до целого дня.

Основные проблемы в этой связи заключаются в следующем²⁵:

- a. международные двусторонние соглашения устанавливают различные правовые режимы перевозки грузов для разных пар государств. Это касается как преференций в отношении налогов и сборов, так и действующих схем выдачи разрешений;
- b. ряд соглашений (например, соглашения, заключенные с Китаем) содержат указание конкретных маршрутов и пропускных пунктов, через которые могут осуществляться перевозки, и запрещают въезд перевозчиков через границы с третьими странами. Это ограничивает выбор маршрутов доставки;
- c. необходимость соблюдения равных квот на выдачу разрешений заставляет проводить многоэтапные переговоры; нехватка разрешений приводит к длительным простоям перевозчиков перед отправкой в рейс и/или на границах. Кроме того, в некоторых случаях распределение разрешений сопровождается коррупцией и приводит к дискриминации отдельных перевозчиков. Квотирование перевозок, т. е. взаимно согласованное ограничение количества выдаваемых разрешений, является торговым барьером в чистом виде и подлежит устранению в соответствии с принципами Всемирной торговой организации;
- d. двусторонние соглашения препятствуют реализации принципа “свободы транзита” (из-за процедур выдачи разрешений на транзитные перевозки, ограничения их количества и т. д.). Ограничительные квоты разрешений на транзит по территории отдельных государств СНГ прямо противоречат положениям статьи V Генерального соглашения по тарифам и торговле (ГАТТ–94) “Свобода транзита” – базовой нормы Всемирной торговой организации;
- e. серьезным барьером для доступа на рынок является также ограничение (через квоты или запреты) перевозок в “третьи страны”. При распределении или продаже разрешений на поставки в “третьи страны” нередко имеют место дискриминация и коррупция;
- f. процедуры согласования и выдачи разрешений часто сопряжены с бюрократическим произволом и злоупотреблениями.

3.7 Слаборазвитая инфраструктура

Нефизические препятствия международным автомобильным и железнодорожным перевозкам трудно отделить от последствий непродуманного подхода к проектированию инфраструктуры и обустройству пунктов пересечения границы, а также слабого развития транспортных коммуникаций между пограничными пропускными пунктами. При этом 20 лет назад, когда между некоторыми странами создавались пограничные переходы, их размещали у мостов через реки или так, что подъездные пути к ним проходят через центры населенных пунктов, что ведет к образованию пробок. Возможности для улучшения транспортного сообщения и более эффективной организации работы пунктов пересечения границ существуют в рамках первоочередных проектов по развитию инфраструктуры, намеченных в ходе первого и второго этапов исследования ЕАТС. Однако государственные и частные заинтересованные стороны нуждаются в лучшем ознакомлении с передовой международной практикой проектирования инфраструктуры транспорта, логистики и пограничных пропускных пунктов, позволяющей получить наиболее полную отдачу

²⁵ Новая евро-азиатская автотранспортная инициатива (NELTI), *Итоговый доклад: результаты анализа данных, полученных в рамках проекта NELTI в 2008–2009 годах*. Подготовлен Институтом исследования транспортных проблем NEA (Нидерланды) совместно с Международным союзом автомобильного транспорта (МСАТ), стр. 25.

от инвестиций в такую инфраструктуру, применения современного оборудования для неинтрузивного досмотра, а также новых подходов к эксплуатации дорогостоящей материально-технической базы пограничных пропускных пунктов.

3.8 Взимание платы за транзит по конфискационным и произвольным расценкам

Развитие торговли внутри азиатского континента и между Азией и Европой сдерживается высокими сборами за транзит и ограничительным подходом к выдаче разрешений на международные автомобильные перевозки, а также дороговизной железнодорожных тарифов для транзитных грузов. В Центральной Азии повсеместно распространена практика установления ущемляющих конкуренцию квот на международные автомобильные перевозки. Сборы, взимаемые в некоторых странах за транзит грузового автотранспорта, по сути представляют собой плату не за пользование инфраструктурой, а за доступ на рынок. При этом обычно имеет место дискриминация между перевозчиками из разных стран, между лицензированными и нелицензированными предприятиями, а также между отечественными и иностранными операторами. Во многих случаях точный размер сборов неизвестен и взимаются они без предварительного уведомления.

3.9 Интермодальные перевозки

Одной из основных проблем в данном регионе является использование паромов на Каспийском и Черном морях. Если ситуация с черноморскими паромными перевозками в настоящее время стабилизировалась, то на Каспийском море она является значительно более сложной. Грузовой автотранспорт, следующий из Азии в Европу, задерживается у паромных переправ из-за отсутствия информации о расписании, а также из-за предпочтения, отдаваемого железнодорожным контейнерным перевозкам (железнодорожным перевозчикам предоставляется право первоочередной погрузки на паромы). Недостаточные квоты мест, выделяемые на паромных перевозках для грузовых автомобилей, приводят к образованию очередей и длительным простоям в портах; проблема усугубляется коротким сроком действия транзитных туркменских виз для водителей. С учетом вышесказанного развитие интермодального транспортного сообщения на основе координации автомобильных и морских перевозок по маршрутам, пересекающим Каспийское море, заслуживает особого внимания уже в ближайшем будущем.

3.10 Затраты на логистику

Возможность доступа на мировой рынок для государств, не имеющих выхода к морю, зависит от наличия транспортных коридоров и систем транзита; в таком положении находится целый ряд стран ЕАТС, а именно Азербайджан, Армения, Афганистан, Казахстан, Кыргызстан, Монголия, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан. Экономика не имеющих выхода к морю стран сильнее всего страдает от дороговизны грузоперевозок и непредсказуемости сроков доставки. Высокие затраты объясняются не только наличием физических препятствий, но и многочисленными поборами, а также серьезными изъятиями в организации транзита и логистики, не позволяющими наладить надежную работу логистических служб. Задержки, ненадежность и непредсказуемость предоставления необходимых услуг резко отрицательно сказываются на инвестиционной активности и повышают общие затраты на логистику.

Другими факторами, ведущими к нарушению цепей поставок, являются: i) обременительность процедур на начальном этапе транзитных перевозок, в условиях, когда окончательное растаможивание груза зачастую осуществляется в стране транзита; ii) неэффективные системы таможенных лицензий и гарантий либо недостатки, либо плохое внедрение эффективных систем организации транзита (МДП)²⁶; iii) контроль всех транзитных перевозок на общих основаниях, без учета надежности и квалификации перевозчика; iv) порядок, требующий сопровождения не только подверженных особому риску грузов или слабо защищенных транспортных средств (грузовики с открытым кузовом), но и контейнеров; v) чрезмерное количество проверок на маршруте, облегчающее проведение дополнительных, незаконных "проверок"; vi) устаревшие правила перевозки грузов; vii) административные барьеры, влияющие на структуру рынка и качество важнейших вспомогательных услуг (брокерских, финансовых, страховых и др.).

Наиболее многообещающими в плане снижения общих затрат на логистику представляются следующие три вида мер: i) любые меры, повышающие предсказуемость поставок и тем самым сокращающие расходы на хеджирование; ii) меры – возможно, в контексте более общих реформ административного аппарата – направленные на борьбу с вымогательством и тем самым на сокращение "накладных расходов" логистических служб; и iii) реструктуризация рынка с переходом от системы картелей/синдикатов грузоперевозчиков к эффективным рыночным механизмам, способствующим снижению фиксированных тарифов на перевозки.

Наконец, существует ряд разработок, которые могут быть полезными для должностных лиц и практических работников при анализе и сравнительной оценке организации перевозок и логистического обеспечения: одной из них является подготовленная Всемирным банком подборка материалов под названием "Оценка упрощения процедур торговли и перевозок: практический учебно-методический комплект для страновых оценок"²⁷. Данный метод использовался в Республике Молдова в 2011 и 2012 годах в рамках финансируемого Всемирным банком проекта по подготовке новой стратегии в области транспорта и логистики²⁸.

3.11 Политическая ситуация

Дополнительным препятствием развитию торговли может быть политическая нестабильность в тех или иных странах: имели место случаи, когда внутренние беспорядки приводили к временному закрытию государственных границ (как это было, в частности, в Кыргызстане).

3.12 Железнодорожные перевозки

Факторы, приводящие к задержкам на железной дороге, не столь многочисленны, как при автомобильных перевозках. Тремя основными причинами таких задержек являются: i) безопасность на железнодорожном транспорте; ii) очереди на перевозку; и iii) смена железнодорожной колеи. Охрана поездов – услуга, в обязательном порядке предоставляемая Китайскими железными дорогами; необходимость размещения

²⁶ Побывав в 2011 году на нескольких пунктах пересечения сухопутных границ в Центральной Азии, автор, в частности, констатировал следующее: i) грузовики, снабженные книжками МДП, стоят в общей очереди на ППГ с остальными грузовиками; ii) от водителей, перевозящих грузы в рамках режима МДП, требуется регистрация книжек МДП на таможне в ППГ; iii) отсутствуют физически выделенные полосы для ускоренного движения грузовиков МДП; и iv) на ППГ не предусмотрены специальные "единые окна" для водителей с книжками МДП.

²⁷ World Bank, Trade and Transport Facilitation Assessment: A Practical Toolkit for Country Implementation (Washington, D.C., 2010). См. по адресу: http://siteresources.worldbank.org/EXTTLF/Resources/Trade&Transport_Facilitation_Assessment_Practical_Toolkit.pdf.

²⁸ World Bank executed Trust Fund, "Moldova: Trade Facilitation through Improved Transport and Logistics Performance", Support to the Government of Moldova for the preparation of a Transport and Logistics Strategy (Washington, D.C., 2011).

вооруженного охранника на каждом поезде нередко приводит к длительным задержкам. Очереди на железнодорожную перевозку обусловлены нехваткой подвижного состава, т.е. локомотивов и вагонов. Так, локомотивный парк Монголии насчитывает 50 единиц, однако из-за технического состояния и недостатков ремонтно-профилактического обслуживания к эксплуатации пригодны только 30. Ширина колеи в ряде стран ЕАТС составляет 1 520 мм; железные дороги Китая и Афганистана имеют колею 1 435 мм. Из этого вытекает необходимость перевалки грузов в другие вагоны на стыковочных железнодорожных узлах, в частности, у границ с Китаем. Смена колеи также приводит к значительным задержкам. Положение осложняется при отсутствии достаточного количества путей для выполнения перегрузочных операций и в периоды наибольшей интенсивности движения, когда составы могут длительное время простаивать в очереди. Хорошие возможности для сокращения издержек и потерь времени в связи со сменой колеи открывает контейнеризация²⁹. На железнодорожном транспорте менее распространены неофициальные поборы, а груз менее подвержен повреждениям при перевозке. Экспедиторские компании в странах Центральной Азии и Кавказа считают, что железнодорожный транспорт обеспечивает большую предсказуемость, чем автомобильный, благодаря меньшему числу пересекаемых границ и остановок в пути.

3.13 Несовпадение интересов государственных и частных структур

Опыт посещения ряда пунктов пересечения границ и беседы с сотрудниками национальных и международных компаний – экспортеров и импортеров указывают на то, что интересы частного бизнеса, государственных учреждений, транспортных ведомств и органов пограничного контроля не совпадают между собой. Министерства транспорта и пограничные службы заботятся об интересах общественной безопасности на границах, о технической безопасности перевозок и о поступлениях в бюджет; связанные с этим задачи иногда решаются с помощью методов контроля, плохо учитывающих необходимость содействовать участию страны в международной торговле. Потребности частных компаний лежат в иной плоскости, поскольку задержки прохождения экспортных и импортных поставок по выбранным маршрутам оборачиваются для них дополнительными затратами. Усилия этих компаний направлены на отслеживание транзита грузов и поиск способов его ускорения путем взаимодействия с государственными чиновниками и персоналом пограничных служб. Ряд частных компаний – экспортеров и импортеров не рассчитывают на какое-либо изменение политики, процедур и административной практики в этой области и продолжают свою деятельность невзирая на имеющиеся проблемы, перекладывая дополнительные транзакционные издержки на потребителей.

3.14 Рекомендации

Ниже следует ряд рекомендаций, сформулированных с учетом основных перечисленных выше нефизических барьеров и призванных заложить основу для дальнейших шагов стран – участниц ЕАТС по устранению нефизических препятствий в области транспорта и торговли.

В таблице 3.2 представлен краткий обзор проблем, возникающих на сегодняшний день в связи с процедурами пересечения границ и организацией работы пограничных пунктов, а также предлагаемых мер по их решению, включая вопросы материальной инфраструктуры, проектирования и планировки, организации и правил

²⁹ Проблема малой распространенности контейнерных перевозок в Центральной Азии нуждается в изучении, поскольку недостаточное использование контейнеров для автомобильной и железнодорожной перевозки грузов внутри стран и в региональном масштабе может сдерживать развитие торговли и приводить к дополнительным затратам.

Таблица 3.2 – Сокращение простоев в пунктах пересечения сухопутных границ¹

№	Проблемы (установленные факты)	Средние затраты времени на существующие процедуры	Возможные решения	Примерные затраты времени при новой схеме	Ожидаемая экономия времени
1	За пределами ППГ				
	Образование заторов и очередей: грузовики, легковой автотранспорт и автобусы ожидают въезда на ППГ вперемешку на одной или двух полосах движения, как правило, блокируя движение по ним других транспортных средств	120-480 минут	Создание на каждом крупном и малом ППГ нескольких выделенных коридоров для грузового транспорта, а также для грузовиков МДП и СПС позволит избежать образования очередей. Подъезды к ППГ нуждаются в расширении	10-120 минут. Заторы возможны во время сезонных пиков интенсивности перевозок, а также в будущем, когда рост объемов экспорта и импорта станет превышать пропускную способность ППГ.	110-480 минут
2	Зона таможенного контроля на ППГ				
	Процедура импорта i) Въезд на ППГ: водители покидают кабину грузовика и заходят в павильон пограничного контроля, где сотрудниками пограничной службы проверяется наличие у них действительных паспортов и ввозных документов на груз, после чего грузовик допускается на территорию пропускного пункта. При отсутствии павильона пограничного контроля водители остаются в кабинах. Согласно полученным разъяснениям цель этой проверки заключается в том, чтобы исключить передачу водителям другой документации во время нахождения грузовиков на отведенной для них стоянке. Часто при этом производится сканирование регистрационных номеров автотранспортных средств и радиоскопический досмотр. Данному контролю подлежат также транспортные средства, снабженные книжками МДП и документацией КДПГ;	В среднем 3 минуты	Ликвидация системы общих въездных и выездных ворот: в каждом выделенном коридоре для грузового транспорта имеется собственный пост контроля	0	3 минуты
	ii) пограничник останавливает каждый грузовик и проводит осмотр кабины изнутри;	В среднем 2 минуты	Пограничник может размещаться вместе с сотрудниками таможни в помещении контрольного поста в каждом коридоре для грузового автотранспорта	2 минуты	0
	iii) взвешивание и контроль габаритов транспортного средства: проехав въездные ворота, грузовик останавливается у знака "Стоп" на выделенной полосе для движения грузовиков. У знака "Стоп" перед закрытыми воротами пункта весового контроля грузовик дожидается смены красного сигнала светофора на зеленый. После того, как таможенник, контролирующий процесс взвешивания, включает зеленый свет, грузовик проезжает через весы и останавливается у знака "Стоп" перед закрытыми выездными воротами пункта весового контроля. Там он дожидается завершения компьютерной обработки информации, сверяемой по базе данных. Если отклонений не зафиксировано, то красный сигнал светофора у выездных ворот пункта весового контроля сменяется зеленым, и выездные ворота открываются с помощью электропривода;	В среднем 5-6 минут	Взвешивать только грузовики, не имеющие весового сертификата, а также те, в отношении которых имеющаяся информация или оперативные данные указывают на возможный риск. Применять методы анализа и регулирования риска	0-6 минут	0-6 минут

¹ Based on visits to many border-crossing points in the EATL region in 2010 and 2011.

№	Проблемы (установленные факты)	Средние затраты времени на существующие процедуры	Возможные решения	Примерные затраты времени при новой схеме	Ожидаемая экономия времени
	iv) грузовик выезжает на площадку для стоянки, а водитель, покинув его, обходит административное здание, одна из полос движения, вдоль которого более не используется, чтобы зайти в помещение единого контрольного пункта;	В среднем около 3-4 минут	Наличие на каждом ППГ нескольких выделенных коридоров для грузового автотранспорта устраняет необходимость в постановке грузовиков на стоянку на время оформления импорта грузов.	0	3-4 минуты
	v) единый контрольный пункт (ЕКП): в помещении ЕКП работают представители шести ведомств, осуществляющих пограничный контроль и оформление документов. Не весь их персонал находится внутри данного помещения, т.к. в нем не хватает места для 10–12 сотрудников и руководителей. На общей стойке установлены таблички с указанием названия каждого ведомства. Работники таможен проверяют санитарную и транспортную документацию, после чего производят таможенное оформление импорта. Фитосанитарный контроль и проверка карантинных документов производится представителями соответствующего учреждения. Водители заходят в помещение и покидают его через одну и ту же дверь. В помещении отсутствует место для подготовки водителями необходимых документов. Сотрудники таможи отсылают копии документов в центральное управление с помощью автоматической системы доставки, используемой Государственным таможенным комитетом. Данная процедура распространяется как на грузовики с книжками МДП, так и на грузовики, подпадающие под КДПП; исключений из нее не делается, а коридор для ускоренного пропуска грузовиков МДП отсутствует. Предъявляемые водителями книжки МДП проходят проверку и заверяются печатями и подписями; копия книжки остается на таможе. Данная процедура не включает вторичный (углубленный) физический досмотр транспортного средства и груза, а также карантинный или фитосанитарный контроль груза;	В среднем, по имеющимся сведениям, 25-40 минут, в зависимости от времени суток (кроме часов пик) и от дня недели; по понедельникам движение обычно бывает более интенсивным	Предварительное уведомление и растаможивание грузов на ВТС устраняет необходимость оформления документов на ППГ. ППГ предназначен только для контроля. В будущем система "единого окна", возможно, позволит ускорить процедуры в пунктах пересечения границ и сократить время, затрачиваемое на ввод данных из каждой таможенной декларации. Таможенные органы некоторых стран налаживают сотрудничество с другими ведомствами в области пограничного контроля: в частности, сотрудники таможи проверяют также транспортную и санитарную документацию. В ходе первичной проверки в коридорах для грузового транспорта паспорта и визы сканируются пограничниками или сотрудниками таможи (принцип совмещения функций пограничного контроля). При этом водитель остается в кабине грузовика, как это рекомендовано в пересмотренной Киотской конвенции. Если ППГ используется для целей контроля и имеет контрольные посты в коридорах для грузового транспорта, то необходимость в этой части процедуры отпадает, и пограничник либо таможенник только нажимает кнопку автоматического открытия выездных ворот.	2-5 минут	23-40 минут
	vi) удостоверение личности или паспорт водителя, а также, при необходимости, его виза проверяются пограничником; vii) водитель возвращается к грузовику и подъезжает на нем к выездным воротам. Пограничник получает от таможи подтверждение того, что все необходимые процедуры завершены. Водитель грузовика передает пограничнику копию бланка (талон/купон) с печатями шести ведомств, осуществляющих пограничный контроль, и подписями их представителей.	В среднем 3 минуты		0	3 минуты

№	Проблемы (установленные факты)	Средние затраты времени на существующие процедуры	Возможные решения	Примерные затраты времени при новой схеме	Ожидаемая экономия времени
	ОБЩИЕ ЗАТРАТЫ ВРЕМЕНИ НА ИМПОРТ ГРУЗА ЧЕРЕЗ ППГ	46-63 минуты		6-15 минут	35-59 минут
	Экспорт i) Пограничник открывает въездные ворота ППГ только при наличии места в коридоре для грузового транспорта. Такой порядок приводит к образованию пробок на подъездах к ППГ и простоям грузовиков. Наличие у водителей паспортов и экспортной документации проверяется пограничником;	В среднем 2 минуты	В настоящее время на ППГ имеется единственный коридор для движения грузовиков, пропускаемых по одному. Создание нескольких коридоров позволит увеличить число грузовиков, пропускаемых за час.	0	2 минуты
	ii) грузовик подъезжает к знаку "Стоп" у въезда на пункт габаритно-весового контроля. После того, как красный сигнал светофора сменяется зеленым, грузовик проезжает этот пункт и останавливается у знака "Стоп" и красного сигнала светофора перед закрытыми выездными воротами;	В среднем 5 минут	Наличие нескольких коридоров может устранить простои грузовиков.	0	5 минут
	iii) Единый контрольный пункт (на многих небольших ППГ отсутствует помещение для ЕКП): водитель покидает грузовик и направляется на паспортный контроль, а затем в единый контрольный пункт внутри административного здания ППГ для предъявления экспортной документации, регистрационных документов транспортного средства и страховых документов. Такая же процедура применяется и к грузовикам с книжками МДП, а также грузовикам, подпадающим под КДПГ; выделенный коридор для ускоренного пропуска грузовиков МДП отсутствует. Предъявляемые водителями книжки МДП проходят проверку и заверяются печатями и подписями;	В среднем 20-25 минут	Поочередному взвешиванию подлежат только грузовики без международного весового сертификата.	10 минут	10-15 минут
	копии книжек остаются на таможне. В ЕКП водитель получает шесть печатей и подписей представителей ведомств, осуществляющих пограничный контроль, на двух экземплярах "купона", подтверждающие прохождение всех экспортных процедур. Пока водитель оформляет документы, полоса движения грузового автотранспорта остается закрытой для других грузовиков;		Если каждый грузовик проходит проверку на посту, размещенном в соответствующем коридоре, то отпадает необходимость в купонах, заверенных представителями шести пограничных служб. Во время стоянки у поста грузовик находится под контролем. Затем таможенник и/или пограничник пропускает его, нажимая кнопку открытия автоматических ворот. Каждый коридор может быть оборудован выездными и выездными воротами. Окно контрольного поста должно располагаться на одной высоте с окном кабины грузовика.		
	iv) водитель возвращается к грузовику и подъезжает на нем к выездным воротам ППГ, где сдает пограничнику экземпляр купона/талона. Сотрудники таможни в устной форме сообщают пограничнику, что грузовик может продолжать движение.				
	ЗАТРАТЫ ВРЕМЕНИ НА ЭКСПОРТ ГРУЗА ЧЕРЕЗ ППГ	32-38 минут		15 минут	20-25 минут
	Транзитные и порожние транспортные средства: те же процедуры и затраты времени, что и при экспорте				

№	Проблемы (установленные факты)	Средние затраты времени на существующие процедуры	Возможные решения	Примерные затраты времени при новой схеме	Ожидаемая экономия времени
3	Нейтральная зона				
	Таможенные органы многих стран на сегодняшний день не практикуют ни официального, ни неофициального обмена информацией и не проводят рабочих совещаний с представителями таможни, действующей по другую сторону границы на соответствующих ППГ. Поэтому добиться перехода к совместному таможенному контролю будет нелегко. Признаком стремления внедрить совместный таможенный контроль не наблюдается. Руководство таможенных органов не имеет полномочий на организацию совместного таможенного контроля. На многих как крупных, так и малых ППГ грузовики, легковой автотранспорт и автобусы вынуждены простаивать в нейтральной зоне из-за различий в скорости перемещения через две государственные границы в пределах одного и того же ППГ.				

функционирования. Формулируемые выводы и предлагаемые решения основаны на фактической информации, полученной при непосредственном посещении ряда крупных и малых пунктов пересечения границ в регионе ЕАТС.

Дополнительные конкретные рекомендации странам – участницам ЕАТС в отношении организации работы и проектирования инфраструктуры ППГ заключаются в следующем:

- i) зафиксировать и проанализировать причины образования заторов на подъездах к пунктам пересечения границ, возникновения очередей и простоев и разработать рекомендации по проектированию путей подъезда, а также другие рекомендации, касающиеся материальной инфраструктуры ППГ, методов организации их работы, а также подхода к определению процедур экспорта, импорта и транзита;
- ii) разработать общее руководство по проектированию пунктов пересечения границы, включая как малые, так и крупные ППГ. При этом следует учесть передовой опыт, в частности на примере автодорожного пропускного пункта Сарп/Сарпи на границе между Грузией и Турцией, и др.;
- iii) изучить причины невыполнения ряда рекомендаций, сформулированных в приложении 8 к Международной конвенции 1982 года о согласовании условий проведения контроля грузов на границах, а также причины, по которым таможенные органы практикуют физический досмотр 100% ввозимых грузов вместо применения подхода, основанного на регулировании рисков;
- iv) модернизировать ППГ, оснастив их современными средствами контроля и обеспечения безопасности (оборудование для сканирования транспортных средств и т. д.), а также необходимой инфраструктурой ИТ и соответствующими вспомогательными системами, успешно используемыми на других ППГ, такими как электронная система "единого окна" и Автоматизированная система обработки таможенных данных (АСОТД);

- v) выяснить уровень подготовки личного состава таможенных и других пограничных служб и направить усилия на развитие людского потенциала (профессиональное обучение, образовательные программы и т. д.);
- vi) изучить вопрос о наличии готовности, заинтересованности и юридических предпосылок, необходимых для создания и применения системы совместного таможенного контроля. Использовать метод анализа слабых мест в целях выявления трудностей и возможностей осуществления совместного таможенного контроля. Использовать имеющийся успешный опыт совместного таможенного контроля, в частности на границах между Республикой Молдова и Украиной, а также между Грузией и Турцией;
- vii) разработать и применять показатели эффективности работы пунктов пересечения границы для оценки результатов, полученных благодаря инвестиционным проектам и пересмотру процедур;
- viii) использовать интегрированные информационные системы и электронную систему "единого окна" для представления данных в электронной форме, позволяющего сократить объем импортно-экспортной документации;
- ix) изучить возможность упрощения визовых требований в сочетании с синхронизацией процедур выдачи виз и переходом к оформлению долгосрочных многократных виз.

Еще одним примером успешного опыта в этой области, заслуживающего более широкого внедрения в регионе ЕАТС, является Соглашение о таможенном союзе между Беларусью, Казахстаном и Российской Федерацией. 1 июля 2010 года начал действовать единый таможенный кодекс Казахстана и Российской Федерации, через несколько дней вступивший в силу и для Беларуси. Этот второй этап процесса ознаменовался введением единых внешних тарифов. На третьем этапе было решено упразднить с 1 июля 2011 года процедуры таможенного оформления и досмотра на границе между Казахстаном и Российской Федерацией (на границе между Российской Федерацией и Беларусью это было сделано в июле 2010 года.) В 2012 году процесс формирования единого экономического пространства трех государств был продолжен.

Одной из ключевых мер в дополнение к указанному выше могут стать выработка и заключение региональных многосторонних соглашений о международных перевозках (с выдачей многосторонних разрешений), что позволило бы решить проблему пересмотра существующих двусторонних договоренностей.

В части капиталовложений в инфраструктуру странам – участницам ЕАТС следует оказывать дальнейшую поддержку развитию евро-азиатских транспортных связей и сосредоточить усилия на привлечении инвестиций в намеченные первоочередные проекты в области инфраструктуры.

Наконец, в том что касается создания транспортных коридоров и преодоления логистических трудностей, странам, участвующим в ЕАТС, предлагается:

- i) выявить юридические и институциональные факторы, которые препятствуют интермодальным перевозкам, и рекомендовать меры директивного и практического характера, способствующие развитию интермодального транспорта;
- ii) выявить юридические и институциональные факторы, препятствующие более широкому использованию контейнеров на автомобильном и железнодорожном транспорте, и рекомендовать меры директивного и

- практического характера, способствующие контейнеризации перевозок и облегчающие ряду стран ЕАТС доступ на мировой рынок;
- iii) проводить политику максимально возможного снижения общего уровня логистических затрат;
 - iv) изучить практическую возможность налаживания современного, эффективного паромного сообщения на Каспийском море между Азербайджаном, Казахстаном и Туркменистаном, используя успешные примеры паромных переправ в Турции и других европейских странах для определения критериев эффективности таких перевозок и демонстрации преимуществ регулярных морских рейсов;
 - v) изучить возможность приватизации государственных предприятий, осуществляющих паромные перевозки, которая должна способствовать внедрению новых методов организации и управления и выходу на уровень современных стандартов международного паромного сообщения;
 - vi) способствовать интеграции различных видов транспорта путем развития коммуникаций, связывающих порты с внутренними территориями стран региона (включая изучение вопросов связи морских портов Актау, Баку, Потти и Туркменбаши с внутренними районами и сравнительный анализ исследований этой темы в других странах);
 - vii) изучить вопросы реформы грузового железнодорожного транспорта, модернизации структур и оперативных методов управления; выяснить степень готовности и интереса к проведению реформ и модернизации существующих систем, а также проанализировать потребности железнодорожного транспорта в квалифицированных управленческих кадрах и определить, на каких участках ощущается нехватка специалистов;
 - viii) выяснить степень готовности и способность государственных железнодорожных организаций к налаживанию и обеспечению движения маршрутных контейнерных поездов;
 - ix) представить информацию и подготовить руководство по современным методам управления логистическими центрами, включая их проектирование и планировку, материально-технические стандарты, методы оперативного управления и анализ имеющихся потребностей и кадровых нужд.

ЧАСТЬ IV

ИНФРАСТРУКТУРА ЕВРО-АЗИАТСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ СВЯЗЕЙ

4.1 Обзор, продолжение и уточнение приоритетных маршрутов, намеченных в ходе этапа I

4.1.1 Методология

4.1.11 Историческая справка об определении основных наземных транспортных маршрутов между Европой и Азией в рамках организованного ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН проекта EATC (этап I)

В 2001 году Генеральная Ассамблея одобрила проект "Наращивание потенциала в области создания межрегиональных наземных и сухопутно-морских транспортных коммуникаций" (2002–2006 годы). Он включал компонент, непосредственно ориентированный на развитие евро-азиатских транспортных связей. Общими целями проекта были: i) оказание государствам – членам Экономической комиссии для Африки (ЭКА), Европейской экономической комиссии (ЕЭК), Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО), Экономической и социальной комиссии для Западной Азии (ЭСКЗА) и Экономической комиссии для Латинской Америки и Карибского бассейна (ЭКЛАК) помощи в укреплении их национального потенциала в сфере создания межрегиональных наземных и сухопутно-морских транспортных коммуникаций и ii) содействие межрегиональному сотрудничеству в целях создания благоприятных условий для межрегиональной торговли и туризма.

В рамках этой общей программы ЕЭК и ЭСКАТО с 2003 года начали совместно осуществлять компонент проекта, посвященный развитию евро-азиатских транспортных связей. Участвовать в нем и назначить своих координаторов были приглашены следующие страны: Азербайджан, Армения, Афганистан, Беларусь, Болгария, Грузия, Иран, Казахстан, Китай, Кыргызстан, Республика Молдова, Российской Федерация, Румыния, Таджикистан, Туркменистан, Турция, Узбекистан и Украина. В 2004 году желание принять участие в этом проекте выразила Греция, которая в то время выполняла функции председателя Организации Черноморского экономического сотрудничества (ОЧЭС).

Важным первым шагом в рамках данного проекта стало определение на основе консенсуса важнейших транспортных путей международного значения, соединяющих Европу и Азию, и способных послужить основой для продолжения Общеевропейских транспортных коридоров (ОЕТК) в направлении Восточной Азии, а азиатских транспортных сетей – в направлении Европы. Национальные координаторы договорились использовать в качестве отправной точки обсуждений³⁰ четыре евро-азиатских транспортных коридора, указанные в "Общей стратегической позиции ЕЭК/ЭСКАТО". Однако в пределах каждого из этих обширных коридоров требовалось наметить конкретные линии/маршруты транспортных коммуникаций между Европой и Азией.

³⁰ Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций: справочные документы. См. по адресу <http://www.unece.org/trans/main/eatl/background.html>.

Поскольку все участвующие в проекте страны являются договаривающимися сторонами и/или участниками разработанного в ЕЭК ООН Европейского соглашения о международных автомагистралях (СМА) и/или заключенного членами ЭСКАТО ООН Соглашения по сети азиатских автомобильных дорог, а также Европейского соглашения о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ) ЕЭК ООН и/или Соглашения ЭСКАТО ООН по сети трансазиатских железных дорог, вышеупомянутые транспортные сети было решено принять за основу, привязав к ним соответствующие маршруты. При этом было сочтено необходимым оговорить ряд условий. Так, маршруты намечались исходя из следующих критериев:

- они должны находиться в пределах транспортных сетей, определенных ЕЭК ООН/ ЭСКАТО ООН;
- в рамках этих сетей они должны включать не все, а лишь наиболее актуальные направления;
- предлагаемые маршруты должны иметь евро-азиатское значение;
- внимание следует уделить также внутренним водным путям и основным морским портам³¹;
- транспортные узлы и пункты складирования грузов, включая внутренние контейнерные склады и пограничные переходы, рассматриваются как составные части маршрутов;
- наличие границ со странами, участвующими в ЕАТС;
- наличие согласия сопредельных стран и их готовность содействовать развитию маршрутов;
- желательно, чтобы выбираемые маршруты уже функционировали или характеризовались высокой степенью "готовности" к эксплуатации. Такая "готовность" включает как технические аспекты, так и перспективы поддержки на политическом уровне.

На четырех совещаниях группы экспертов по данному проекту представители правительств вышеперечисленных стран наметили основные евро-азиатские железнодорожные, автомобильные и внутренние водные маршруты, подлежащие рассмотрению для целей их приоритетного развития, а также основные перевалочные пункты на этих маршрутах.

После согласования странами маршрутов, по которым должны пролегать "евро-азиатские транспортные коммуникации", национальные эксперты представили весьма большой объем данных³² о технических и эксплуатационных характеристиках основных объектов инфраструктуры железнодорожного, автомобильного и внутреннего водного транспорта, пунктах пересечения границ, паромных переправах, терминалах интермодальных перевозок и портах, находящихся на этих евро-азиатских маршрутах³³. Сбору этих данных способствовала рассылка стандартного вопросника, подготовленного секретариатами ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН.

³¹ Вопросы воздушного транспорта в рамках проекта ЕАТС не рассматривались.

³² Эти данные также использовались для построения базы данных ГИС и составления карт в рамках данного проекта.

³³ United Nations Economic Commission for Europe, EATL Phase 1, Introduction. См. по адресу: <http://www.unece.org/trans/main/eatl/intro.html>

Министры транспорта стран Евро-Азиатского региона, собравшиеся на совещание в Женеве 19 февраля 2008 года, среди прочего, подтвердили свою поддержку развитию евро-азиатских транспортных связей и одобрили приоритетные маршруты и проекты, намеченные в рамках этапа I проекта EATC.

4.1.1.2 Методологическая основа продолжения маршрутов EATC по территории новых стран, присоединяющихся к проекту

Таким образом, имеется в виду, что вопросы продолжения маршрутов EATC в рамках этапа II проекта касаются только присоединившихся к нему новых стран. В целях сохранения преемственности выбор этих маршрутов должен основываться на тех же критериях, которые использовались в ходе первого этапа I EATC. При этом для органичного включения новых маршрутов в уже сложившуюся на первом этапе EATC структуру должны быть соблюдены следующие дополнительные условия:

- предлагаемые маршруты должны соединяться с существующими маршрутами EATC³⁴;
- написание названий населенных пунктов, станций, портов и т. д. должно соответствовать номенклатуре международных соглашений;
- предложения должны сопровождаться предоставлением соответствующих данных.

Крайний срок представления предложений и связанных с ними данных (технические и эксплуатационные характеристики основных объектов инфраструктуры железнодорожного, автомобильного и внутреннего водного транспорта, пунктов пересечения границ, паромных переправ, интермодальных терминалов и портов) на намечаемых евро-азиатских маршрутах был назначен на конец декабря 2009 года.

Ввиду ограниченности предоставленного срока к национальным координаторам присоединившихся стран была обращена просьба подготовить свои предложения по автомобильным, железнодорожным и внутренним водным маршрутам к третьему совещанию Группы экспертов, состоявшемуся в Стамбуле 11–13 ноября 2009 года. Данные о технических и эксплуатационных характеристиках были представлены после определения маршрутов.

4.1.1.3 Вопросники

Секретариат разослал национальным координаторам два вида вопросников: одни из них были адресованы новым присоединившимся странам, другие – всем остальным государствам в целях обновления данных, уже представленных ими в ходе этапа I EATC.

В таблице 4.1 показана общая структура данных, использовавшаяся в вопросниках первой группы.

Национальным координаторам других стран был разослан файл с таблицами уже имеющихся данных по их странам, которые следовало дополнить и/или уточнить в случае необходимости.

³⁴ См. маршруты и карты, приводимые в "Совместном исследовании о развитии евро-азиатских транспортных связей", стр. 73-127.

Таблица 4.1 - Таблицы данных

1. Инфраструктура автомобильного транспорта на маршрутах евро-азиатских транспортных связей

От	До	Номер СМА (если применимо)	Категория по классификации СМА	Номер в Сети азиатских дорог (АН) (если применимо)	Дорога	Протяженность (км)	Число полос движения (общее)	Состояние дороги (хорошее, удовлетворительное, плохое)	Среднегодовая суточная интенсивность движения	Плата за проезд (если взимается) (да/нет)	Возможность перевозки контейнеров стандарта ISO (да/нет)	Имеющиеся узкие места или недостающие звенья

Таблица 4.1 - (продолжение)

2. Инфраструктура железнодорожного транспорта на маршрутах евро-азиатских транспортных связей

От	До	Номер СМЖЛ (если применимо)	Номер СЛЖП (если применимо)	Часть Трансазиатской ж/д (ТАЖД) (да/нет)	Протяженность (км)	Ширина колеи (мм)	Число путей (ДП=два, ОП=один)	Тяга (Э=электрифицированная, НЭ=неэлектрифицированная)	Погрузочный габарит (МСЖД)	Макс. нагрузка на ось (т)	Длина запасных путей	Имеющиеся узкие места или недостающие звенья

Таблица 4.1 - (продолжение)

3. Внутренние водные пути на маршрутах евро-азиатских транспортных связей

От	До	Номер ВОПОГ (если применимо)	Другие прибрежные страны	Протяженность (км)	Низший судоходный уровень воды	Минимальный подмостовой габарит при высшем судоходном уровне воды	Размеры шлюзов	Местоположение соединений с другими видами транспорта (ж/д, автомобильным)	Узкие места	Недостающие звенья

Таблица 4.1 - (продолжение)

4. Морские порты на маршрутах евро-азиатских транспортных связей

Название	Координата X	Координата Y	Максимальная осадка обслуживаемых судов (м)	Типы судов (сухогрузы, балкеры, контейнеровозы)	Мощности по обработке массовых грузов (тонн в сутки)	Мощности по обработке контейнеров (ДФЭ в сутки)	Контейнерная площадка в порту (есть/нет)	Подъездные ж/д пути в порту (есть/нет)	Стыковка с внутр. водным транспортом (есть/нет)	Рейсовые перевозки (контейнеров)	Рейсовые перевозки (ж/д паром)	Рейсовые перевозки (генеральных грузов)

Таблица 4.1 - (продолжение)

5. Порты внутреннего плавания на маршрутах евро-азиатских транспортных связей

Название	Координата X	Координата Y	Номер ВОПОГ (если применимо)	Максимальная осадка судов (м)	Типы обслуживаемых судов	Мощности по обработке массовых грузов (тонн в сутки)	Мощности по обработке контейнеров (ДФЭ в сутки)	Контейнерная площадка в порту (есть/нет)	Подъездные ж/д пути в порту (есть/нет)	Основные трудности и планы их преодоления

Таблица 4.1 - (продолжение)

6. Внутренние контейнерные площадки, интермодальные грузовые терминалы и грузовые деревни/логистические центры на маршрутах евро-азиатских транспортных связей

Название	Координата X	Координата Y	Обслуживаемые виды транспорта ¹	Погрузочно-разгрузочное оборудование ²	Мощности по обработке массовых грузов (тонн в сутки)	Мощности по обработке контейнеров (ДФЭ в сутки)	Открытые складские площадки	Крытые складские площадки (м ²)	Услуги таможи (да/нет)

¹ Указать также, является ли объект интермодальным перевалочным пунктом.

² Краны, мостовые краны, автопогрузчики для 20/40-футовых контейнеров. Указать также наличие возможностей для перегрузки с железной дороги на автотранспорт.

4.1.2 Информация о евро-азиатских транспортных связях

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

Таблица 4.2 - Железнодорожные маршруты

		Примечания	СМЖЛ	ТАЖД*
1.	Бремерхафен – Бремен – Гамбург – Берлин/Зеддин – Франкфурт-на-Одере (граница Германии) – граница Польши – Куновице – Познань – Варшава – Тересполь (граница Польши) - Брест – Минск – Москва – Нижний Новгород – Пермь – Екатеринбург – Омск – Новосибирск – Улан-Удэ – Каримская – Владивосток (порт) / Восточный (порт)	ОЕТК 2; ОСЖД 1	E20, CE20, C45/2 CE55	Да
1.a.	Ханко (порт)/Турку (порт) – Хельсинки – Рийхимяки – Коувола – Вайниккала (граница Финляндии) – Лужайка (граница РФ) – Бусловская – Санкт-Петербург (порт) – Москва – Екатеринбург	ОЕТК 9; ОСЖД 16	E10, E20	Да
1.b.	Мостиска/Чоп – Львов – Москва	ОЕТК 5, 9; OSJD3	E30, E95	Нет
1.c.	Тайшет – Иркутск – Улан-Удэ – Наушки (граница РФ) – Сухэ-Батор (граница Монголии) – Улан-Батор – Замын-Уудэ (граница Монголии) – Эренхот (граница Китая) – Пекин – Тяньцзинь (порт), а также Цзинань – Нанкин	ОСЖД 1 e	Нет	Да
1.d.	Каримская – Забайкальск – граница Китая		Нет	Да

		Примечания	СМЖЛ	ТАЖД*
1.e.	Калининград (порт) – Нестеров (граница РФ) – Кибартай (граница Литвы) – Казлу-Руда – Каунас – Кайшядорис – Вильнюс – Кена (граница Литвы) – Гудогай (граница Болгарии) – Молодечно – Минск		C20/3	н.п.
1.f.	Новосибирск – Локоть – Актогай		Нет	Да
1.g.	Порт Засниц – (паромная переправа) – Балтийск – (паромная переправа) – Усть-Луга – Санкт-Петербург			
1.h.	Вентспилс (порт) – Тукумс-II – Елгава – Крустпилс – Резекне – Зилупе (граница Латвии) – разъезд Посинь (граница РФ) – Новосokolьники – Ржев – Москва		C12/ CE12	Нет
1.i.	Лиепая (порт) – Елгава		C12/C12	Нет
1.j.	Рига – Крустпилс – Даугавпилс – Индра (граница Латвии) – Бигосово (граница Болгарии) – Полоцк – Витебск – Орша – Злобин		C14 (СМЖЛ)/CE14, C95/2 (СЛКП)	Нет
1.k.	Засниц (порт) (Германия) – Драугисте (порт Клайпеда, Литва) – Шауляй – Радвилишкис – Каунас (между пунктами Мухран и Драугисте – паромная переправа)		C20/3	
2.	Бремерхафен – Бремен – Берлин/Зеддин – Франкфурт-на-Одере (граница Германии) – граница Польши – Куновице – Познань – Варшава – Тересполь (граница Польши) – Брест – Минск – Москва – Екатеринбург – Курган – Астана – Дружба – Урумчи – Ляньюньган (порт) / Шанхай (порт)	ОЕТК 2; ОСЖД 1	E20, E24, CE20, C45/2 CE55	Да
2.a.	Ханко (порт) / Турку (порт) – Хельсинки – Рийхимяки – Коувала – Вайниккала (граница Финляндии) – Лужайка (граница РФ) – Бусловская – Санкт-Петербург (порт) – Москва – Екатеринбург	ОЕТК 9; ОСЖД 16	E10, E20	Да
2.b.	Калининград (порт) – Нестеров (граница РФ) – Кибартай (граница Литвы) – Казлу-Руда – Каунас – Кайшядорис – Вильнюс – Кена (граница Литвы) – Гудогай (граница Болгарии) – Молодечно – Минск		C20/3	н.п.
2.c.	Екатеринбург – Челябинск – Тарановская – Зааятская – Тобол – Астана		Нет	Да
2.d.	Засниц (порт) (Германия) – Драугисте (порт Клайпеда, Литва) – Шауляй – Радвилишкис – Каунас (между пунктами Мухран и Драугисте – паромная переправа)		C20/3	
2.e.	Берлин – Дрезден			
2.f.	Засниц (порт) – Берлин		CE55	
3.	Куртич – Арад – Бухарест – Констанца (порт) – Поти/Батуми (порт)/ (Кулеви – Колхети – Сенаки) – Тбилиси – Баку (порт) – Актау (порт) – Бейнеу – Нукус – Уччудук – Навои – Ташкент – Шымкент – Алматы – Достык – Дружба – Алашаньюк – Ляньюньган (порт) / Шанхай (порт)	ОЕТК 4, ТРАСЕКА; ОСЖД 6а, 8, 10, 2, 5	E54, E562, E60, E50	Да
3.a.	Баку (порт) – Туркменбаши (порт) – Ашхабад – Чарджоу – Бухара – Навои	ТРАСЕКА; ОСЖД 10	E60	Да
3.b.	Тбилиси – Садахло – Гюмри – Ереван – Гавар – Мегри – Нурдуз – Джолфа (изучается маршрут Ереван – Гавар – Мегри – Нурдуз – Джолфа)	ТРАСЕКА	E692	Да
3.c.	Балучи – Бишкек – Луговая	ТРАСЕКА	н.п.	Да
3.d.	Ташкент – Канибадам – Андижан – Джелалабад – Торугарт – Каши – Урумчи (ведется строительство секции Джелалабад – Торугарт – Каши)	ТРАСЕКА	E696	Да
3.e.	Душанбе – Термез – [Туркменистан] – Бухара	ТРАСЕКА	E695	Да
3.f.	Мерсин (порт) / Искендерун (порт) – Малатья – Догучапи – Гюмри – Садахло – Тбилиси	ТРАСЕКА	E70, E692, E97	Да

		Примечания	СМЖЛ	ТАЖД*
3.g.	Унгены – Кишинев – Бендеры – Кучурган – Раздельная – Одесса (порт) / Ильичевск (порт) – Поти/Батуми (порт)	ТРАСЕКА; ОСЖД 5а, 7	E95	н.п.
3.h.	Граница с бывшей югославской Республикой Македонией – София – Плевен – Варна (порт) – Поти/Батуми (порт)	ОЕТК 8	E680	н.п.
3.i.	Куртич – Арад – Тимишоара – Крайова – Бухарест – Джурджу – Русе – Каспичан – Варна (порт) – Поти/Батуми (порт)	ОЕТК 10, 8	E66, E56, E95, E660, E680	н.п.
3.j.	Драгоман – София – Горна – Бургас (порт) – Поти/Батуми (порт)		E70, E720	н.п.
3.k.	Унгены – Яссы – Бухарест – Джурджу		E95	н.п.
3.l.	Бухара – Карши – [Туркменистан] – Термез – Курган-Тюбе – Куляб	ТРАСЕКА	E695	Да
3.m.	Карс – Ахалкалаки – Тбилиси (идет строительство участка Карс – Ахалкалаки)		E692	Да
3.n.	Ташкент – Ангрен – Пап – Андижан (идет строительство участка Ангрен – Пап)		E696	Да
3.o.	Кишинев – Ревака – Каинари – Джурджулешты (речной порт) – Галати (порт)		E95, E560	н.п.
3.p.	Унгены – Бельцы – Вапнярка			
4.	Драгоман – София – Свиленград – Капикуле – Стамбул – Хайдарпаша (порт) – Измит – (порт Дериндже) – Анкара – Малатья – Капикой – Рази – Казвин – Тегеран – Серакс – Серакс – Мары – Чарджоу – Навои – Ташкент – Шымкент – Алматы – Достык – Алашанькоу – Ляньюньган (порт) / Шанхай (порт)	ОЕТК 4, 8, 10; ОСЖД 6, 10, 2, 5; ТРАСЕКА	E70, E60, E50	Да
4.a.	Мерсин (порт) / Искендерун (порт) – Малатья		E97	Да
4.b.	Ильичевск (порт) – Самсун (порт) – Калин – Сиваш – Бостанкая (запланирована железнодорожная переправа)	ТРАСЕКА	E97, E70	Да
4.c.	Тегеран – Кум – Мейбод – Язд – Бафгх – Керман – Захедан – Мирджавех (граница Ирана) – Кох-и-Тафтан (граница Пакистана) – Далбандин – Спезанд – Рохри – Хайдарабад – Карачи (порт) / Карачи – Рохри – Лахор – Равалпинди – Исламабад – Пешавар (участок Керман – Захедан в стадии строительства)		н.п.	Да
4.d.	Алиага – Менемен – Измир (порт) – Балыкесир – Эскишехир		E74	Да
4.e.	Измир (порт) – Усак – Афион – Енидже – Мерсин (порт) / Искендерун (порт)		E97	Нет
4.f.	Пехливанкой – Узун-Копру – граница с Грецией		н.п.	н.п.
4.g.	Ильичевск (порт) – Дериндже (порт) – Измит			н.п.
4.h.	Констанца (порт) – Дериндже (порт) – Измит			н.п.
4.i.	Констанца (порт) / Кавказ (порт) – Самсун (порт) (железнодорожная переправа)			н.п.
4.j.	Ирмак – Чанкири – Черкес – Исметпаша – Карабюк – Зонгулдак	ТРАСЕКА		
4.k.	Границы с Турцией и Болгарией – Александропулис – Комотини – Драма [терминал Неа-Карвали в порту Кавала] – Серрес – Салоники – Афины – Пирей – контейнерный терминал Нео-Иконио (порт Пирей)		C70/2 CE85	
4.l.	Салоники – Идомени (граница Греции) – Гевгелия (граница БЮРМ) – Скопье		CE85	н.п.
4.m.	Салоники – Промахонас (граница Греции) – Кулата (граница Болгарии) – София		CE855	н.п.

		Примечания	СМЖЛ	ТАЖД*
4.n.	Буяновац (Сербия) – Табановце (БЮРМ) – Куманово; другая граница БЮРМ – Скопье	железнодорожный маршрут Zі		
4.o.	Пересечение границы Болгарии – Деве-Баир (БЮРМ) – Крива-Паланка – Беляковце – Куманово – Скопье – Кичево (БЮРМ) – Струга – Лин (Албания)	железнодорожный маршрут Zі		
5.	Ханко (порт) / Турку (порт) – Хельсинки – Рийхимяки – Коувола – Вайниккала (граница Финляндии) – Лужайка (граница РФ) – Бусловская – Санкт-Петербург (порт) – Волгоград – Астрахань (порт) – Алия (порт) – Анзали (порт) – Рашт – Казвин – Тегеран – Кум – Мейбод – Бафгх – Бендер-Аббас (порт) (участок Анзали – Рашт – Казвин – в стадии строительства)	ОЕТК 9; ОСЖД 11	E10, E99, E50	Да
5.a.	Астрахань (порт) – Алия (порт) – Амирабад (порт) – Гармсар – Тегеран		н.п.	Да
5.b.	Астрахань (порт) – Самур – Ялама – Баку – Астара (Азербайджан) – Астара (Иран) – Рашт (вопрос об участке Астара – Астара – Рашт изучается)	ОСЖД 11	E60, E694	Да
5.c.	Астрахань (порт) – Аскарайская – Ганюшикино – Макат – Бейнеу – Нукус – Учкудук – Бухара – Чарджоу – Серахс – Серакс – Мешхед – Бафгх	ТРАСЕКА	E50, E597	Да
5.d.	Алия (порт) – Актау (порт) – Бейнеу		E597	Да
5.e.	Тегеран – Кум – Арак – Ахваз – Бендер-Эмам (порт)		н.п.	Да
5.f.	Тегеран – Кашан – Бадруд – Исфаган – Шираз – Бушер (порт) (участок Исфаган – Шираз – Бушер запланирован)		н.п.	Да
5.g.	Бафгх – Керман – Фарадж – Чабахар (порт) (участок Фарадж – Чабахар запланирован)		н.п.	Да
5.h.	Мурманск (порт) – Санкт-Петербург		н.п.	Нет
6.	Люксембург – граница Люксембурга – граница Франции – Тионвиль – Мец – Ремийи – Форбак (граница Франции) – Саарбрюкен (граница Германии) Людвигсхафен – Мангейм – Франкфурт-на-Майне – Ханау – Эрфурт – Лейпциг – Дрезден – Герлиц (граница Германии) – Згоржелец (граница Польши) – Вроцлав – Катовице – Краков – Пшемьсль – Медыка – Мостиска (граница Украины) – Мостиска/Чоп/ Ягудин – Львов – Киев – Харьков – Лиски – Самара – Уфа – Курган – Омск – Новосибирск – Улан-Удэ – Каримская – Владивосток (порт) / Восточный (порт)	ОЕТК 3, 5	E30, E24, CE23, CE40, CE32, CE30	Да
6.a.	Кишинев – Бендеры – Раздельная – Жмеринка – Фастов – Киев – Нежин – Конотоп – Чернигов – Горностаевка	ОЕТК 9	E95	н.п.
6.b.	Тайшет – Иркутск – Улан-Удэ – Тайшет – Иркутск – Улан-Удэ (граница Монголии) – Эренхот (граница Китая) – Пекин – Тяньцзинь (порт), а также Цзинань – Нанкин – Шанхай (порт)		E20	Да
6.c.	Каримская – Забайкальск – граница с Китаем		н.п.	Да
6.d.	Актау (порт) – Бейнеу – Макат – Кандагач – Никельтау – Челябинск	ТРАСЕКА	E30, E50, E597	Т
7.	Мостиска/Чоп – Львов – Жмеринка – Фастов – Знаменка – Днепропетровск – Дебальцево – Красная Могила (Украина) / Гуково (РФ) – Лихая – Волгоград – Аксарайская – Макат – Бейнеу – Нукус – Учкудук – Навои – Ташкент – Шымкент – Алматы – Достык – Алашанькоу – Ляньюньган (порт) / Шанхай (порт)	ОЕТК 3, 5; ТРАСЕКА	E30, E50, E593, E597	Да
8.	Мостиска/ Чоп – Львов – Фастов – Красноармейск – Квашино – Успенская – Ростов-на-Дону – Веселое – Гантиади – Сенаки – Тбилиси – Айлал – Астара (Азербайджан) – Астара (Иран) (участок Астара – Астара – в стадии строительства)	ОЕТК 3, 5; ТРАСЕКА	E30, E50, E593, E99, E60	Да

		Примечания	СМЖЛ	ТАЖД*
8.a.	Тбилиси – Гюмри – Ереван	ТРАСЕКА	E694	Да
8.b.	Калининград (порт) – (Литва) – Минск – Горностаевка – Нежин – Киев		E95	н.п.
8.c.	Кавказ (порт) – Новороссийск (порт) – Краснодар		E99	Да
8.d.	Варна (порт - Кавказ (порт) – (паромная переправа) Поти/Батуми (порт)		н.п.	Нет
8.e.	Рига – Крустпилс – Даугавпилс – Индра (граница Латвии) – Бигосово (граница Болгарии) – Полоцк – Витебск – Орша – Злобин	Соединение с железнодорожным маршрутом 8.b.	C14 / CE14, C95/2	
9.	Ханко (порт) / Турку (порт) – Хельсинки – Рийхимяки – Коувала – Вайниккала (граница Финляндии) – Лужайка (граница РФ) - Бусловская – Москва – Рязань – Оренбург – Актюбинск – Кандагач – Арис – Ташкент – Бухара – Карши – Ташгузар – Байсун – Кумчуган – Термез – Галаба – Хайратон (граница Афганистана)	ТРАСЕКА	E10, E24, E30, E50, E695	Да
9.a.	Рязань – Аксарайская – Макат – Каракалпакия – Учкудук – Навои – Бухара	ТРАСЕКА	E50, E597	Да
9.b.	Ростов-на-Дону – Волгоград – Баскунчак – Аксарайская		E99, E50	Да
9.c.	Бухара – Карши – Ташгузар – Байсун – Кумчурган – Сарыасия – Душанбе – Вахдат		E695	Да
9.d.	Волгоград – Тихорецкая – Краснодар – Новороссийск			

Примечания:

* Межправительственное соглашение по сети Трансазиатских железных дорог было принято в 2005 году, а в 2006 году его подписали 18 стран. В настоящее время Соглашение открыто для подписания и присоединения к нему государств – членов ЭСКАТО. В последнем столбце вышеприведенной таблицы указано, являются ли соответствующие участки ТАЖД частью проекта ЕАТС.

1. Синим шрифтом выделены новые маршруты, намеченные в ходе этапа II ЕАТС.
2. Порядковые номера предназначены только для справочных целей.
3. В настоящее время граница Турции с Арменией закрыта.

Таблица 4.3 - Автомобильные маршруты

		СМА	АН
1.	Турку (порт) – Хельсинки – Ваалимаа – (граница РФ) – 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.	Бремерхафен – Бремен – Гамбург – Берлин/Зеддин – Франкфурт-на-Одере (граница Германии) – граница Польши – Куновице – Познань – Варшава – Тересполь (граница Польши) – Брест – Минск – Москва	E85, E30	АН6
1.b.	Люксембург – граница Люксембурга – граница Франции – Тионвиль – Мец – Ремийи – Форбак (граница Франции) – Саарбрюкен (граница Германии) Людвигсхафен – Мангейм – Франкфурт-на-Майне – Гиссен – Айзенах – Гера – Дрезден – Гёрлиц (граница Германии) – Легница – Вроцлав – Катовице – Краков – Пшемьсль – Медыка – Мостиска) / Чоп – Львов – Киев – Москва	E40, E101	NA
1.c.	Москва – Ярославль – Вологда – Архангельск (порт)	E115	NA
1.d.	Семипалатинск – Новороссийск	Нет	Нет
1.e.	Вентспилс (порт) – Тукумс) / (Лиепая (порт) – Рига – Екабпилс – Резекне – Лудза – Терехово (граница Латвии) – Бурачки (граница РФ) – Великие Луки – Москва – Ефремов – Воронеж – Ростов-на-Дону (порт)		
1.f.	Рига – Екабпилс – Даугавпилс – Краслава – Патерниеки (граница Латвии) – Григоровщина (граница Беларуси) – Полоцк – Витебск – Орша – Злобин	A6	Нет
1.g.	Засниц (порт) (морское сообщение с Германией) – Драугисте (порт Клайпеда, Литва) – Каунас – Вильнюс – Медининкай (граница Литвы) – Минск		
1.h.	Берлин – Нойбранденбург – Штральзунд – Засниц (порт) (морское сообщение с Германией) – Драугисте (порт Клайпеда, Литва)		
2.	Бремерхафен – Бремен – Гамбург – Берлин/Зеддин – Франкфурт-на-Одере (граница Германии) – граница Польши – Куновице – Познань – Варшава – Тересполь (граница Польши) – Брест / Засниц (порт) (морское сообщение с Германией) – Драугисте (порт Клайпеда, Литва) – Клайпеда (порт) – Каунас – Вильнюс – Мядининкай (граница Литвы) – Брест – Минск – Москва – Нижний Новгород – Уфа – Челябинск – Курган – Петропавловск – Астана – Алматы – Хоргос – Джинге – Урумчи – Сиань – Ляньюньган (порт)/ Шанхай (порт)	E85, E30, E125	АН6, АН64, АН7 АН60
2.a.	Турку (порт) – Хельсинки – Ваалимаа – (граница РФ) – Торфяновка – Санкт-Петербург – Москва	E18, E105	АН8
2.b.	Петропавловск – Омск – Павлодар – Семипалатинск – Гергиевка – Таскескен – Ушарал – Достык – Алашаньюкоу – Куйтун – Урумчи	E127	АН60, АН68, АН5
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, 016	АН7
2.e.	Архангельск – Пермь – Екатеринбург – Курган – Петропавловск	Нет	Нет
3.	Люксембург – граница Люксембурга – граница Франции – Тионвиль – Мец – Ремийи – Форбак (граница Франции) – Саарбрюкен (граница Германии) Людвигсхафен – Мангейм – Франкфурт-на-Майне – Гиссен – Айзенах – Гера – Дрезден – Гёрлиц (граница Германии) – Легница – Вроцлав – Катовице – Краков – Пшемьсль – Медыка – Мостиска (граница Украины) – Львов – Киев – Кипти – Бачевск (Украина)/ Троебортное (РФ) или Харьков – Гоптивка (Украина)/ Нехотеевка (РФ) – Мостиска – Львов – Киев – Гуктов – Курск – Саратов – Озинки – Уральск – Актюбинск – Карабутак – Аральск – Кызылорда – Шымкент – Алматы – Хоргос – Джинге – Урумчи – Сиань – Ляньюньган (порт)/ Шанхай (порт)	E40, E95, E101, E38	АН61

		СМА	АН
3.a.	Чоп – Ужгород – Мукачево – Стрый – Львов – Киев – Харьков – Каменск-Шахтинский – Волгоград – Астрахань, Атырау – Бейнеу – Нукус – Бухара – Навои – Самарканд – Ташкент – Шымкент	E40	АН70, АН8, АН63, АН5
3.b.	Ягодин – Ковель – Сарны – Коростень – Киев	E373	н.п.
3.c.	Калининград (порт) – Толпаки – Нестеров – (граница РФ) – Кибартай (граница Литвы) – Мариямполе – Каунас – Вильнюс – Минск – Гомель – Киев	E28, E271, E95	н.п.
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.	Москва – Ефремов – Воронеж – Ростов-на-Дону – Краснодар – Новороссийск (порт) – Кавказ (порт) – Самсун (порт) – Поти/Батуми (порт) – Бургас (порт)	E115, E97	н.п.
3.f.	София – Поповица – Стара-Загора – Бургас (порт) – Кавказ (порт) – Новороссийск (порт) – Поти/Батуми (порт)	E773	н.п.
3.g.	Казань – Оренбург – Соль-Илецк – Актюбинск (Казахстан)		
4.	Налдач – Арад – Бухарест – Констанца (порт) – Поти/Батуми (порт) – Тбилиси – Алат – Баку (порт) – Актау (порт) – Бейнеу – Нукус – Бухара – Ташкент – Шымкент – Бишкек – Алматы – Сары-Озек – Хоргос – Урумчи – Сиань – Ляньюньган (порт) / Шанхай (порт)	E68, E60, E121, E40, E60	АН5, АН70, АН63, АН62
4.a.	Тбилиси – Садахло – Ереван – Ерасх – Горис – Капан – Мегри – (Агарах) – Нурдуз – Джолфа (Иран) – Эйвогли	E117	АН82
4.b.	Русе – Джурджу – Бухарест – Урзичени – Марашешти – Альбита – Леушени – Кишинев – Одесса (порт) – Поти/Батуми (порт)	E85, E581, E58	н.п.
4.c.	Новая Гута (Беларусь) / Новые Ярыловичи (Украина) – Чернигов – Киев – Одесса (порт) / Ильичевск (порт) – Поти/Батуми (порт)	E95	н.п.
4.d.	София – Плевен – Русе – Варна (порт) – Поти/Батуми (порт)	E79, E83, E85, E70	н.п.
4.e.	Мерзифон – Самсун (порт) – Трабзон (порт) – Сарп (Турция) – Сарпи (Грузия) – Батуми (порт) – Поти (порт)	E95, E70	АН5
4.f.	Баку (порт) – Туркменбаши (порт) – Ашхабад – Мары – Бухара	E60	АН5
4.g.	Бишкек – Нарын – Торугарт – Каши	E125	АН61
4.h.	Шымкент – Меркет – Алматы	н.п.	АН5
4.i.	Брест – территория Беларуси – граница с Украиной – территория Украины – граница с Республикой Молдова – 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	н.п.
4.l.	Гюмри – Эрзерум	E691, E80	н.п.
4.m.	Одесса (порт)/Ильичевск (порт) – Самсун (порт)/Трабзон (порт)	н.п.	н.п.
4.n.	Самсун (порт)/Трабзон (порт) – Поти/Батуми (порт)	н.п.	н.п.
4.o.	Джюльфа (Азербайджан) – Нахичевань – Садарак – граница с Турцией	E99	Нет
4.p.	Бишкек – Чалдовар – Суусамыр – Джалал-Абад – Узген – Ош		
5.	Граница с Сербией/бывшей югославской Республикой Македония – София – Капикуле – Стамбул – (порт Хайдарпаша) – Измит (порт Дериндже) – Мерзифон – Рефахие – Гурбулак – Базарган – Эйвогли – Тебриз – Казвин – Тегеран – Семнан – Дамган – Сабзевар – Мешхед – Догарун – Ислам-Кала – Герат – Мазари-Шариф – Термез – Гузар – Самарканд – Бекабад – Ойбек – Худжанд – Канибадам – Андархан – Коканд – Андижан – Ош – Сары-Таш – Иркештам – Каши – Урумчи – Сиань – Ляньюньган (порт)/ Шанхай (порт))	E80 E60 E006	АН1, АН5, АН85, АН77, АН65

		СМА	АН
5.a.	Тегеран – (Савех – Салафчеган) – Кум – Язд – Анар – Керман – Захедан – Мирджавех – Далбандин – Мастунг – Бела – Карачи – Хайдарабад – Суккур – Бахавалпур – Мултан – Окара – Лахор – Хариан – Равалпинди – Хасанабдал – Мансехра – Бешам – Чилас – Гилгит – Кунджеерб (пакистанско-китайская граница) – Такскорган – Каши (Кашгар)	н.п.	АН 2
5.b.	Надлач – Арад – Тимишоара – Лугож – Карасебес – Дробета-Турну-Северин – Крайова – Калафат – Видин – Ботевград – София	E70, E79	н.п.
5.c.	Стамбул (ст. Кинали) – Силиври – Кесан – Ипсала (пропускной пункт на греко-турецкой границе) / (Свиленград – Орменион – Суфли) – Александруполис (порт) – Коммотини – Ксанти – Кавала (порт) – Салоники (порт) – Вериа – Метсово – Янина – Игуменица (порт) / (Долиана – Джержукат)	E90, E84	н.п.
5.d.	Мешхед – Серакс – Теджен	н.п.	АН75
5.e.	Мазари-Шариф – Пули-Хумри – Кабул – Джелалабад – Торхам – Пешавар – Мансехра – Бешам – Чилас – Гилгит – Кунджеерб (пакистанско-китайская граница) – Такскорган – Каши (Кашгар)	н.п.	АН76, АН7, АН1
5.f.	Мазари-Шариф – Пули-Хумри – Нижний Пяндж – Душанбе – Сары-Таш	E123, E60	АН76, АН7, АН65
5.g.	Шерхан-Бандар (Афганистан) – Нижний Пяндж – Душанбе – Вахдат – Джиргаталь (Таджикистан) – Карамык (Кыргызстан)	E123, E60	АН7, АН65
5.h.	Термез – Сарыасия – Душанбе – Вахдат – Куляб – Хорог – Мургаб – Кульма-Карасу (Китай)	E60, E009, E008	АН65, АН66, АН4
5.i.	Констанца (порт) – Хайдарпаша (порт)	н.п.	н.п.
5.j.	Ильичевск (порт) – Дериндже (порт)	н.п.	н.п.
5.k.	Ташкент – Ойбек – Худжанд – Канибадам – Андархан – Коканд	E006	АН7
5.l.	Ташкент – Ойбек – Худжанд – Душанбе – Курган-Тюбе – Нижний Пяндж – Шерхан-Бандар (Афганистан)		АН7
5.m.	Развязка Измит-Бати-2 – Ялова – развязка (D575-K11) – Бурса – соединительная автомагистраль – Бурса-Бати K131 – развязка Караджабей – развязка Бигадиш – развязка Гельджук – Измир – Чесме / Чигли – Менемен – Алиага – развязка Бергама – Чандарлы	E881	N
5.n.	Хисарону (Филиос) – Чайкума – развязка Зонгулдак – Деврек – Менген – развязка Еничага-Герееде – развязка Еничага-K23 – Герееде – Анкара – Аксарай – развязка (Конья-Эрегли) – Позанты – Мерсин (порт)	E89, E90, E982	
5.o.	София – Благоевград – Кулата – Промахонас – Салоники – Лариса – Афины – Пирей		
5.p.	Карачи – Бела – Вад – Калат – Кветта – Чаман – Кандагар – Герат – Ислам-Кала – Сангбаст – Серакс – Теджен		
5.q.	Герат – Кандагар – Чаман – Кветта – Зхоб – Д. И. Хан – Пешавар – Исламабад		
5.r.	Буяновац (Сербия) – Табановце (БЮРМ) – Куманово – Скопье – Драчево – Титов-Велес – Неготино – Смоквица – Гевгелия – Идомени – Айос-Атанасиос – Салоники – Лариса – Афины – Пирей (порт) – Нео-Иконио (контейнерный терминал в Пирее)	E75	
5.s.	Граница Болгарии – Крива-Паланка – Куманово – Скопье – Тетово – Гоштивар – Кичево – Струга – граница Албании	E-852, E-65, E-75, E-871	
6.	Турку (порт) – Хельсинки – Ваалимаа – (граница РФ) – Торфяновка – Санкт-Петербург – Москва – Волгоград – Астрахань/Алия (порт) – Анзали (порт) – Казвин – Тегеран – Бендер-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) – Сари	NA	АН70
6.c.	Астрахань (порт) – Алия (порт) – Актау (порт) – Бейнеу	E121	АН70
6.d.	Казвин – Савех – Ахваз – Бендер-Эмам (порт)	н.п.	АН8

		СМА	АН
6.e.	Салоники (порт) – Кавала – Ксанти – Коммотини – Александруполис – Ипсала (греко-турецкая граница) – Кесан – Лапсеки – Бурса – Эскишехир – Сиврихисар – Анкара – Аксарай – Позанты (сообщение с Мерсином) – Адана – Газиантеп – Санлюрфа – Мардин – Хабур (граница Ирака) – Закхо – Тебриз – Казвин – Тегеран – Кум – Исфаган – Шираз – Бушер (порт)	E90, E982	АН72, АН84
6.f.	Эсердар – Гудуролум – Инче-Борун – Горган – Сари – Семнан – Дамган – Язд – Анар – Бендер Аббас (порт)	E 121	АН70
6.g.	Астрахань – Атырау (порт) – Макат – Бейнеу – Актау (порт) – Туркменбаши (порт) – Ашхабад – Теген – Серас – Серакс – Мешхед – Биржанд – Небандан – Даштак – 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	н.п.
8.	Улан-Удэ – Иволгинск – Гусиноозерск – Кяхта (граница РФ) – Алтан-Булак/граница/ – Улан-Батор – Дзамын-Удэ/граница/ – 990 км – Эренхот (граница Китая) – Цзинин – Пекин – на Тяньцзинь (порт) и на Гуаньчжоу – Сюйчжоу – Нанкин		АН3
9.	Новосибирск – Барнаул – Бийск – Горно-Алтайск – Ташанта – Улан-Байшинт – Улгий – Ховд – Ярант – граница (749 км) – Цзиньхэ – Каратунгу – Ертай – Цзянцзюньмяо – Сиди – Мицюань – Урумчи		АН4

Примечания:

1. Синим шрифтом выделены новые маршруты, намеченные в ходе этапа II ЕАТС.
2. Порядковые номера предназначены только для справочных целей.
3. В настоящее время граница Турции с Арменией закрыта.

Таблица 4.4 - Маршруты внутренних водных путей

	Страна	От – до	Номер серии E или другое международное справочное обозначение
1	Болгария	Дунай 610 км - 374 км	Коридор VII E-80
2	Литва	Клайпеда – Юрбаркас – Каунас	E41
3	Казахстан	Ср. Трекинский Яр – остров Пешной – входной буй Урало- Каспийского канала (река Урал)	
4	Республика Молдова	Река Прут от устья до Унген (км 0-559)	E 80-07
5	Республика Молдова	Река Днестр от порта Белгород-Днепровский (Украина) до Бендер (км 0-667)	E 90-03
6	Румыния	Дунай км 1 075 – км 863	Коридор VII E-80
7	Румыния	Дунай км 863 – км 175	Коридор VII E-80
8	Румыния	Дунай км 175 – км 0	Коридор VII E-80
9	Румыния	Канал Дунай – Черное море	E-80-14
10	Румыния	Поарта Альба – Мидиа – Канал Наводари	E-80-14-01
11	Российская Федерация	Санкт-Петербург – Свирь – Череповец – Рыбинск – Нижний Новгород – Казань – Самара – Саратов – Волгоград – Красноармейск – Астрахань (порт) – Каспийское море (включая Волго-Балтийский водный путь)	Водный путь Север-Юг (NSW), E-50
12	Российская Федерация	(Рыбинск) – Москва – Рязань – Нижний Новгород (включая Канал им. Москвы)	NSW, E-50-02
13	Российская Федерация	Азов – Ростов-на-Дону – Усть-Донецк-Донецк – Красноармейск – Астрахань (порт) – Каспийское море	NSW4, NSW, E-90
14	Турция	Озеро Ван (Татван – Ван)	

	Страна	От – до	Номер серии Е или другое международное справочное обозначение
15	Украина	Маршрут № 9 река Днепр (зарегулированный поток)	Е-40
16	Украина	Река Дунай, граница между Украиной и Молдовой – мыс Измаильский Чатал	Е-80
17	Украина	Рукав Дунай-Киля, мыс Измаильский Чатал – выход по каналу в море (Протока Быстрая)	Е-80-09

Примечания:

1. Синим шрифтом выделены новые маршруты, определенные в ходе этапа II ЕАТС.
2. Порядковые номера предназначены только для справочных целей.

Таблица 4.5 - Речные порты на отдельных маршрутах внутренних водных путей

№	Страна	Название и местонахождение
1	Болгария	Портовый комплекс Русе (Р 80-56) Дунай, км 489 300, км 496 050
2	Болгария	Русе-Восток
3	Болгария	Русе-Запад
4	Болгария	Портовый комплекс Лом (Р 80-53) Дунай, км 742 300
5	Болгария	Порт Видин, Дунай, от км 785 400 до км 793 500
6	Казахстан	Речной порт Атырау (Урал)
7	Казахстан	Павлодарский речной порт (Урал)
8	Республика Молдова	Бендеры (Р 90-03-02), Днестр, км 228
9	Республика Молдова	Рыбница, Прут
10	Республика Молдова	Унгены, Прут
11	Республика Молдова	Джурджулешты (Р 80-62) Дунай, км 133
12	Румыния	Сулина, Дунай, км 0
13	Румыния	Тулча (Р 80-64), Дунай, км 34 – км 42
14	Румыния	Галац (Р 80-61), Дунай, км 150
15	Румыния	Брэила (Р 80-60), Дунай, км 168,5 – км 172
16	Румыния	Медгидия (Р 80-14-01), канал Дунай – Черное море, км 37,5
17	Румыния	Чернавода (Р 80-59-бис), Дунай, км 298
18	Румыния	Калараш (Р 80-59), Дунай, км 370,5
19	Румыния	Джурджу (Р 80-57), Дунай, км 493
20	Румыния	Калафат, Дунай, км 795
21	Румыния	Дробета-Турну-Северин (Р 80-51), Дунай, км 931
22	Румыния	Оршова (Р 80-50), Дунай, км 954
23	Румыния	Молдова-Вече, Дунай, км 1048
24	Российская Федерация	Санкт-Петербургский речной порт (Р 50-02) Нева, км 1 385
25	Российская Федерация	Ярославский речной порт (Р 50-05) Волга, км 520
26	Российская Федерация	Нижегородский речной порт (Р 50-06) Волга, км 907

№	Страна	Название и местонахождение
27	Российская Федерация	Казанский речной порт (Р 50-07) Волга, км 1 313
28	Российская Федерация	Самарский речной порт (Р 50-09) Волга, км 1 746
29	Российская Федерация	Волгоградский речной порт (Р 50-11) Волга, км 2 560
30	Российская Федерация	Усть-Донецкий речной порт (Р 90-05) Дон, км 2 997
31	Российская Федерация	Речной порт Ростова-на-Дону (Р 90-05) Дон, км 3 134
32	Российская Федерация	Азовский речной порт (Р 90-03) Дон, км 3 168
33	Российская Федерация	Ейский речной порт (Р 90-02) Дон, Таганрогский залив Азовского моря
34	Турция	Порт Татван (порт железнодорожного парома на озере Ван)
35	Турция	Порт Ван (порт железнодорожного парома на озере Ван)
36	Украина	Рени (Р 80-63) Дунай, км 128
37	Украина	Измаил (Р 80-09-01), Дунай-Килийское гирло, км 93
38	Украина	Килия (Р 80-09-02), Дунай-Килийское гирло, км 48
39	Украина	Усть-Дунайск (Р 80-09-03), Дунай-Килийское гирло, км 1
40	Украина	Белгород-Днестровский (Р 90-03-01), Днестровский лиман, Черное море
41	Украина	Херсон (Р 40-12), Днепр, км 28
42	Украина	Киевский речной порт
43	Украина	Одесский речной порт, Черное море
44	Украина	Речной порт Черкассы (Р 40-06), Днепр, км 653
45	Украина	Кременчугский речной порт (Р 40-07), Днепр, км 541
46	Украина	Днепродзержинский речной порт (Р 40-08), Днепр, км 429
47	Украина	Днепропетровский речной порт (Р 40-09), Днепр, км 393
48	Украина	Запорожский речной порт Акционерной судоходной компании "Укрречфлот" (Р 40-10), Днепр, км 308
49	Украина	Речной порт Новая Каховка (Р 40-11), Днепр, км 96
50	Украина	Херсонский речной порт Акционерной судоходной компании "Укрречфлот", Днепр
51	Узбекистан	Термезский речной порт, Амударья

Примечания:

1. Синим шрифтом выделены новые порты ЕАТС
2. Порядковые номера предназначены только для справочных целей.
3. В соответствующих случаях приводятся ссылки на Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП).

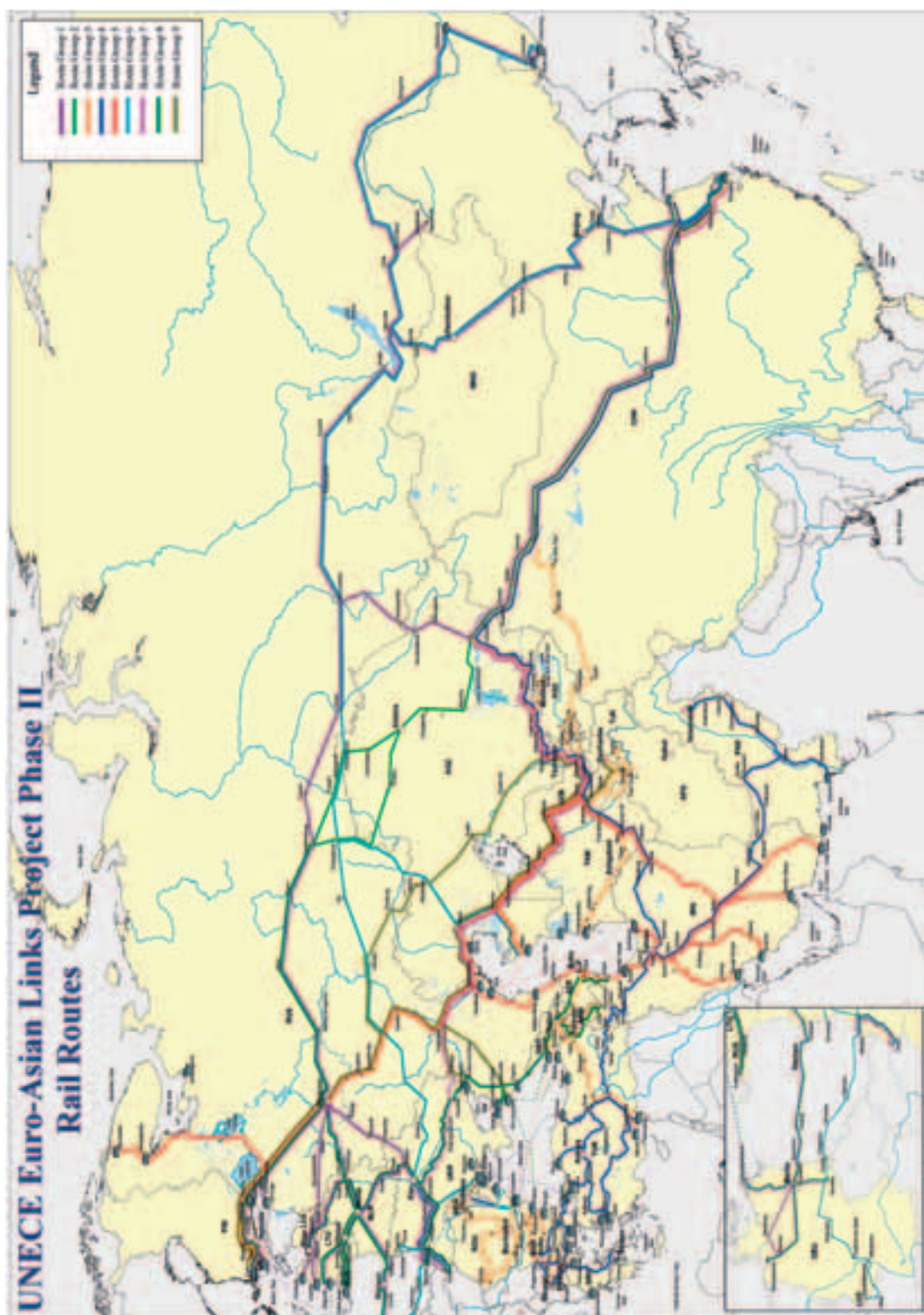
Таблица 4.6 - Морские порты, учитывавшиеся в ходе этапа II ЕАТС

Страна	Название	Местонахождение и другие сведения	Виды принимаемых судов
Азербайджан	Баку	Контейнерный терминал: х (40 25') у (50 20'); грузовой терминал: х (40 20') у (49 50')	Ро-ро, паромы, сухогрузные суда и танкеры
Болгария	Бургас	Контейнерный, грузовой и нефтеналивной терминалы (42 29' N 27 29' E)	Суда для генеральных и массовых грузов, контейнеровозы, рефрижераторы, суда для наливных грузов и нефтепродуктов
Болгария	Варна	Контейнерный и грузовой терминалы (43 12' N 27 55')	Суда для генеральных и массовых грузов, контейнеровозы, оборудование для работ с жидкими химическими грузами
Китай	Ляньюньган	Ляньюньган	Все виды перевозок
Китай	Шанхай	Шанхай	Все виды перевозок
Китай	Тангу	Тангу	
Германия	Бремерхафен	Бремерхафен	
Германия	Засниц	Засниц	
Финляндия	Ханко	Ханко	
Финляндия	Турку	Турку	
Грузия	Батуми	Батуми, причалы 1,2,3	Нефтепродукты
Грузия	Морской порт Батуми	Батуми, все виды перевозок	Все виды перевозок
Грузия	Морской порт Поти	Поти, все виды перевозок	Все виды перевозок
Греция	Александруполис	Грузовой и пассажирский терминалы	Пассажирские, паромные, грузовые
Греция	Игуменница	Грузовой и пассажирский терминалы	Пассажирские, паромные, грузовые
Греция	Кавала	Грузовой и пассажирский терминалы	Пассажирские, паромные, грузовые
Греция	Пирей	Все виды перевозок	Все виды перевозок
Греция	Салоники	Все виды перевозок	Все виды перевозок
Иран	Амирабад	Грузовой и ролкерный терминалы	Грузовые и ро-ро
Иран	Бендер-Аббас	Контейнерный, ролкерный, пассажирский и грузовой терминалы	Контейнерные, грузовые, пассажирские, ро-ро
Иран	Бендер-Анзали	Грузовой и ролкерный терминалы	Грузовые и ро-ро
Иран	Бендер-Эмам	Контейнерный, грузовой и ролкерный терминалы	Контейнерные, грузовые, ро-ро
Иран	Бушер	Грузовой терминал	Массовые и сухие грузы
Иран	Чабахар	Грузовой и контейнерный терминалы	Массовые, контейнерные и сухие грузы
Казахстан	Актау	Грузовой и пассажирский терминалы	Грузовые и паромные
Литва	Клайпеда	Все виды перевозок	Все виды перевозок
Латвия	Лиепая	Все виды перевозок	Все виды перевозок
Латвия	Рига	Все виды перевозок	Все виды перевозок
Латвия	Вентспилс	-	
Пакистан	Гвадар	Все виды перевозок	Все виды перевозок
Пакистан	Карачи	Все виды перевозок	Все виды перевозок
Румыния	Констанца	Все виды перевозок	Все виды перевозок
Румыния	Мангалия	-	-
Румыния	Мидия - Наводари	44 20' N, 28 41' E	

Страна	Название	Местонахождение и другие сведения	Виды принимаемых судов
Россия	Оля	-	-
Россия	Архангельск	Все виды перевозок	Все виды перевозок
Россия	Астрахань	Все виды перевозок	Все виды перевозок
Россия	Высоцк	-	
Россия	Калининград	Все виды перевозок	Все виды перевозок
Россия	Кандалакша	-	-
Россия	Кавказ	Паромные и грузовые	Паромные и грузовые
Россия	Хабаровск	Все виды перевозок	Все виды перевозок
Россия	Махачкала	Грузовые и пассажирские	Грузовые и пассажирские
Россия	Мурманск	Все виды перевозок	Все виды перевозок
Россия	Новороссийск	Все виды перевозок	Все виды перевозок
Россия	Санкт-Петербург	Санкт-Петербург, все виды перевозок	Все виды перевозок
Россия	Таганрог	Таганрог, все виды перевозок	Все виды перевозок
Россия	Темрюк	Темрюкский рукав	
Россия	Туапсе	-	-
Россия	Усть-Луга	-	-
Россия	Владивосток	Все виды перевозок	Все виды перевозок
Россия	Восточный	-	-
Россия	Выборг	-	-
Туркменистан	Бекдаш	-	-
Туркменистан	Туркменбаши	Все виды перевозок	Все виды перевозок
Турция	Чандарлы	Измир	Контейнерные и грузовые
Турция	Дериндже	Измитский залив	Все виды перевозок
Турция	Филиос	Зонгулдак	Все виды перевозок
Турция	Хайдарпаша	Стамбул	Все виды перевозок
Турция	Искендерун	Искендерун	Все виды перевозок
Турция	Измир	Измир	Все виды перевозок
Турция	Мерсин	Мерсин	Все виды перевозок
Турция	Мерсин (контейнерный)	Мерсин	Контейнерные
Турция	Самсун	Самсун	Все виды перевозок
Турция	Трабзон	Трабзон	Все виды перевозок
Украина	Белгород-Днестровский	Белгород-Днестровский	-
Украина	Ильичевск	Все виды перевозок	Все виды перевозок
Украина	Николаев	-	-
Украина	Одесса	Все виды перевозок	Все виды перевозок
Украина	Усть-Дунайск	Жебриянская бухта	

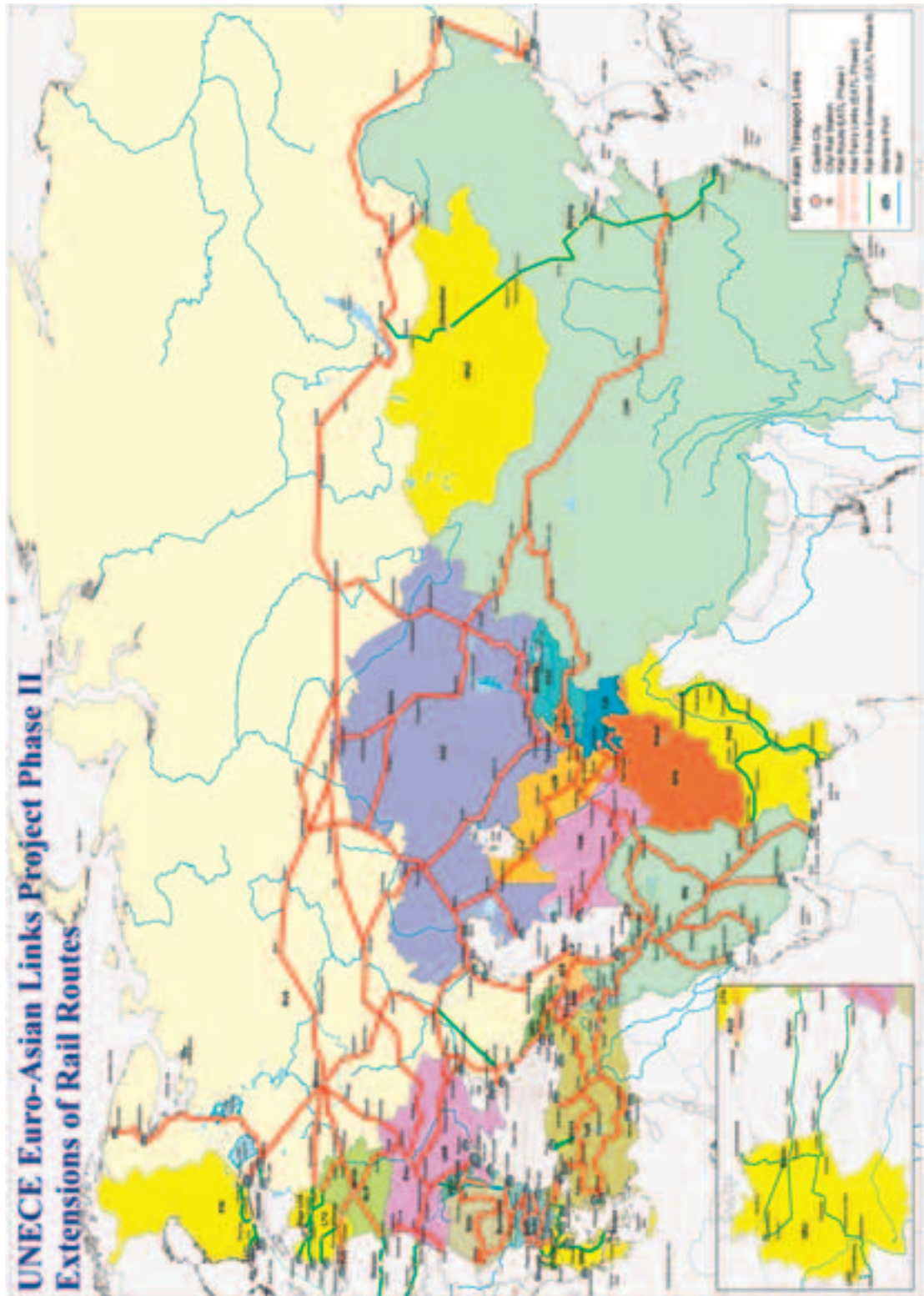
4.1.3 Карты (межрегиональные и по странам)

4.1.3.1 Межрегиональные карты: ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ

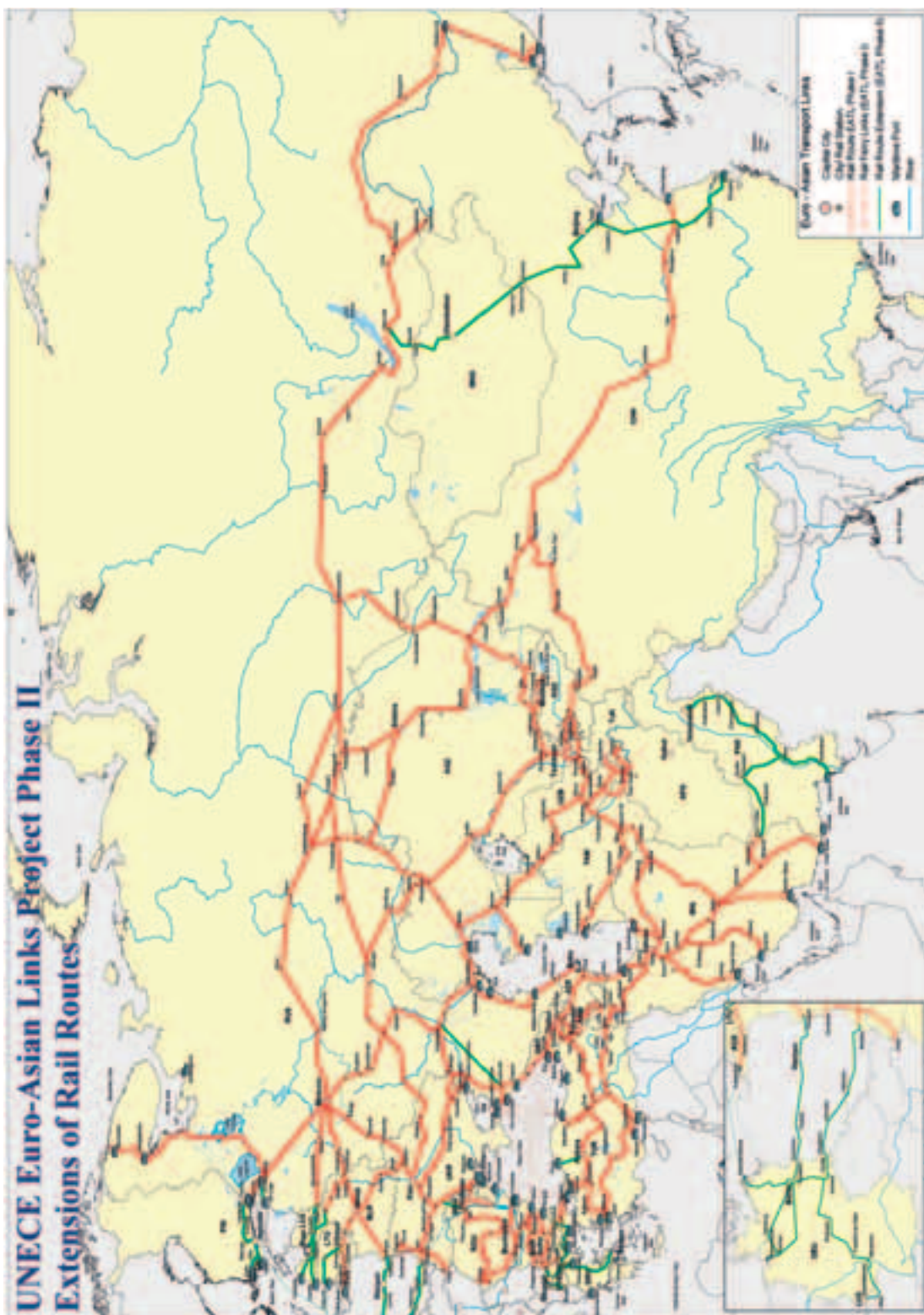


Карта 4.1 – Этап II проекта ЕЭК ООН по евро-азиатским транспортным связям – железнодорожные маршруты

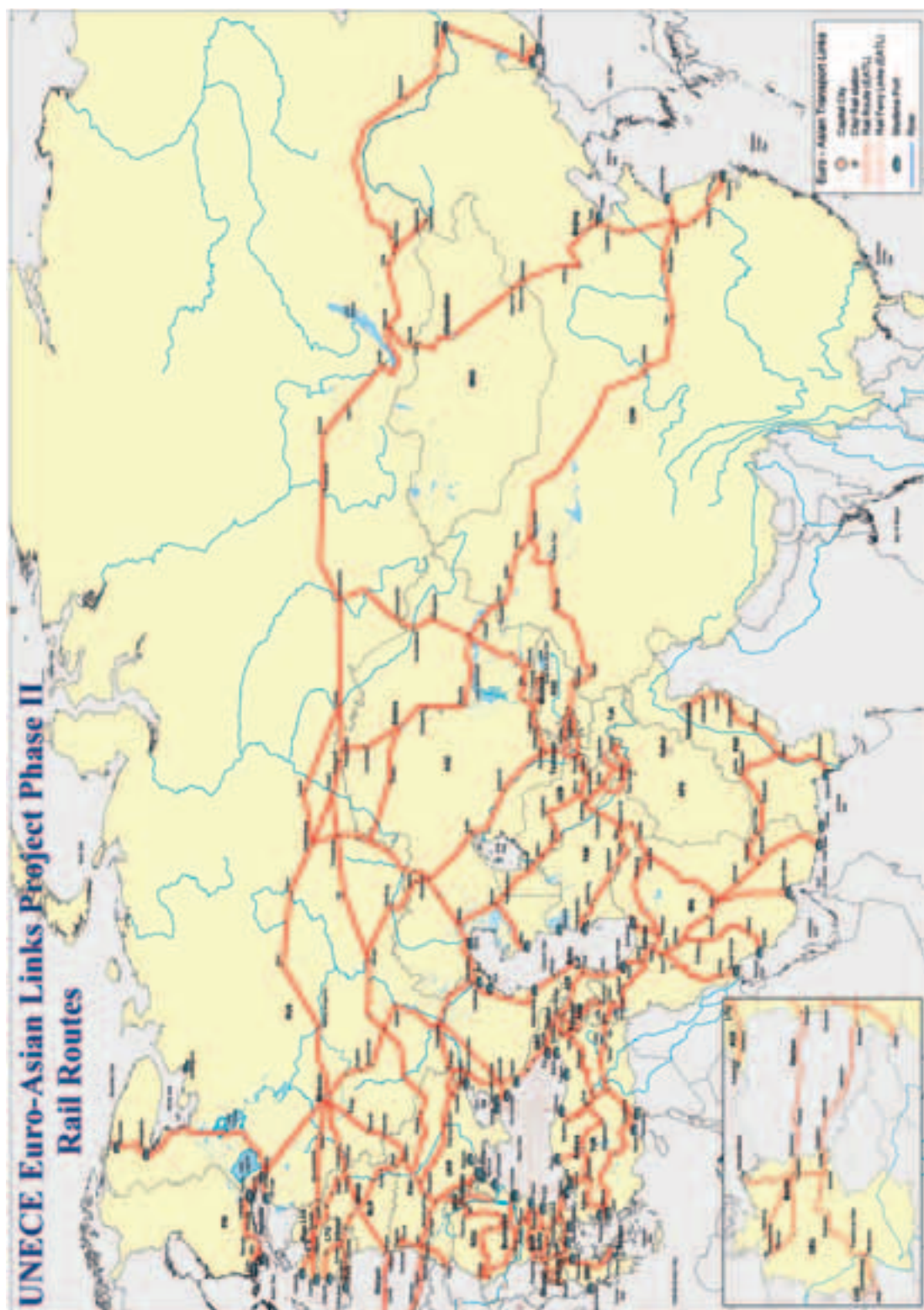
Карта 4.2 – Этап II проекта ЕЭК ООН по евро-азиатским транспортным связям – продолжение железнодорожных маршрутов



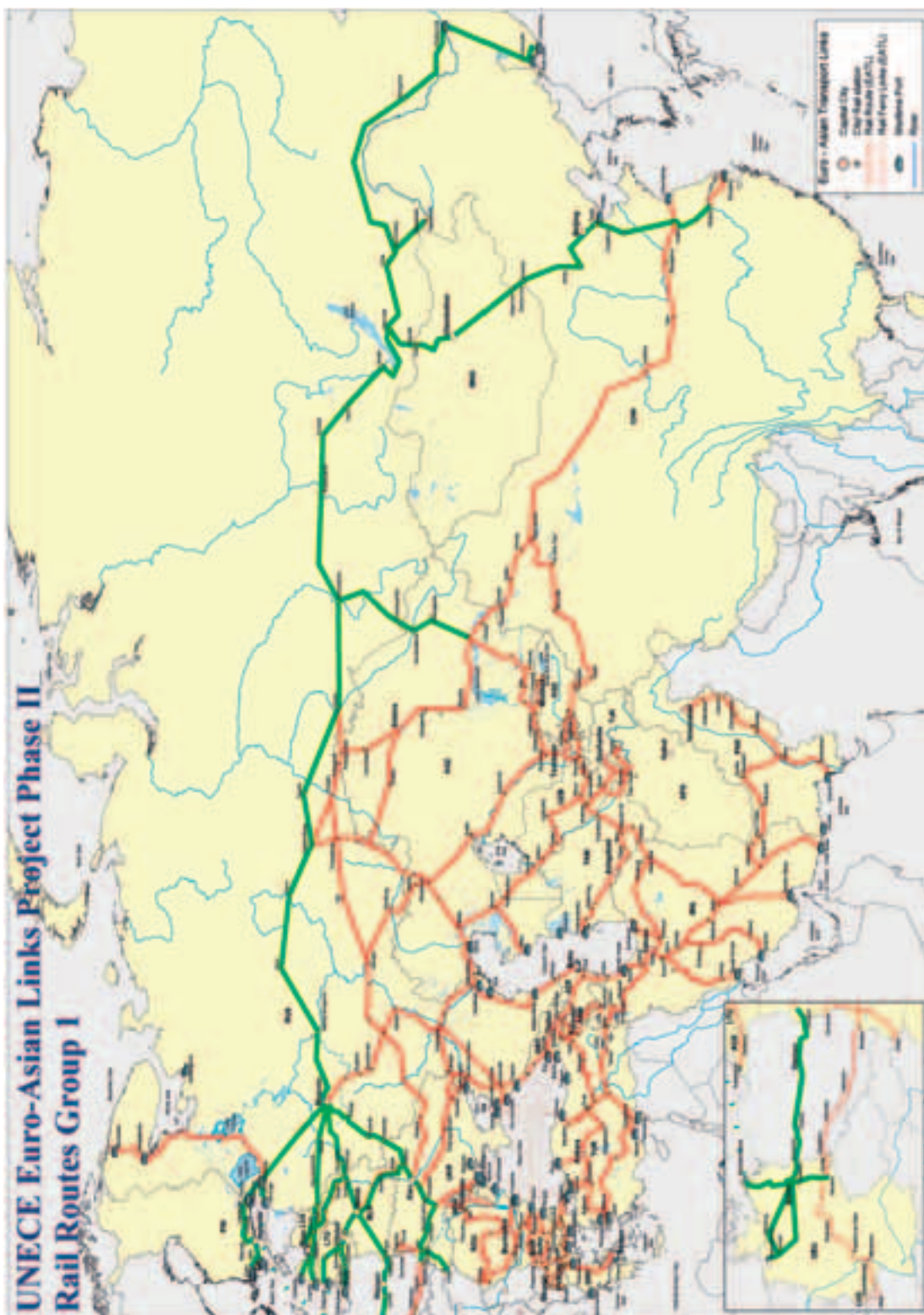
Карта 4.3 – Этап II проекта ЕЭК ООН по евро-азиатским транспортным связям – продолжение железнодорожных маршрутов



Карта 4.4 – Этап II проекта ЕЭК ООН по евро-азиатским транспортным связям – железнодорожные маршруты



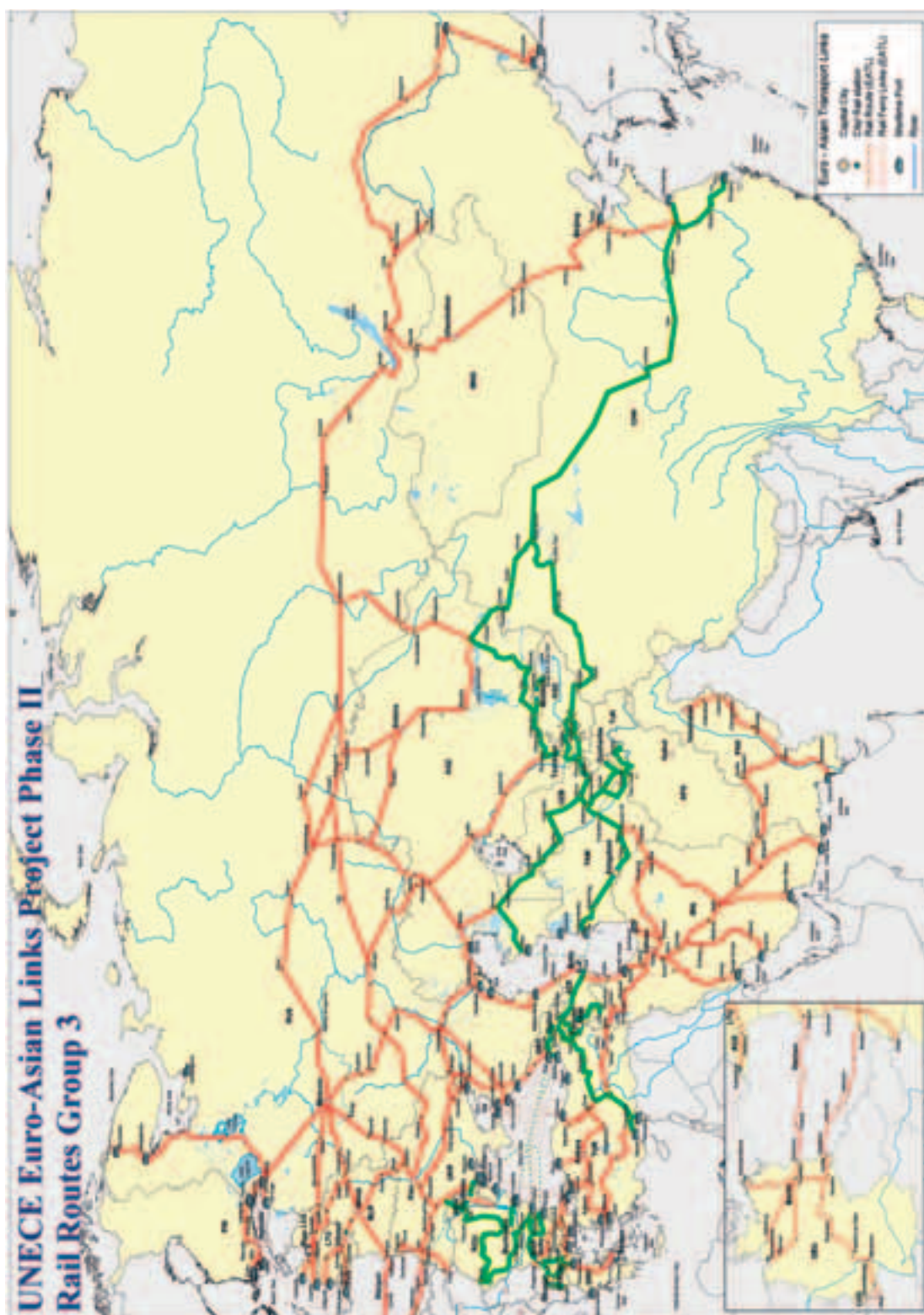
Карта 4.5 - Этап II проекта ЕЭК ООН по евро-азиатским транспортным связям - железнодорожные маршруты (группа 1)



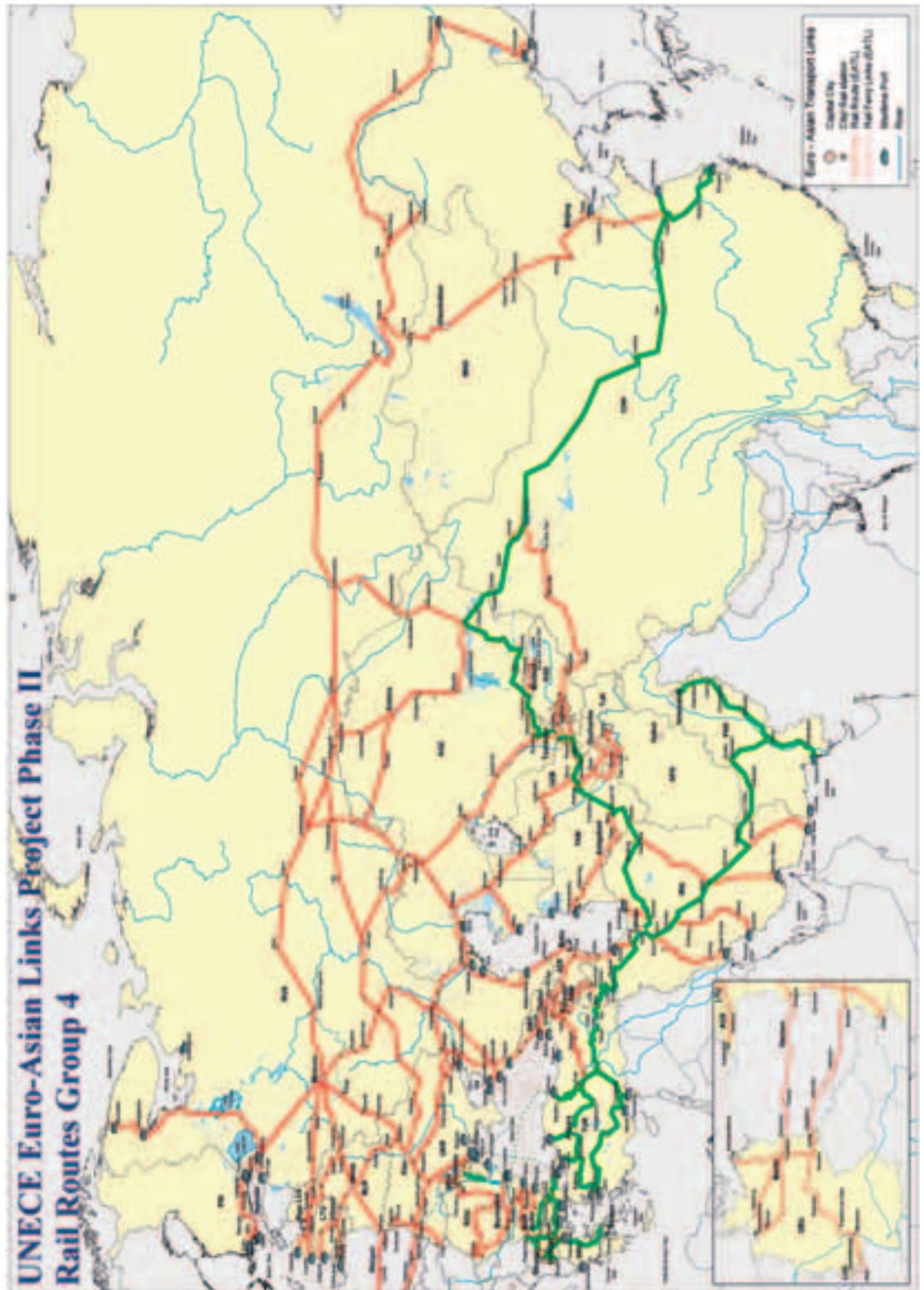
Карта 4.6 – Этап II проекта ЕЭК ООН по евро-азиатским транспортным связям – железнодорожные маршруты (группа 2)



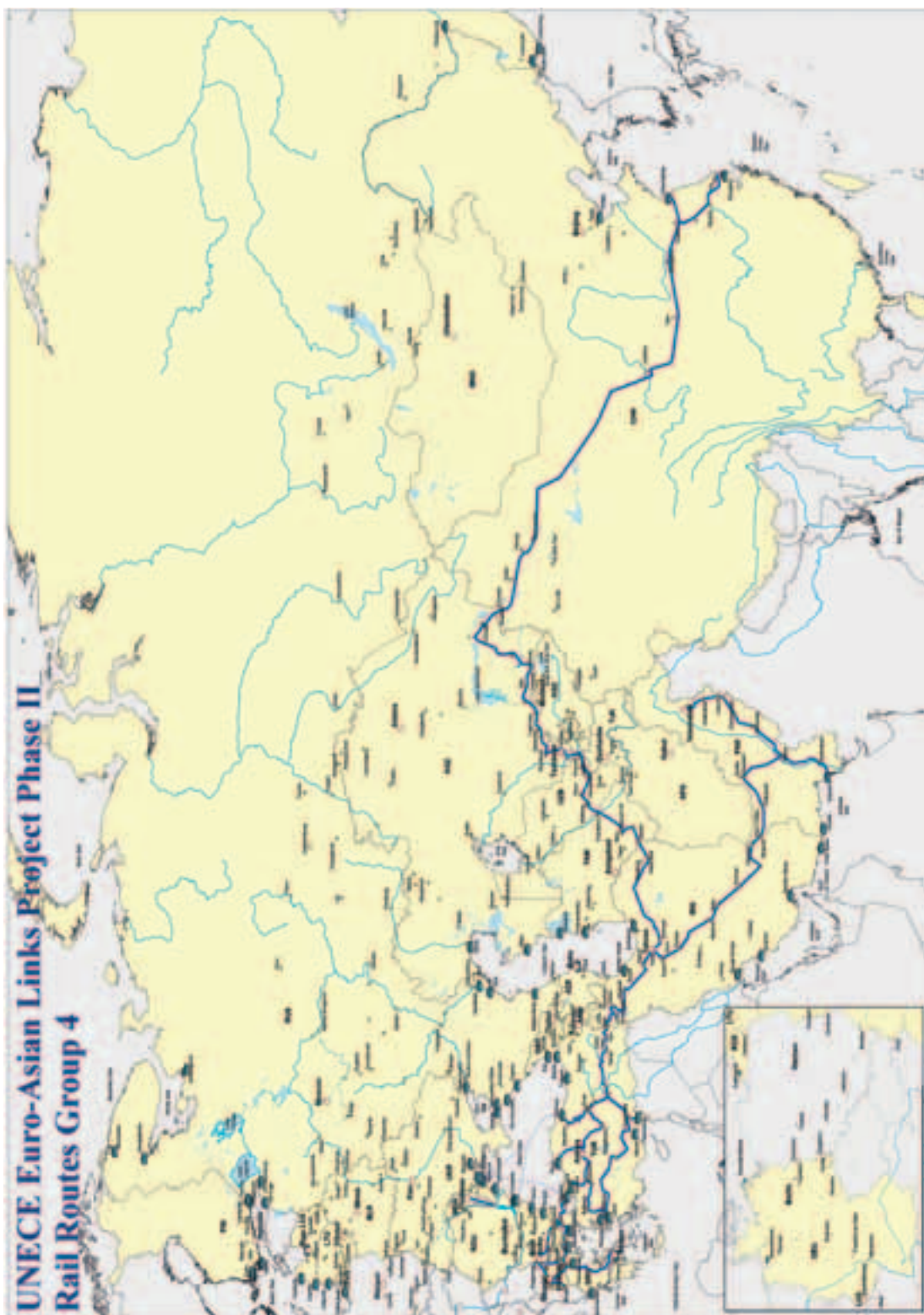
Карта 4.7 - Этап II проекта ЕЭК ООН по евро-азиатским транспортным связям – железнодорожные маршруты (группа 3)



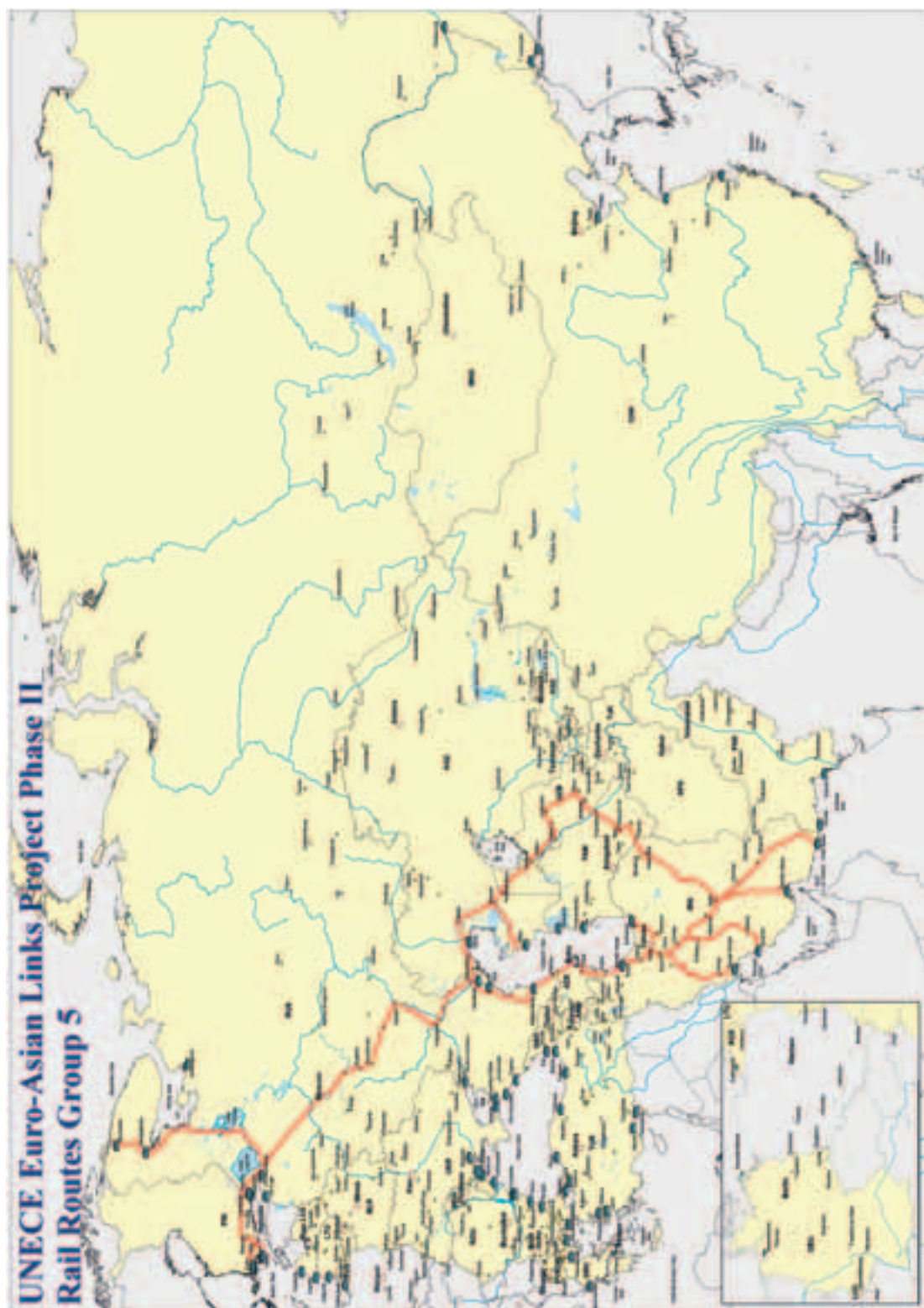
Карта 4.8 – Этап II проекта ЕЭК ООН по евро-азиатским транспортным связям – железнодорожные маршруты (группа 4)



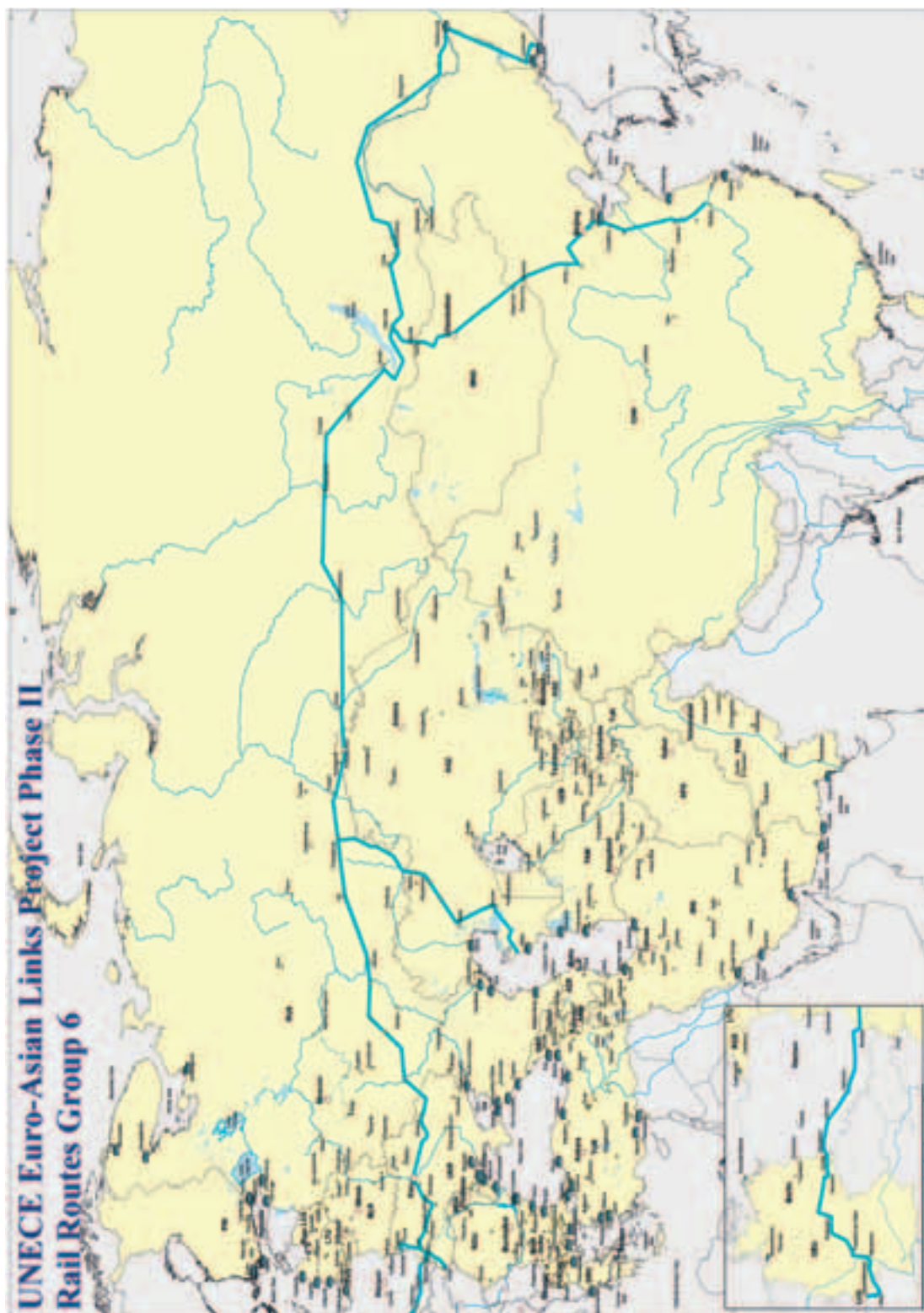
Карта 4.9 - Этап II проекта ЕЭК ООН по евро-азиатским транспортным связям – железнодорожные маршруты (группа 4)



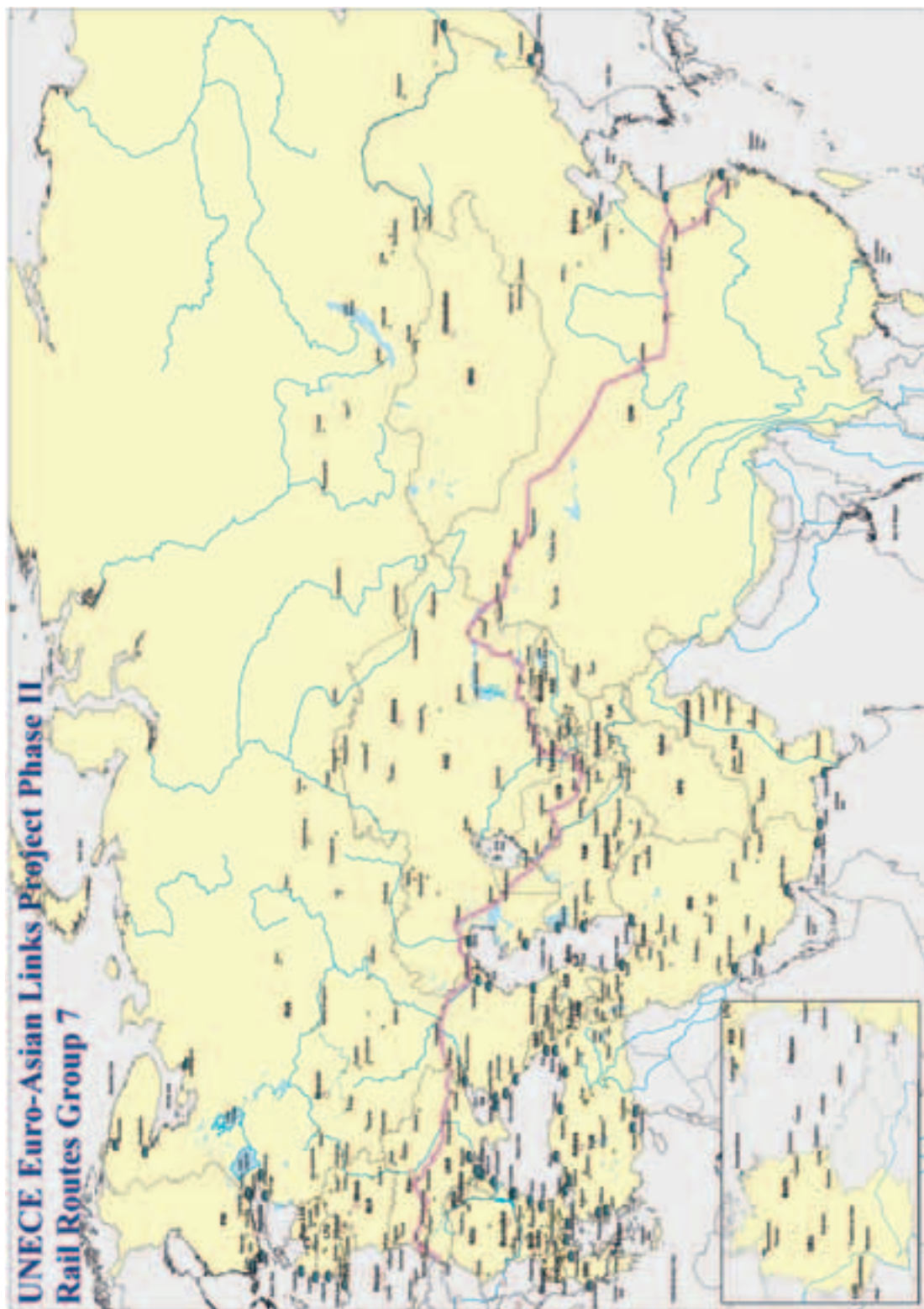
Карта 4.10 – Этап II проекта ЕЭК ООН по евро-азиатским транспортным связям – железнодорожные маршруты (группа 5)



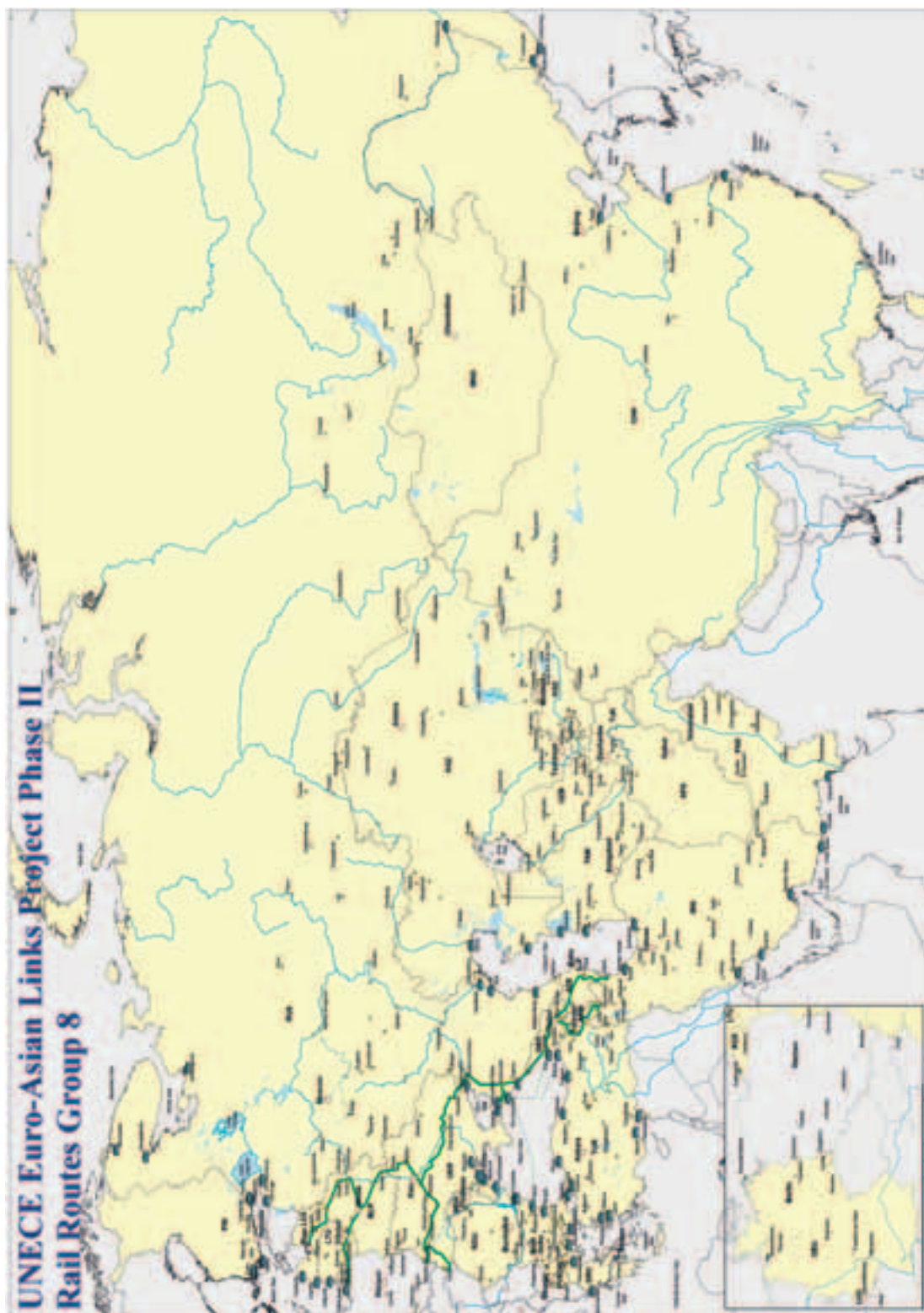
Карта 4.11 - Этап II проекта ЕЭК ООН по евро-азиатским транспортным связям – железнодорожные маршруты (группа 6)



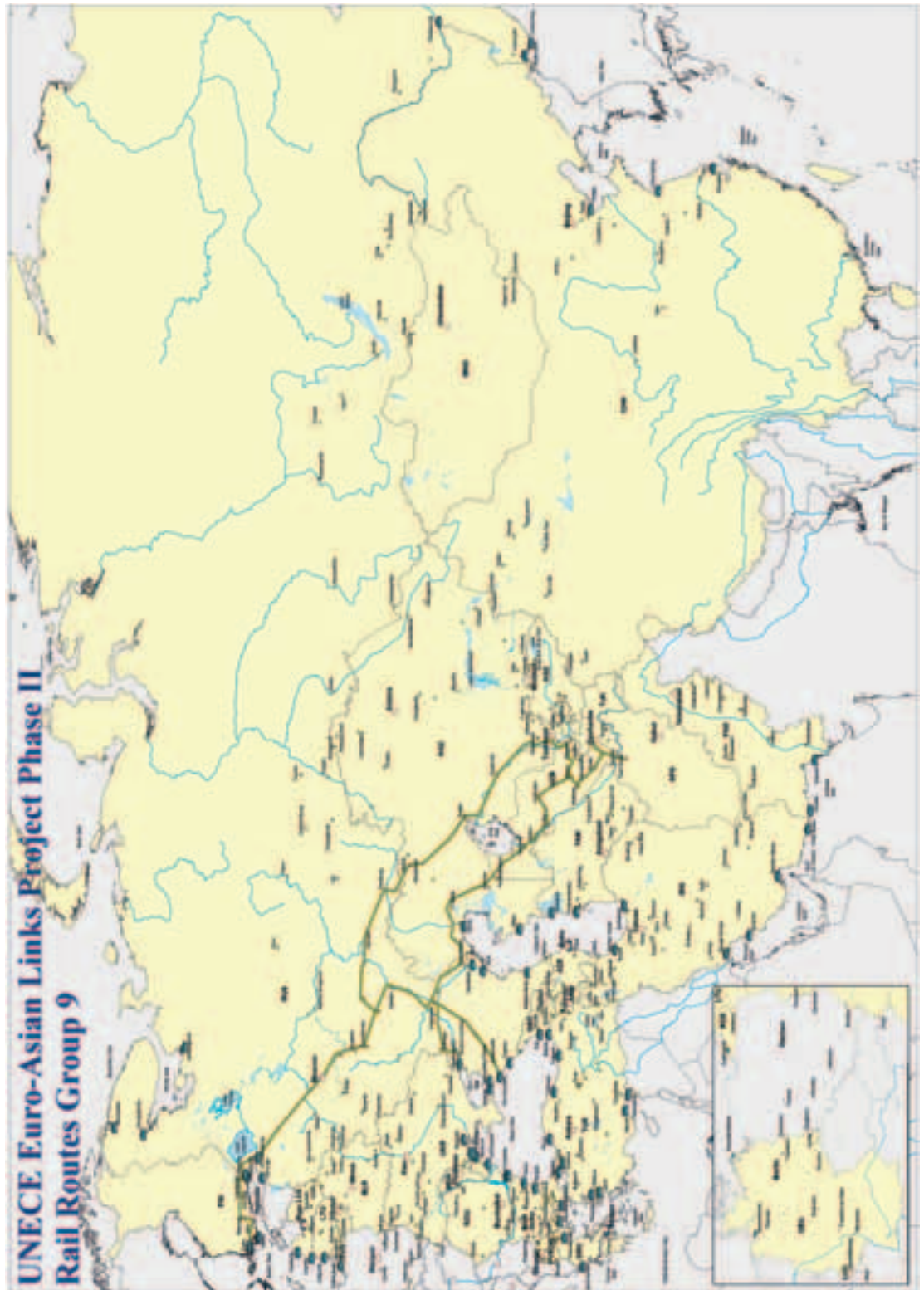
Карта 4.12 - Этап II проекта ЕЭК ООН по евро-азиатским транспортным связям – железнодорожные маршруты (группа 7)



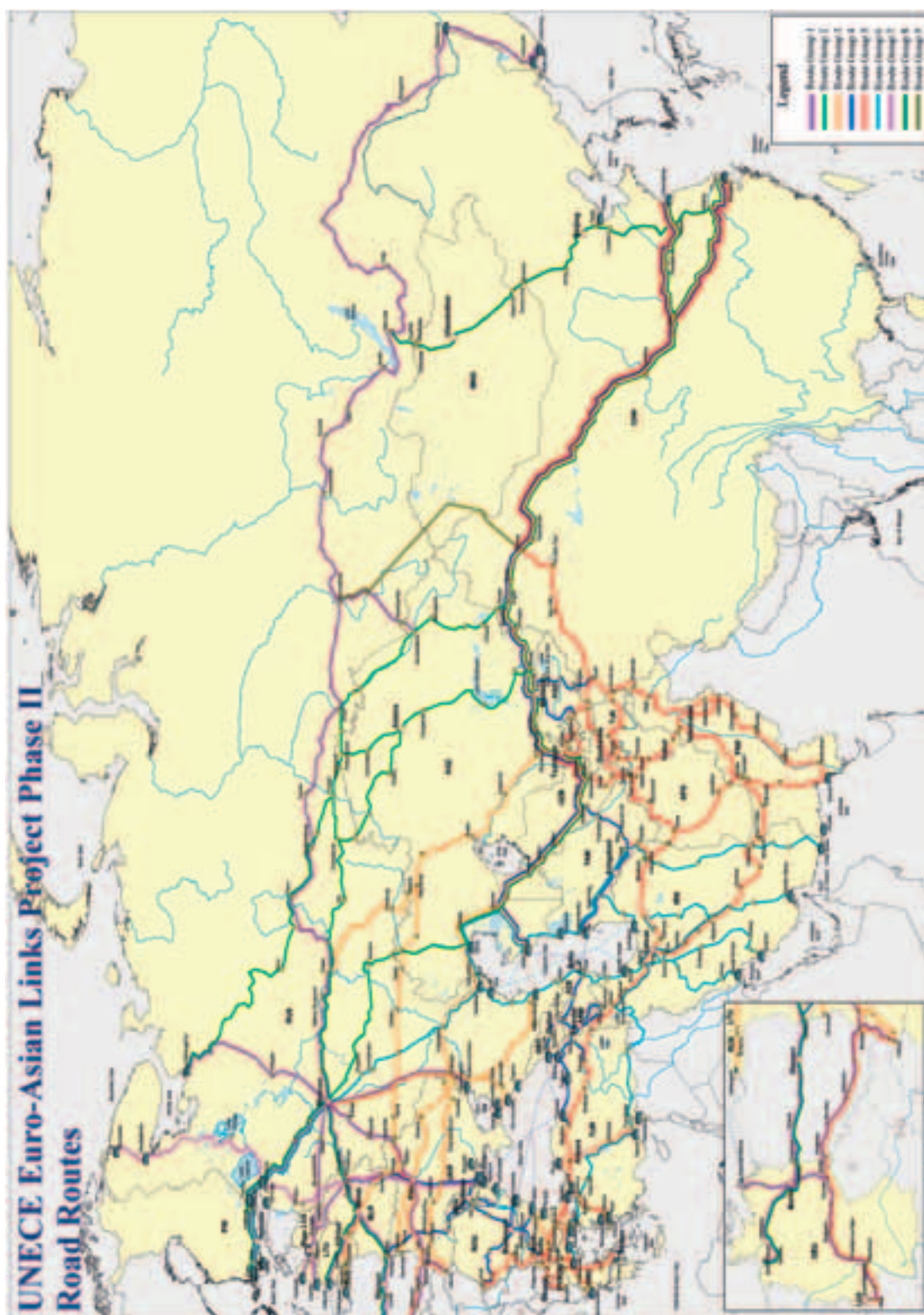
Карта 4.13 - Этап II проекта ЕЖ ООН по евро-азиатским транспортным связям – железнодорожные маршруты (группа 8)



Карта 4.14 - Этап II проекта ЕЭК ООН по евро-азиатским транспортным связям – железнодорожные маршруты (группа 9)

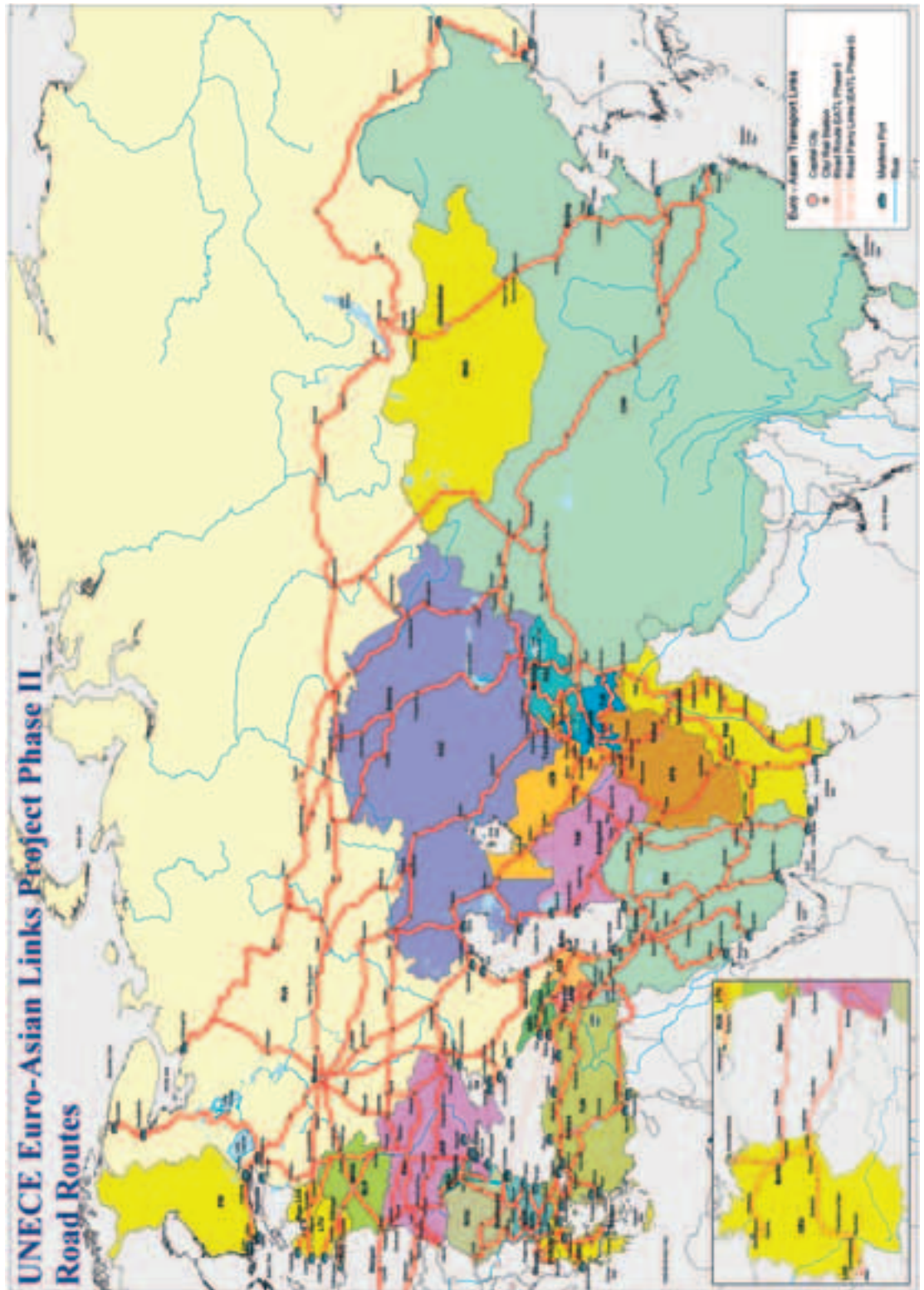


4.1.3.2 Межрегиональные карты: АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ

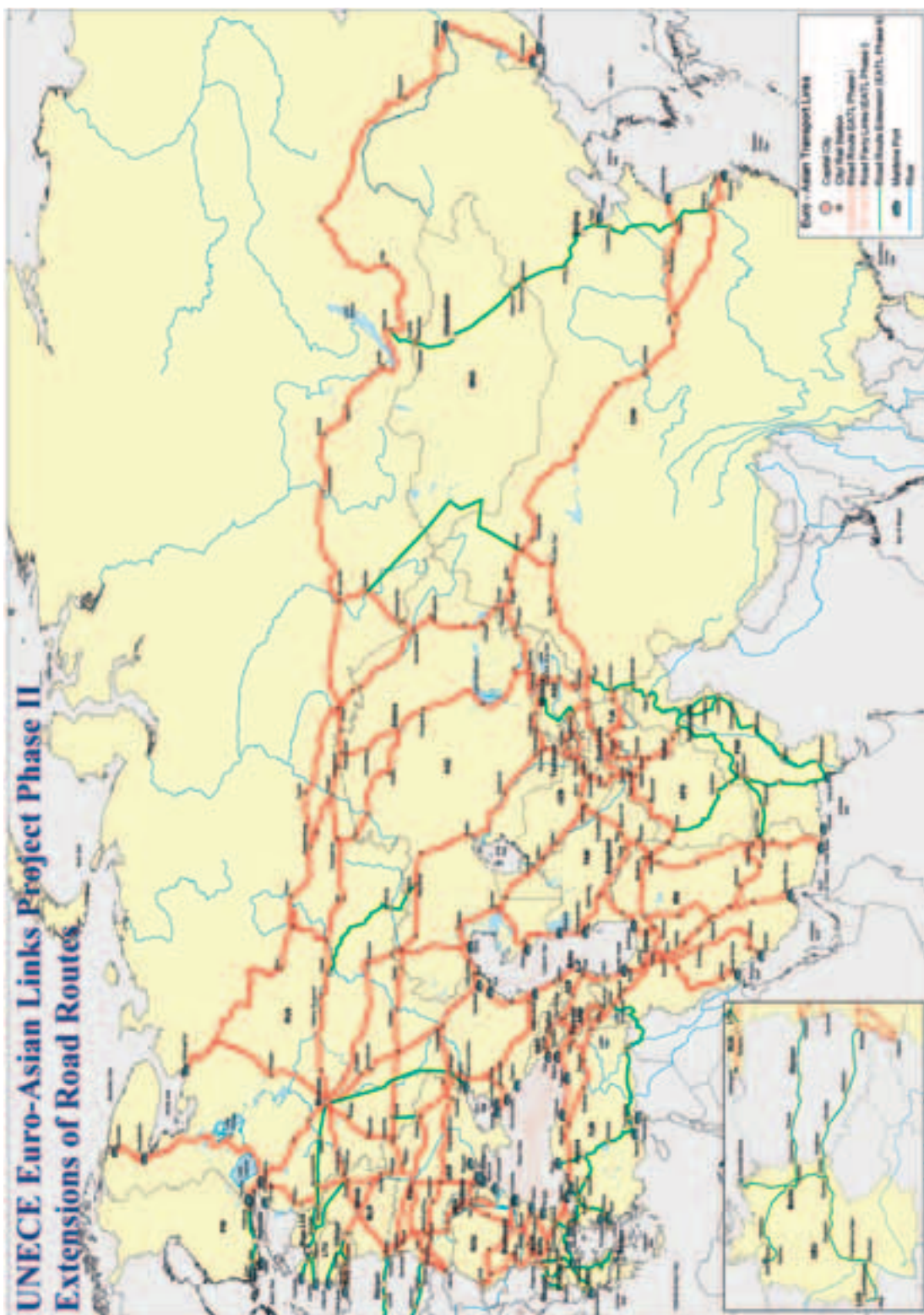


Карта 4.15 - Этап II проекта ЕЭК ООН по евро-азиатским транспортным связям – автомобильные маршруты

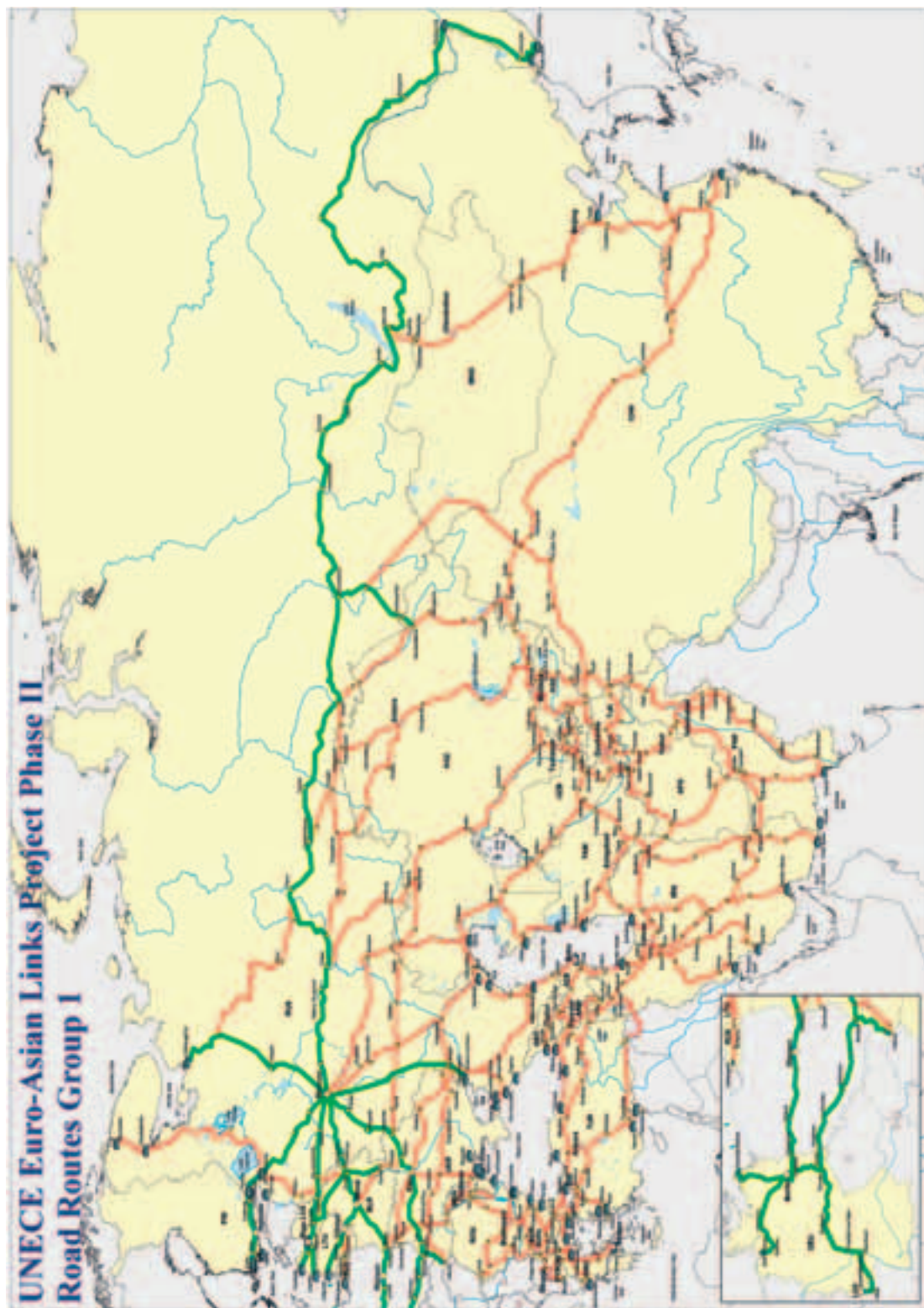
Карта 4.16 - Этап II проекта ЕЭК ООН по евро-азиатским транспортным связям – автодорожные маршруты



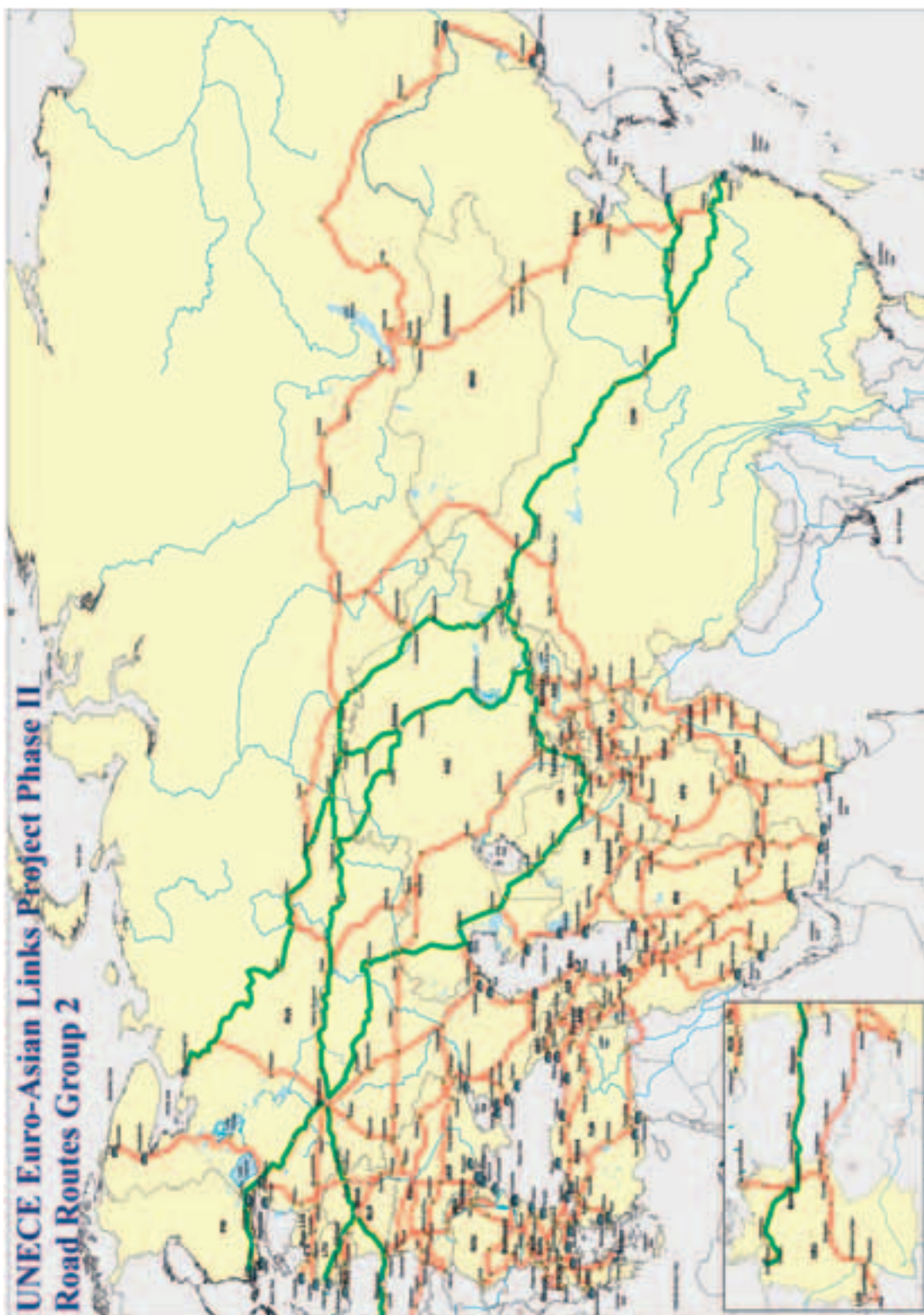
Карта 4.17 - Этап II проекта ЕЭК ООН по евро-азиатским транспортным связям – продолжение автодорожных маршрутов



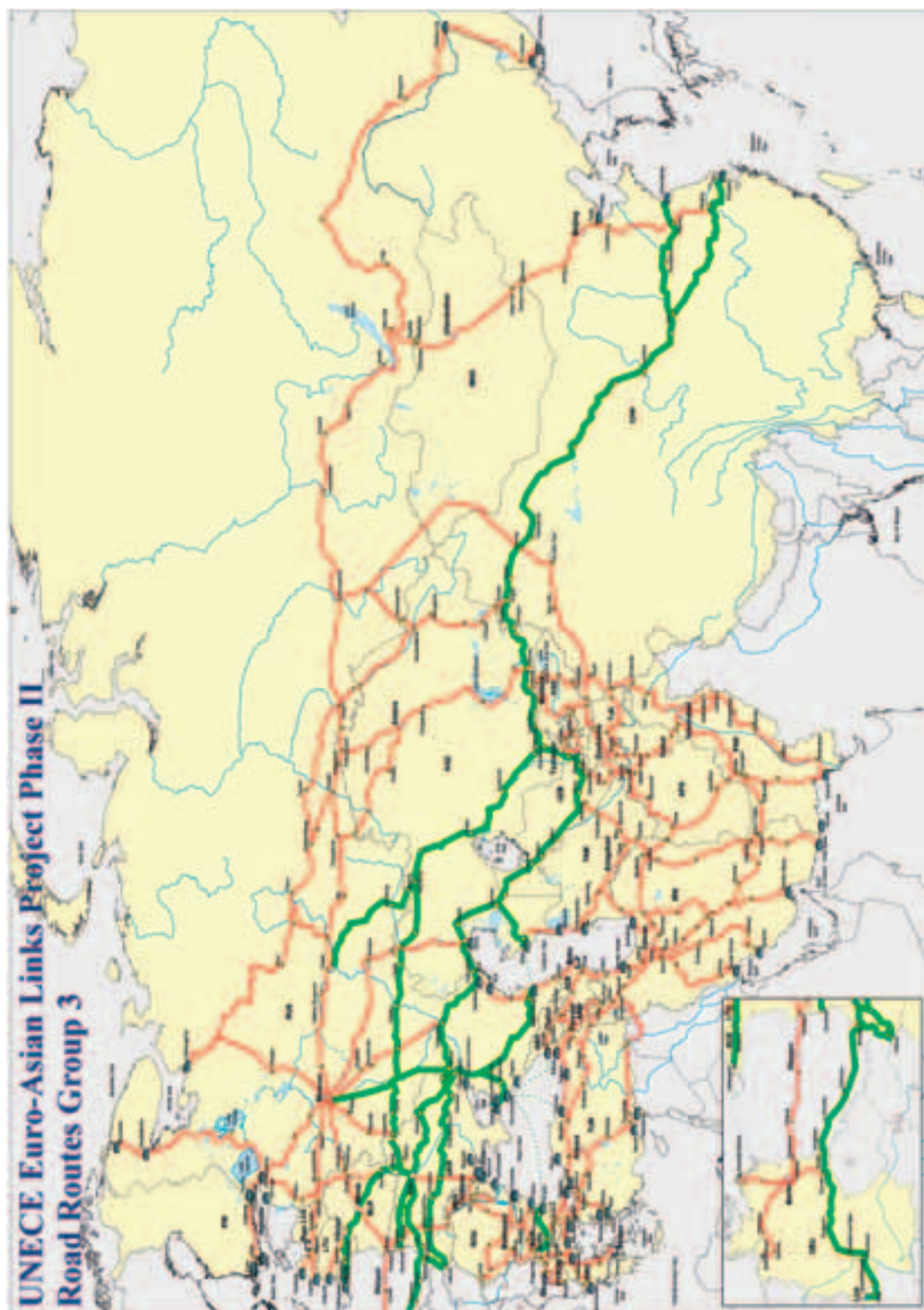
Карта 4.18 - Этап II проекта ЕЭК ООН по евро-азиатским транспортным связям - автодорожные маршруты (группа 1)



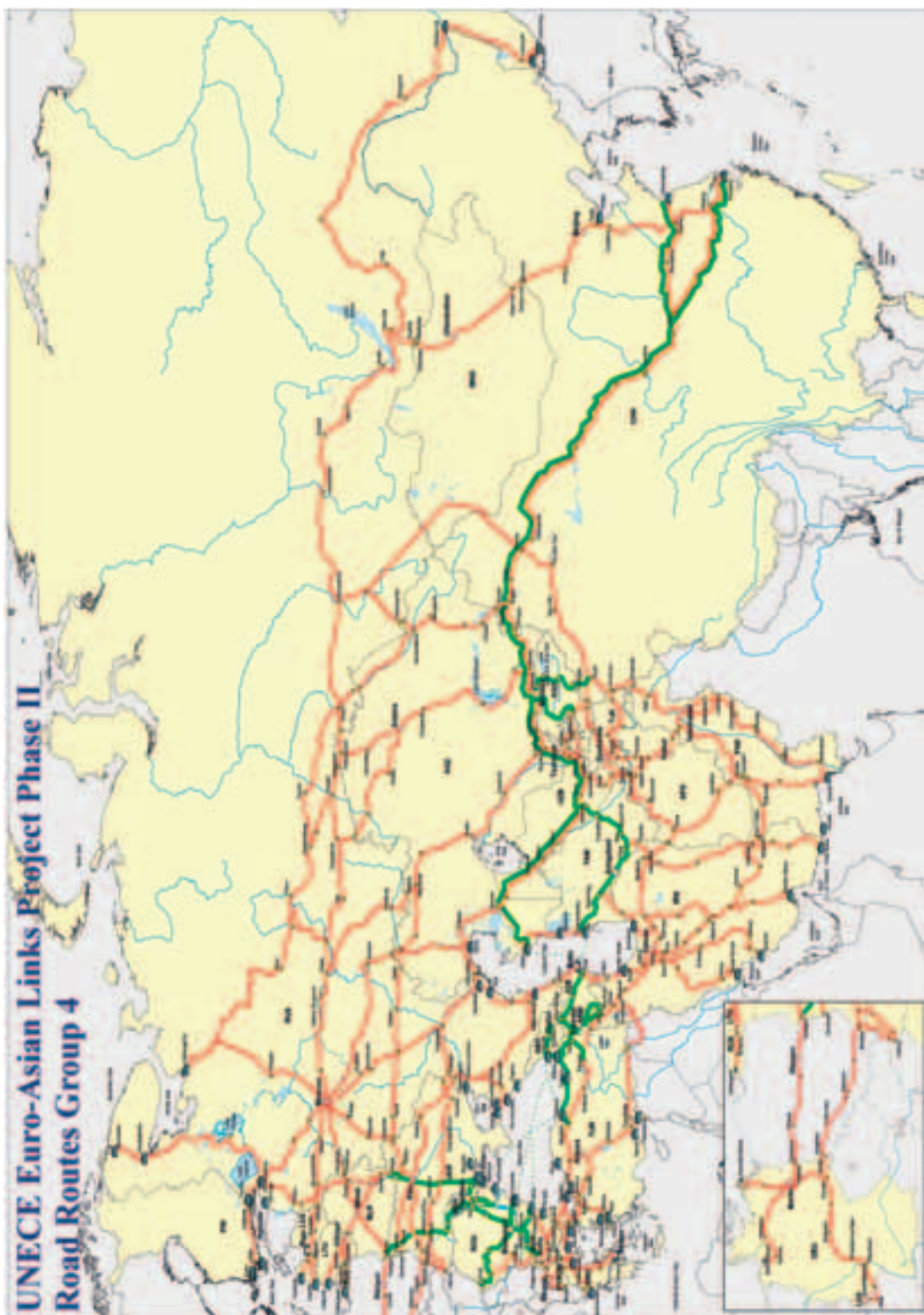
Карта 4.19 - Этап II проекта ЕЭК ООН по евро-азиатским транспортным связям – автомобильные маршруты (группа 2)



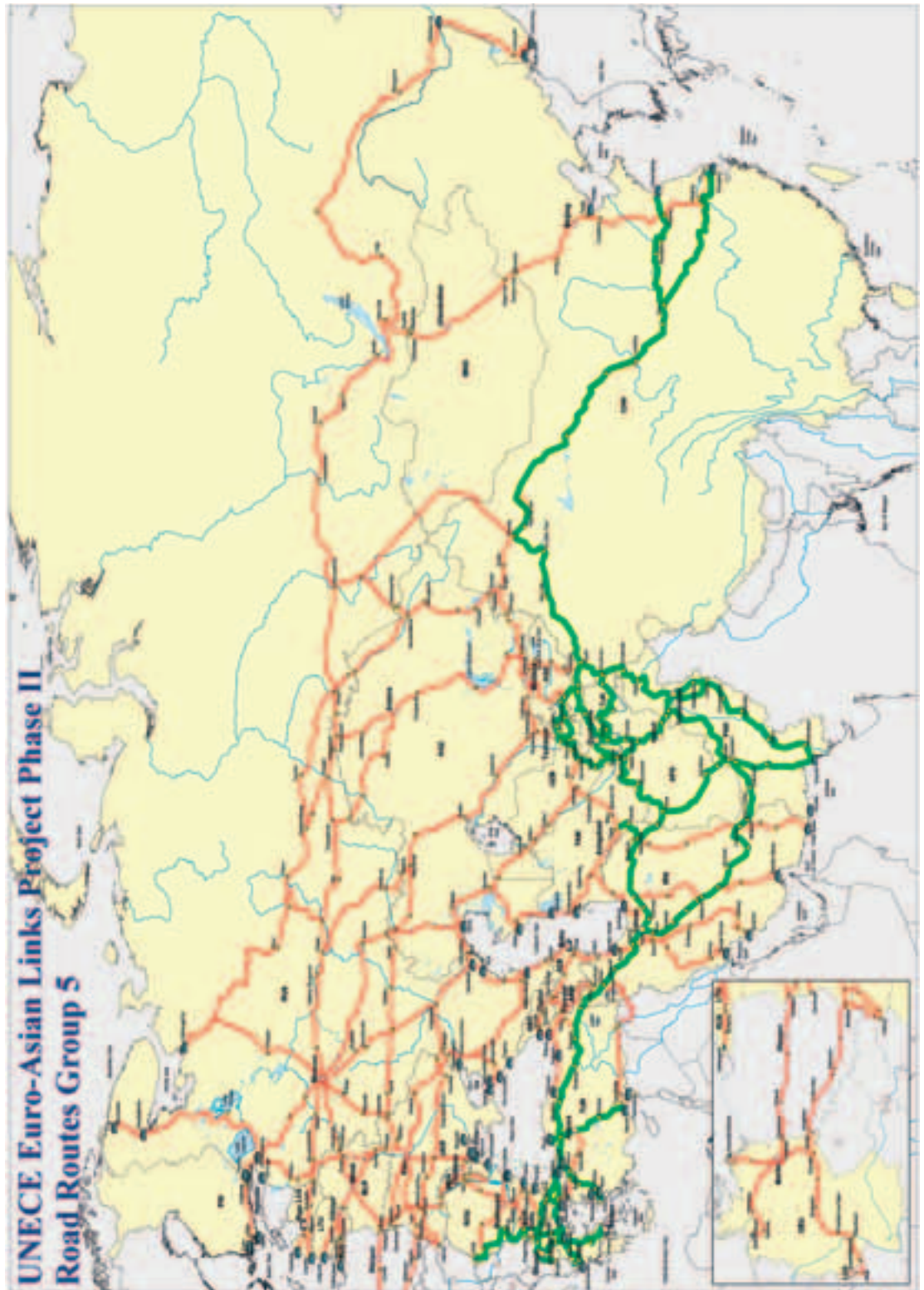
Карта 4.20 - Этап II проекта ЕЭК ООН по евро-азиатским транспортным связям - автодорожные маршруты (группа 3)



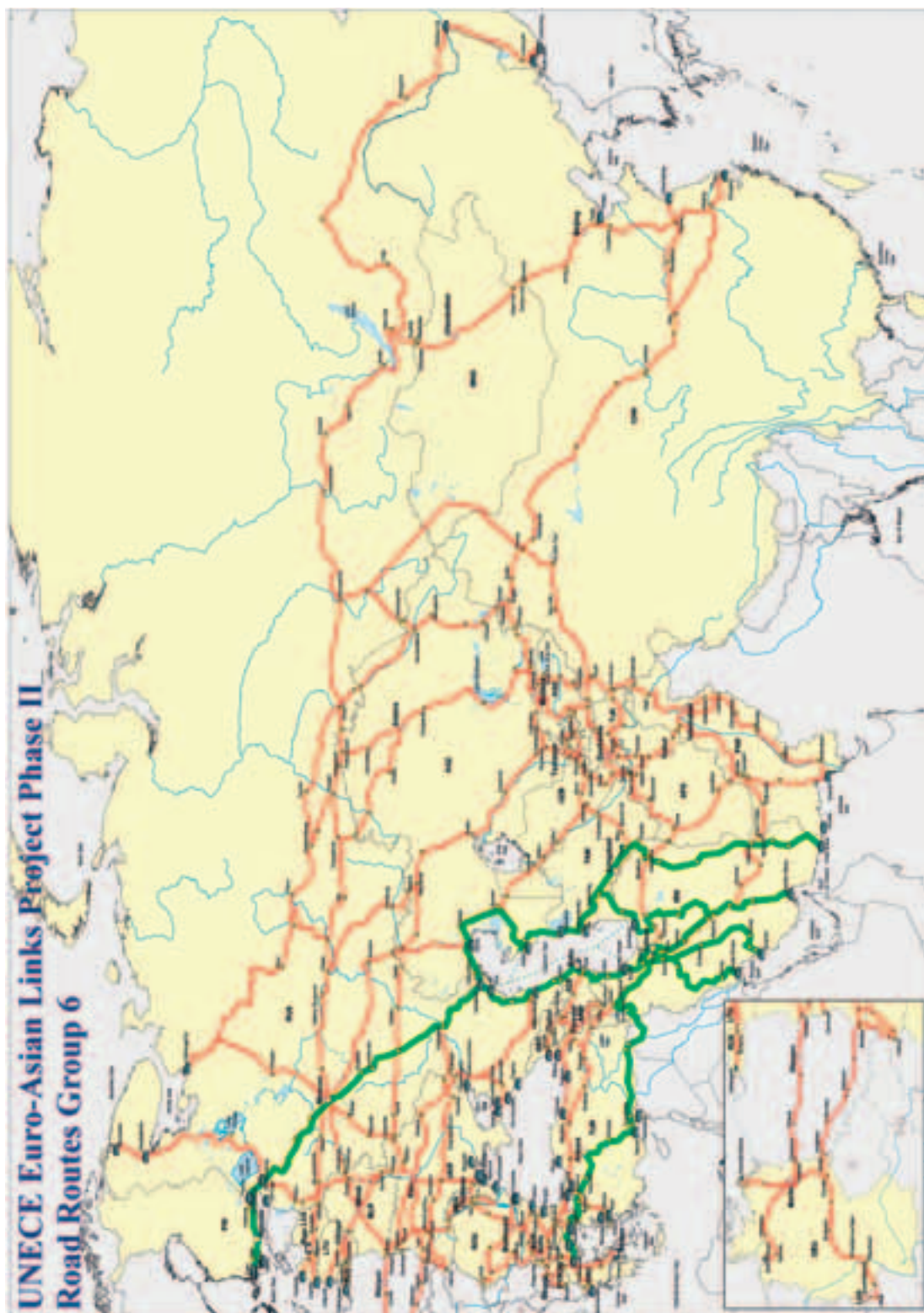
Карта 4.21 - Этап II проекта ЕЭК ООН по евро-азиатским транспортным связям - автомобильные маршруты (группа 4)



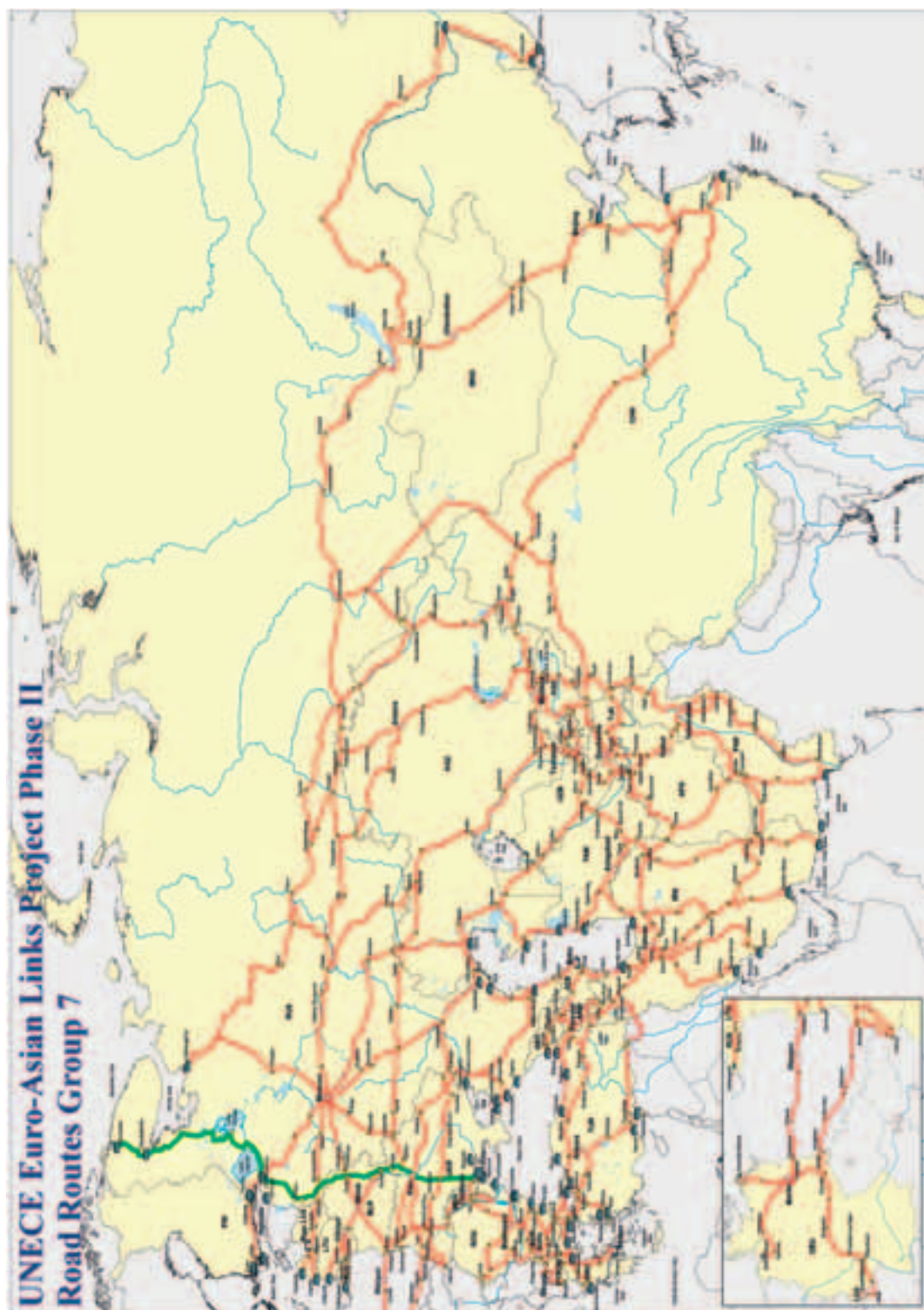
Карта 4.22 - Этап II проекта ЕЭК ООН по евро-азиатским транспортным связям – автомобильные маршруты (группа 5)



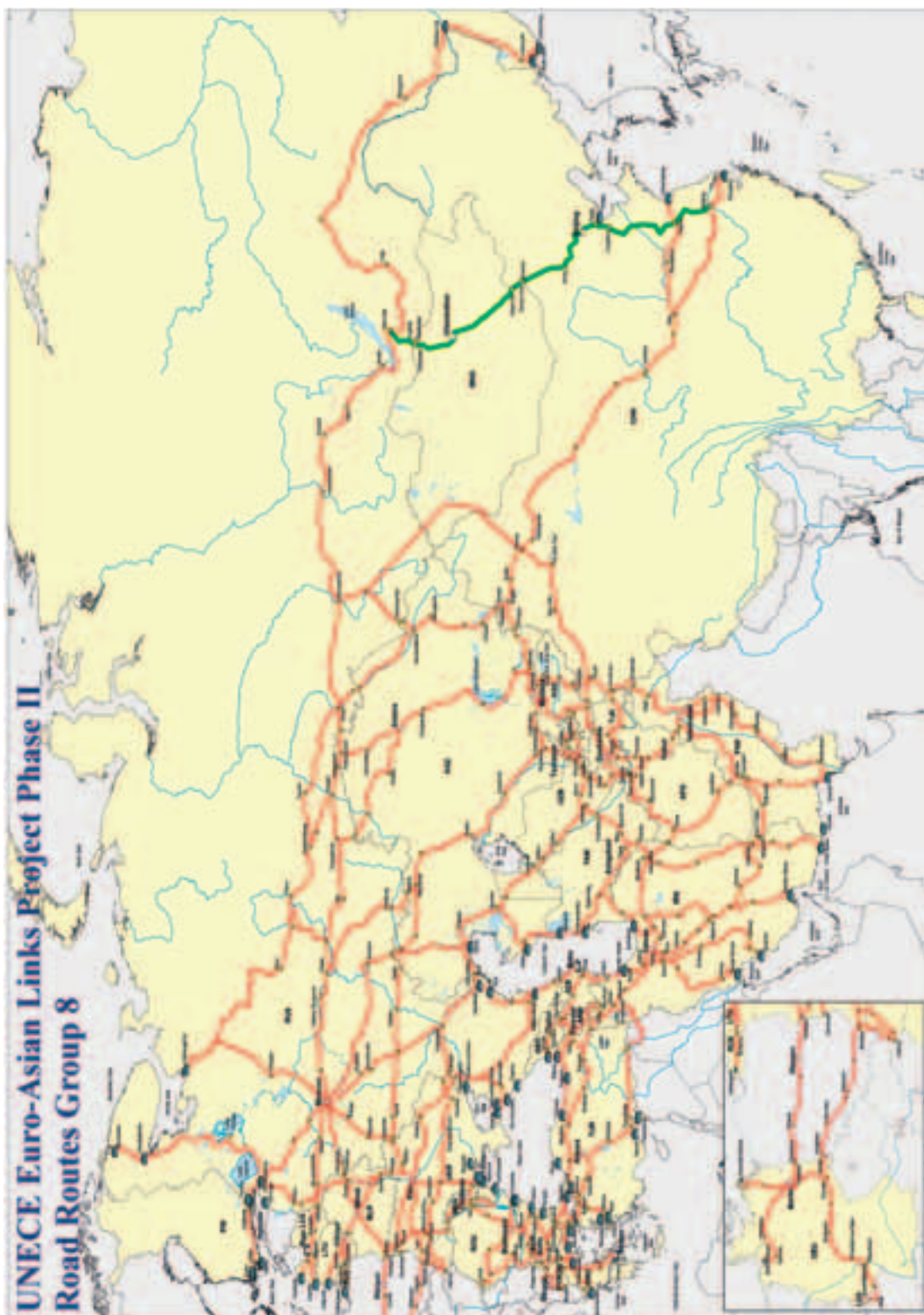
Карта 4.23 - Этап II проекта ЕЭК ООН по евро-азиатским транспортным связям - автомобильные маршруты (группа 6)



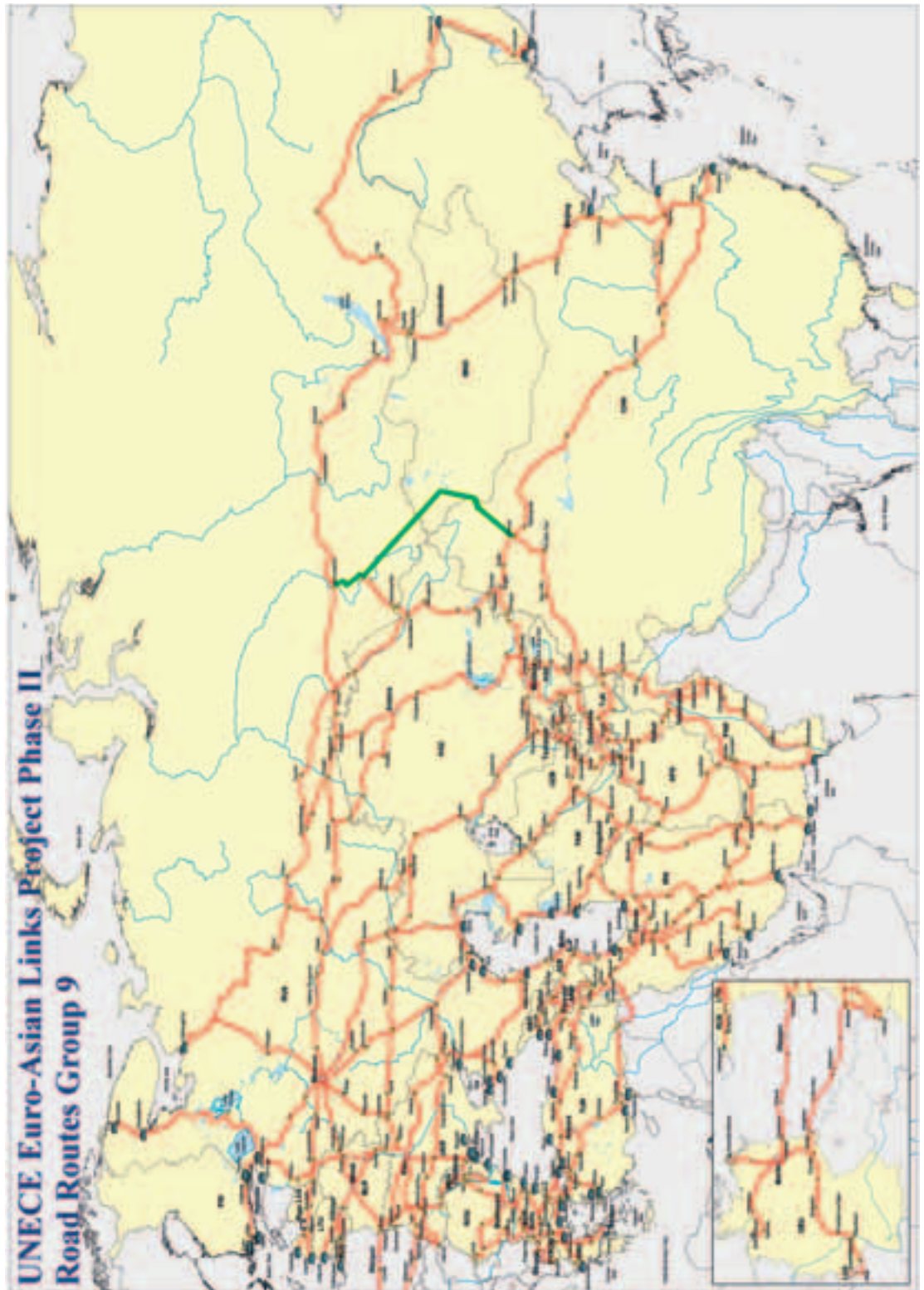
Карта 4.24 - Этап II проекта ЕЭК ООН по евро-азиатским транспортным связям – автомобильные маршруты (группа 7)



Карта 4.25 - Этап II проекта ЕЭК ООН по евро-азиатским транспортным связям – автомобильные маршруты (группа 8)

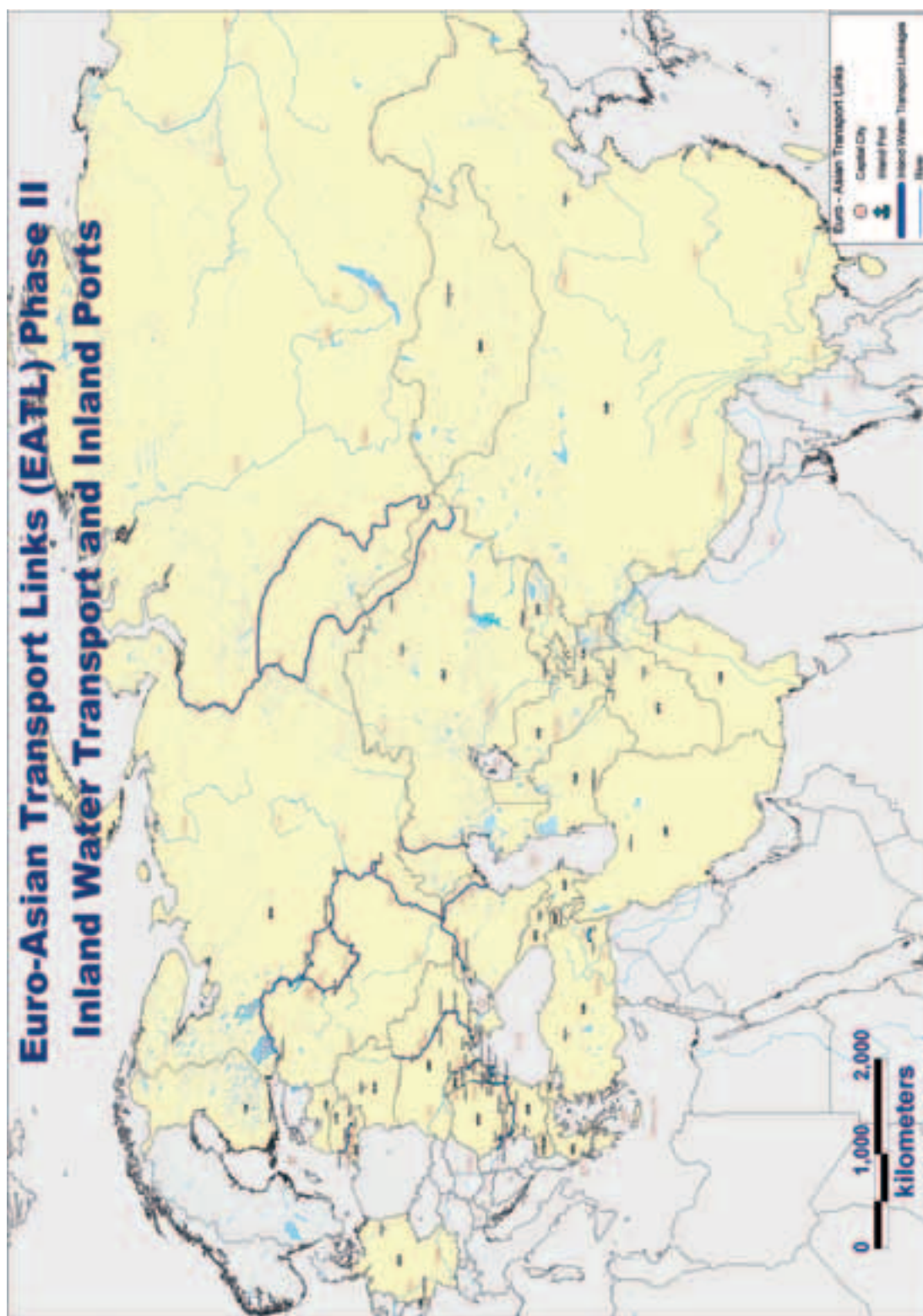


Карта 4.26 - Этап II проекта ЕЭК ООН по евро-азиатским транспортным связям – автомобильные маршруты (группа 9)

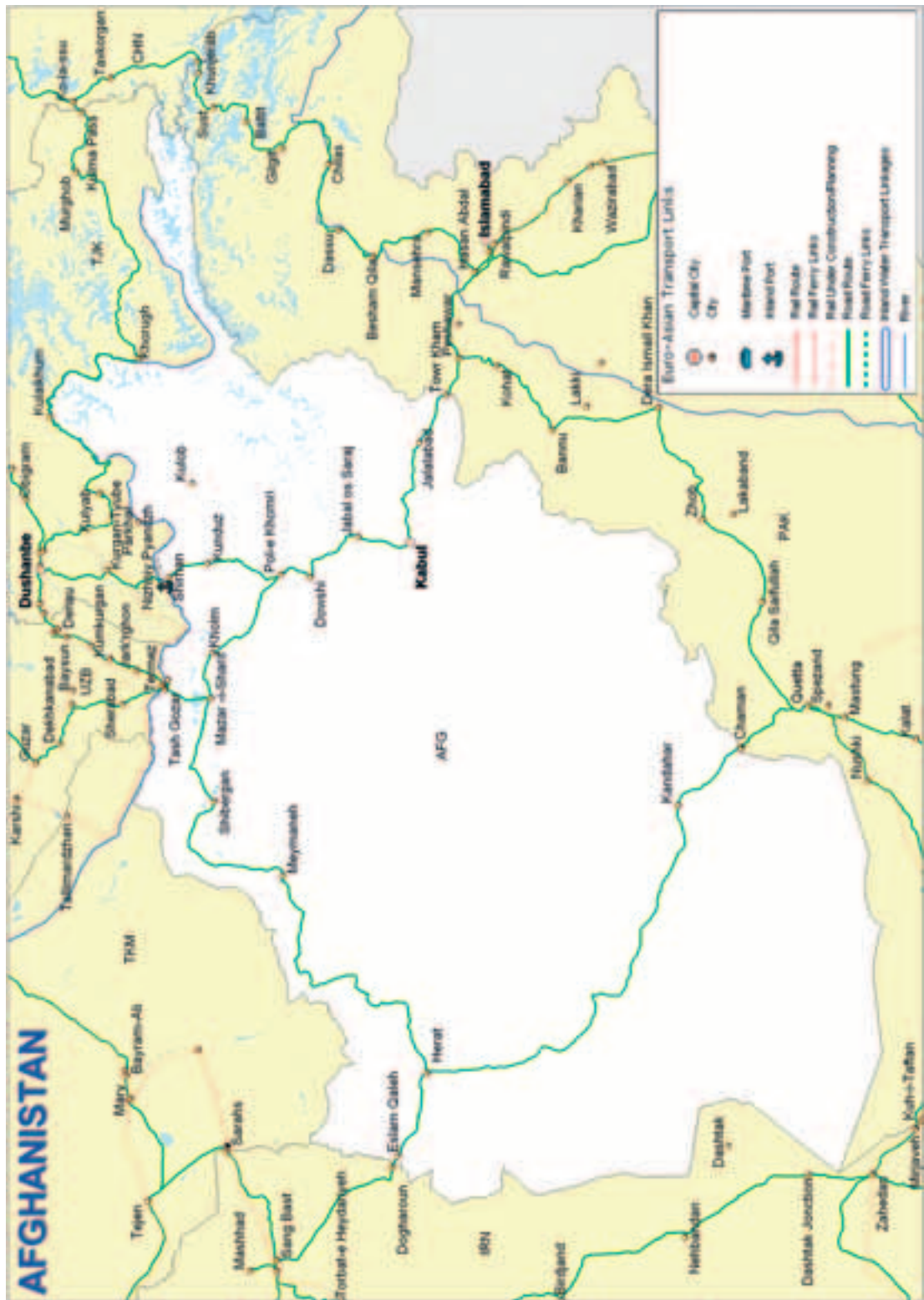


4.1.3.3 Межрегиональные карты: ВНУТРЕННИЕ ВОДНЫЕ ПУТИ И ПОРТЫ

Карта 4.27 - Этап II проекта ЕЭК ООН по евро-азиатским транспортным связям – внутренний водный транспорт и порты внутреннего плавания

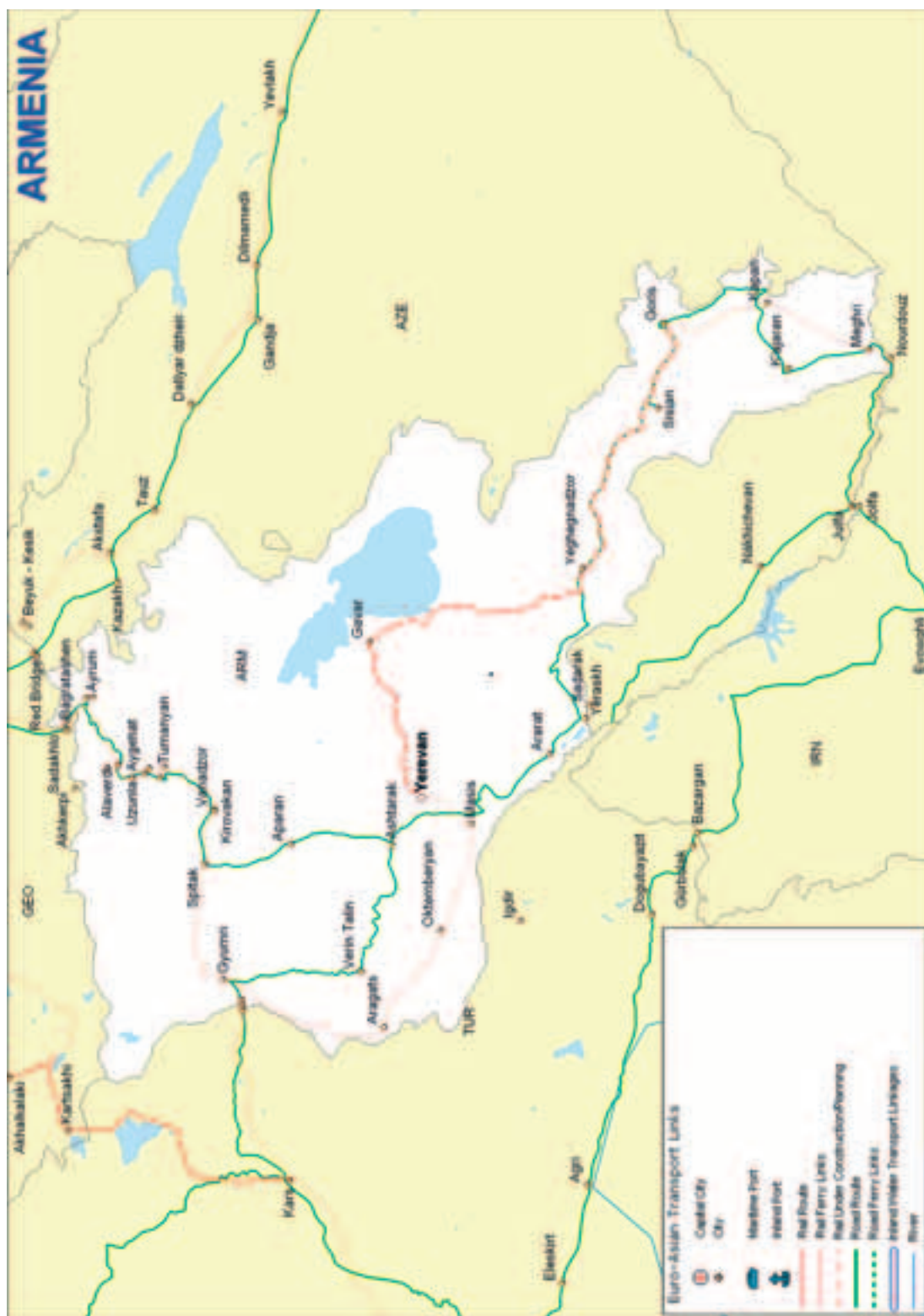


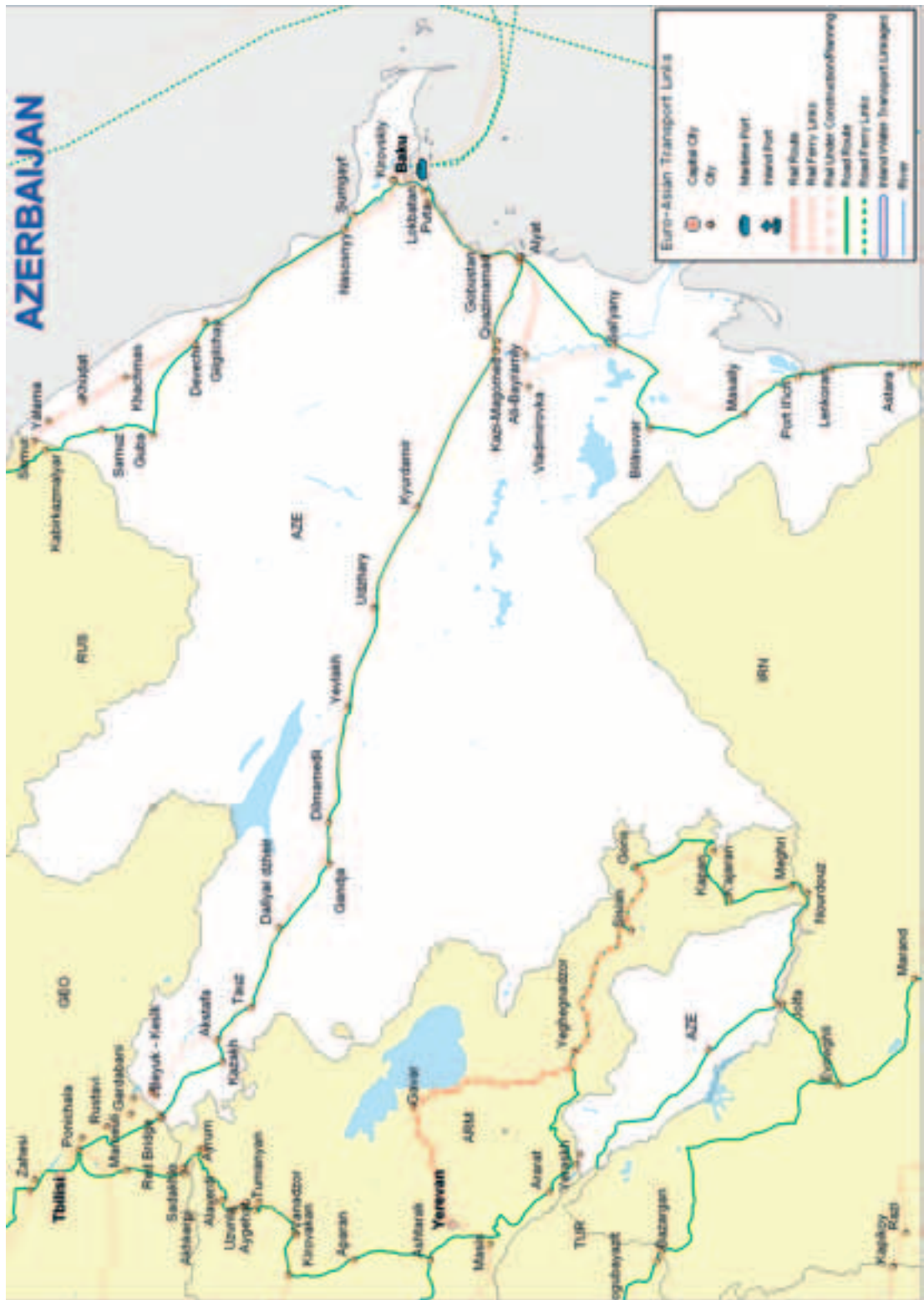
4.1.34 Карты по странам



Карта 4.28 - Афганистан

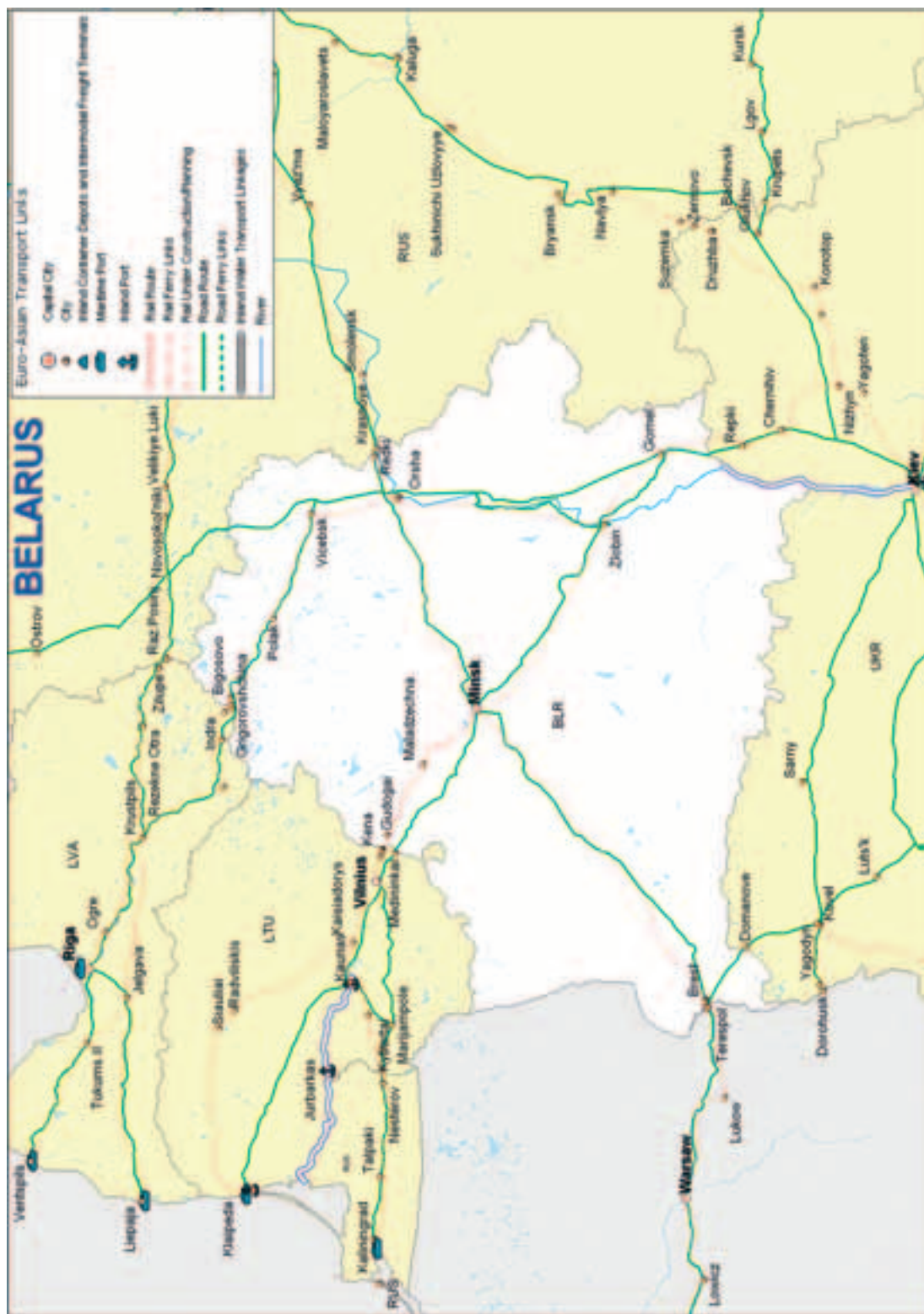
Карта 4.29 - Армения

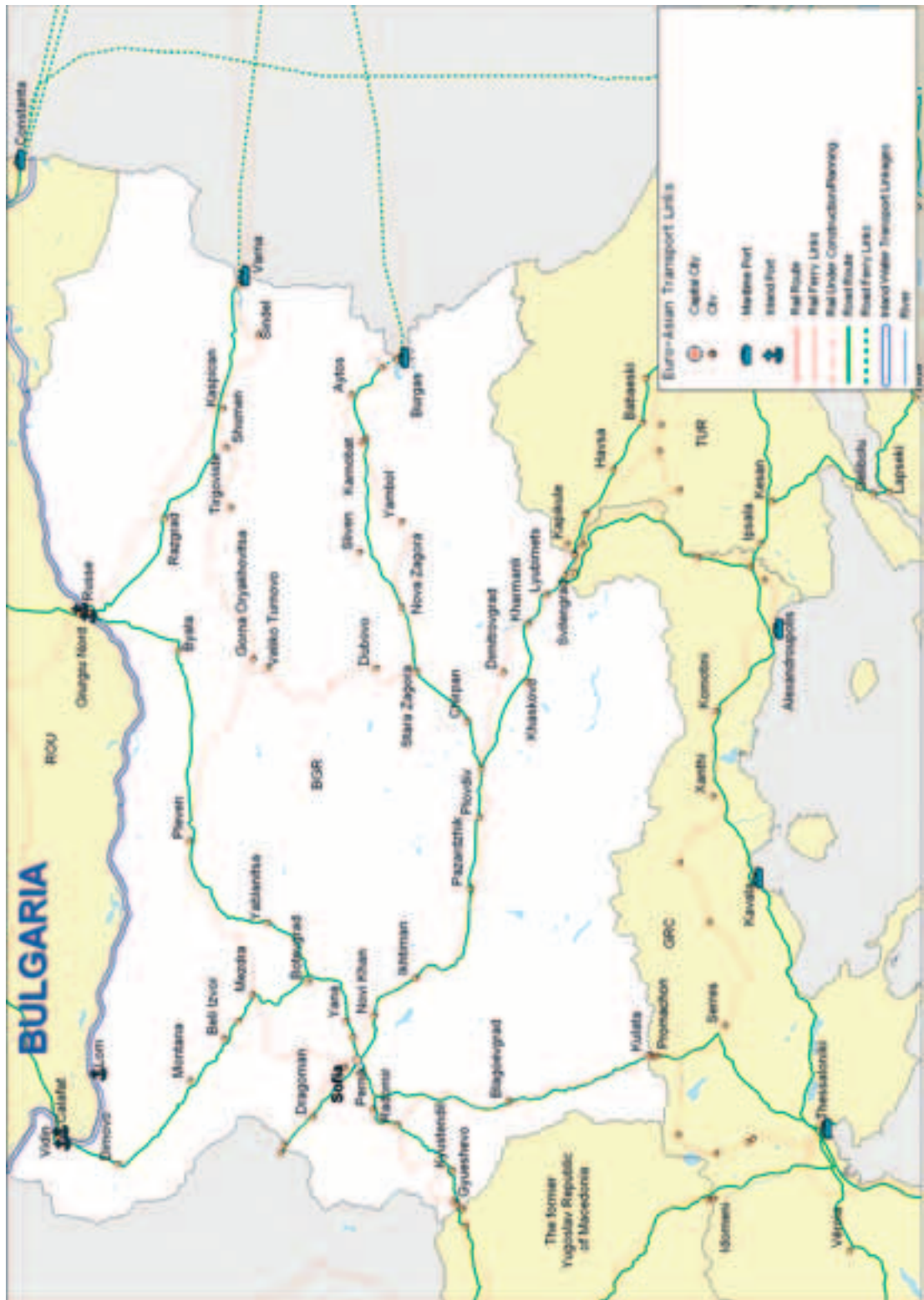




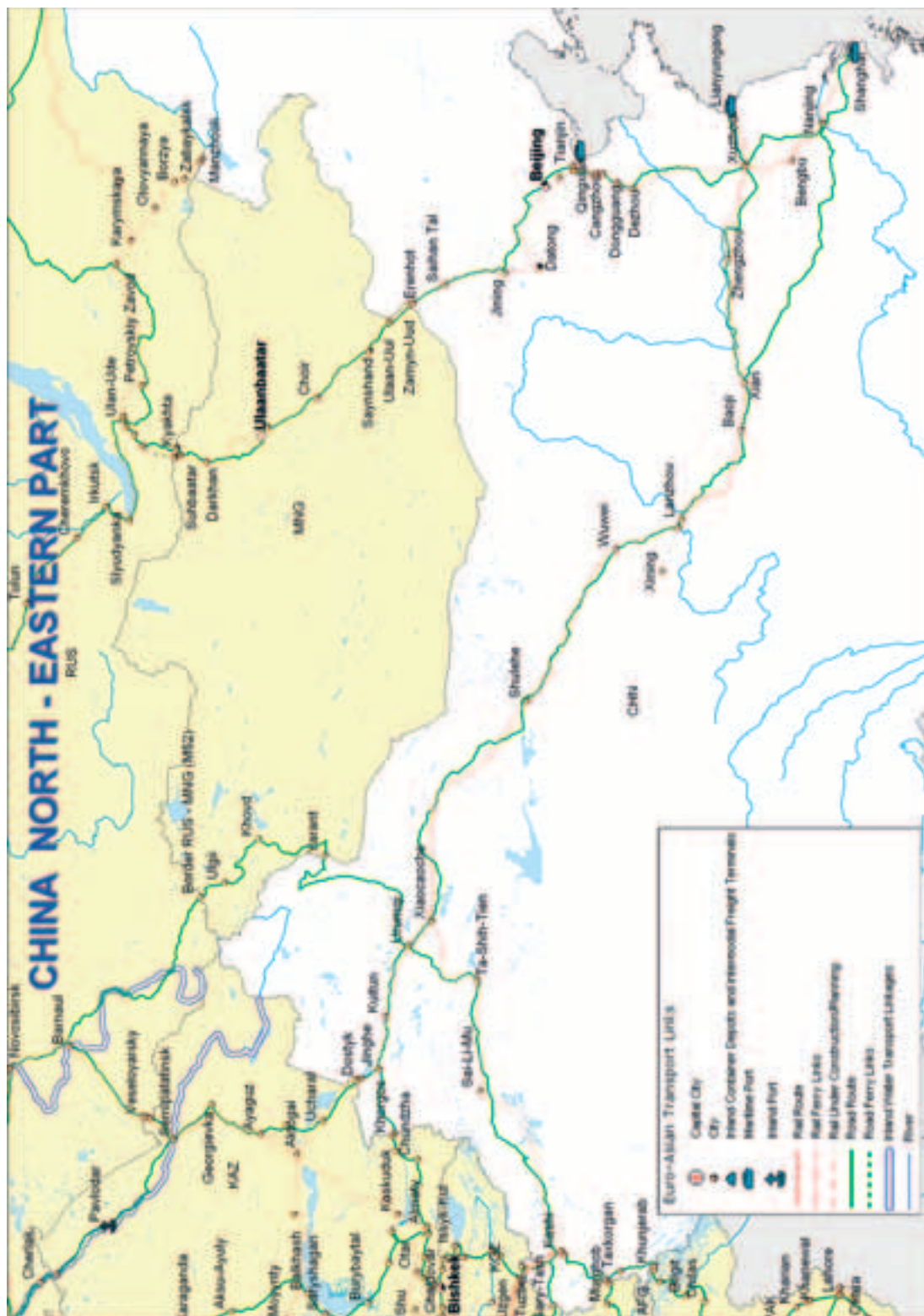
Карта 4.30 - Азербайджан

Карта 4.31 - Беларусь

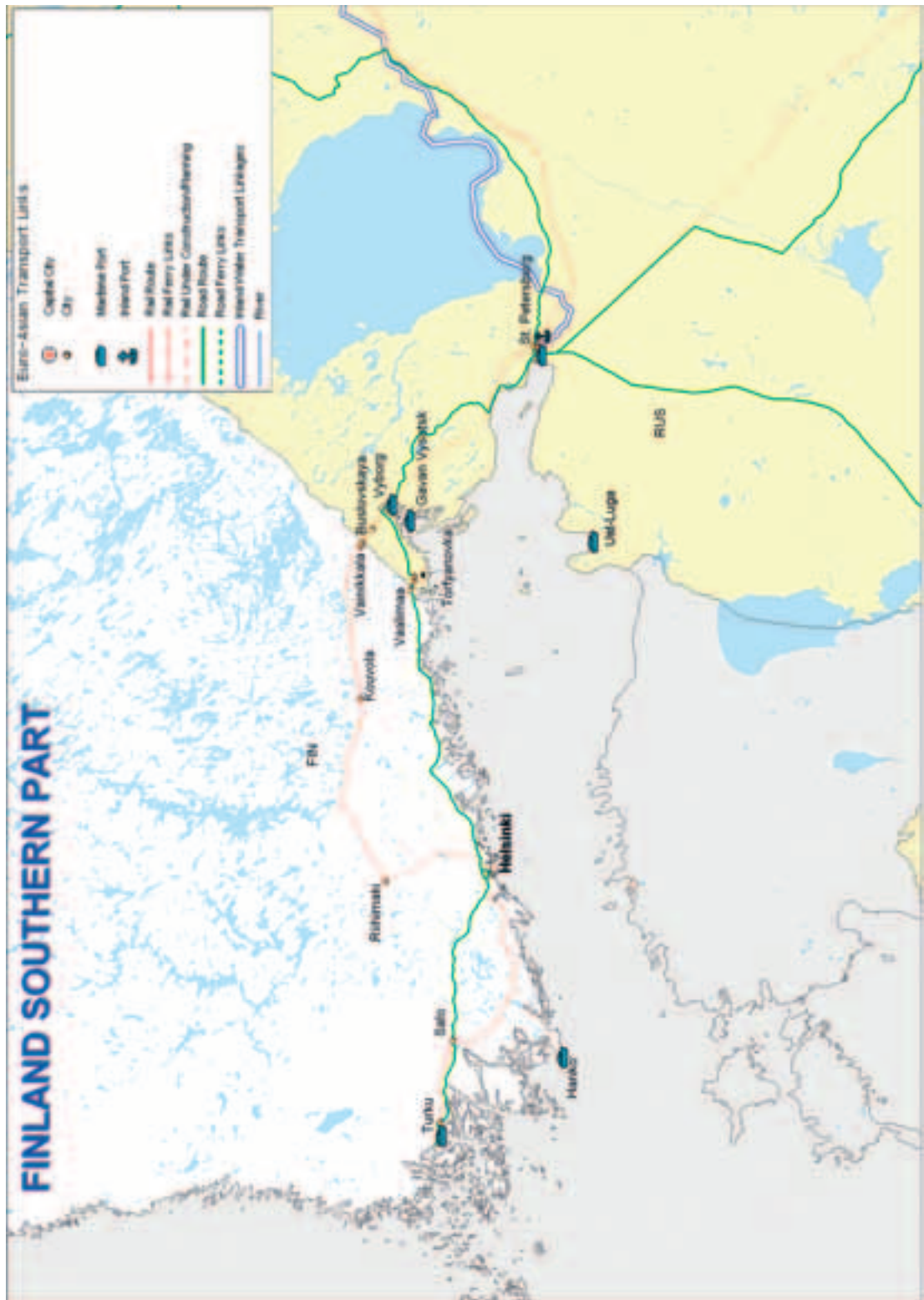




Карта 4.32 - Болгария

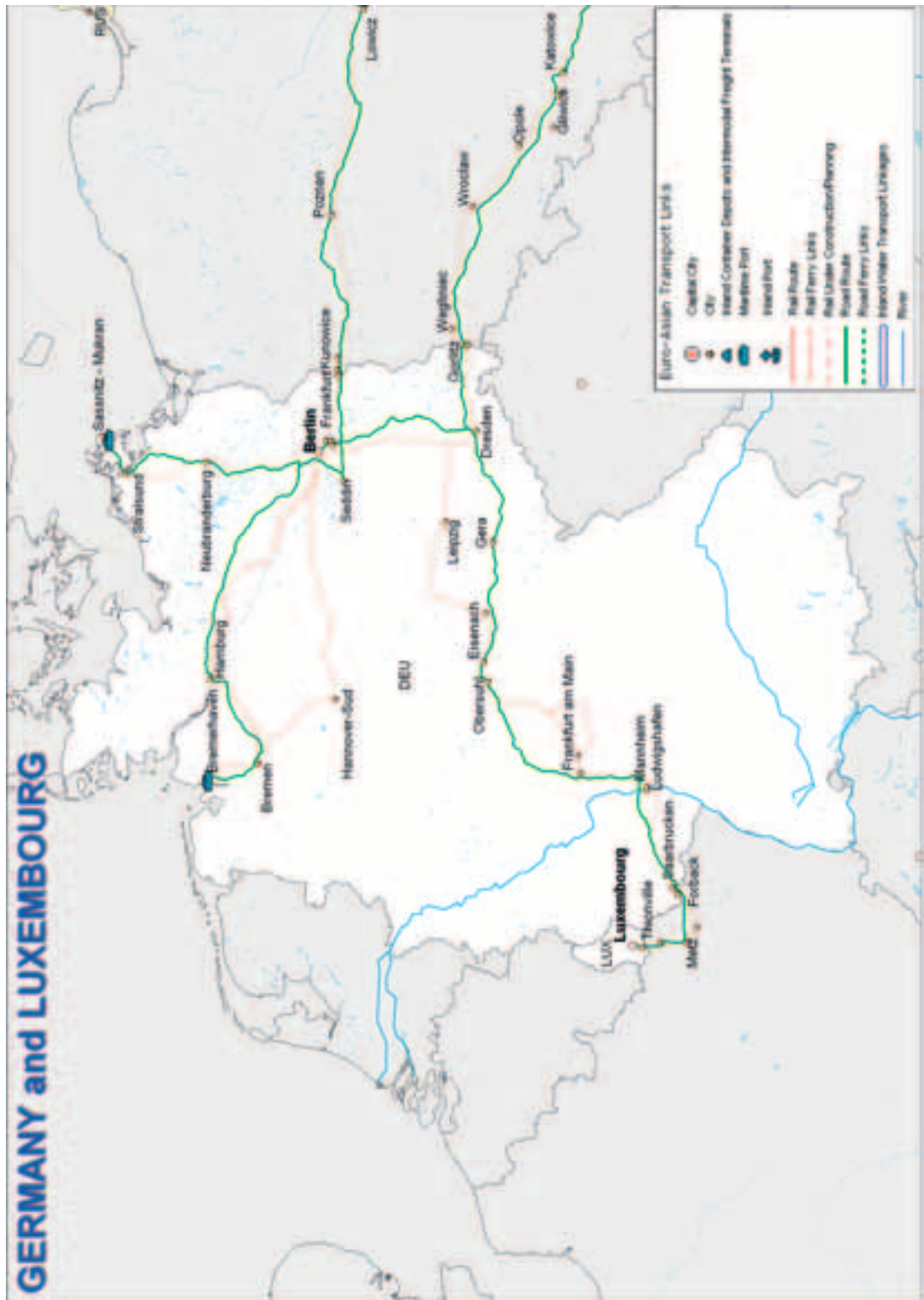


Карта 4.33 - Северо-восток Китая

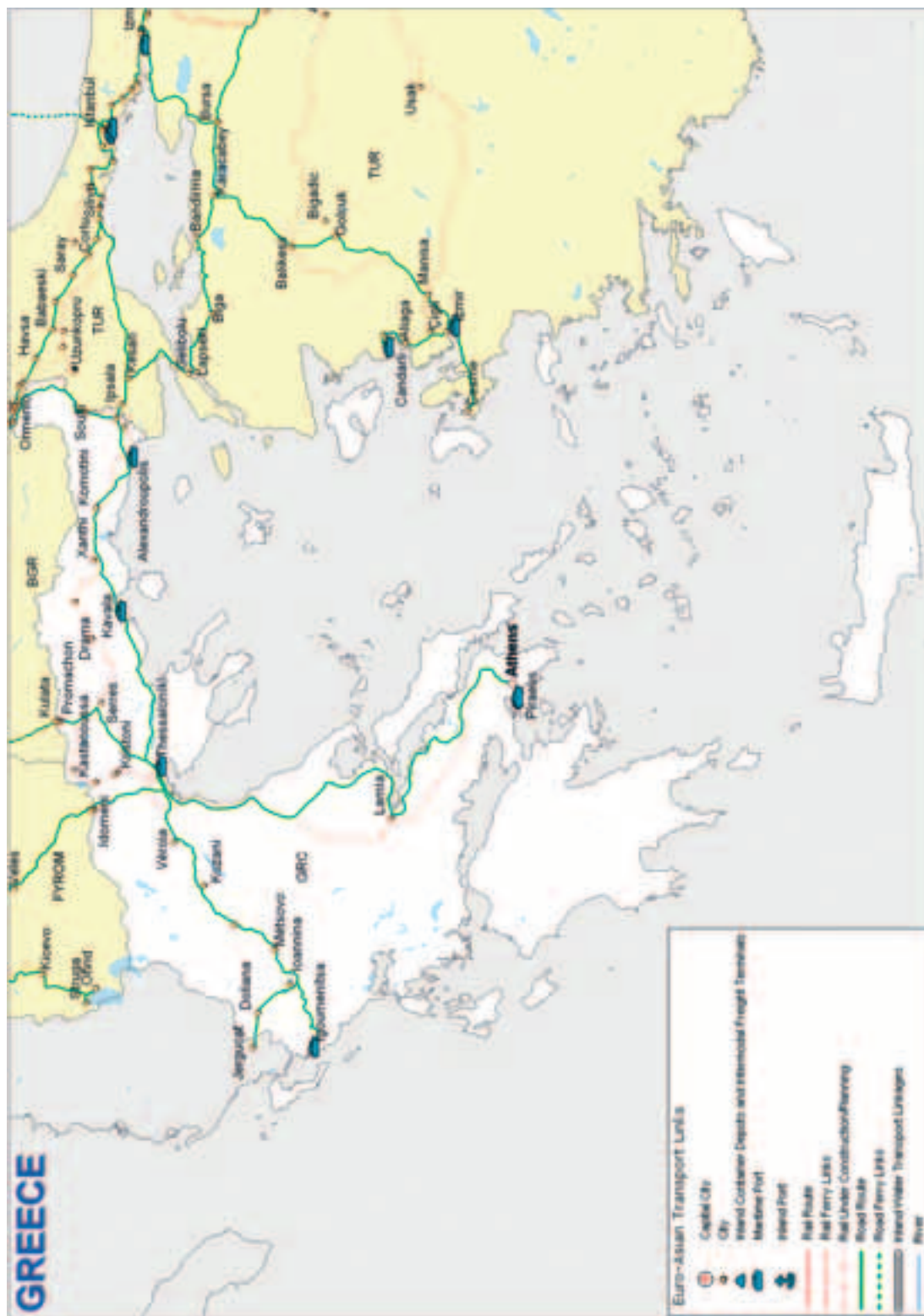


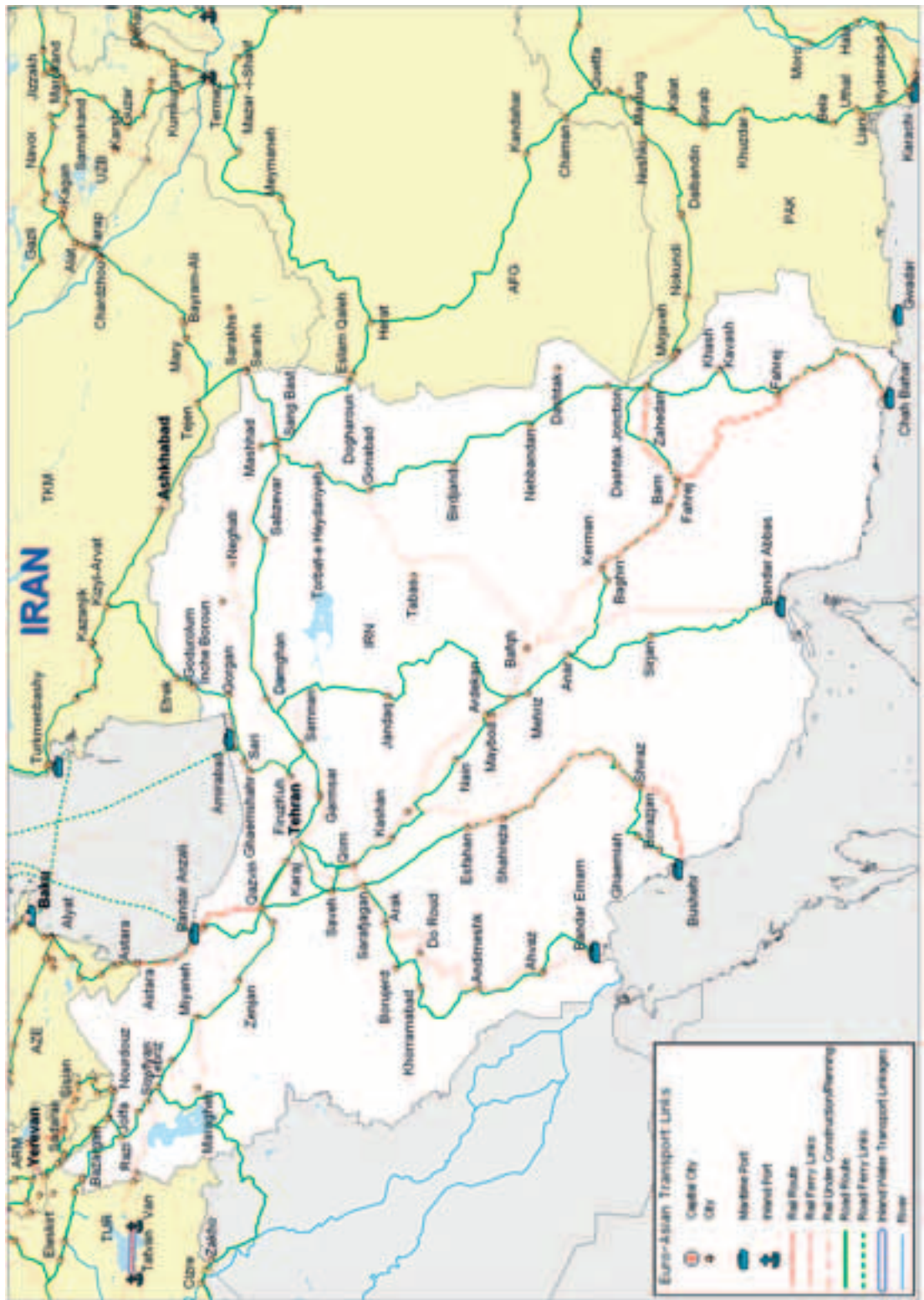
Карта 4.34 - Юг Финляндии

Карта 4.36 - Германия и Люксембург

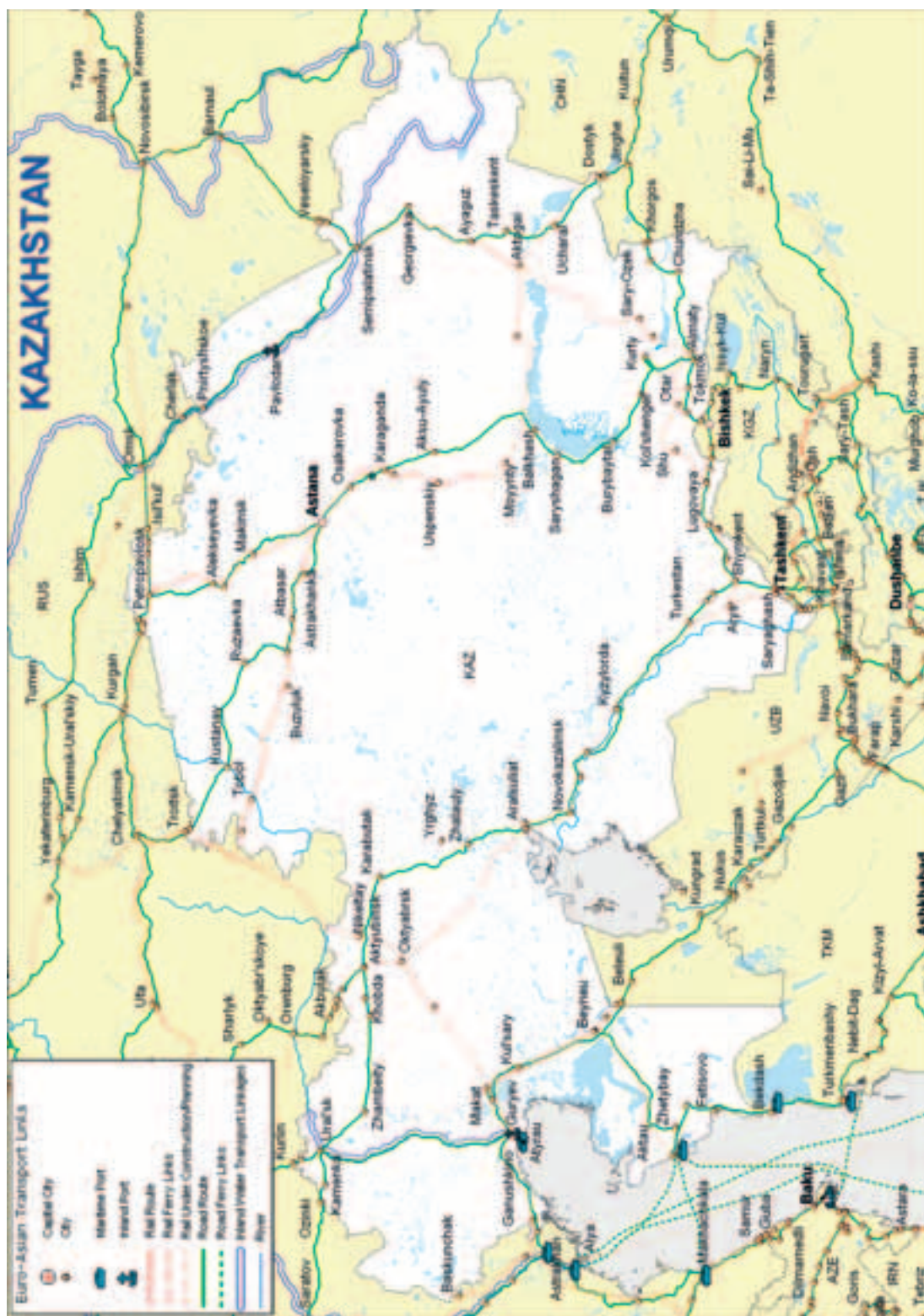


Карта 4.37 - Греция

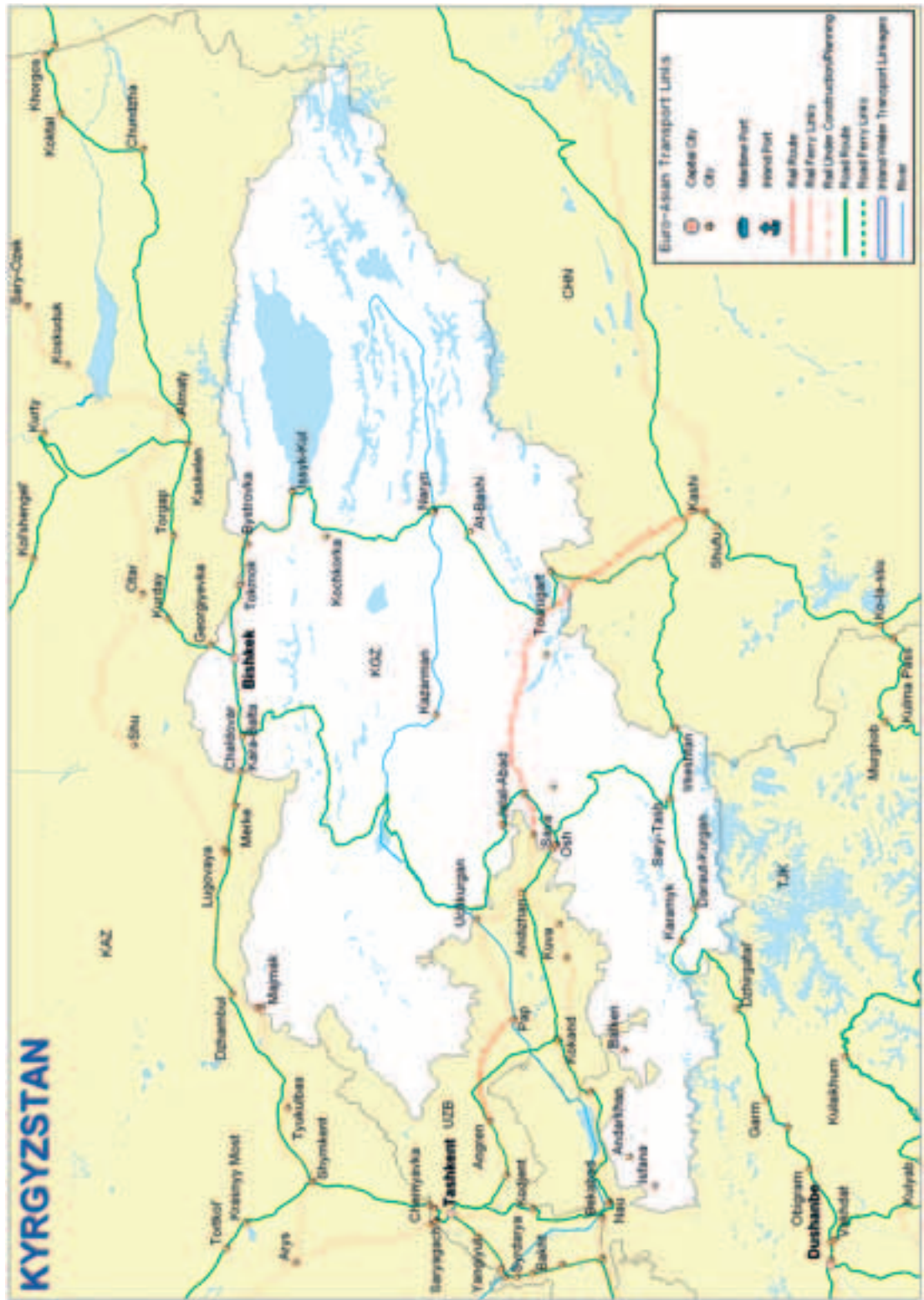




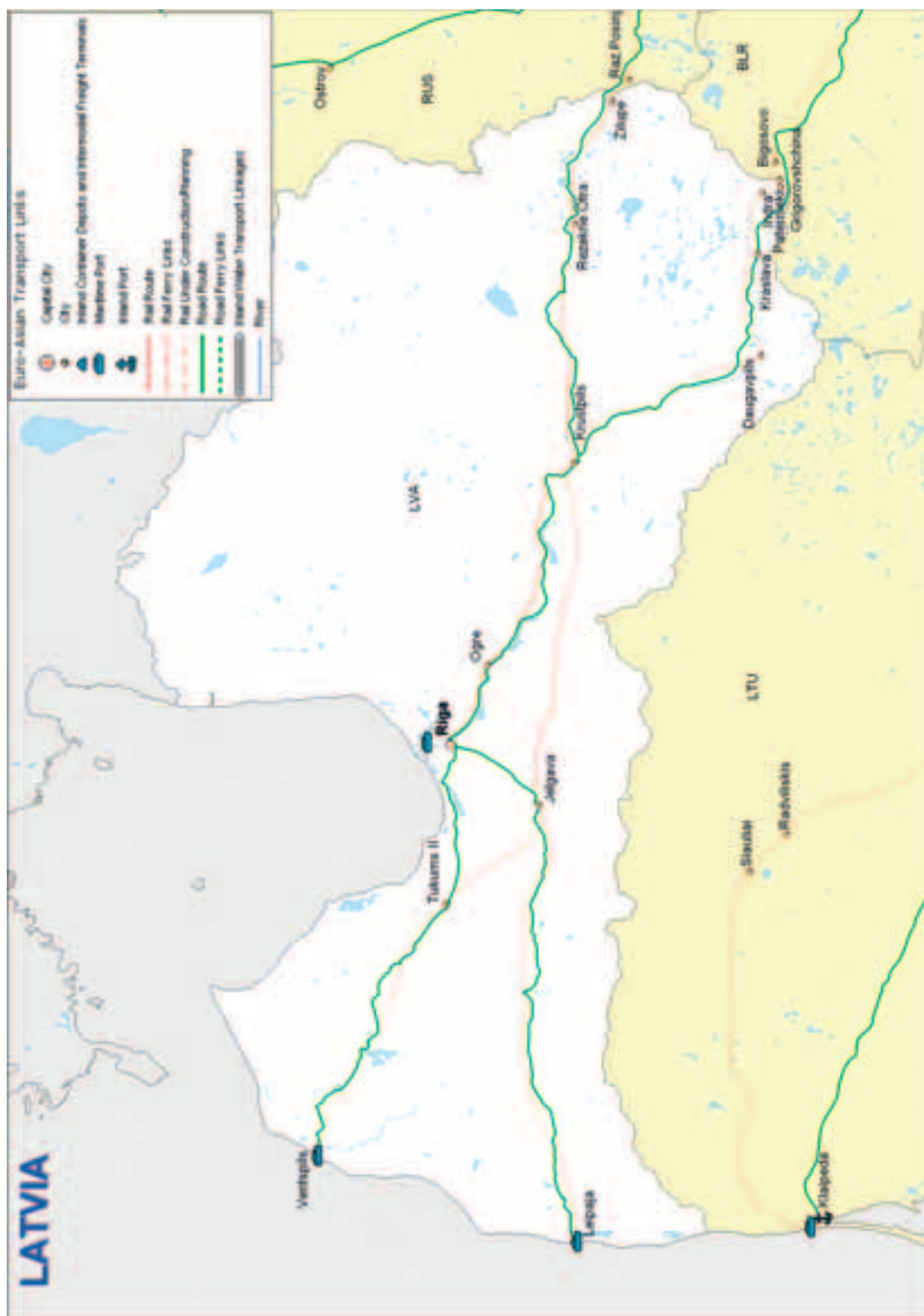
Карта 4.38 - Иран



Карта 4.39 - Казахстан

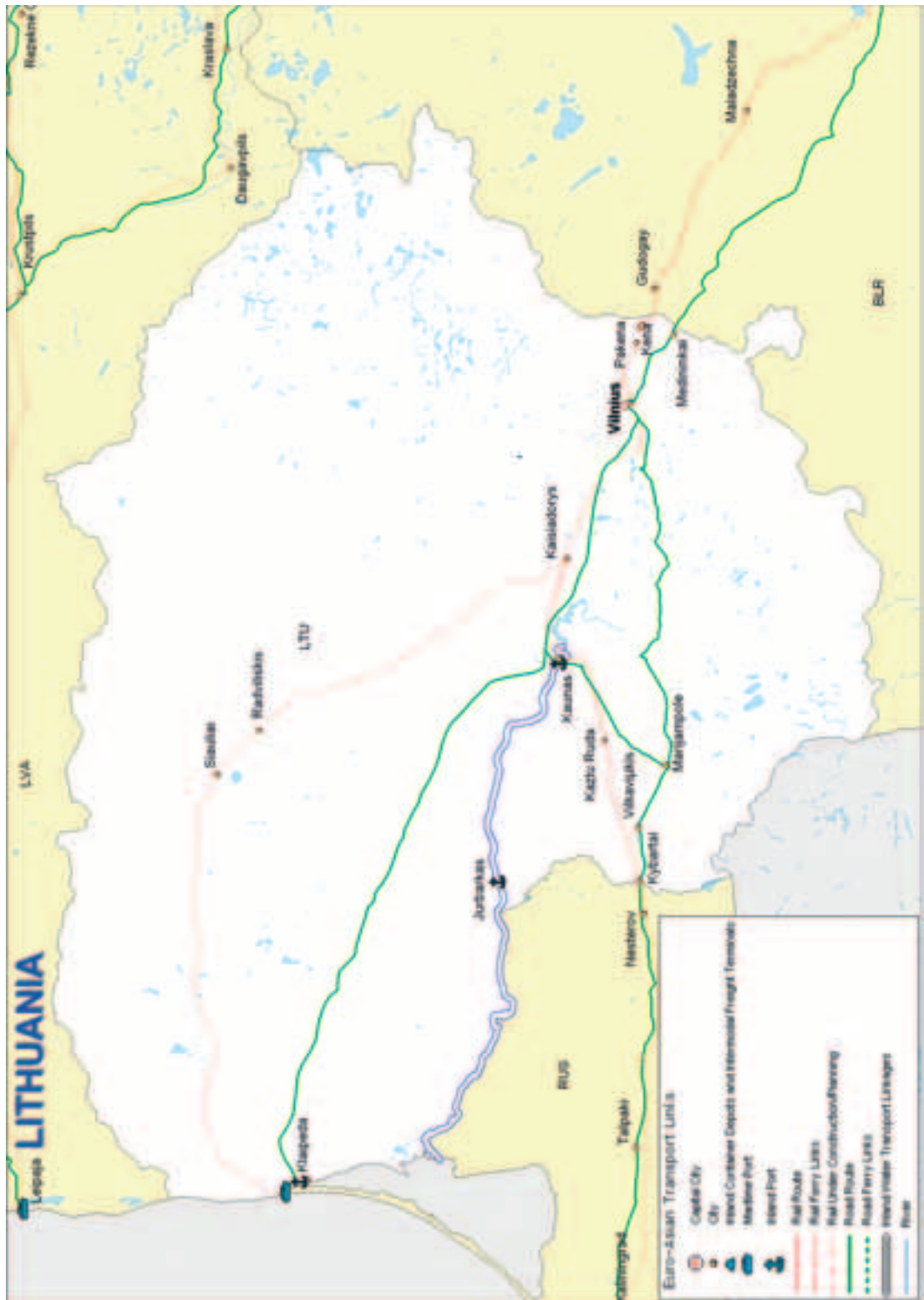


Карта 4.40 - Кыргызстан



Карта 4.41 - Латвия

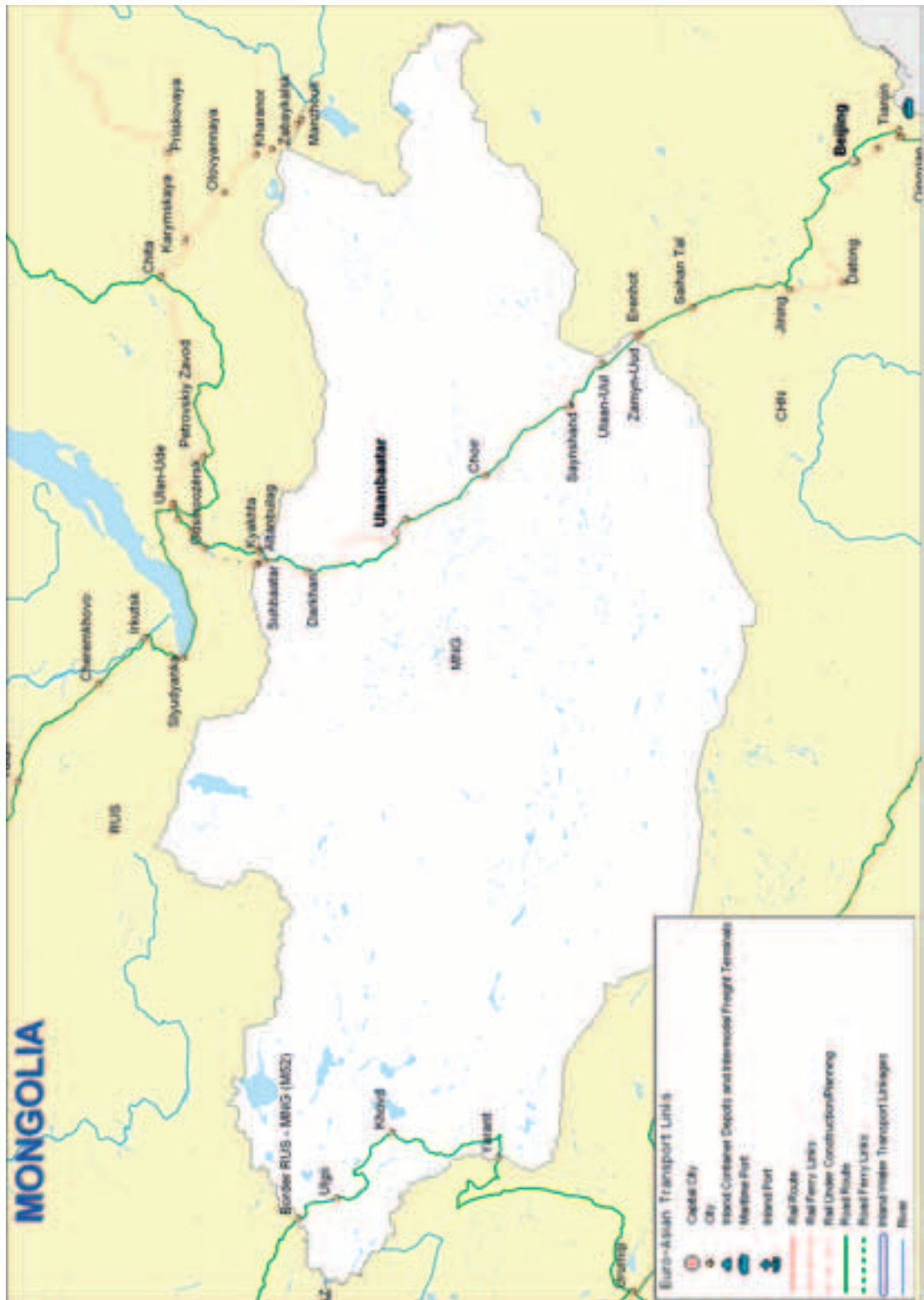
Карта 4.42 -Литва

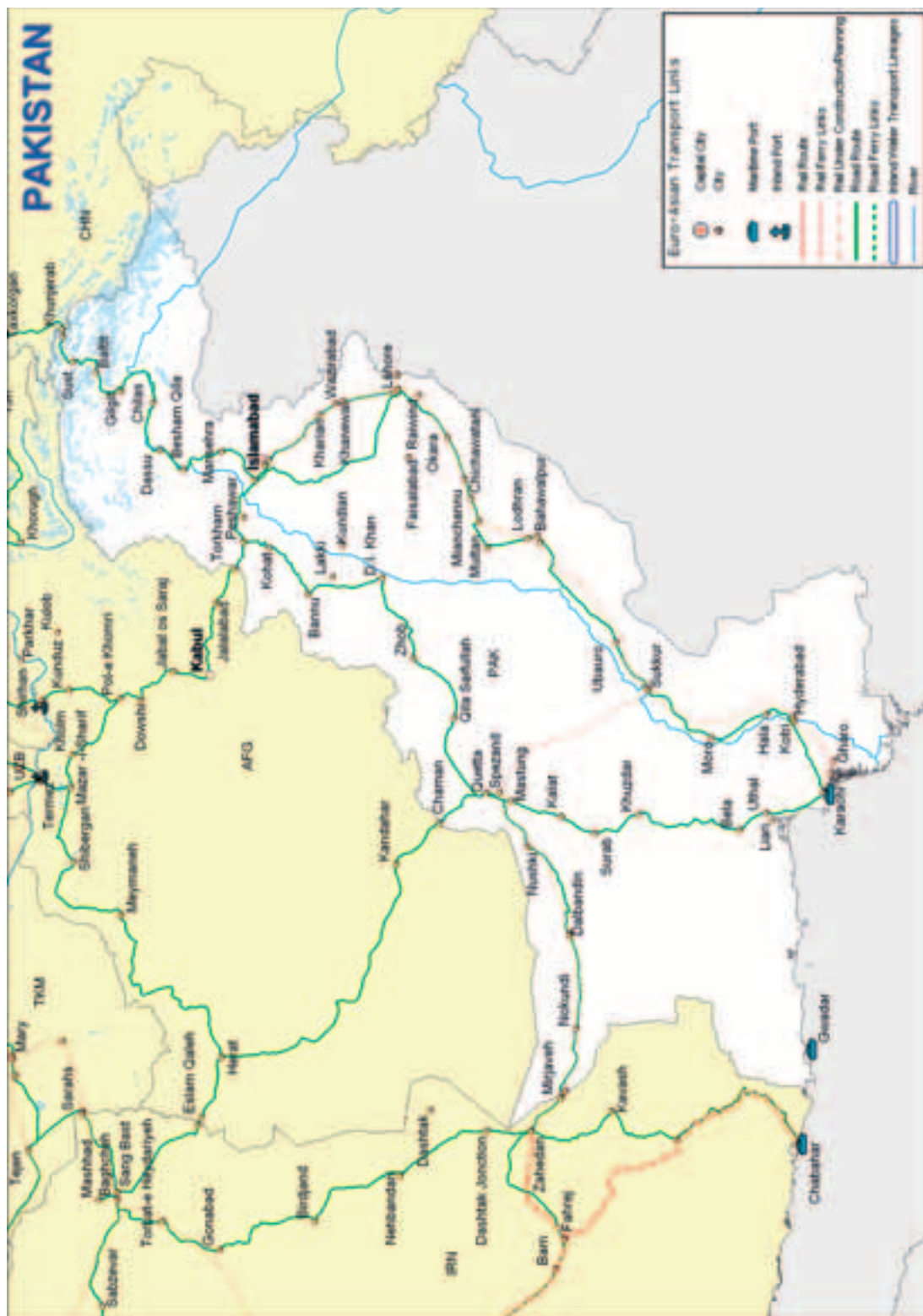


Карта 4.43 - Люксембург



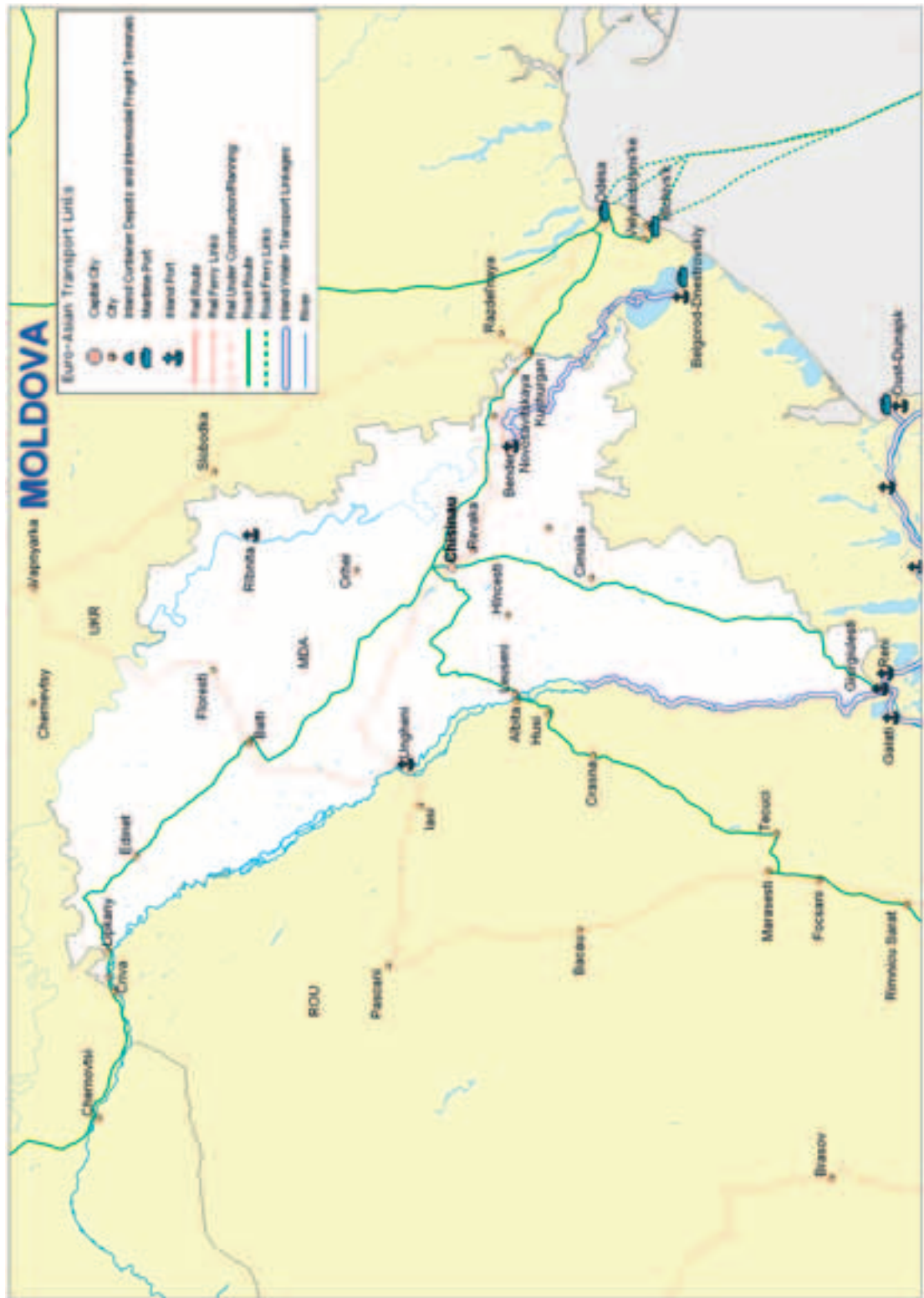
Карта 4.44 - Монголия



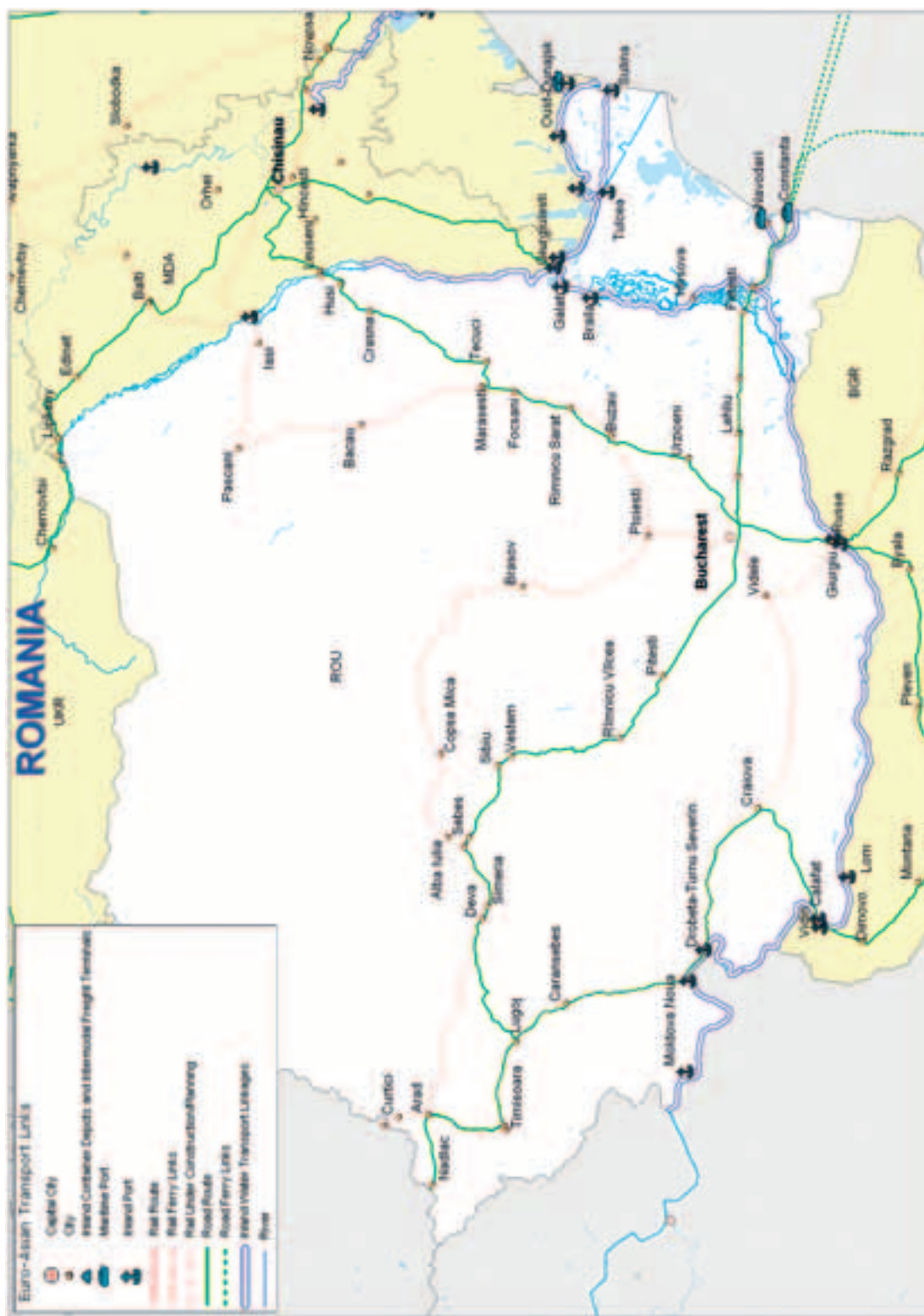


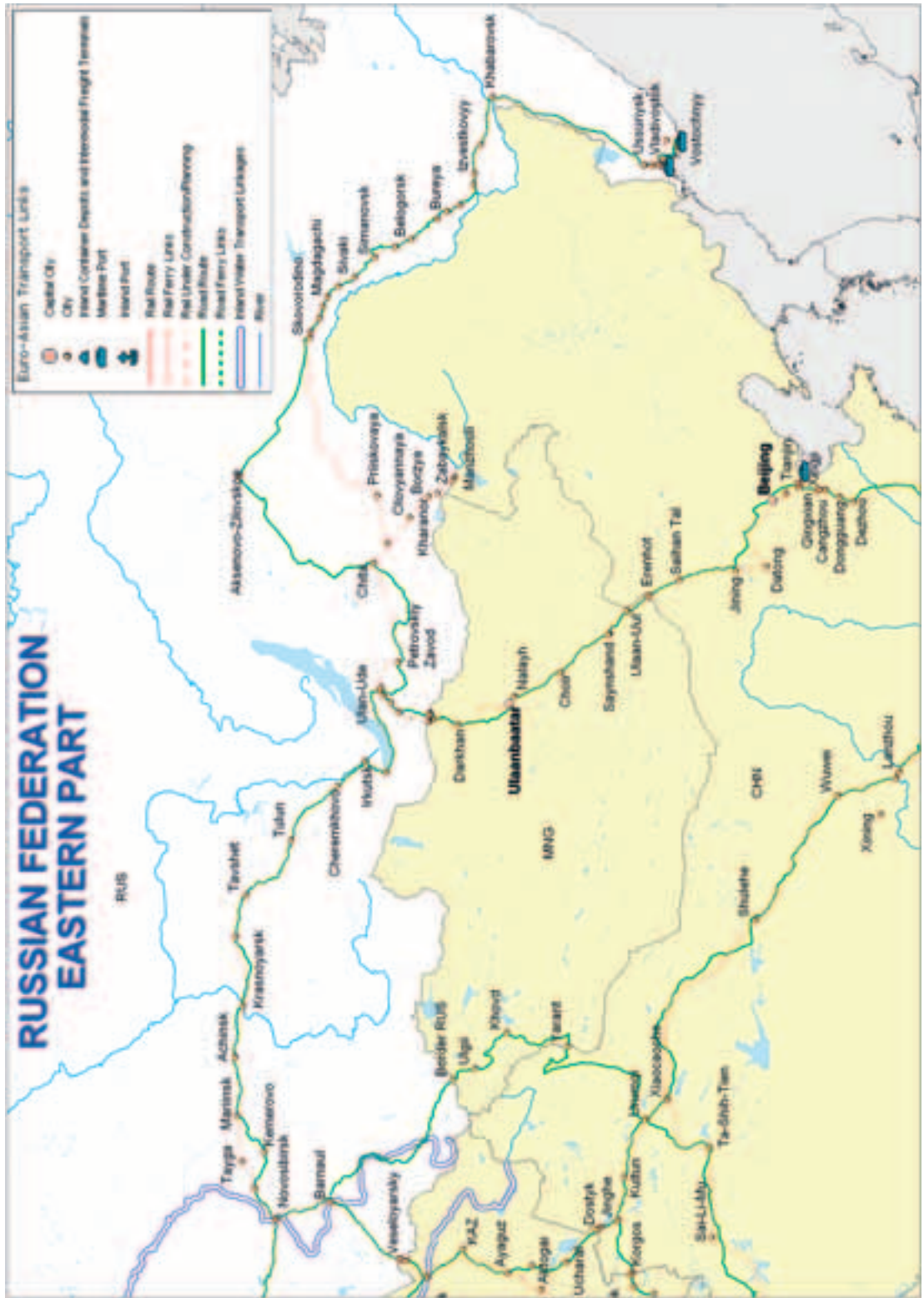
Карта 4.45 - Пакистан

Карта 4.46 - Республика Молдова

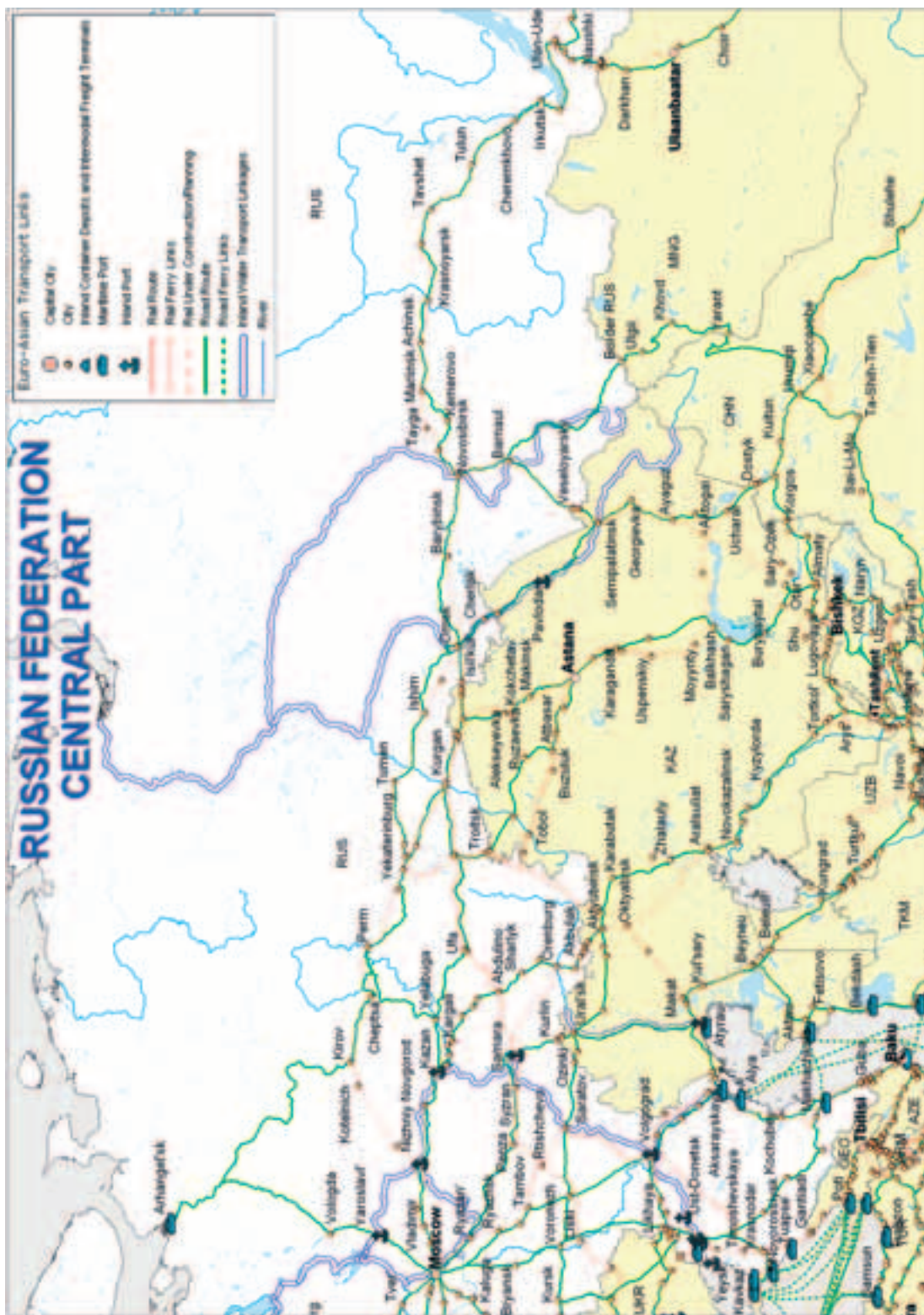


Карта 4.47 - Румыния





Карта 4.48 - Восток Российской Федерации



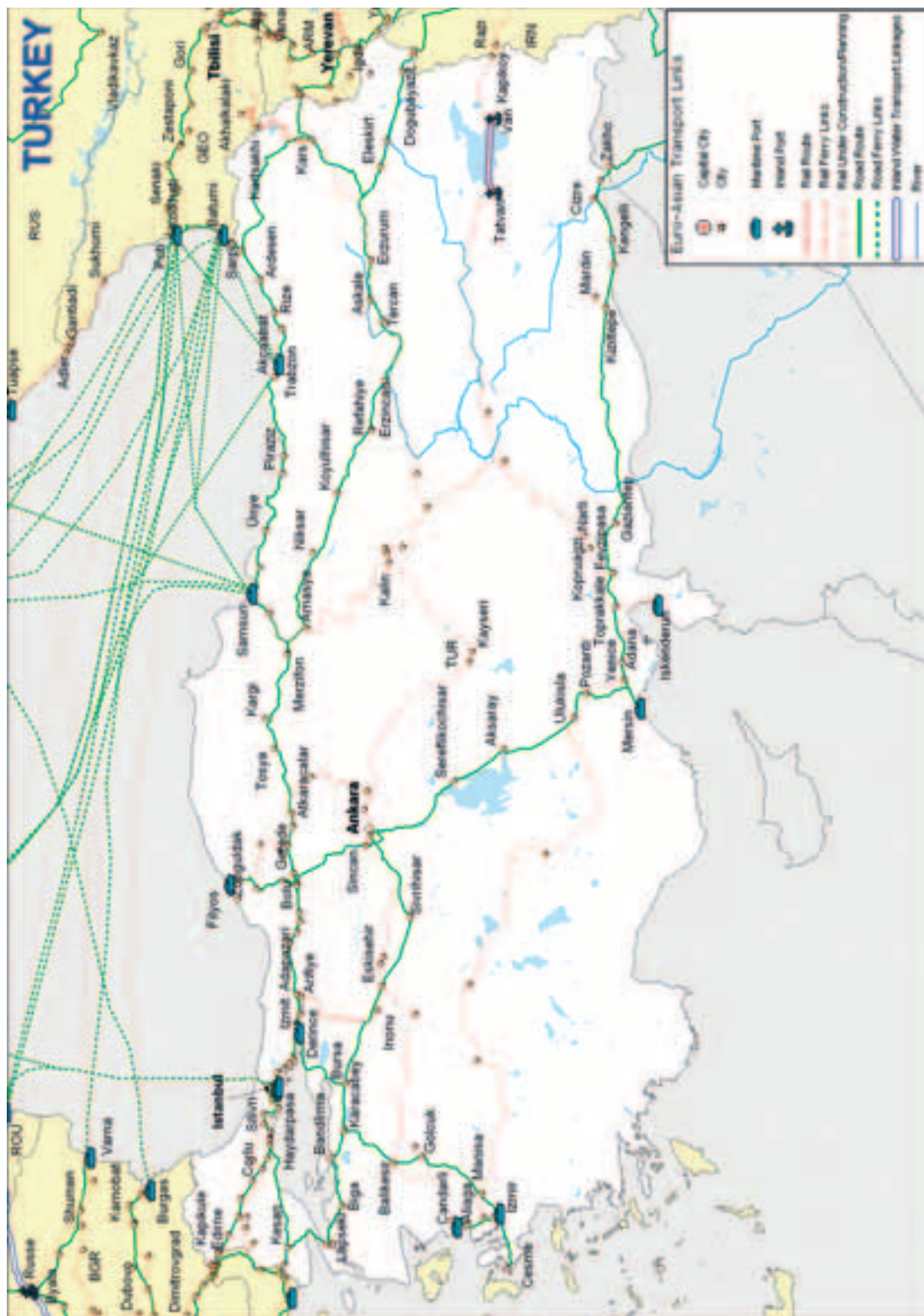
Карта 4.49 - Центральные районы Российской Федерации

Карта 4.50 - Запад Российской Федерации

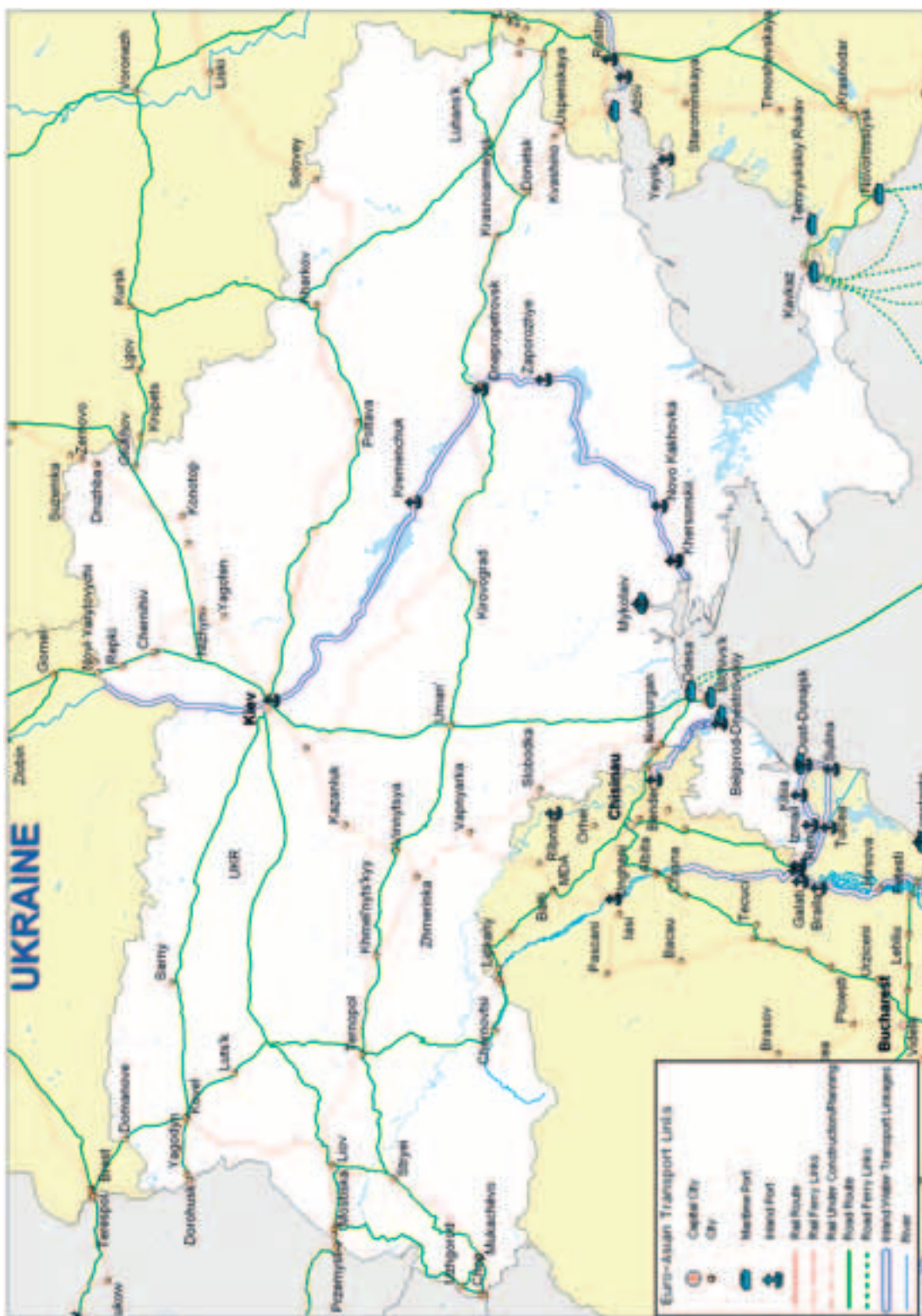


Карта 4.52 - Бывшая югославская Республика Македония

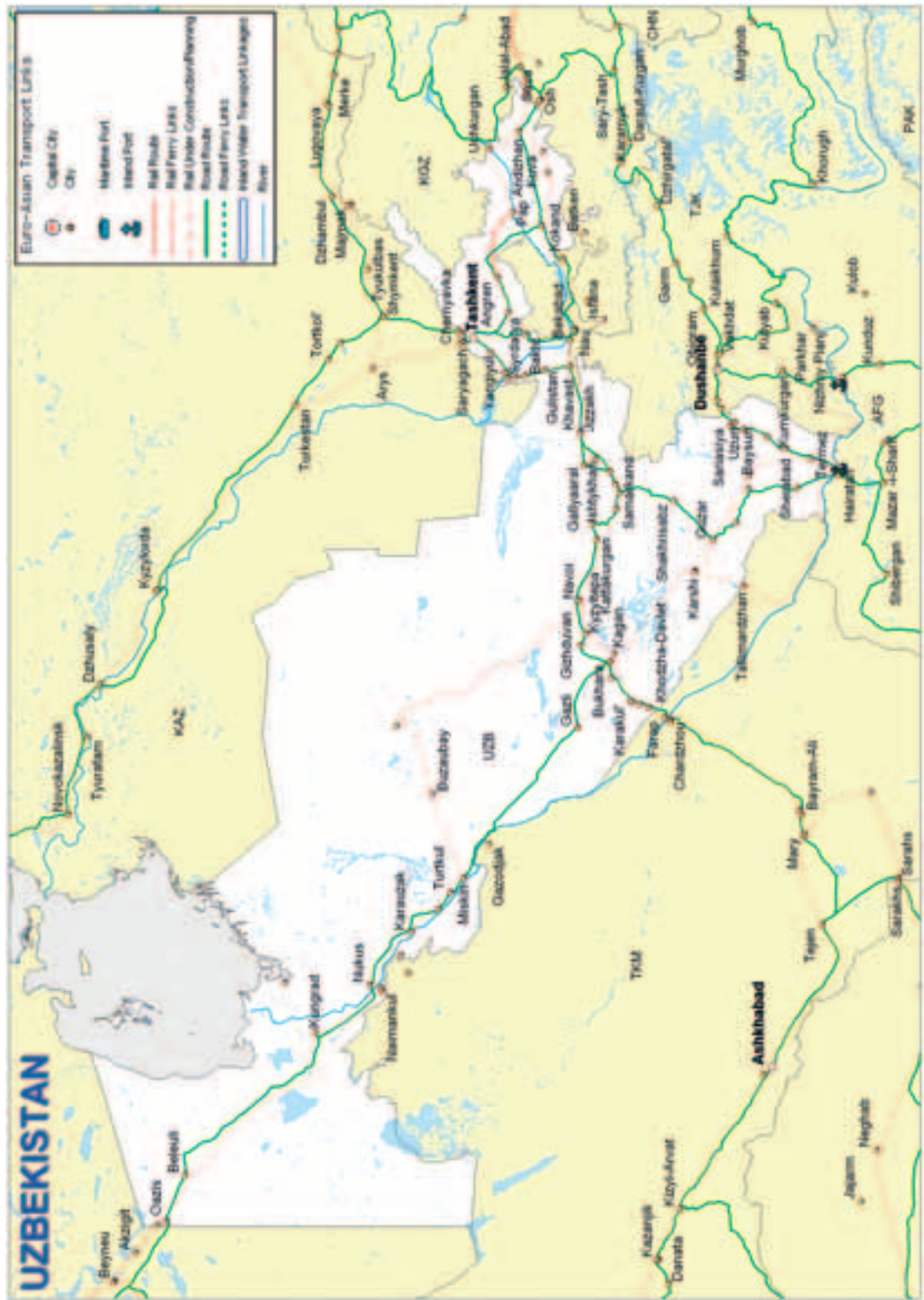




Карта 4.53 - Турция



Карта 4.55 - Украина



Карта 4.56 - Узбекистан

4.2 Обзор, расширение и уточнение приоритетных проектов, идентифицированных в ходе этапа I

На первом этапе проекта по развитию евро-азиатских транспортных связей был разработан и представлен план инвестиций в приоритетные проекты, основанный на предложениях 18 стран-участниц (Азербайджан, Армения, Афганистан, Беларусь, Болгария, Грузия, Иран, Казахстан, Китай, Кыргызстан, Республика Молдова, Российская Федерация, Румыния, Таджикистан, Туркменистан, Турция, Узбекистан и Украина).

Все предложенные в ходе этапа I EATC проекты по развитию транспортной инфраструктуры вдоль намеченных маршрутов были подвергнуты структурированной оценке по методике приоритизации, разработанной независимым консультантом и утвержденной национальными координаторами соответствующих стран, на предмет разработки международного плана инвестиций в проекты этапа I EATC.

В ходе этапа II предполагалось, в частности, пересмотреть (с учетом новых данных) приоритетные проекты транспортной инфраструктуры EATC и разработать международный инвестиционный план. С этой целью был рассмотрен и уточнен перечень приоритетных проектов, составленный на этапе I EATC, и на основе материалов, поступивших от стран в связи с новыми приоритетными проектами, предложенными в ходе этапа II, разработан новый межрегиональный план инвестиций в эти проекты.

Настоящий раздел посвящен следующим конкретным темам:

- краткое изложение разработанной методики приоритизации проектов, предложенных для включения в новый инвестиционный план этапа II EATC. Характер данных, необходимых для применения этой методики, и процедура сбора данных, предназначенная и использовавшаяся для целей анализа;
- оценка хода осуществления проектов, намеченных на этапе I EATC, включая обзор и уточнение тех из них, которые подлежат включению в новый инвестиционный план этапа II;
- сбор и анализ информации о новых проектах с использованием материалов, представленных странами на этапе II;
- приоритизация проектов согласно предложенной методике и разработка нового инвестиционного плана, соответствующего этапу II.

4.2.1 Методика приоритизации проектов

Задача определения степени приоритетности новых проектов, включаемых в инвестиционный план этапа II EATC, предполагает разработку методики отбора таких проектов и их распределения по группам в зависимости от намеченных сроков осуществления. В интересах сохранения преемственности между двумя этапами EATC было решено использовать ту же методику, которая применялась для приоритизации проектов этапа I EATC. Она была разработана независимым консультантом и обстоятельно документирована в соответствующем докладе³⁵. Однако для полноты изложения краткое описание этой методики приводится и здесь.

Выбранный метод отличается простотой и основывается на общепринятом принципе анализа по множественным критериям. Согласно этому методу проекты распределяются по вероятным срокам их осуществления (досрочные, среднесрочные

³⁵ Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций и Экономическая и социальная комиссия Организации Объединенных Наций для Азии и Тихого океана. *Совместное исследование о развитии евро-азиатских транспортных связей* (Нью-Йорк и Женева, 2008 год).

и долгосрочные), при одновременном учете их направленности на достижение специфически национальных или международных целей.

Данный метод позволяет выбирать более предпочтительные из возможных вариантов, ориентируясь на ряд конкретных задач, поставленных руководящим органом (например, министерством транспорта/инфраструктуры), который установил поддающиеся количественной оценке критерии их выполнения. Такие критерии определяются путем наблюдений, дискуссий, экспериментов, проб и ошибок. Хотя этому методу изначально свойственна субъективность, считается, что он позволяет в известной мере упорядочить принятие решений, привнося в него элементы анализа и открытости. Предпочтения при этом касаются в основном сроков/периодов реализации проектов. Как указано ниже, таких возможных сроков/периодов было определено четыре.

Соответственно, проекты не оценивались как таковые, поскольку для этого по каждому из проектов, имеющих одинаковые учетные параметры, пришлось бы провести углубленное технико-экономическое исследование, а затем подвергнуть их перекрестной оценке участвующими странами. Тем не менее в случаях, когда такая оценка/технико-экономическое исследование были проведены, их результаты (например, внутренняя норма рентабельности) также принимались во внимание.

4.2.1.1 Краткое изложение методики

Методологическая схема, предложенная для целей приоритизации проектов, состояла из трех этапов (идентификация, анализ и разделение на группы по срокам реализации), чем обеспечивался учет всей совокупности предложенных проектов EATC при пересмотре инвестиционной стратегии EATC.

Ниже следует определение термина "проект" согласно исходной методологии EATC.

Определение термина "проект". Под проектом понимается новое строительство или модернизация/реабилитация участка транспортной инфраструктуры. Проект также может предусматривать сооружение или модернизацию/реабилитацию транспортного терминала/порта (морского или внутреннего плавания) и т. д. Протяженность участка инфраструктуры может быть различной, но сумма затрат при этом должна быть не менее 10 млн. долларов. Из этого правила возможны исключения в случаях, когда проект связан с восполнением недостающего звена или устранением узкого места.

Исходя из вышеизложенного, в процессе приоритизации были рассмотрены следующие группы проектов:

- I. Проекты, представленные в ходе этапа I EATC, которые были завершены за истекший период, а также проекты этапа I EATC, в отношении которых не поступило информации о каких-либо изменениях.
- II. Уточненные или пересмотренные проекты этапа I EATC, включая те, по которым были представлены дополнительные данные.
- III. Новые проекты, представленные как странами, участвовавшими в этапе I EATC, так и новыми странами, подключившимися к EATC на этапе II.

Ниже следует краткое описание этапов, из которых состоит предложенная методология.

Этап А – Идентификация

На идентификационном этапе фиксируются данные о намечаемых проектах с учетом их готовности к осуществлению и возможностей финансирования, а также наличие общих задач у ответственных за эти проекты организаций, будь то национальных или международных, и проводится сбор общедоступных сведений/данных об этих проектах.

Этап В – Анализ

Анализ проводится с помощью таких общепринятых методов учета множественных критериев, как прямая оценка соответствия этим критериям, применение матрицы парных сравнений и теории многомерной полезности. Все эти методы использовались при составлении исходного инвестиционного плана на этапе I EATC.

Следует отметить, что набор критериев не отличался от того, который был использован в ходе этапа I EATC.

Этап С – Классификация по срокам

На заключительном этапе отбор проектов производится на основе выставленных им "оценок" в баллах. С учетом этого проекты делятся по срокам их реализации на четыре категории (I, II, III и IV), каждая из которых соответствует тому или иному периоду времени, а именно:

- **категория I:** проекты, обеспеченные финансированием, находящиеся в стадии осуществления и планируемые к завершению в ближайшем будущем (**до 2013 года**);
- **категория II:** проекты, способные привлечь финансирование или уже утвержденные в форме планов, осуществление которых ожидается в короткие сроки (**до 2016 года**);
- **категория III:** проекты, по которым до принятия окончательного решения необходимы дополнительные исследования, после чего можно ожидать их финансирования и осуществления (**до 2020 года**);
- **категория IV:** проекты, нуждающиеся в дополнительных исследованиях для их окончательного оформления и в составлении графика их реализации до решения вопроса о финансировании, включая проекты, по которым отсутствуют достаточные данные (**вероятный срок осуществления – после 2020 года**).

4.2.12 [Согласованность с этапом I EATC](#)

Хотя на этапе II EATC применялась та же методология, что и на этапе I, при этом был принят во внимание целый ряд особенностей:

- в результате уточнения проектов EATC идентифицированные проекты были разделены на группы со сроками осуществления, которые не совпадают с намечавшимися в ходе первого этапа EATC из-за разницы в сроках этапов I и II. О предполагаемых сроках осуществления проектов второго этапа EATC и их разбивке на категории говорится в предыдущем абзаце;
- ряд проектов первого этапа EATC были отнесены к категории IV ввиду отсутствия необходимых данных. В случаях, когда при сборе данных на этапе II EATC недостающая информация поступала и на ее основании проекту мог быть

присвоен более высокий балл, в новом инвестиционном плане такой проект переводился в одну из трех других категорий (I, II или III);

- проекты, в отношении которых на этапе II не поступало информации о каких-либо изменениях, оставались согласно новому инвестиционному плану в той же категории, к которой они были отнесены на этапе I.

4.2.1.3 Важные условия приоритизации проектов

В процессе приоритизации проектов соблюдался ряд ключевых условий:

- для этапа II отбирались проекты на основных маршрутах EATC;
- проекты вне планируемых маршрутов этапа II EATC, которым тем не менее придается общенациональное значение, заносятся в "резерв".
- проекты, обеспеченные финансированием, сразу рассматривались на предмет их включения в категорию I;
- проекты, под которые финансирование еще не выделено или выделено частично, а также проекты в стадии планирования подвергались дальнейшему анализу (этап В вышеизложенной методики) для определения очередности их реализации в свете задач, являющихся общими для всех проектов;
- поскольку анализ проводился на основе данных, полученных от стран, проекты, по которым данные отсутствовали полностью, автоматически рассматривались как подлежащие осуществлению в последнюю очередь (категория IV).

4.2.1.4 Сбор данных

В процессе сбора данных для пересмотра исходного плана, составленного в ходе этапа I EATC, и разработки нового инвестиционного плана для этапа II от стран требовалась информация следующих трех видов:

- I. Информация о проектах, намеченных в ходе этапа I EATC, касающаяся только тех 15 стран, которые представили соответствующие данные (Азербайджан, Армения, Беларусь, Болгария, Грузия, Иран, Казахстан, Китай, Кыргызстан, Республика Молдова, Румыния, Таджикистан, Турция, Узбекистан и Украина). Эта информация собиралась в соответствии с вариантом А, о котором говорится ниже.
- II. Информация о новых проектах, которые предполагается осуществить в 15 странах – участницах этапа I EATC, а также о проектах в странах, не представивших никаких данных в ходе этапа I EATC (т. е. В Афганистане, Российской Федерации и Туркменистане). Эти данные собирались в соответствии с вариантом В, о котором говорится ниже.
- III. Новые предложения об осуществлении проектов в новых странах-участницах (Германия, Греция, Латвия, Литва, Люксембург, Монголия, Финляндия и бывшая югославская Республика Македония). Эти данные также собирались в соответствии с вариантом В ниже.

С учетом вышесказанного были определены два возможных варианта сбора данных: i) вариант А для проектов, идентифицированных в рамках этапа I EATC, распространяющийся только на 15 перечисленных выше стран; и ii) вариант В для новых предложений по осуществлению проектов во всех странах-участницах этапа II EATC.

Вариант А

В отношении проектов, уже представленных в ходе этапа I EATC, каждой стране-участнице было предложено проверить и обновить информацию по каждому такому проекту. Национальным координаторам были отдельно направлены шаблоны серии В (В1, В2, В3, В4) с указанием изначально представленных данных по их странам. Шаблоны построены в формате Excel (см. добавление 4.1); данные в них были внесены независимым консультантом. При этом проекты, предложенные на этапе I EATC, были перечислены в ячейках с белым фоном, а данные, представленные в связи с ними, указаны в ячейках с желтым фоном. Каждой из 15 стран было предложено проверить имеющиеся данные и уточнить и/или дополнить приведенную в желтых ячейках шаблона информацию по каждому проекту.

Шаблоны серии В (В1, В2, В3, В4) для каждой страны, представившей данные в ходе этапа I EATC, содержали следующую информацию:

- шаблон В1: существующие автодорожные проекты этапа I EATC;
- шаблон В2: существующие железнодорожные проекты этапа I EATC;
- шаблон В3: существующие проекты внутренних водных путей этапа I EATC;
- шаблон В4: существующие проекты портов (морских и внутреннего плавания), наземных контейнерных площадок/интермодальных грузовых терминалов/грузовых деревень/логистических центров этапа I EATC.

Всем шаблонам серии В придавалось важнейшее значение в плане выполнения задач обзора результатов этапа I EATC, т. е. хода осуществления идентифицированных проектов, их повторного рассмотрения и уточнения, а также распределения по категориям в зависимости от сроков реализации.

Вариант В

Для сбора информации о предлагаемых новых проектах странам, присоединившимся к EATC на этапе II, а также странам, участвовавшим в приоритизации проектов EATC на этапе I, был разослан стандартный вопросник по каждому виду транспорта (шаблоны серии 2: 2А, 2В, 2С, 2D).

Примеры шаблонов серии 2 (2А, 2В, 2С, 2D) приведены в добавлении 4.2; в их число входят:

- шаблон 2А: сведения об автодорожном проекте и связанной с ним инфраструктуре;
- шаблон 2В: сведения о железнодорожном проекте и связанной с ним инфраструктуре;
- шаблон 2С: сведения о проекте внутренних водных путей и связанной с ним инфраструктуре;
- шаблон 2D: сведения о проекте порта (морского или внутреннего плавания), наземной контейнерной площадки/интермодального грузового терминала/грузовой деревни/логистического центра и связанной с ним инфраструктуре.

4.2.1.5 Дополнительная информация после представления исходных материалов

У стран, представивших соответствующие материалы, была запрошена дополнительная информация о проектах ЕАТС. Так, вслед за исходными материалами было предложено представить следующую информацию:

Вариант А – шаблоны серии В (1-4):

- причины задержки осуществления проектов, если таковая имела место;
- величина индексации сметных расходов за период с 2007 по 2008 год (стоимость проектов была указана в ценах 2007 года);
- суммы, израсходованные на текущий момент (2009 год), в процентах к общей стоимости проектов;
- процент ассигнований на проекты по статьям бюджета, предназначенным для финансирования общественных сооружений;
- ВВП страны за 2007 год;
- рекомендации относительно возможных источников недостающих финансовых средств для проектов, не полностью обеспеченных финансированием.

Вариант В – шаблоны серии 2 (А-D):

- суммы, израсходованные на текущий момент (2009 год) в процентах к общей стоимости проектов;
- процент ассигнований на проекты по статьям бюджета, предназначенных для финансирования общественных сооружений;
- ВВП страны за 2008 год;
- рекомендации относительно потенциальных источников недостающих финансовых средств для проектов, не полностью обеспеченных финансированием (при наличии таковых);
- причины задержки осуществления проектов, если таковая имела место.

Наряду с этим странам через их координаторов было предложено, если они сочтут это целесообразным, сообщить для целей анализа в рамках части В принятой методики значения весов, присвоенных ими различным критериям, сопроводив это соответствующим обоснованием; в этих целях предлагалось заполнить следующую таблицу (таблица 4.7):

Таблица 4.7 - Распределение весов критериев

Взвешиваемый критерий	Описание критерия	Вес по умолчанию (определенный на этапе I EATC)	Вес, присвоенный страной
КЛАСТЕР А			
W _{ca1}	Способствует международному сообщению (доходит до пункта пересечения границы или обеспечивает связь со звеном, пересекающим границу)	3,13	
W _{ca2}	Способствует удовлетворению особых потребностей транзитного транспорта развивающихся стран, не имеющих выхода к морю	9,38	
W _{ca3}	Обеспечивает странам с низким уровнем доходов и наименее развитым странам связь с основными рынками Европы и Азии	19,79	
W _{ca4}	Обеспечивает преодоление естественных препятствий, устранение узких мест, доведение некачественных участков до уровня международных стандартов или восполнение недостающих звеньев сети ТЕА	17,71	
ВСЕГО А		50	50
КЛАСТЕР В			
W _{cb1}	Высокая степень готовности к осуществлению в сжатые сроки (проектная стадия)	40,00	
W _{cb2}	Экологический и социальный эффект	10,00	
ВСЕГО В		50	50
ВСЕГО		100	100

4.2.2 Осуществление приоритетных проектов, идентифицированных в ходе этапа I

Содержание данного этапа сводилось к оценке хода осуществления проектов, идентифицированных на этапе I EATC. В основу доклада об их состоянии были положены материалы, поступившие от 15 стран, которые представили свои исходные данные в рамках этапа I EATC и которым было предложено вновь рассмотреть и обновить соответствующую информацию по каждому из проектов для целей настоящего исследования. Следует отметить, что информация, направленная каждой стране, основывалась на исходных материалах, полученных от этой страны на этапе I, а также содержала добавочные или дополнительные сведения, поступившие после официального завершения этапа I исследования EATC. Информация о состоянии проектов первого этапа EATC приводится ниже для каждой из стран в отдельности с распределением проектов по следующим четырем основным категориям:

- Завершенные проекты
- Уточненные проекты, реализуемые на этапе II EATC
- Нереализованные проекты
- Проекты, о состоянии которых информации не получено.

Афганистан

Афганистан не представлял информации в рамках первого этапа исследования EATC.

Армения

Всего в рамках этапа I EATC Арменией было намечено 9 проектов:

- 4 автодорожных проекта (все отнесены к категории I);
- 5 железнодорожных проектов (два отнесены к категории I и три – к категории IV).

Обновленной информации от Армении не поступило. В таблице ниже отражена исходная информация.

Таблица 4.8 - Состояние проектов в Армении

Сеть	Код проекта	Описание	Завершен	Реализуется на этапе II EATC	Не реализован	Нет данных
Автодор.	ARM-ROD-01	Реабилитация шоссе и мостов	√			
Автодор.	ARM-ROD-02	Ремонт и восстановление дорог (ежегодно)	√			
Автодор.	ARM-ROD-03	Обследование 62 автодорожных мостов, подготовка документации	√			
Автодор.	ARM-ROD-04	Реабилитация 62 автодорожных мостов	√			
Ж/Д	ARM-RLW-01	Реабилитация ж/д путей (70 км)	√			
Ж/Д	ARM-RLW-02	Обследование ж/д мостов, подготовка документации	√			
Ж/Д	ARM-RLW-03	Реабилитация железнодорожных мостов				?
Ж/Д	ARM-RLW-04	Развитие Армянской железной дороги: реабилитация (110 км)				?
Ж/Д	ARM-RLW-05	Сооружение новой линии (Гавар – Мартуни – Джермук – Сисиан – Капан – Мегри – Меранд) (IIR)				?

Азербайджан

Всего в рамках этапа I EATC Азербайджаном было намечено 10 проектов:

- 7 автодорожных проектов (все отнесены к категории I);
- 1 железнодорожный проект (отнесен к категории I);
- 2 проекта по развитию портов (один отнесен к категории I и один – к категории IV).

В таблице ниже отражена новая информация, полученная от Азербайджана:

Таблица 4.9 - Состояние проектов в Азербайджане

Сеть	Код проекта	Описание	Завершен	Реализуется на этапе II EATC	Не реализован	Нет данных
Автодор.	AZT-ROD-01	Реабилитация участка Газимамад – Кюрдамир (Е60)	√			
Автодор.	AZT-ROD-02	Реабилитация участка Кюрдамир – Уджар		√		
Автодор.	AZT-ROD-03	Реабилитация участка Уджар – Евлах	√			
Автодор.	AZT-ROD-04	Реабилитация участка Евлах – Гянджа		√		
Автодор.	AZT-ROD-05	Реабилитация участка Гянджа – Газах	√			
Автодор.	AZT-ROD-06	Реабилитация участка Газах – граница Грузии		√		
Автодор.	AZT-ROD-07	Реконструкция участка граница России – Баку – граница Ирана (Е119)		√		
Ж/Д	AZT-RLW-01	Сооружение транспортного коридора Север-Юг между Европой и Азией				?
Порты	AZT-MAR-01	Реконструкция морского вокзала Международного торгового порта Баку		√		
Порты	AZT-MAR-02	Реконструкция паромного терминала Международного торгового порта Баку				?

Беларусь

Всего в рамках этапа I EATC Беларусью было намечено 4 проекта:

- 3 автодорожных проекта (все отнесены к категории I);
- 1 железнодорожный проект (отнесен к категории I).

Обновленной информации от Беларуси не поступило. В таблице ниже отражена исходная информация.

Таблица 4.10 - Состояние проектов в Беларуси

Сеть	Код проекта	Описание	Завершен	Реализуется на этапе II EATC	Не реализован	Нет данных
Автодор.	BL-ROD-01	Модернизация дороги М1/Е30: участок между км 1,7 и км 9,8	√			
Автодор.	BL-ROD-02	Модернизация дороги М1/Е30: участок длиной 21 км между населенными пунктами Тельмы и Козловичи	√			
Автодор.	BL-ROD-03	Модернизация дороги М1/Е30: участок между км 573 и км 603	√			
Ж/Д	BL-RLW-01	Организация высокоскоростного движения пассажирских поездов (участок Красное – Минск – Брест)	√			

Болгария

Всего в рамках этапа I ЕАТС Болгарией было намечено 24 проекта:

- 15 автодорожных проектов (12 отнесены к категории I и 3 – к категории IV);
- 7 железнодорожных проектов (все отнесены к категории I);
- 1 проект по развитию портов (отнесен к категории I);
- 1 проект по развитию внутренних водных путей (отнесен к категории I).

В таблице ниже отражена новая информация, полученная от Болгарии.

Таблица 4.11 - Состояние проектов в Болгарии

Сеть	Код проекта	Описание	Завершен	Реализуется на этапе II ЕАТС	Не реализован	Нет данных
Автодор.	BG-ROD-01	Сооружение автомагистрали "Фракия", лот 1	√			
Автодор.	BG-ROD-02	Сооружение автомагистрали "Фракия", лот 5	√			
Автодор.	BG-ROD-03	Реабилитация участка Стара-Загора – Казанлак (коридор 9)	√			
Автодор.	BG-ROD-04	Реабилитация участка София – Ботевград (коридор 4)	√			
Автодор.	BG-ROD-05	Реабилитация участка Сливен – Бургас (коридор 8)	√			
Автодор.	BG-ROD-06	Реабилитация участка Видин – Монтана (коридор 4)	√			
Автодор.	BG-ROD-07	Реабилитация участка Владая – Даскалово (коридор 4) (автомагистраль)	√			
Автодор.	BG-ROD-08	Реабилитация участка Владая – Даскалово (коридор 4) (обычная дорога)	√			
Автодор.	BG-ROD-09	Реабилитация участка Калотина – София (коридор 10)	√			
Автодор.	BG-ROD-10	Реабилитация участка Варна – Бургас (коридор 8)	√			
Автодор.	BG-ROD-11	Реабилитация участка Кюстендил – София (коридор 8)	√			
Автодор.	BG-ROD-12	Сооружение автомагистрали "Люлин" (коридор 4)	√			
Автодор.	BG-ROD-13	Сооружение автомагистрали "Фракия", лоты 2, 3, 4		√		
Автодор.	BG-ROD-14	Сооружение автомагистрали "Марица"		√		
Автодор.	BG-ROD-15	Сооружение автомагистрали "Черно море"				?
Ж/Д	BG-RLW-01	Электрификация и реконструкция ж/д линии Пловдив – Свиленград		√		
Ж/Д	BG-RLW-02	Электрификация ж/д линии Драгоман – Калотина (E070)		√		
Ж/Д	BG-RLW-03	Модернизация и электрификация ж/д линии Радомир – Гешево (T855)		√		
Ж/Д	BG-RLW-04	Модернизация ж/д линии Видин – София – Кулата (T056+E855)		√		

Сеть	Код проекта	Описание	Завершен	Реализуется на этапе II EATC	Не реализован	Нет данных
Ж/Д	BG-RLW-05	Модернизация ж/д линии София – Драгоман		√		
Ж/Д	BG-RLW-06	Модернизация ж/д линии София – Пловдив – Бургас/ Варна (E070+E720+E951)		√		
Ж/Д	BG-RLW-07	Восстановление проектных параметров железнодорожной линии София – Карлово – Зимница		√		
Внутр. водная	BG-INW-01	Реабилитация, реконструкция и модернизация порта Лом		√		
Порты	BG-MAR-01	Расширение порта Бургас	√			

Китай

Всего в рамках этапа I EATC Китаем было намечено 8 проектов:

- 6 автодорожных проектов (отнесены к категории I);
- 2 проекта в области морского транспорта (оба отнесены к категории II).

В таблице ниже отражена новая информация, полученная от Китая.

Таблица 4.12 - Состояние проектов в Китае

Сеть	Код проекта	Описание	Завершен	Реализуется на этапе II EATC	Не реализован	Нет данных
Автодор.		Дорога Каши – Хонкилаф	√			
Автодор.		Озеро Сайлиму – Хоргос	√			
Автодор.		Реконструкция дороги Куэрле – Акесу (АН4)				?
Автодор.		Реконструкция дороги Акесу – Атуши (АН4)				?
Автодор.		Реконструкция дороги Каши – Иркештам (АН65)		√		
Автодор.		Вукия – Туругарт (АН61)	√			
Порты		Контейнерные причалы, третья очередь проекта Мяолинь, Ляньюньган	√			
Порты		Причал для кремнезема, Ляньюньган				?

Грузия

Всего в рамках этапа I EATC Грузией было намечено 49 проектов:

- 4 автодорожных проекта (все отнесены к категории I и уже завершены);
- 21 железнодорожный проект (все отнесены к категории IV);
- 24 проекта по развитию портов (все отнесены к категории IV).

Согласно новой информации, полученной от Грузии:

- все автодорожные проекты завершены;
- большинство железнодорожных проектов завершены либо не реализованы (2 проекта намечены к осуществлению в ходе этапа II EATC);
- данные о проектах по развитию портов отсутствуют.

Иран

Всего в рамках этапа I EATC Ираном было намечено 44 проекта:

- 34 автодорожных проекта (31 отнесен к категории I, 2 – к категории II и 3 – к категории III);
- 10 железнодорожных проектов (5 отнесены к категории I, 3 – к категории II и 2 – к категории III).

Обновленной информации от Ирана не поступило. В таблице ниже отражена исходная информация.

Таблица 4.13 - Состояние проектов в Иране

Сеть	Код проекта	Описание	Завершен	Реализуется на этапе II EATC	Не реализован	Нет данных
Автодор.	IR-ROD-01	Модернизация участка Астара – Рашт	√			
Автодор.	IR-ROD-02	Модернизация участка Анзали – Рашт	√			
Автодор.	IR-ROD-03	Строительство участка Рашт – Казвин	√			
Автодор.	IR-ROD-04	Строительство участка Казвин – Савех				?
Автодор.	IR-ROD-05	Строительство участка Ахваз – Бендер-Эмам				?
Автодор.	IR-ROD-06	Реабилитация участка Наин – Эрдекан	√			
Автодор.	IR-ROD-07	Реабилитация участка Эрдекан – Язд	√			
Автодор.	IR-ROD-08	Реабилитация участка Мехриз – Анар	√			
Автодор.	IR-ROD-09	Реабилитация участка Анар – Сирджан	√			
Автодор.	IR-ROD-10	Строительство участка Сирджан – Бендер-Аббас				?
Автодор.	IR-ROD-11	Реабилитация участка Сирджан – Бендер-Аббас (завершено)	√			
Автодор.	IR-ROD-12	Модернизация участка Семнан – Дамгхан	√			
Автодор.	IR-ROD-13	Строительство участка Джандагх – Эрдекан	√			
Автодор.	IR-ROD-14	Модернизация участка Серакс – Сангбаст	√			
Автодор.	IR-ROD-15	Модернизация участка Багче – Торбат-Хейдарие	√	√		
Автодор.	IR-ROD-16	Строительство участка Торбат-Хейдарие – Гонабад		√		
Автодор.	IR-ROD-17	Модернизация участка Гонабад – Бирджанд		√		
Автодор.	IR-ROD-18	Реабилитация участка Захедан – Хаш	√			
Автодор.	IR-ROD-19	Реабилитация участка Хаш – Ираншахр		√		
Автодор.	IR-ROD-20	Строительство участка Ираншахр – Чабахар	√			
Автодор.	IR-ROD-21	Модернизация участка Шахреза – Шираз	√			
Автодор.	IR-ROD-22	Реабилитация участка Джольфа – Эйвогли	√			
Автодор.	IR-ROD-23	Реабилитация участка Эйвогли – Маранд	√			
Автодор.	IR-ROD-24	Реабилитация участка Маранд – Тебриз	√			
Автодор.	IR-ROD-25	Реабилитация участка Тебриз – Бостанабад	√			
Автодор.	IR-ROD-26	Строительство участка Тебриз – Зенджан	√			
Автодор.	IR-ROD-27	Модернизация участка Дамган – Сабзевар	√			
Автодор.	IR-ROD-28	Модернизация участка Сабзевар – Багче	√			

Сеть	Код проекта	Описание	Завершен	Реализуется на этапе II EATC	Не реализован	Нет данных
Автодор.	IR-ROD-29	Модернизация участка Анар – Багеин	√			
Автодор.	IR-ROD-30	Реабилитация участка Сангбаст – Догарун	√			
Автодор.	IR-ROD-31	Модернизация участка Казвин – Савех	√			
Автодор.	IR-ROD-32	Строительство участка Хорамабад – Андимешк		√		
Автодор.	IR-ROD-33	Модернизация участка Сирджан – Бендер-Аббас	√			
Автодор.	IR-ROD-34	Строительство участка Базарган – Тебриз		√		
Ж/Д	IR-RLW-01	Строительство участка Анзали – Рашт		√		
Ж/Д	IR-RLW-02	Строительство участка Рашт – Казвин	√			
Ж/Д	IR-RLW-03	Строительство участка Исфаган – Шираз	√			
Ж/Д	IR-RLW-04	Строительство участка Тебриз – Мианех	√			
Ж/Д	IR-RLW-05	Строительство участка Бам – Захедан	√			
Ж/Д	IR-RLW-06	Строительство участка Астара – Рашт		√		
Ж/Д	IR-RLW-07	Строительство участка Бам – Чабахар		√		
Ж/Д	IR-RLW-08	Строительство участка Захедан – Мирджавех		√		
Ж/Д	IR-RLW-09	Строительство участка Шираз – Бушер		√		
Ж/Д	IR-RLW-10	Строительство и модернизация участка Тегеран – Исфаган		√		

Казахстан

Всего в рамках этапа I EATC Казахстаном было намечено 14 автодорожных проектов: (все отнесены к категории I).

- 14 автодорожных проектов (все отнесены к категории I)

Согласно новой информации, полученной от Казахстана, все проекты завершены.

Таблица 4.14 - Состояние проектов в Казахстане

Сеть	Код проекта	Описание	Завершен	Реализуется на этапе II EATC	Не реализован	Нет данных
Автодор.	KZ-ROD-01	Реабилитация автомагистрали Алматы – Гульшат на участках Алматы – Гульшат, Акчатау – Караганда	√			
Автодор.	KZ-ROD-02	Реконструкция транзитной дороги через Караганду	√			
Автодор.	KZ-ROD-03	Реабилитация автомагистрали Караганда – Астана	√			
Автодор.	KZ-ROD-04	Реконструкция сети скоростных дорог в Западном Казахстане	√			
Автодор.	KZ-ROD-05	Развитие системы скоростных дорог (Алматы – Бишкек)	√			
Автодор.	KZ-ROD-06	Реконструкция автомагистрали Актау – Атырау	√			
Автодор.	KZ-ROD-07	Реконструкция автомагистрали Астана – Костанай – Челябинск	√			
Автодор.	KZ-ROD-08	Реконструкция автомагистрали Омск – Павлодар – Майкапчагай	√			

Сеть	Код проекта	Описание	Завершен	Реализуется на этапе II EATC	Не реализован	Нет данных
Автодор.	KZ-ROD-09	Реконструкция автомагистрали Боровое – Кокчетав – Петропавловск – граница РФ	√			
Автодор.	KZ-ROD-10	Реконструкция автомагистрали от границы РФ в направлении Уральск – Актобе	√			
Автодор.	KZ-ROD-11	Реконструкция автомагистрали Карабутаг – Иргиз – граница Кызылординской области	√			
Автодор.	KZ-ROD-12	Реконструкция автомагистрали Кызылорда – Джезказган – Павлодар – Успенка – граница РФ	√			
Автодор.	KZ-ROD-13	Реконструкция автомагистрали Ушарал – Достык	√			
Автодор.	KZ-ROD-14	Реконструкция автомагистрали от границы Узбекистана (направление на Ташкент) – Шымкент – Тараз – Алматы – Хоргос	√			

Кыргызстан

Всего в рамках этапа I EATC Кыргызстаном было намечено 7 проектов:

- 6 автодорожных проектов (все отнесены к категории I);
- 1 железнодорожный проект (отнесен к категории IV).

Согласно новой информации, полученной от Кыргызстана, все проекты завершены.

Таблица 4.15 - Состояние проектов в Кыргызстане

Сеть	Код проекта	Описание	Завершен	Реализуется на этапе II EATC	Не реализован	Нет данных
Автодор.	KG-ROD-01	Реабилитация автомагистрали Бишкек – Ош	√			
Автодор.	KG-ROD-02	Участок автомагистрали (61-161 км), включая туннель Тоо-Ашуу	√			
Автодор.	KG-ROD-03	Участки автомагистрали (247-324 км; 360-414 км)	√			
Автодор.	KG-ROD-04	Участки автомагистрали (426-498 км; 614-664 км)	√			
Автодор.	KG-ROD-05	Реабилитация автомагистрали Желалабад – Узген и объезд станции Маданият	√			
Автодор.	KG-ROD-06	Реабилитация автомагистрали Бишкек – Георгиевка	√			
ЖД	KG-RLW-01	Новый подвижной состав	√			

Республика Молдова

Всего в рамках этапа I EATC Республикой Молдова было намечено 9 проектов:

- 5 автодорожных проектов (все отнесены к категории IV);
- 3 железнодорожных проекта (один отнесен к категории I и два – к категории IV);
- 1 проект по развитию внутренних водных путей (отнесен к категории I).

Обновленной информации от Республики Молдова не поступило. В таблице ниже отражена исходная информация.

Таблица 4.16 - Состояние проектов в Республике Молдова

Сеть	Код проекта	Описание	Завершен	Реализуется на этапе II EATC	Не реализован	Нет данных
Автодор.	MD-ROD-01	Улучшение дорог и придорожного сервиса на молдавском участке коридора IX путем модернизации Кишиневской объездной дороги длиной 18 км			√	
Автодор.	MD-ROD-02	Улучшение дорог и придорожного сервиса на участке длиной 153 км от границы с Румынией в направлении Леушены – Кишинев – Дубоссары – граница с Украиной			√	
Автодор.	MD-ROD-03	Улучшение дороги на участке длиной 217 км Кишинев – Чимишлия – Комрат – Вулканешты – Джурджулешты – граница с Румынией			√	
Автодор.	MD-ROD-04	Реабилитация участка Старые Саратены – Бельцы длиной 68 км			√	
Автодор.	MD-ROD-05	Реабилитация участка дороги Бельцы – Крива длиной 136 км			√	
Ж/Д	MD-RLW-01	Сооружение ж/д линии Ревака – Кайнары длиной 44 км (недостающее звено между молдавскими участками коридора IX – магистральными линиями CE95 и E560)			√	
Ж/Д	MD-RLW-02	Электрификация ж/д линии длиной 211 км от границы с Украиной в направлении Бендеры – Кишинев – Унгены – граница с Румынией			√	
Ж/Д	MD-RLW-03	Сооружение ж/д линии Кагул – Джурджулешты длиной 54 км			√	
Внутр. водная	MD-INW-01	Строительство на территории Республики Молдова в устье р. Дунай портового комплекса Джурджулешты, включающего терминал для нефтепродуктов и новый нефтеперерабатывающий завод			√	

Румыния

Всего в рамках этапа I EATC Румынией было намечено 12 проектов:

- 7 проектов по развитию портов (3 отнесены к категории I и 4 – к категории IV);
- 5 проектов по развитию внутренних водных путей (3 отнесены к категории I, один – к категории II и один – к категории IV).

В таблице ниже отражена новая информация, полученная от Румынии.

Таблица 4.17 - **Состояние проектов в Румынии**

Сеть	Код проекта	Описание	Завершен	Реализуется на этапе II EATC	Не реализован	Нет данных
Порты	RO-MAR-01	Строительство контейнерного терминала на причале II S	√			
Порты	RO-MAR-02	Строительство пассажирского терминала	√			
Порты	RO-MAR-03	Проект по развитию инфраструктуры и охране окружающей среды в порту Констанца	√			
Порты	RO-MAR-04	Продолжение северного волнолома в порту Констанца		√		
Порты	RO-MAR-05	Строительство зернового терминала	√			
Порты	RO-MAR-06	Строительство терминала для сжиженного газа				?
Порты	RO-MAR-07	Строительство нефтяного терминала				?
Внутр. водная	RO-INW-01	Берегоукрепительные работы на Сулинском канале. Система сигнализации, топо- и гидрографических измерений на Дунае		√		
Внутр. водная	RO-INW-02	Улучшение условий судоходства на Дунае, участок 375-175 км (Калараш – Брэила)		√		
Внутр. водная	RO-INW-03	Внедрение на румынском участке Дуная Информационной системы управления судоходством		√		
Внутр. водная	RO-INW-04	Активизация и развитие сектора "река-море" в порту Констанца		√		
Внутр. водная	RO-INW-05	Улучшение условий судоходства на Дунае, участок 875-375 км (румынско-болгарский сектор)		√		

Российская Федерация

Российская Федерация не представляла информации в рамках первого этапа исследования EATC.

Таджикистан

Всего в рамках этапа I EATC Таджикистаном было намечено 5 проектов:

- 4 автодорожных проекта (все отнесены к категории IV);
- 1 железнодорожный проект (отнесен к категории IV).

Обновленной информации от Таджикистана не поступило. Согласно исходной информации, к настоящему времени все проекты должны быть завершены.

Таблица 4.18 - Состояние проектов в Таджикистане

Сеть	Код проекта	Описание	Завершен	Реализуется на этапе II EATC	Не реализован	Нет данных
Автодор.	TJK-ROD-01	Реабилитация и реконструкция автомагистрали Курган-Тюбе – Дусти – Нижний Пяндж	√			
Автодор.	TJK-ROD-02	Инвестиционный проект Душанбе – Термез	√			
Автодор.	TJK-ROD-03	Пост Фотехобод, Бустон, Согдийская область	√			
Автодор.	TJK-ROD-04	Пост "Братство" (Турсун-заде)	√			
Ж/Д	TJK-RLW-01	Модернизация линии регионального значения Бекабад – Конибадам (Республика Таджикистан)	√			

Турция

Всего в рамках этапа I EATC Турцией было намечено 23 проекта:

- 12 автодорожных проектов (7 отнесены к категории I и 5 – к категории III);
- 7 железнодорожных проектов (2 отнесены к категории I и 5 – к категории II);
- 4 проекта по развитию портов (все отнесены к категории IV).

В таблице ниже отражена новая информация, полученная от Турции.

Таблица 4.19 - Состояние проектов в Турции

Сеть	Код проекта	Описание	Завершен	Реализуется на этапе II EATC	Не реализован	Нет данных
Автодор.	TU-ROD-01	Реконструкция участка от пограничного пункта Сарп до Пиразиза	√			
Автодор.	TU-ROD-02	Реконструкция участка Пиразиз – Уние	√			
Автодор.	TU-ROD-03	Реконструкция участка Уние – Чаршамбы	√			
Автодор.	TU-ROD-04	Реконструкция участка Самсун – Кавак	√			
Автодор.	TU-ROD-05	Реконструкция участка Кавак – Мерзифон	√			
Автодор.	TU-ROD-06	Реконструкция участка Коюлхисар – ст. Никсар		√		

Сеть	Код проекта	Описание	Завершен	Реализуется на этапе II EATC	Не реализован	Нет данных
Автодор.	TU-ROD-07	Реконструкция участка от ст. Никсар до Амасья		√		
Автодор.	TU-ROD-08	Реконструкция линии от Герее до 15-го пограничного участка		√		
Автодор.	TU-RO-09	Реконструкция линии от 15-го пограничного участка до Османджика		√		
Автодор.	TU-ROD-10	Реконструкция участка Османджик – Сарайджик – Мерзифон		√		
Автодор.	TU-ROD-11	Реконструкция линии от 4-го пограничного участка в направлении Куршунлу – Илгаз до ст. Кастамону-Коргун		√		
Автодор.	TU-ROD-12	Реконструкция линии от ст. Кастамону-Коргун в направлении Тосья до 7-го пограничного участка		√		
Ж/Д	TU-RLW-01	Строительство скоростной линии Анкара – Стамбул (1-я очередь)		√		
Ж/Д	TU-RLW-01	Строительство скоростной линии Анкара – Стамбул (2-я очередь)		√		
Ж/Д	TU-RLW-02	Ж/д туннель под Стамбульским ¹ проливом и реабилитация линии Гебзе – Халкалы		√		
Ж/Д	TU-RLW-03	Система телекоммуникаций и сигнализации на маршруте Богазкёпрю – Улукишла – Енидже – Марсин – Адана – Топраккале		√		
Ж/Д	TU-RLW-04	Строительство новой линии Анкара – Сивас		√		
Ж/Д	TU-RLW-05	Строительство новой линии Карс – Тбилиси		√		
Ж/Д	TU-RLW-06	Строительство линии через северную часть озера Ван		√		
Порты	TU-MAR-01	Реабилитация порта Дериндже	√			
Порты	TU-MAR-02	Модернизация объектов в порту Измир и дноуглубительные работы в Измирском заливе	√			
Порты	TU-MAR-03	Сооружение второго контейнерного терминала в порту Мерсин		√		
Порты	TU-MAR-04	Сооружение контейнерного терминала в порту Искендерун			√	

¹ См. дополнительные пояснения по этому поводу в официальных сообщениях, полученных от правительств Российской Федерации и Турции, а также выдержку из документа ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2011/9 (Рабочая группа по железнодорожному транспорту. Группа экспертов по единому железнодорожному праву. Доклад группы экспертов о работе ее второй сессии, состоявшейся в Женеве 7 октября 2011 года), приводимые в приложении I к настоящему документу.

Туркменистан

Туркменистан не представлял информации в рамках первого этапа исследования EATC.

Украина

Всего в рамках этапа I EATC Украиной было намечено 7 проектов:

- 2 железнодорожных проекта (отнесены к категории I);
- 1 проект по развитию портов (отнесен к категории I);
- 4 проекта по развитию внутренних водных путей (два отнесены к категории I и два – к категории IV).

Обновленной информации от Украины не поступило. В таблице ниже отражена исходная информация.

Таблица 4.20 - Состояние проектов в Украине

Сеть	Код проекта	Описание	Завершен	Реализуется на этапе II EATC	Не реализован	Нет данных
Автодор.	UKR-RLW-01	"Развитие украинских железных дорог". Закупка современной путевой техники для модернизации и обслуживания путей на участке Львов – Жмеринка – Киев	√			
Ж/Д	UKR-RLW-02	"Высокоскоростные пассажирские перевозки по украинским железным дорогам". Строительство Бескидского туннеля (Общеввропейский транспортный коридор № 5); закупка пассажирских вагонов: закупка путевой техники	√			
Порты	UKR-MAR-01	Мультимодальный терминал в торговом порту Ильичевск				?
Внутр. водная	UKR-INW-01	Общеввропейский транспортный коридор № 3 "Днепр – Висла – Одер" (включая судоходную часть Днепра от устья Днепра до устья Припяти) – 1 000 км, Припять – Днепр – Бугский канал – Западный Буг до его впадения в Вислу – 1 026 км; Висла – Быдгощский канал – Одер – 554 км				?
Внутр. водная	UKR-INW-02	Общеввропейский транспортный коридор № 9 "Север-Юг": Западная Двина (Даугава) – Днепр				?
Внутр. водная	UKR-INW-03	Общеввропейский транспортный коридор № 7: Рейн – Майн – Дунай – Черное море				?
Внутр. водная	UKR-INW-04	Связь глубокой судоходной части Дуная с Черным морем (участок дельты Дуная на территории Украины, Одесская область)				?

Узбекистан

Всего в рамках этапа I EATC Узбекистаном было намечено 15 проектов:

- 5 автодорожных проектов (отнесены к категории I);
- 8 железнодорожных проектов (5 отнесены к категории I и 3 – к категории III);
- 2 проекта по развитию портов (один отнесен к категории I и один – к категории IV).

Обновленной информации от Узбекистана не поступило. В таблице ниже отражена исходная информация.

Таблица 4.21 - Состояние проектов в Узбекистане

Сеть	Код проекта	Описание	Завершен	Реализуется на этапе II EATC	Не реализован	Нет данных
Автодор.	UZB-ROD-01	Реабилитация и реконструкция участка дороги Самарканд – Термез длиной 152 км (часть Трансафганского международного транспортного коридора)	√			
Автодор.	UZB-ROD-02	Работы по сооружению и реконструкции участков скоростной дороги Астрахань – Атырау – Бейнеу – Ташкент (основная ось международного транспортного коридора E40)	√			
Автодор.	UZB-ROD-03	ТЭО и проведение работ по реконструкции и реабилитации дороги Кунград – Жаслык – Бейнеу длиной 500 км	√			
Автодор.	UZB-ROD-04	Сооружение и реабилитация дороги Ташкент – Ош – Сары-Таш – Иркештам – Кашгар длиной 940 км				?
Автодор.	UZB-ROD-05	Реабилитация 125-километрового участка горной дороги Ангрен – Пап				?
Ж/Д	UZB-RLW-01	Реконструкция 341 км железнодорожных путей и прокладка волоконно-оптического кабеля (Самарканд – Ходжадавлет)	√			
Ж/Д	UZB-RLW-02	Сооружение 232 км и реконструкция 68 км ж/д путей на линии Ташгузар – Бойсун – Кумкурган	√			
Ж/Д	UZB-RLW-03	Электрификация ж/д линии Тукимачи – Ангрен длиной 114 км	√			
Ж/Д	UZB-RLW-04	Реконструкция ж/д линии Мароканд – Карши длиной 139 км		√		
Ж/Д	UZB-RLW-05	Реконструкция ж/д станции Термез-Галаба, включая мост через Амударью, и прокладка телекоммуникационных линий.	√			
Ж/Д	UZB-RLW-06	Строительство и электрификация новой ж/д линии Ангрен – Пап длиной 118 км, включая туннель на горном участке				?
Ж/Д	UZB-RLW-07	Реконструкция участка Джелалабад – Карасу – Андижан длиной 79 км				?
Ж/Д	UZB-RLW-08	Реконструкция участка Актау – Бейнеу – Кунград длиной 700 км				?
Груз. терминалы	UZB-INM-01	Сооружение таможенного комплекса "Каракалпакия" для контроля автомобильных и железнодорожных перевозок				?
Груз. терминалы	UZB-INM-02	Модернизация и оснащение современным оборудованием таможенных комплексов и основных таможенных постов страны	√			

4.2.2.1 Обобщение результатов

В таблице 4.22 представлены сводные данные о текущем состоянии проектов, намеченных в рамках этапа I EATC странами, от которых поступила соответствующая информация.

Имеющиеся результаты сводятся к следующему:

- 53% проектов завершены;
- 25% проектов реализуются на этапе II EATC;
- 3% проектов не реализованы;
- о состоянии 20% проектов информация отсутствует.

Таблица 4.22 - Сводные данные о состоянии проектов этапа I EATC

Страна	СОСТОЯНИЕ				ВСЕГО
	Завершены	Реализуются на этапе II EATC	Не реализованы	Нет данных	
Афганистан					0
Армения	6			3	9
Азербайджан	3	5		2	10
Беларусь	4				4
Болгария	13	10		1	24
Китай	4	1		3	8
Грузия	18	2	5	24	49
Иран	29	12		3	44
Казахстан	14				14
Кыргызстан	7				7
Республика Молдова	2	7			9
Румыния	4	6		2	12
Российская Федерация					0
Таджикистан	5				5
Турция	7	15	1		23
Туркменистан					0
Украина	2			5	7
Узбекистан	8	1		6	15
ВСЕГО	126	59	6	49	240

4.2.3 Обновление информации о приоритетных инфраструктурных проектах ЕАТС и разработка инвестиционного плана ЕАТС

Настоящий раздел посвящен анализу информации о новых проектах на основе данных, полученных от стран, приоритизации этих проектов с помощью предложенной методики и их включению в новый инвестиционный план, относящийся к этапу II ЕАТС. Целью является определение последовательной и реалистичной стратегии на ближайшую, среднесрочную и длительную перспективу по соответствующим маршрутам ЕАТС. Для этого была проведена обширная работа по учету и систематизации данных о конкретных проектах развития автодорожной и железнодорожной сети, внутренних водных путей, морских портов, внутренних терминалов и другой инфраструктуры в 27 участвующих странах, включая данные об их сметной стоимости и прагматичные сроки осуществления.

В основу анализа были положены:

- обзор и уточнение информации о проектах, намеченных на этапе I ЕАТС;
- методика приоритизации новых проектов, включаемых в инвестиционный план этапа II ЕАТС, и связанные с ней исходные посылки.

4.2.3.1 Поступившая информация

Некоторые из 27 государств, которые принимали участие в проекте, представили через своих НК данные о проектах, находящихся в стадии оценки.

- **Страны, представившие уточненные и новые данные**

(следует отметить, что в некоторых случаях представленные данные были недостаточными)

Азербайджан, Армения, Афганистан, Болгария, бывшая югославская Республика Македония, Германия, Греция, Грузия, Китай, Иран, Латвия, Литва, Казахстан, Кыргызстан, Монголия, Пакистан, Республика Молдова, Российская Федерация, Румыния, Таджикистан, Турция, Узбекистан, Украина.

- **Страны, не представившие уточненных или новых данных**

Беларусь, Люксембург, Туркменистан, Финляндия.

4.2.3.2 Форма представления данных

Каждому проекту был присвоен индивидуальный код, включающий обозначение страны и вида транспорта и порядковый номер проекта. Для обозначения стран используются следующие сокращения: AFG (Афганистан), ARM (Армения), AZE (Азербайджан), BLR (Беларусь), BGR (Болгария), CHN (Китай), FIN (Финляндия), GEO (Грузия), DEU (Германия), GRC (Греция), IRN (Иран), KAZ (Казахстан), KGZ (Кыргызстан), LVA (Латвия), LTU (Литва), LUX (Люксембург), MNG (Монголия), PAK (Пакистан), MDA (Республика Молдова), ROU (Румыния), RUS (Российская Федерация), TJK (Таджикистан), FYROM (бывшая югославская Республика Македония), TUR (Турция), TKM (Туркменистан), UKR (Украина), UZB (Узбекистан).

Для обозначения типов инфраструктуры в кодах проектов были приняты следующие сокращения: А/Д (автодорожные проекты), Ж/Д (железнодорожные проекты), МОР (морские проекты), ВВТ (проекты по развитию внутренних водных путей), ВТПП (внутренние терминалы/пограничные переходы и другие проекты).

В таблице 4.23 указано число проектов по развитию инфраструктуры каждого типа, представленных каждой страной, с разбивкой на две категории: проекты на предполагаемых маршрутах ЕАТС и проекты, имеющие национальное значение, т.е. подпадающие под категорию "резерв".

Таблица 4.23 – Данные, представленные странами обо всех проектах, по типу инфраструктуры

Страна	Всего	ЕАЭС	По типам инфраструктуры – ЕАЭС						Резерв	По типам инфраструктуры – резерв					
			АВТОДОР: Кол-во проектов	Ж/Д Кол-во проектов	МОРСКИЕ Кол-во проектов	ВВТ Кол-во проектов	ВТПП Кол-во проектов	АВТОДОР: Кол-во проектов		Ж/Д Кол-во проектов	МОРСКИЕ Кол-во проектов	ВВТ Кол-во проектов	ВТПП Кол-во проектов		
														Кол-во проектов	Кол-во проектов
Афганистан	35	6	6					29	17	12					
Армения	13	10	5	3			2	3		3					
Азербайджан	6	6	4	1	1										
Беларусь															
Болгария	23	11	3	6	1	1		12	11	1					
Китай	18	18	16		2										
Финляндия															
Грузия	20	16	12	4				4	4						
Германия	6	5	2	3				1		1					
Греция	7	4	2	1	1			3	2	1					
Иран	7	6		6				1		1					
Казахстан	13	10	8	2				3	1	2					
Кыргызстан	9	7	3	4				2	2						
Латвия	16	16	6	10											
Литва	55	48	9	30	5	4		7	3	3	1				
Люксембург															
Монголия	1							1		1					
Пакистан	26	24	21	1	2			2	1	1					
Республика Молдова	5	4	2	1		1		1		1					
Румыния	7	6			2	4		1	1						
Российская Федерация	70	51	18	23	5		5	19	3	16					
Таджикистан	32	13	10	2			1	19	13	6					
Бывшая югославская Республика Македония	11	10	6	4				1		1					
Турция	24	24	8	9	7										
Туркменистан															
Украина	4	4	3	1											
Узбекистан	13	12	2	10				1		1					
ВСЕГО	421	311	146	121	26	10	8	110	58	51	1	0	0	0	

В добавлении 4.3 приводятся заполненные шаблоны с данными обо всех проектах, рассматривавшихся в рамках этапа II ЕАТС для каждой из участвующих стран.

4.2.4 Приоритизация проектов

В настоящем разделе представлены результаты приоритизации проектов, рассматривавшихся в ходе этапа II ЕАТС на уровне стран. Проекты и связанные с ними расходы сгруппированы:

По типам инфраструктуры

- автодорожные проекты (А/Д);
- железнодорожные проекты (Ж/Д);
- проекты в области морского транспорта (МОР);
- проекты развития внутренних водных путей (ВВТ);
- проекты внутренних терминалов, пограничных пунктов и другие проекты (ВТПП);

По категориям приоритета

- **категория I:** проекты, обеспеченные финансированием, находящиеся в стадии осуществления и планируемые к завершению в ближайшем будущем;
- **категория II:** проекты, способные привлечь финансирование или уже утвержденные в форме планов, осуществление которых ожидается в короткие сроки (до 2016 года);
- **категория III:** проекты, по которым до принятия окончательного решения необходимы дополнительные исследования, после чего можно ожидать их финансирования и осуществления (до 2020 года);
- **категория IV:** проекты, нуждающиеся в дополнительных исследованиях для их окончательного оформления и в составлении графика их реализации до решения вопроса о финансировании, включая проекты, по которым отсутствуют достаточные данные (вероятный срок осуществления – после 2020 года);
- **завершенные проекты;**
- **резерв:** проекты на других важных маршрутах и проекты национального значения, которые могут стать частью маршрутов ЕАТС в будущем.

Основой для применения методики служили обновленные данные, полученные от каждой из участвующих стран. Чаще всего, однако, применить методику приоритизации надлежащим образом не представлялось возможным из-за недостаточности этих данных. В таких случаях недостающая информация собиралась из других источников либо решение о занесении проекта в ту или иную категорию принималось исходя из имеющихся сведений, на что прямо указывается в каждом случае. Подробные данные обо всех случаях применения методики представлены в добавлении 4.4.

Проекты, занесенные в "резерв", не оценивались и, соответственно, не подлежали приоритизации.

Стоимость проектов указана в миллиардах долларов США. При необходимости использовались обменные курсы, усредненные за 2010 год³⁶.

³⁶ См. по адресу: <http://www.x-rates.com/d/USD/EUR/hist2010.html>.

Афганистан

Афганистаном намечено в общей сложности 35 проектов, а именно:

- 23 автодорожных проекта
 - 6 проектов на предполагаемых маршрутах EATC
- 1 обеспечен финансированием и, соответственно, отнесен к категории I;
- 5 отнесены к категории IV из-за отсутствия сведений о финансировании;
 - 17 проектов признаны имеющими значение на национальном уровне;
- 12 железнодорожных проектов, все – национального значения.

Согласно имеющимся данным, финансирование проектов обеспечено в объеме 1%.

Вышеизложенная информация, с указанием стоимости проектов, сведена в таблицу 4.24 - ниже, а на картах А-1 и В-1 в добавлении 4.5 показано географическое расположение автодорожных и, соответственно, железнодорожных проектов.

Таблица 4.24 - Афганистан: сводные результаты приоритизации проектов

		Всего	По категориям приоритета						
			I	II	III	IV	Завершены	Резерв	
Число проектов		35	1			5		29	
Стоимость* проектов		>3,020	0,003			>0,225		>2,792	
По типам инфраструктуры	А/Д	Число проектов	23	1			5		17
		Стоимость* проектов	>2,149	0,003			>0,225		1,921
	Ж/Д	Число проектов	12						12
		Стоимость* проектов	>0,871						>0,871
	МОР	Число проектов							
		Стоимость* проектов							
	ВВТ	Число проектов							
		Стоимость* проектов							
	ВТПП	Число проектов							
		Стоимость* проектов							

* млрд. долл. США

Армения

Арменией намечено в общей сложности 13 проектов, в том числе 10 на предполагаемых маршрутах EATC, а именно:

- 5 автодорожных проектов
 - все на предполагаемых маршрутах EATC;
 - все обеспечены финансированием и, следовательно, отнесены к категории I;

- 6 железнодорожных проектов³⁷
 - 3 на маршрутах ЕАТС
 - исходя из имеющихся данных, эти проекты отнесены к категории IV (тендерные процедуры начаты, но финансирование пока не обеспечено);
 - были признаны имеющими значение на национальном уровне;
- 2 прочих проекта³⁸ (логистические центры):
 - оба на предполагаемых маршрутах ЕАТС
 - исходя из имеющихся данных, оба отнесены к категории II (согласно Транспортной стратегии на 2009-2019 годы, подлежат завершению в 2015 году).

Согласно имеющимся данным, финансирование проектов обеспечено в объеме 17%.

Вышеизложенная информация, с указанием стоимости проектов, сведена в таблицу 4.25 ниже, а на картах А-2 и В-2 в добавлении 4.5 показано географическое расположение автодорожных и железнодорожных проектов, соответственно.

Таблица 4.25 - **Армения: сводные результаты приоритизации проектов**

		ВСЕГО	По категориям приоритета					
			I	II	III	IV	Завершены	Резерв
Число проектов		13	5	2		3		3
Стоимость* проектов		>3,570	0,517	>0,032		>2,520		>0,501
По типам инфраструктуры	А/Д	Число проектов	5	5				
		Стоимость* проектов	0,517	0,517				
	Ж/Д	Число проектов	6			3		3
		Стоимость* проектов	>3,021			>2,520		>0,501
	МОР	Число проектов						
		Стоимость* проектов						
	ВВТ	Число проектов						
		Стоимость* проектов						
	ВТПП	Число проектов	2		2			
		Стоимость* проектов	>0,032		>0,032			

* млрд. долл. США

³⁷ European Neighbourhood and Partnership Instrument, Transport Dialogue and Interoperability between the EU and Its Neighbouring Countries and Central Asian Countries, First TRACECA Investment Forum, Brussels, Belgium, 12 October 2010 "Priority Projects-Fact Sheets".

³⁸ Organization for Security and Co-operation in Europe, Transport Sector in Armenia, 19th OSCE Economic and Environmental Forum, Second Preparatory Meeting, Druskininkai, Lithuania, 4-5 April 2011. Available from <http://www.osce.org/eea/76425>.

Азербайджан

Азербайджаном намечено в общей сложности 6 проектов, все – на предполагаемых маршрутах EATC. Все проекты обеспечены финансированием и, соответственно, отнесены к категории I. По типам инфраструктуры они распределяются следующим образом:

- 4 автодорожных проекта;
- 1 железнодорожный проект;
- 1 проект по развитию порта.

Согласно имеющимся данным, финансирование проектов обеспечено в объеме 100%.

Вышеизложенная информация, с указанием стоимости проектов, сведена в таблицу 4.26 ниже, а на картах А-3 и В-3 в добавлении 4.5 показано географическое расположение автодорожных и железнодорожных проектов, соответственно.

Таблица 4.26 - Азербайджан: сводные результаты приоритизации проектов

		ВСЕГО	По категориям приоритета					
			I	II	III	IV	Завершены	Резерв
Число проектов		6	6					
Стоимость* проектов		>1,338	>1,338					
По типам инфраструктуры	А/Д	Число проектов	4	4				
		Стоимость* проектов	0,938	0,938				
	Ж/Д	Число проектов	1	1				
		Стоимость* проектов	-**	-**				
	МОР	Число проектов	1	1				
		Стоимость* проектов	0,4	0,4 ⁴⁹				
	ВВТ	Число проектов						
		Стоимость* проектов						
	ВТПП	Число проектов						
		Стоимость* проектов						

* млрд. долл. США

** Сметная стоимость не указана

Беларусь

Беларусь не представила каких-либо данных для целей этапа II исследования EATC. Согласно исходной информации, все проекты, представленные в рамках этапа I EATC, к настоящему времени должны быть завершены.

³⁹ Новый международный морской торговый порт Баку сдан в эксплуатацию в 2011 году. См. По адресу <http://www.abc.az/eng/news/23628.html>.

Болгария

Болгарией намечено в общей сложности 23 проекта, а именно:

- 14 автодорожных проектов
 - 3 на предполагаемых маршрутах ЕАТС; из них, на основании имеющейся информации:
 - 2 отнесены к категории I;
 - 1 отнесен к категории II;
 - 11 проектов признаны имеющими значение на национальном уровне;
- 7 железнодорожных проектов
 - 6 на предполагаемых маршрутах ЕАТС, обеспеченные финансированием и, соответственно, отнесенные к категории I;
 - 1 проект, признанный имеющим значение на национальном уровне;
- 1 проект морского порта (завершен);
- 1 проект по развитию внутренних водных путей, информации по которому представлено не было и который поэтому отнесен к категории IV.

Согласно имеющимся данным, финансирование проектов обеспечено в объеме 93%.

Вышеизложенная информация, с указанием стоимости проектов, объединена в таблицу 4.27 ниже, а на картах А-4 и В-4 в добавлении 4.5 показано географическое расположение автодорожных и железнодорожных проектов, соответственно.

Таблица 4.27 - **Болгария: сводные результаты приоритизации проектов**

			ВСЕГО	По категориям приоритета					
				I	II	III	IV	Завершены	Резерв
Число проектов			23	8	1		1	1	12
Стоимость* проектов			>8,097	>7,172	0,332		_*	0,193	0,4
По типам инфраструктуры	А/Д	Число проектов	14	2	1				11
		Стоимость* проектов	0,929	>0,323	0,332				0,274
	Ж/Д	Число проектов	7	6					1
		Стоимость* проектов	6,975	6,849					0,126
	МОР	Число проектов	1				1		
		Стоимость* проектов	0,193				0,193		
	ВВТ	Число проектов	1				1		
		Стоимость* проектов	_*				_*		
	ВТПП	Число проектов							
		Стоимость* проектов							

* млрд. долл. США

** Сметная стоимость не указана.

Китай

Китаем намечено в общей сложности 18 проектов, все на предполагаемых маршрутах EATC:

- 16 автодорожных проектов
 - 6 обеспечены финансированием и, соответственно, отнесены к категории I;
 - из остальных 10, в соответствии с методикой приоритизации,
 - 9 проектов отнесены к категории II;
 - 1 проект отнесен к категории III;
- 2 проекта по развитию портов, обеспеченные финансированием и, следовательно, подпадающие под категорию I.

Согласно имеющимся данным, финансирование проектов обеспечено в объеме 57%.

Вышеизложенная информация, с указанием стоимости проектов, сведена в таблицу 4.28 ниже - на карте А-5 в добавлении 4.5 показано географическое расположение автодорожных проектов. Результаты применения методики представлены в добавлении 4.4.

Таблица 4.28 - Китай: сводные результаты приоритизации проектов

		ВСЕГО	По категориям приоритета					Завершены	Резерв
			I	II	III	IV			
Число проектов		18	8	9	1				
Стоимость* проектов		>7,193	>4,072	3,003	0,118				
По типам инфраструктуры	А/Д	Число проектов	16	6	9	1			
		Стоимость* проектов	>6,289	>3,168	3,003	0,118			
	Ж/Д	Число проектов							
		Стоимость* проектов							
	МОР	Число проектов	2	2					
		Стоимость* проектов	0,904	0,904					
	ВВТ	Число проектов							
		Стоимость* проектов							
	ВТПП	Число проектов							
		Стоимость* проектов							

* млрд. долл. США

Финляндия

Финляндия не представила каких-либо данных для целей этапа II исследования EATC.

Грузия

Грузией намечено в общей сложности 20 проектов, а именно:

- 16 автодорожных проектов
 - 12 на предполагаемых маршрутах EATC
 - 6 обеспечены финансированием и, соответственно, отнесены к категории I;
 - по остальным 6 проектам информации было представлено недостаточно, в связи с чем они были отнесены к категории IV;
 - 4 проекта признаны имеющими значение на национальном уровне;
- 4 железнодорожных проекта, все на предполагаемых маршрутах EATC
 - 2 проекта обеспечены финансированием и, соответственно, отнесены к категории I;
 - исходя из поступивших данных, один проект был отнесен к категории II и еще один – к категории IV.

Согласно имеющимся данным, финансирование проектов обеспечено в объеме 71%.

Вышеизложенная информация, с указанием стоимости проектов, сведена в таблицу 4.29 ниже, а на картах А-6 и В-5 в добавлении 4.5 показано географическое расположение автодорожных и железнодорожных проектов, соответственно.

Таблица 4.29 - Грузия: сводные результаты приоритизации проектов

			ВСЕГО	По категориям приоритета					
				I	II	III	IV	Завершены	Резерв
Число проектов			20	8	1		7		4
Стоимость* проектов			>1,427	0,972	0,399		**		>0,056
По типам инфраструктуры	А/Д	Число проектов	16	6			6		4
		Стоимость* проектов	>0,495	0,439		**		>0,056	
	Ж/Д	Число проектов	4	2	1		1		
		Стоимость* проектов	>0,932	0,533	0,399		**		
	МОР	Число проектов							
		Стоимость* проектов							
	ВВТ	Число проектов							
		Стоимость* проектов							
	ВТПП	Число проектов							
		Стоимость* проектов							

* млрд. долл. США

** Сметная стоимость не указана.

Германия

Германией намечено в общей сложности 6 проектов, а именно:

- 2 автодорожных проекта на предполагаемых маршрутах EATC
 - в соответствии с методологией оценки оба отнесены к категории IV;
- 4 железнодорожных проекта
 - 3 проекта на маршрутах EATC, из них один завершен;
 - в соответствии с методикой оценки
 - 1 проект отнесен к категории III;
 - 1 проект отнесен к категории IV;
 - 1 проект признан имеющим значение на национальном уровне.

Согласно имеющимся данным, финансирование не обеспечено.

Вышеизложенная информация, с указанием стоимости проектов, сведена в таблицу 4.30 ниже, а на картах А-7 и В-6 в добавлении 4.5 показано географическое расположение автодорожных и железнодорожных проектов, соответственно. Результаты применения методики представлены в добавлении 4.4.

Таблица 4.30 - Германия: сводные результаты приоритизации проектов

		ВСЕГО	По категориям приоритета					
			I	II	III	IV	Завершены	Резерв
Число проектов		6			1	3	1	1
Стоимость* проектов		>5,294			0,717	>0,352	3,56	0,665
Потential инфраструктуры	А/Д	Число проектов	2			2		
		Стоимость* проектов	0,352			0,352		
	Ж/Д	Число проектов	4			1	1	1
		Стоимость* проектов	>4,942			0,717	–**	3,56
	МОР	Число проектов						
		Стоимость* проектов						
	ВВТ	Число проектов						
		Стоимость* проектов						
	ВТПП	Число проектов						
		Стоимость* проектов						

* млрд. долл. США

** Сметная стоимость не указана

Греция

Грецией намечено в общей сложности 7 проектов, а именно:

- 4 автодорожных проекта
 - 2 проекта на маршрутах EATC, которые обеспечены финансированием и, соответственно, отнесены к категории I;
 - 2 проекта признаны имеющими значение на национальном уровне;
- 2 железнодорожных проекта
 - 1 проект, частично относящийся к маршруту EATC, включен в категорию I;
 - 1 проект признан имеющим значение на национальном уровне;
- 1 проект порта
 - на маршруте EATC, обеспечен финансированием и, соответственно, отнесен к категории I.

Согласно имеющимся данным, финансирование проектов обеспечено в объеме 100%.

Вышеизложенная информация, с указанием стоимости проектов, сведена в таблицу 4.31 ниже, а на картах А-8 и В-7 в добавлении 4.5 показано географическое расположение автодорожных и железнодорожных проектов, соответственно.

Таблица 4.31 -Греция: сводные результаты приоритизации проектов

		ВСЕГО	По категориям приоритета					Завершены	Резерв
			I	II	III	IV			
Число проектов		7	4					3	
Стоимость* проектов		>0,98	0,78					>0,2	
По типам инфраструктуры	А/Д	Число проектов	4	2					2
		Стоимость* проектов	>0,807	0,705					>0,102
	Ж/Д	Число проектов	2	1					1
		Стоимость* проектов	0,115	0,017					0,098
	МОР	Число проектов	1	1					
		Стоимость* проектов	0,058	0,058					
	ВВТ	Число проектов							
		Стоимость* проектов							
	ВТПП	Число проектов							
		Стоимость* проектов							

* млрд. долл. США

Иран

Иран не представил каких-либо данных для целей этапа II исследования EATC.

По сведениям из других источников⁴⁰, намечено 7 железнодорожных проектов, 6 из которых находятся на предполагаемых маршрутах EATC, а один считается имеющим национальное значение. Исходя из имеющейся информации:

- 5 проектов отнесены к категории I;
- 1 проект отнесен к категории II.

Согласно имеющимся данным, финансирование проектов обеспечено в объеме 65%.

Вышеизложенная информация, с указанием стоимости проектов, сведена в таблицу 4.32 ниже, а на карте В-8 в добавлении 4.5 показано географическое расположение железнодорожных проектов.

Таблица 4.32 - Иран: сводные результаты приоритизации проектов

		ВСЕГО	По категориям приоритета					
			I	II	III	IV	Завершены	Резерв
Число проектов		7	5	1				1
Стоимость* проектов		3,878	2,528	1,35				._**
По типам инфраструктуры	А/Д	Число проектов						
		Стоимость* проектов						
	Ж/Д	Число проектов	7	5	1			1
		Стоимость* проектов	3,878	2,528	1,35			._**
	МОР	Число проектов						
		Стоимость* проектов						
	ВВТ	Число проектов						
		Стоимость* проектов						
	ВТПП	Число проектов						
		Стоимость* проектов						

* млрд. долл. США

** Сметная стоимость не указана

Казахстан

Казахстаном намечено в общей сложности 13 проектов, а именно:

- 9 автодорожных проектов
 - 8 проектов на маршрутах EATC;
 - 1 проект, признанный имеющим значение на национальном уровне;
- 4 железнодорожных проекта
 - 2 проекта на маршрутах EATC;
 - 2 проекта, признанные имеющими значение на национальном уровне.

⁴⁰ Доклад представителя Ирана на первом региональном рабочем совещании в рамках этапа II проекта по евро-азиатским транспортным связям на тему "Содействие перевозкам между Европой и Азией в регионе ОЭС", состоявшемся в Тегеране 27-29 апреля 2009 года.

Согласно полученной информации⁴¹, все намеченные проекты на маршрутах EATC осуществляются и, следовательно, подпадают под категорию I.

По имеющимся данным, финансирование проектов обеспечено в объеме 100%.

Вышеизложенная информация, с указанием стоимости проектов, сведена в таблицу 4.33 ниже - на картах А-9 и В-9 в добавлении 4.5 показано географическое расположение автодорожных и железнодорожных проектов, соответственно.

Таблица 4.33 - Казахстан: сводные результаты приоритизации проектов

		ВСЕГО	По категориям приоритета					Резерв	
			I	II	III	IV	Завершены		
Число проектов		13	10					3	
Стоимость* проектов		10,489	8,918					1,571	
По типам инфраструктуры	А/Д	Число проектов	9	8					1
		Стоимость* проектов	7,841	7,411					0,43
	Ж/Д	Число проектов	4	2					2
		Стоимость* проектов	2,648	1,507					1,141
	МОР	Число проектов							
		Стоимость* проектов							
	ВВТ	Число проектов							
		Стоимость* проектов							
	ВТПП	Число проектов							
		Стоимость* проектов							

* млрд. долл. США

Кыргызстан

Кыргызстаном намечено в общей сложности 9 проектов, а именно:

- 5 автодорожных проектов:
 - 3 проекта на маршрутах EATC, обеспеченные финансированием и, соответственно, отнесённые к категории I;
 - 2 проекта, признанные имеющими значение на национальном уровне;
- 4 железнодорожных проекта на маршрутах EATC:
 - исходя из полученной информации,
 - 1 проект был отнесен к категории II;
 - 3 проекта были отнесены к категории IV.

Согласно имеющимся данным, финансирование проектов обеспечено в объеме 20%.

Вышеизложенная информация, с указанием стоимости проектов, сведена в таблицу 4.34 ниже, а на картах А-10 и В-10 в добавлении 4.5 показано географическое расположение автодорожных и железнодорожных проектов, соответственно.

⁴¹ Доклад ЦАРЭС "Казахстан: страновой отчет о ходе реализации плана действий по Стратегии содействия торговле и транспорту", 22 апреля 2009 года, а также доклад представителя Казахстана "Развитие инфраструктуры автомобильного и железнодорожного транспорта" на Конференции ОБСЕ/ЕЭК ООН по вопросам финансирования развития инфраструктуры автомобильного и железнодорожного транспорта. Вена, ноябрь 2010 года.

Таблица 4.34 - Кыргызстан: сводные результаты приоритизации проектов

		ВСЕГО	По категориям приоритета					
			I	II	III	IV	Завершены	Резерв
Число проектов		9	3	1		3		2
Стоимость* проектов		3,085	0,586	0,066		2,245		0,188
По типам инфраструктуры	А/Д	Число проектов	5	3				2
		Стоимость* проектов	0,774	0,586				0,188
	Ж/Д	Число проектов	4		1		3	
		Стоимость* проектов	2,311		0,066		2,245	
	МОР	Число проектов						
		Стоимость* проектов						
	ВВТ	Число проектов						
		Стоимость* проектов						
	ВТПП	Число проектов						
		Стоимость* проектов						

* млрд. долл. США

Латвия

Латвией намечено в общей сложности 16 проектов, все – на предполагаемых маршрутах ЕАТС:

- 6 автодорожных проектов:
 - 3 обеспечены финансированием и, соответственно, отнесены к категории I;
 - по 3 проектам информации об источниках финансирования представлено не было, в связи с чем они были отнесены к категории IV;
- 10 железнодорожных проектов:
 - 8 обеспечены финансированием и, соответственно, отнесены к категории I;
 - по 2 проектам информации об источниках финансирования представлено не было, в связи с чем они были отнесены к категории IV.

Согласно имеющимся данным, финансирование проектов обеспечено в объеме 25%.

Вышеизложенная информация, с указанием стоимости проектов, сведена в таблицу 4.35 ниже, а на картах А-11 и В-11 в добавлении 4.5 показано географическое расположение автодорожных и железнодорожных проектов, соответственно.

Таблица 4.35 - Латвия: сводные результаты приоритизации проектов

		ВСЕГО	По категориям приоритета					Завершены	Резерв
			I	II	III	IV			
Число проектов		16	11			5			
Стоимость* проектов		3,683	0,925			2,758			
По типам инфраструктуры	А/Д	Число проектов	6	3			3		
		Стоимость* проектов	0,967	0,365			0,602		
	Ж/Д	Число проектов	10	8			2		
		Стоимость* проектов	2,716	0,560			2,156		
	МОР	Число проектов							
		Стоимость* проектов							
	ВВТ	Число проектов							
		Стоимость* проектов							
	ВТПП	Число проектов							
		Стоимость* проектов							

* млрд. долл. США

Литва

Литвой намечено в общей сложности 55 проектов, а именно:

- 12 автодорожных проектов:
 - 9 на маршрутах ЕАТС, обеспечены финансированием и, соответственно, отнесены к категории I;
 - 3 проекта признаны имеющими значение на национальном уровне;
- 33 железнодорожных проекта:
 - 30 на маршрутах ЕАТС, обеспечены финансированием и, соответственно, отнесены к категории I;
 - 3 проекта признаны имеющими значение на национальном уровне;
- 6 проектов в области морского транспорта:
 - 5 на маршрутах ЕАТС, обеспечены финансированием и, соответственно, отнесены к категории I;
 - 1 проект признан имеющим значение на национальном уровне;
- 4 проекта по развитию внутренних водных путей:
 - все на маршрутах ЕАТС, обеспечены финансированием и, соответственно, отнесены к категории I.

Согласно имеющимся данным, финансирование проектов обеспечено в объеме 100%.

Вышеизложенная информация, с указанием стоимости проектов, сведена в таблицу 4.36 ниже, а на картах А-12 и В-12 в добавлении 4.5 показано географическое расположение автодорожных и железнодорожных проектов, соответственно.

Таблица 4.36 - Литва: сводные результаты приоритизации проектов

		ВСЕГО	По категориям приоритета						
			I	II	III	IV	Завершены	Резерв	
Число проектов		55	48					7	
Стоимость* проектов		1,72	1,46					0,26	
По типам инфраструктуры	А/Д	Число проектов	12	9					3
		Стоимость* проектов	0,559	0,447					0,112
	Ж/Д	Число проектов	33	30					3
		Стоимость* проектов	0,987	0,844					0,143
	МОР	Число проектов	6	5					1
		Стоимость* проектов	0,165	0,16					0,005
	ВВТ	Число проектов	4	4					
		Стоимость* проектов	0,009	0,009					
	ВТПП	Число проектов							
		Стоимость* проектов							

* млрд. долл. США

Люксембург

Люксембург не представил каких-либо данных для целей этапа II исследования ЕАТС.

Монголия

Монголией намечен один железнодорожный проект национального значения, стоимость которого указана в таблице 4.37 ниже, а географическое расположение показано на карте В-13 в добавлении 4.5.

Таблица 4.37 - Монголия: сводные результаты приоритизации проектов

		All	По категориям приоритета						
			I	II	III	IV	Завершены	Резерв	
Число проектов		1						1	
Стоимость* проектов		1,76						1,76	
По типам инфраструктуры	А/Д	Число проектов							
		Стоимость* проектов							
	Ж/Д	Число проектов	1						1
		Стоимость* проектов	1,76						1,76
	МОР	Число проектов							
		Стоимость* проектов							
	ВВТ	Число проектов							
		Стоимость* проектов							
	ВТПП	Число проектов							
		Стоимость* проектов							

* млрд. долл. США

Республика Молдова

Республикой Молдова намечено в общей сложности 5 проектов, а именно:

- 2 автодорожных проекта на предполагаемых маршрутах EATC, из которых, согласно имеющейся информации,
 - 1 обеспечен финансированием и, соответственно, отнесен к категории I;
 - 1 отнесен к категории III;
- 2 железнодорожных проекта:
 - 1 проект на предполагаемом маршруте EATC, отнесенный к категории IV;
 - 1 проект, признанный имеющим значение на национальном уровне;
- 1 проект по развитию внутренних водных путей на маршруте EATC, обеспеченный финансированием и, следовательно, подпадающий под категорию I.

Согласно имеющимся данным, финансирование проектов обеспечено в объеме 49%.

Вышеизложенная информация, с указанием стоимости проектов, сведена в таблицу 4.38 ниже, а на картах А-14 и В-15 в добавлении 4.5 показано географическое расположение автодорожных и железнодорожных проектов, соответственно.

Таблица 4.38 - Республика Молдова: сводные результаты приоритизации проектов

		ВСЕГО	По категориям приоритета					
			I	II	III	IV	Завершены	Резерв
Число проектов		5	2		1	1		1
Стоимость* проектов		0,871	0,387		0,092	0,317		0,075
По типам инфраструктуры	А/Д	Число проектов	2	1		1		
		Стоимость* проектов	0,229	0,137		0,092		
	Ж/Д	Число проектов	2				1	1
		Стоимость* проектов	0,392				0,317	0,075
	МОР	Число проектов						
		Стоимость* проектов						
	ВВТ	Число проектов	1	1				
		Стоимость* проектов	0,25	0,25				
	ВТПП	Число проектов						
		Стоимость* проектов						

* млрд. долл. США

Пакистан

Пакистаном намечено в общей сложности 26 проектов, а именно:

- 22 автодорожных проекта:
 - 21 проект на предполагаемых маршрутах EATC. Из этого количества в соответствии с методикой приоритизации
 - 10 проектов были отнесены к категории I как обеспеченные финансированием;
 - 10 проектов были отнесены к категории II;
 - 1 проект был отнесен к категории III;

- 1 был признан имеющим значение на национальном уровне;
- 2 железнодорожных проекта:
 - 1 проект на предполагаемом маршруте EATC, информации по которому представлено недостаточно, в связи с чем он отнесен к категории IV;
 - 1 проект, признанный имеющим значение на национальном уровне;
- 2 проекта в области морского транспорта на предполагаемых маршрутах EATC:
 - 1 проект завершен;
 - 1 проект, информации по которому было представлено недостаточно, в связи с чем он отнесен к категории IV.

Согласно имеющимся данным, финансирование проектов обеспечено в объеме 56%.

Вышеизложенная информация, с указанием стоимости проектов, сведена в таблицу 4.39 ниже, а на картах А-13 и В-14 в добавлении 4.5 показано географическое расположение автодорожных и железнодорожных проектов, соответственно. Результаты применения методики оценки представлены в добавлении 4.4.

Таблица 4.39 - Пакистан: сводные результаты приоритизации проектов

		ВСЕГО	По категориям приоритета					Завершены	Резерв
			I	II	III	IV			
Число проектов		26	10	10	1	2	1	2	
Стоимость* проектов		4,449	2,376	1,334	0,133	**	0,399	0,207	
По типам инфраструктуры	А/Д	Число проектов	22	10	10	1			1
		Стоимость* проектов	4,050	2,376	1,334	0,133			0,207
	Ж/Д	Число проектов	2				1		1
		Стоимость* проектов	**				**		**
	МОР	Число проектов	2				1	1	
		Стоимость* проектов	>0,399				**	0,399	
	ВВТ	Число проектов							
		Стоимость* проектов							
	ВТПП	Число проектов							
		Стоимость* проектов							

* млрд. долл. США

** Сметная стоимость не указана

Румыния

Румынией намечено в общей сложности 7 проектов, а именно:

- 1 автодорожный проект национального значения;
- 2 проекта в области морского транспорта на предполагаемых маршрутах EATC:
 - 1 проект, обеспеченный финансированием и, соответственно, отнесенный к категории I;
 - 1 проект, информации по которому представлено недостаточно, в связи с чем он отнесен к категории IV;
- 4 проекта по развитию внутренних водных путей на предполагаемых маршрутах EATC, из которых:
 - 3 обеспечены финансированием и, соответственно, отнесены к категории I;
 - 1 отнесен к категории II.

Согласно имеющимся данным, финансирование проектов обеспечено в объеме 42%.

Вышеизложенная информация, с указанием стоимости проектов, сведена в таблицу 4.40.

Таблица 4.40 - Румыния: сводные результаты приоритизации проектов

		ВСЕГО	По категориям приоритета					Завершены	Резерв
			I	II	III	IV			
Число проектов		7	4	1		1		1	
Стоимость* проектов		9,843	0,273	0,245		0,125		9,2	
По типам инфраструктуры	А/Д	Число проектов	1					1	
		Стоимость* проектов	9,200					9,2	
	Ж/Д	Число проектов							
		Стоимость* проектов							
	МОР	Число проектов	2	1		1			
		Стоимость* проектов	0,286	0,161		0,125			
	ВВТ	Число проектов	4	3	1				
		Стоимость* проектов	0,357	0,112	0,245				
	ВТПП	Число проектов							
		Стоимость* проектов							

* млрд. долл. США

Российская Федерация

Российской Федерацией намечено в общей сложности 70 проектов, а именно:

- 21 автодорожный проект:
 - 18 проектов на предполагаемых маршрутах EATC, из которых, на основании имеющейся информации,
 - 2 отнесены к категории I;
 - 15 отнесены к категории II;
 - 1 отнесен к категории IV;
 - 3 проекта признаны имеющими значение на национальном уровне;
- 39 железнодорожных проектов:
 - 23 проекта на предполагаемых маршрутах EATC, из которых, на основании имеющейся информации,
 - 6 отнесены к категории I;
 - 10 отнесены к категории II;
 - 7 отнесены к категории IV;
 - 16 проектов были признаны имеющими значение на национальном уровне;
- 5 проектов в области морского транспорта на предполагаемых маршрутах EATC, информации по которым представлено недостаточно, в связи с чем они отнесены к категории IV;
- 5 проектов интермодальных терминалов на предполагаемых маршрутах EATC, обеспеченные финансированием и, соответственно, подпадающие под категорию I.

Согласно имеющимся данным, финансирование проектов обеспечено в объеме 16%.

Вышеизложенная информация, с указанием стоимости проектов, сведена в таблицу 4.41 ниже, а на картах А-15 – А-17 и В-16 – В-19 в добавлении 4.5 показано географическое расположение автодорожных и железнодорожных проектов, соответственно.

Таблица 4.41 - Российская Федерация: сводные результаты приоритизации проектов

		ВСЕГО	По категориям приоритета						
			I	II	III	IV	Завершены	Резерв	
Число проектов		70	13	25		13		19	
Стоимость* проектов		>148,498	18,268	74,757		>19,267		>36,205	
По типам инфраструктуры	А/Д	Число проектов	21	2	15		1		3
		Стоимость* проектов	89,913	0,243	71,264		0,494		17,911
	Ж/Д	Число проектов	39	6	10		7		16
		Стоимость* проектов	41,345	0,785	3,493		>18,773		>18,294
	МОР	Число проектов	5				5		
		Стоимость* проектов	..**				..**		
	ВВТ	Число проектов							
		Стоимость* проектов							
	ВТПП	Число проектов	5	5					
		Стоимость* проектов	17,24	17,24					

* млрд. долл. США

** Сметная стоимость не указана

Таджикистан

Таджикистаном намечено в общей сложности 32 проекта, а именно:

- 23 автодорожных проекта
 - 10 на предполагаемых маршрутах EATC, из них
 - 7 проектов обеспечены финансированием и, соответственно, отнесены к категории I;
 - 3 проекта, информации по которым представлено недостаточно, в связи с чем они отнесены к категории IV;
 - 13 проектов, признанные имеющими значение на национальном уровне;
- 8 железнодорожных проектов
 - 2 проекта на предполагаемых маршрутах EATC, которые пока не обеспечены финансированием и поэтому отнесены к категории IV;
 - 6 проектов, признанные имеющими значение на национальном уровне;
- 1 проект интермодального терминала на предполагаемом маршруте EATC, пока не обеспеченный финансированием и поэтому отнесенный к категории IV.

Согласно имеющимся данным, финансирование проектов обеспечено в объеме 55%.

Вышеизложенная информация, с указанием стоимости проектов, сведена в таблицу 4.42 ниже, а на картах А-18 и В-20 в добавлении 4.5 показано географическое расположение автодорожных и железнодорожных проектов, соответственно.

Таблица 4.42 - Таджикистан: сводные результаты приоритизации проектов

		ВСЕГО	По категориям приоритета						
			I	II	III	IV	Завершены	Резерв	
Число проектов		32	7			6		19	
Стоимость* проектов		4,872	0,345			0,282		4,245	
По типам инфраструктуры	А/Д	Число проектов	23	7			3		13
		Стоимость* проектов	1,191	0,345			0,192		0,654
	Ж/Д	Число проектов	8				2		6
		Стоимость* проектов	3,661				0,07		3,591
	МОР	Число проектов							
		Стоимость* проектов							
	ВВТ	Число проектов							
		Стоимость* проектов							
	ВТПП	Число проектов	1				1		
		Стоимость* проектов	0,02				0,02		

* млрд. долл. США

Бывшая югославская Республика Македония

Бывшей югославской Республикой Македония намечено в общей сложности 11 проектов, а именно:

- 6 автодорожных проектов:
 - все на маршрутах ЕАТС;
 - все на основании полученной информации отнесены к категории I;
- 5 железнодорожных проектов:
 - 4 проекта на предполагаемых маршрутах ЕАТС, отнесенные в соответствии с методикой к категории II;
 - 1 проект, признанный имеющим значение на национальном уровне.

Согласно имеющимся данным, финансирование проектов обеспечено в объеме 58%.

Вышеизложенная информация, с указанием стоимости проектов, сведена в таблицу 4.43 ниже, а на картах А-19 и В-21 в добавлении 4.5 показано географическое расположение автодорожных и железнодорожных проектов, соответственно. Результаты применения методики представлены в добавлении 4.4.

Таблица 4.43 - Бывшая югославская Республика Македония: сводные результаты приоритизации проектов

		ВСЕГО	По категориям приоритета					
			I	II	III	IV	Завершены	Резерв
Число проектов		11	6	4				1
Стоимость* проектов		2,402	1,377	1,013				0,012
По типам инфраструктуры	А/Д	Число проектов	6	6				
		Стоимость* проектов	1,377	1,377				
	Ж/Д	Число проектов	5		4			1
		Стоимость* проектов	1,025		1,013			0,012
	МОР	Число проектов						
		Стоимость* проектов						
	ВВТ	Число проектов						
		Стоимость* проектов						
	ВТПП	Число проектов						
		Стоимость* проектов						

* млрд. долл. США

Турция

Турцией намечено в общей сложности 24 проекта, все – на предполагаемых маршрутах ЕАТС. В соответствии с методикой оценки, применявшейся к автодорожным и железнодорожным проектам:

- из 8 автодорожных проектов
 - 5 обеспечены финансированием и, соответственно, отнесены к категории I;
 - 3 отнесены к категории II;
- из 9 железнодорожных проектов
 - 5 обеспечены финансированием и, соответственно, отнесены к категории I;
 - 1 отнесен к категории II;
 - 1 отнесен к категории III;
 - 2 отнесены к категории IV;
- из 7 проектов по развитию портов
 - 5 обеспечены финансированием и, соответственно, отнесены к категории I;
 - 2 отнесены к категории II.

Согласно имеющимся данным, финансирование проектов обеспечено в объеме 52%.

Вышеизложенная информация, с указанием стоимости проектов, сведена в таблицу 4.44 ниже, а на картах А-20 и В-22 в добавлении 4.5 показано географическое расположение автодорожных и железнодорожных проектов, соответственно. Результаты применения методики представлены в добавлении 4.

Таблица 4.44 - Турция: сводные результаты приоритизации проектов

		ВСЕГО	По категориям приоритета					Завершены	Резерв
			I	II	III	IV			
Число проектов		24	16	5	1	2			
Стоимость* проектов		>42,463	21,962	13,321	2	5,18			
По типам инфраструктуры	А/Д	Число проектов	8	5	3				
		Стоимость* проектов	13,946	7,296	6,65				
	Ж/Д	Число проектов	9	5	1	1	2		
		Стоимость* проектов	22,371	13,191	2	2	5,18		
	МОР	Число проектов	7	5	2				
		Стоимость* проектов	>6,146	>1,475	4,671				
	ВВТ	Число проектов							
		Стоимость* проектов							
	ВТПП	Число проектов							
		Стоимость* проектов							

* млрд. долл. США

Туркменистан

Туркменистан не представил каких-либо данных для целей этапа II исследования ЕАТС.

Украина

Украиной намечено в общей сложности 4 проекта, все на предполагаемых маршрутах ЕАТС, включая:

- 3 автодорожных проекта, из которых, на основании имеющейся информации:
 - 2 отнесены к категории I;
 - 1 отнесен к категории II;
- 1 железнодорожный проект, обеспеченный финансированием и, соответственно, подпадающий под категорию I.

Согласно имеющимся данным, финансирование проектов обеспечено в объеме 71%.

Вышеизложенная информация с указанием стоимости проектов сведена в таблицу 4.45 ниже, а на картах А-21 и В-23 в добавлении 4.5 показано географическое расположение автодорожных и железнодорожных проектов, соответственно.

Таблица 4.45 - Украина: сводные результаты приоритизации проектов

		ВСЕГО	По категориям приоритета					Завершены	Резерв
			I	II	III	IV			
Число проектов		4	3	1					
Стоимость* проектов		2,141	1,523	0,618					
По типам инфраструктуры	А/Д	Число проектов	3	2	1				
		Стоимость* проектов	1,962	1,344	0,618				
	Ж/Д	Число проектов	1	1					
		Стоимость* проектов	0,179	0,179					
	МОР	Число проектов							
		Стоимость* проектов							
	ВВТ	Число проектов							
		Стоимость* проектов							
	ВТПП	Число проектов							
		Стоимость* проектов							

* млрд. долл. США

Узбекистан

Узбекистаном намечено 13 проектов, а именно:

- 2 автодорожных проекта:
 - оба на предполагаемых маршрутах EATC;
 - исходя из имеющейся информации, оба отнесены к категории I;
- 11 железнодорожных проектов⁴²:
 - 10 проектов на предполагаемых маршрутах EATC; из них, на основании имеющейся информации,
 - 8 проектов обеспечены финансированием и, соответственно, отнесены к категории I;
 - 2 проекта отнесены к категории II;
 - 1 проект признан имеющим значение на национальном уровне.

Согласно имеющимся данным, финансирование проектов обеспечено в объеме 69%.

Вышеизложенная информация, с указанием стоимости проектов, сведена в таблицу 4.46 ниже, а на картах А-22 и В-24 в добавлении 4.5 показано географическое расположение автодорожных и железнодорожных проектов, соответственно.

⁴² Uzbekistan Railways Presentation: Railway Network of Uzbekistan and Central Asia Regional Economic Cooperation, Uzbekistan: Country Progress Report on the Implementation Action Plan for the Transport and Trade Facilitation Strategy, 30 April 2009. См. по адресу: <http://www.carecprogram.org/uploads/events/2009/8th-TSCC/TTFs-Country-Progress-Report-UZB.pdf>.

Таблица 4.46 - Узбекистан: сводные результаты приоритизации проектов

		ВСЕГО	По категориям приоритета					
			I	II	III	IV	Завершены	Резерв
Число проектов		13	10	2				1
Стоимость* проектов		2,904	1,862	0,832				0,21
По типам инфраструктуры	А/Д	Число проектов	2	2				
		Стоимость* проектов	0,783	0,783				
	Ж/Д	Число проектов	11	8	2			1
		Стоимость* проектов	2,121	1,079	0,832			0,21
	МОР	Число проектов						
		Стоимость* проектов						
	ВВТ	Число проектов						
		Стоимость* проектов						
	ВТПП	Число проектов						
		Стоимость* проектов						

* млрд. долл. США

4.2.4.1 Резюме

В общей сложности участвующими странами был намечен 421 проект, в том числе **311** проектов, признанных относящимися к маршрутам этапа II EATC, общая стоимость которых оценивается в **215 млрд. долл. США**.

Из этих **311** проектов:

- 3 завершены;
- 188 отнесены к категории I;
- 63 отнесены к категории II;
- 5 отнесены к категории III;
- 52 отнесены к категории IV.

Вышеизложенные результаты, с указанием стоимости проектов, представлены в таблице 4.47 с разбивкой по типу инфраструктуры.

Таблица 4.47 - Сводные результаты рассмотрения проектов этапа II EATC

		All	По категориям приоритета						
			I	II	III	IV	Завершены	Резерв	
Число проектов		311	188	63	5	52	3	1	
Стоимость* проектов		215	78	97	3	33	4	0,21	
По типам инфраструктуры	А/Д	Число проектов	146	85	38	3	20	0	
		Стоимость* проектов	114	29	83	0,3	2	0	
	Ж/Д	Число проектов	121	75	20	2	23	1	1
		Стоимость* проектов	75	28	9	3	31	4	0,21
	Прочие	Число проектов	44	28	5	0	9	2	
		Стоимость* проектов	26	21	5	0	0,1	0,6	

* млрд. долл. США

4.2.5 Краткие итоги приоритизации

Странами был намечен в общей сложности **421 инфраструктурный проект** на общую сумму около **274 млрд. долл. США**. Из них **311** общей стоимостью около **215 млрд. долл. США** находятся на предполагаемых маршрутах этапа II ЕАТС. Остальные 110 проектов общей стоимостью около 58,5 млрд. долл. США признаны имеющими значение на национальном уровне.

В число **311 проектов** на предполагаемых маршрутах **этапа II ЕАТС** входят:

- **146 автодорожных проектов** (47%) общей сметной стоимостью **114 млрд. долл. США**, или 53% суммарного объема инвестиций;
- **121 железнодорожный проект** (39%) общей сметной стоимостью **75 млрд. долл. США**, или 35% суммарного объема инвестиций;
- **44 прочих проекта** (14%) общей сметной стоимостью **26 млрд. долл. США**, или 12% суммарного объема инвестиций.

Все проекты ЕАТС в совокупности **обеспечены финансированием** в объеме **36%**.

Ниже приводятся результаты приоритизации с разбивкой по типам проектов и категориям приоритета.

Сводные итоговые данные о распределении **автодорожных** проектов и их стоимости по категориям приоритета:

- к категории I были отнесены 58% автодорожных проектов общей сметной стоимостью 28,8 млрд. долл. США, что составляет 25% всех инвестиций в автодорожные проекты;
- к категории II были отнесены 26% автодорожных проектов общей сметной стоимостью 83,2 млрд. долл. США, что составляет 73% всех инвестиций в автодорожные проекты;
- к категории III были отнесены 2% автодорожных проектов общей сметной стоимостью 0,3 млрд. долл. США, что составляет 0,3% всех инвестиций в автодорожные проекты;
- к категории IV были отнесены 14% автодорожных проектов общей сметной стоимостью 1,9 млрд. долл. США, что составляет 1,6% всех инвестиций в автодорожные проекты.

Сводные итоговые данные о распределении **железнодорожных** проектов и их стоимости по категориям приоритета:

- к категории I были отнесены 62% железнодорожных проектов общей сметной стоимостью 28 млрд. долл. США, что составляет 38% всех инвестиций в железнодорожные проекты;
- к категории II были отнесены 16% железнодорожных проектов общей сметной стоимостью 9 млрд. долл. США, что составляет 12% всех инвестиций в железнодорожные проекты;
- к категории III были отнесены 2% железнодорожных проектов общей сметной стоимостью 2,7 млрд. долл. США, что составляет 4% всех инвестиций в железнодорожные проекты;

- к категории IV были отнесены 19% железнодорожных проектов общей сметной стоимостью 31,3 млрд. долл. США, что составляет 42% всех инвестиций в железнодорожные проекты;
- завершен 1% железнодорожных проектов общей сметной стоимостью 3,6 млрд. долл. США, что составляет 5% всех инвестиций в железнодорожные проекты.

Сводные итоговые данные о распределении **прочих** проектов и их стоимости по категориям приоритета:

- к категории I были отнесены 64% прочих проектов общей сметной стоимостью 20,8 млрд. долл. США, что составляет 79% всех инвестиций в прочие проекты;
- к категории II были отнесены 11% прочих проектов общей сметной стоимостью 4,9 млрд. долл. США, что составляет 19% всех инвестиций в прочие проекты;
- к категории IV были отнесены 20% прочих проектов общей сметной стоимостью 0,1 млрд. долл. США, что составляет 1% всех инвестиций в прочие проекты;
- завершены были 5% прочих проектов общей сметной стоимостью 0,6 млрд. долл. США, что составляет 2% всех инвестиций в прочие проекты.

4.2.6 Инвестиционный план этапа II EATC

Анализ планов осуществления проектов показал, что:

- 1% проектов, намеченных в рамках сети EATC, завершен;
- 60% проектов, намеченных в рамках сети EATC, должны быть завершены в ближайшее время;
- 20% проектов, намеченных в рамках сети EATC, должны быть завершены к 2016 году;
- 2% проектов, намеченных в рамках сети EATC, должны быть завершены к 2020 году;
- сроки завершения 17% проектов, намеченных в рамках сети EATC, неизвестны, поскольку эти проекты нуждаются в дополнительных исследованиях для их окончательного оформления и в составлении графика их реализации до решения вопроса о финансировании.

В таблице 4.48 представлен План инвестиций в транспортную инфраструктуру в рамках этапа II EATC, с указанием стоимости соответствующих проектов в миллиардах долларов США. В той же таблице приведены процентные данные о том, какая часть этой стоимости уже обеспечена имеющимися/привлеченными средствами. График реализации проектов представлен в таблице 4.49.

4.2.7 Приоритизация проектов по каждому первоочередному маршруту EATC

Наряду с приоритизацией проектов по странам для проектов автодорожной и железнодорожной инфраструктуры аналогичная работа была проделана по каждому из намеченных приоритетных автодорожных и, соответственно, железнодорожных маршрутов EATC. Ее краткий анализ приводится ниже, а результаты этой работы в обобщенной форме представлены в таблицах 4.50 и 4.51 – соответственно для автодорожных и железнодорожных маршрутов.

Следует отметить, что несколько проектов (как автодорожных, так и железнодорожных) считаются принадлежащими более чем к одному автодорожному или железнодорожному маршруту, поскольку различные маршруты, намеченные в рамках ЕАТС, имеют совпадающие участки/сегменты. Для целей настоящего анализа и во избежание двойного зачета каждый проект учитывается лишь единожды в связи с одним из маршрутов – при необходимости с указанием на то, что он одновременно является частью другого маршрута или маршрутов. Стоимость такого проекта для другого маршрута (маршрутов) принимается равной нулю. Подробная оценка затрат по каждому маршруту представлена в добавлении 4.6.

Автодорожные маршруты ЕАТС

Автодорожный маршрут 1

Автодорожный маршрут ЕАТС 1 включает 28 проектов в Германии, Латвии, Литве, Российской Федерации и Украине; 18 из них также включены в тот или иной из автодорожных маршрутов 2, 3 и 6. Общий объем инвестиций на данном маршруте составляет 4,31 млрд. долл. США, в том числе 3,343 млрд. долл. в странах, не входящих в ЕС; их финансирование не обеспечено. Объем инвестиций в странах ЕС составляет 0,967 млрд. долл. США, из которых уже привлечено 0,365 млрд. долларов.

Автодорожный маршрут 2

Автодорожный маршрут ЕАТС 2 включает 32 проекта в Германии, Казахстане, Китае, Литве, Российской Федерации и Узбекистане; 29 из них также включены в тот или иной из автодорожных маршрутов 1, 3, 4, 5 и 6. Общий объем инвестиций на данном маршруте составляет 41,935 млрд. долл. США, в том числе 41,136 млрд. долл. в странах, не входящих в ЕС; в счет этой суммы на сегодняшний день обеспечено выделение 4,69 млрд. долларов. Объем инвестиций в странах ЕС составляет 0,799 млрд. долл. США, из которых уже привлечено 0,447 млрд. долларов.

Автодорожный маршрут 3

Автодорожный маршрут ЕАТС 3 включает 29 проектов в Болгарии, Германии, Казахстане, Китае, Литве, Российской Федерации, Узбекистане и Украине; 20 из них также включены в тот или иной из автодорожных маршрутов 1, 2, 4, 5 и 6. Общий объем инвестиций на данном маршруте составляет 38,539 млрд. долл. США, в том числе 38,217 млрд. долл. в странах, не входящих в ЕС; в счет этой суммы на сегодняшний день обеспечено выделение 4,75 млрд. долларов. Объем инвестиций в странах ЕС составляет 0,323 млрд. долл. США, из которых уже привлечено 0,873 млрд. долларов.

Автодорожный маршрут 4

Автодорожный маршрут ЕАТС 4 включает 39 проектов в Азербайджане, Армении, Грузии, Казахстане, Китае, Кыргызстане, Молдове и Узбекистане; 15 из них также включены в тот или иной из автодорожных маршрутов 2, 3, 5 и 6. Общий объем инвестиций на данном маршруте составляет 2,853 млрд. долл. США, в том числе 2,853 млрд. долл. в странах, не входящих в ЕС; в счет этой суммы на сегодняшний день обеспечено выделение 2,761 млрд. долларов.

Автодорожный маршрут 5

Автодорожный маршрут ЕАТС 5 включает 71 проект в Афганистане, Болгарии, БЮРМ, Греции, Казахстане, Китае, Кыргызстане, Пакистане, Таджикистане и Турции; 8 из них также включены в тот или иной из автодорожных маршрутов 2, 3 и 4. Общий объем инвестиций на данном маршруте составляет 24,897 млрд. долл. США, в том числе 23,859 млрд. долл.

Таблица 4.48 – План инвестиций в транспортную инфраструктуру в рамках этапа II ЕАТС (в млрд. долл. США)

ПРОЕКТЫ ЕАТС							
СТРАНА	Общая стоимость в рамках ЕАТС	КАТЕГОРИИ ПРИОРИТЕТА					Обеспечено финансированием (%)
		I	II	III	IV	ЗАВЕРШЕНО	
Афганистан	0,228	0,003	0,000	0,000	0,225	0,000	1%
Армения	3,069	0,517	0,032	0,000	2,520	0,000	17%
Азербайджан	1,338	1,338	0,000	0,000	0,000	0,000	100%
Беларусь							
Болгария	7,697	7,172	0,332	0,000	0,000	0,193	93%
Китай	7,193	4,072	3,003	0,118		0,000	57%
Финляндия							
Грузия	1,371	0,972	0,399	0,000	0,000	0,000	71%
Германия	4,629	0,000	0,000	0,717	0,352	3,560	0%
Греция	0,780	0,780	0,000	0,000	0,000	0,000	100%
Иран	3,878	2,528	1,350	0,000	0,000	0,000	65%
Казахстан	8,918	8,918	0,000	0,000	0,000	0,000	100%
Кыргызстан	2,897	0,586	0,066	0,000	2,245	0,000	20%
Латвия	3,683	0,925	0,000	0,000	2,758	0,000	25%
Литва	1,460	1,460	0,000	0,000	0,000	0,000	100%
Люксембург							
Монголия							
Пакистан	4,242	2,376	1,334	0,133	0,000	0,399	56%
Республика Молдова	0,796	0,387	0,000	0,092	0,317	0,000	49%
Румыния	0,643	0,273	0,245	0,000	0,125	0,000	42%
Российская Федерация	112,293	18,268	74,758	0,000	19,267	0,000	16%
Таджикистан	0,627	0,345	0,000	0,000	0,282	0,000	55%
Бывшая югославская Республика Македония	2,390	1,377	1,013	0,000	0,000	0,000	58%
Турция	42,463	21,962	13,321	2,000	5,180	0,000	52%
Туркменистан							
Украина	2,141	1,523	0,618	0,000	0,000	0,000	71%
Узбекистан	2,694	1,862	0,832	0,000	0,000	0,000	69%
Всего	215	78	97	3	33	4	36%

Таблица 4.49 – График освоения инвестиций в транспортную инфраструктуру в рамках этапа II ЕАТС

Страна	Кол-во проектов	Ход осуществления проектов ЕАТС					Обеспечено финансированием (%)
		Завершено	До 2013 года	2013-2016 годы	2016-2020 годы	2020 год- (не определено)	
AFG	6	0%	17%	0%	0%	83%	1%
ARM	10	0%	50%	20%	0%	30%	17%
AZE	6	0%	100%	0%	0%	0%	100%
BLR							
BGR	11	9%	73%	9%	0%	9%	93%
CHN	18	0%	44%	50%	6%	0%	57%
FIN							
GEO	16	0%	50%	6%	0%	44%	71%
DEU	5	20%	0%	0%	20%	60%	
GRC	4	0%	100%	0%	0%	0%	100%
IRN	6	0%	83%	17%	0%	0%	65%
KAZ	10	0%	100%	0%	0%	0%	100%
KGZ	7	0%	43%	14%	0%	43%	20%
LVA	16	0%	69%	0%	0%	31%	25%
LTU	48	0%	100%	0%	0%	0%	100%
LUX							
MNG							
PAK	24	4%	42%	42%	4%	8%	56%
MDA	4	0%	50%	0%	25%	25%	49%
ROU	6	0%	67%	17%	0%	17%	42%
RUS	51	0%	25%	49%	0%	25%	16%
TJK	13	0%	54%	0%	0%	46%	55%
FYROM	10	0%	60%	40%	0%	0%	58%
TUR	24	0%	67%	21%	4%	8%	52%
TKM							
UKR	4	0%	75%	25%	0%	0%	71%
UZB	12	0%	83%	17%	0%	0%	69%
СЕТЬ ЕАТС	Кол-во Проектов	Ход осуществления проектов ЕАТС					Обеспечено финансированием (%)
		Завершено	До 2013 года	2013-2016 годы	2016-2020 годы	2020 год- (не определено)	
	311	1%	60%	20%	2%	17%	36%

в странах, не входящих в ЕС; в счет этой суммы на сегодняшний день обеспечено выделение 13,34 млрд. долларов. Объем инвестиций в странах ЕС составляет 1,037 млрд. долл. США, из которых уже привлечено 0,705 млрд. долларов.

Автодорожный маршрут 6

Автодорожный маршрут EATC 6 включает 5 проектов в Азербайджане, Казахстане и Российской Федерации; 3 из них также включены в тот или иной из автодорожных маршрутов 1, 2, 3, и 4. Общий объем инвестиций на данном маршруте составляет 1,434 млрд. долл. США, в том числе 1,434 млрд. долл. в странах, не входящих в ЕС; в счет этой суммы на сегодняшний день обеспечено выделение 0,829 млрд. долларов.

Автодорожный маршрут 7

Автодорожный маршрут EATC 7 включает один проект в Российской Федерации (не входит в ЕС). Общий объем инвестиций составляет 0,088 млрд. долл. США; их привлечение не обеспечено.

Автодорожный маршрут 8

На автодорожном маршруте EATC 8 проектов не запланировано.

Автодорожный маршрут 9

Автодорожный маршрут EATC 9 включает один проект в Российской Федерации (не входит в ЕС). Общий объем инвестиций составляет 0,156 млрд. долл. США; проект полностью обеспечен финансированием.

Таблица 4.50 - Приоритизация капиталовложений на автодорожных маршрутах EATC

Номер автодорожного маршрута	Страны	Число проектов	Общая стоимость проектов (млрд. долл. США)	Вне ЕС	ЕС	Приоритет I вне ЕС (млрд. долл. США)	Приоритет I в ЕС (млрд. долл. США)
1	Германия, Латвия, Литва, Российская Федерация, Украина	28	4,31*	3,343*	0,967*	-*	0,365*
2	Китай, Германия, Казахстан, Литва, Российская Федерация, Узбекистан	32	41,935	41,136	0,799	4,690	0,447
3	Болгария, Китай, Германия, Казахстан, Литва, Российская Федерация, Украина, Узбекистан	29	38,539*	38,217*	0,323*	4,750*	0,873*
4	Армения, Азербайджан, Китай, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Узбекистан	39	2,853*	2,853*	-*	2,761*	-*
5	Афганистан, Болгария, Китай, БЮРМ, Греция, Казахстан, Кыргызстан, Пакистан, Таджикистан, Турция	71	24,897*	23,859*	1,037*	13,340*	0,705*
6	Азербайджан, Казахстан, Российская Федерация	5	1,434*	1,434*	-*	0,829*	-*
7	Российская Федерация	1	0,088	0,088	-	-	-
8	-	-	-	-	-	-	-
9	Российская Федерация	1	0,156	0,156	-	0,156	-
		Общая стоимость	114,212		Общая стоимость (приоритет I)	15,846	13,068

*Часть общей стоимости (некоторые затраты по проекту покрываются из средств, выделенных на другие маршруты; см. добавление 4.6).

Железнодорожные маршруты ЕАТС

Железнодорожный маршрут 1

Железнодорожный маршрут ЕАТС 1 включает 50 проектов в Германии, Латвии, Литве, Российской Федерации и Украине; 43 из них также включены в тот или иной из железнодорожных маршрутов 2, 5, 8 и 9. Общий объем инвестиций на данном маршруте составляет 23,638 млрд. долл. США, в том числе 21,357 млрд. долл. в странах, не входящих в ЕС; в счет этой суммы на сегодняшний день обеспечено выделение 0,208 млрд. долларов. Объем инвестиций в странах ЕС составляет 2,282 млрд. долл. США, из которых уже привлечено 1,404 млрд. долларов.

Железнодорожный маршрут 2

Железнодорожный маршрут ЕАТС 2 включает 38 проектов в Германии, Казахстане, Литве и Российской Федерации; все они входят в тот или иной из железнодорожных маршрутов 1, 3, 4, 5, 7, 8 и 9.

Железнодорожный маршрут 3

Железнодорожный маршрут ЕАТС 3 включает 35 проектов в Азербайджане, Армении, Болгарии, бывшей югославской Республике Македония, Грузии, Казахстане, Кыргызстане, Молдове, Таджикистане, Турции и Узбекистане; 22 из них также включены в тот или иной из железнодорожных маршрутов 2, 4, 5, 7, 8 и 9. Общий объем инвестиций на данном маршруте, предназначенных для стран, не входящих в ЕС, составляет 7,579 млрд. долл. США, из которых уже привлечено 1,574 млрд. долларов.

Железнодорожный маршрут 4

Железнодорожный маршрут ЕАТС 4 включает 27 проектов в Болгарии, бывшей югославской Республике Македония, Греции, Иране, Казахстане, Пакистане, Турции и Узбекистане; 12 из них также включены в тот или иной из железнодорожных маршрутов 2, 3, 7 и 9. Общий объем инвестиций на данном маршруте составляет 32,739 млрд. долл. США, в том числе 25,873 млрд. долл. в странах, не входящих в ЕС; в счет этой суммы на сегодняшний день обеспечено выделение 15,235 млрд. долларов. Объем инвестиций в странах ЕС составляет 6,866 млрд. долл. США, привлечение этих средств уже обеспечено.

Железнодорожный маршрут 5

Железнодорожный маршрут ЕАТС 5 включает 17 проектов в Иране, Российской Федерации и Узбекистане; 12 из них также включены в тот или иной из железнодорожных маршрутов 1, 2, 3, 7 и 9. Общий объем инвестиций на данном маршруте, предназначенных для стран, не входящих в ЕС, составляет 4,51 млрд. долл. США, из которых уже привлечено 2,314 млрд. долларов.

Железнодорожный маршрут 6

Железнодорожный маршрут ЕАТС 6 включает 3 проекта в Германии, Российской Федерации и Украине, один из которых также включен в железнодорожные маршруты 1, 7 и 8. Общий объем инвестиций на данном маршруте, предназначенных для стран, не входящих в ЕС, составляет 0,013 млрд. долл. США; привлечение этих средств уже обеспечено.

Железнодорожный маршрут 7

Железнодорожный маршрут ЕАТС 7 включает 7 проектов в Казахстане, Украине и Узбекистане; все они входят в тот или иной из железнодорожных маршрутов 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8 и 9.

Железнодорожный маршрут 8

Железнодорожный маршрут EATC 8 включает 29 проектов в Армении, Азербайджане, Грузии, Латвии, Литве, Российской Федерации и Украине; 25 из них также включены в тот или иной из железнодорожных маршрутов 1, 2, 3, 6, 7 и 9. Общий объем инвестиций на данном маршруте составляет 2,084 млрд. долл. США, в том числе 0,089 млрд. долл. в странах, не входящих в ЕС; в счет этой суммы на сегодняшний день обеспечено выделение 0,041 млрд. долларов. Объем инвестиций в странах ЕС составляет 1,995 млрд. долл. США; их привлечение не обеспечено.

Железнодорожный маршрут 9

Железнодорожный маршрут EATC 9 включает 19 проектов в Российской Федерации, Таджикистане и Узбекистане; 18 из них также включены в тот или иной из железнодорожных маршрутов 1, 2, 3, 4, 5, 7 и 9. Общий объем инвестиций на данном маршруте, предназначенных для стран, не входящих в ЕС, составляет 0,638 млрд. долл. США, из которых уже привлечено 0,415 млрд. долларов.

Таблица 4.51- Приоритизация капиталовложений на железнодорожных маршрутах EATC

Номер ж/д маршрута	Страны	Число проектов	Общая стоимость проектов (млрд. долл. США)	Вне ЕС	ЕС	Приоритет I вне ЕС (млрд. долл. США)	Приоритет I в ЕС (млрд. долл. США)
1	Германия, Латвия, Литва, Российская Федерация, Украина	50	23,638	21,357	2,282	0,208	1,404
2	Германия, Казахстан, Литва, Российская Федерация	38	_*	_*	_*	_*	_*
3	Азербайджан, Армения, Болгария, бывшая югославская Республика Македония, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Таджикистан, Турция, Узбекистан	35	7,579*	7,579*	_*	1,574*	_*
4	Болгария, БЮРМ, Греция, Иран, Казахстан, Пакистан, Турция, Узбекистан	27	32,739*	25,873*	6,866*	15,235*	6,866*
5	Иран, Российская Федерация, Узбекистан	17	4,510*	4,510*	-	2,314*	-
6	Германия, Российская Федерация, Украина	3	0,013*	0,013*	_*	0,013*	-
7	Казахстан, Узбекистан, Украина,	7	_*	_*	-	_*	-
8	Азербайджан, Армения, Грузия, Латвия, Литва, Российская Федерация, Украина	29	2,084*	0,089*	1,995*	0,041*	-
9	Российская Федерация, Таджикистан, Узбекистан	19	0,638*	0,638*	-	0,415*	-
		Общая стоимость	71,202		Общая стоимость (приоритет I)	19,801	8,270

*Часть общей стоимости (некоторые затраты по проекту покрываются из средств, выделенных на другие маршруты; см. добавление 4.6)

4.2.8 Выводы и рекомендации

В рамках исследования предложено в общей сложности 311 инфраструктурных проектов на маршрутах этапа II EATC, которые включены в новый вариант инвестиционного плана EATC. Большинство среди них составляет автодорожные проекты. Общая сумма инвестиций, необходимых для создания всей сети EATC, – около 215 млрд. долл. США; на сегодняшний день привлечено лишь 36% этой суммы.

Согласно результатам анализа, к настоящему времени завершено сооружение лишь 1% сети EATC; вместе с тем более половины предложенных проектов планируется завершить уже в ближайшем будущем. С другой стороны, анализ показал, что сроки завершения 17% предложенных проектов по созданию сети EATC не определены, так как для принятия по ним окончательных решений и составления графика их реализации, а также для обеспечения этих проектов финансированием необходимы дополнительные исследования. Следует, однако, отметить, что это во многом объясняется отсутствием сведений о текущем состоянии, датах начала и завершения и источниках финансирования этих проектов, а также о том, какая их доля уже обеспечена финансовыми ресурсами, при полном отсутствии какой-либо информации из Беларуси, Финляндии, Люксембурга и Туркменистана. Соответственно, если такая информация появится, то приведенные выше цифры могут измениться.

Вышесказанное вновь подтверждает, что создание транспортной сети, запланированной на этапе II EATC, представляет собой длительный процесс и требует прежде всего наличия политической воли и готовности всех участвующих в нем государств. Кроме того, для его успешного завершения необходимо постоянное тесное сотрудничество стран – участниц EATC, а также сотрудничество между ними и сопредельными государствами, между национальными координаторами и ЕЭК ООН.

В этих целях можно рекомендовать ряд мер в таких областях, как сбор данных, мониторинг, обработка/обновление картографических данных ГИС, текущий пересмотр/обновление инвестиционного плана, привлечение финансирования путем эмиссии ценных бумаг, а также мер технического и организационного характера.

Наконец, наряду с проектами на маршрутах, определенных на этапе II EATC, большинством участвующих стран предложены инфраструктурные проекты вне этих маршрутов, признанные в ходе анализа имеющими значение на национальном уровне. В зависимости от важности таких национальных проектов и от характера поставленных перед ними первоочередных задач, а также от их потенциальных последствий для существующих соединений с маршрутами EATC, предлагается рассмотреть возможность включения этих проектов в сеть EATC при ее будущем пересмотре.

Добавление 4.1

ШАБЛОНЫ серии "В" для стран, принимавших участие в этапе I EATS

АРМЕНИЯ

ШАБЛОН В1 – АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

СЕТЬ	КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (название проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА		ТИП ДОРОГИ	ИНТЕНСИВНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ		ТЕКУЩЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК*		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % от общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)					
			Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)		Общая протяженность (км)	Автоматическая, скоростная дорога, значения скорости движения (выборка для анализа)		Среднегодовая суточная интенсивность движения	Прогноз			Состав, программы, планирование, проектирование, строительство (выборка для анализа)	Год начала	Год завершения	Гос средства	Средства ЕС	Банковские займы
Дорожная	ARM-ROD-01	Реабилитация шоссе и мостов						Строительство	2001	2004			✓					45%
Дорожная	ARM-ROD-02	Ремонт и восстановление дорог (ежегодно)						Строительство	2004	2004	22 (допл.)		✓					100%
Дорожная	ARM-ROD-03	Обследование 62 автодорожных мостов, подготовка документации						Изыскания/проектирование	2004	2004	0,128 (допл.)		✓					
Дорожная	ARM-ROD-04	Реабилитация 62 автодорожных мостов						Изыскания/проектирование	2005	2007	3,3 (допл.)		✓					

ШАБЛОН В2 – ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

СЕТЬ	КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (название проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА			СРЕДНЕЕ ИНТЕНСИВНОСТЬ (пассажир. поезд)		СРЕДНЕЕ ИНТЕНСИВНОСТЬ (товарные поезда)		ТЕКУЩЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК*		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % от общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				
			Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)	Общая протяженность (км)	Текущая	Прогноз	Текущая	Прогноз		Состав, программы, планирование, проектирование, строительство (выборка для анализа)	Год начала			Год завершения	Гос средства	Средства ЕС	Банковские займы	Гранты
Ж/Д	ARM-RLW-01	Реабилитация железнодорожных путей (70 км)								Строительство	2001	2004	15 (допл.)			✓			45%
Ж/Д	ARM-RLW-02	Обследование железнодорожных мостов, подготовка документации								Изыскания/проектирование	2006	2006	0,3 (допл.)		✓				100%
Ж/Д	ARM-RLW-03	Реабилитация железнодорожных мостов								Изыскания/проектирование	2007	2010							
Ж/Д	ARM-RLW-04	Развитие Армянской железной дороги: реабилитация (110 км)									2006	2011	50 (допл.)			✓			
Ж/Д	ARM-RLW-05	Сооружение новой линии (Газар – Мартуни – Джермук – Сяган – Капан – Мегри – Меранд) (118)																	

АЗЕРБАЙДЖАН

ШАБЛОН В1 – АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

СЕТЬ	КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (названия проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА		ТИП ДОРОГИ	ИНТЕНСИВНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВНР (для ЧП – РС)
			Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)		Среднегодовая суточная интенсивность движения	Прогноз		Состав, программы, планирование, проектирование, строительство	Год начала			Год завершения	Гос. средства	Средства ЕС	Банковские займы	
Дорожная	AZL-R0D-01	Реабилитация участка Газимамад – Кюрдамир (Е60)			Асфальт, скоростная дорога, дорога общегос. значения			Строительство	2005	2007	41 (долл.)		100%				
Дорожная	AZL-R0D-02	Реабилитация участка Кюрдамир – Урджар						Изыскания/проектирование	2005	2007							
Дорожная	AZL-R0D-03	Реабилитация участка Урджар – Евлах						Строительство	2005	2007							
Дорожная	AZL-R0D-04	Реабилитация участка Евлах – Гянджа						Строительство	2005	2008			√				
Дорожная	AZL-R0D-05	Реабилитация участка Газах – Газах						Строительство	2003	2005	48 (долл.)		14%	3%	83%		
Дорожная	AZL-R0D-06	Реабилитация участка Газах – граница Грузии						Строительство	2005	2006			15%				
Дорожная	AZL-R0D-07	Реконструкция участка граница России – Баку – граница Ирана (Е119)						Изыскания/проектирование	2005								

ШАБЛОН В2 – ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

СЕТЬ	КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (названия проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА		СРЕДНЕОТ. ИНТЕНСИВНОСТЬ (пассажир. поезд)		СРЕДНЕОТ. ИНТЕНСИВНОСТЬ (товарные поезда)		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВНР (для ЧП – РС)
			Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)	Текущая	Прогноз	Текущая	Прогноз		Состав, программы, планирование, проектирование, строительство	Год начала			Год завершения	Гос. средства	Средства ЕС	Банковские займы	
ЖД	AZL-R1W-01	Сооружение транспортного коридора Север-Юг между Европой и Азией							Изыскания/проектирование	2004	2008	600 (долл.)						

ШАБЛОН В4 – ПОРТЫ

СЕТЬ	КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (названия проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА		ПОДОВАЯ ПРОПУСКНАЯ СПОСОБНОСТЬ (тонны и доз)		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК		ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВНР (для ЧП – РС)	
			Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)	Текущая	Прогноз		Состав, программы, планирование, проектирование, строительство	Год начала		Год завершения	Гос. средства	Средства ЕС	Банковские займы		Гранты
Морской порт	AZL-MAR-01	Реконструкция морского вокзала Международного торгового порта Баку						2003	2005	2,4 (долл.)						
Интермодальный грузовой терминал	AZL-MAR-02	Реконструкция паромного терминала Международного торгового порта Баку						2003	2006	7,7 (долл.)						

БЕЛАРУСЬ

ШАБЛОН В1 – АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

СЕТЬ	КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (названия проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА		ТИП ДОРОГИ	ИНТЕНСИВНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)					ВНР (для ЧП – РСК)
			Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)		Среднегодовая суточная интенсивность движения	Прогноз		Год начала	Год завершения			Гос средства	Средства ЕС	Банковские займы	Гранты	Частные средства	
Дорожная	ВЛ-ROD-01	Модернизация дороги М1/Е30; участок между км 1,7 и км 9,8			Автоматизация, скорость дороги, дорожное обслуживание			Состав, программы, планирование, проектирование, строительство	2003	2004	2,2 (долл.)	√	√					
Дорожная	ВЛ-ROD-02	Модернизация дороги М1/Е30; участок длиной 21 км между населенными пунктами Гельмы и Козловки			Автоматизация, дорожное обслуживание			Строительство	2000	2004	15,7	√						
Дорожная	ВЛ-ROD-03	Модернизация дороги М1/Е30; участок между км 573 и км 603			Автоматизация, дорожное обслуживание			Строительство	2005	2005	9,5 (долл.)	√						

ШАБЛОН В2 – ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

СЕТЬ	КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (названия проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА		СРЕДНЯЯ ИНТЕНСИВНОСТЬ (пассажир. поездов)		СРЕДНЯЯ ИНТЕНСИВНОСТЬ (товарные поезда)		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)					ВНР (для ЧП – РСК)
			Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)	Текущая	Прогноз	Текущая	Прогноз		Год начала	Год завершения			Гос средства	Средства ЕС	Банковские займы	Гранты	Частные средства	
Ж/Д	ВЛ-RLW-01	Организация высокоскоростного движения пассажирских поездов (участок Красное – Минск – Брест)			Текущая <td>Прогноз</td> <td>Текущая <td>Прогноз</td> <td>Изыскания/ проектирование</td> <td>2003</td> <td>2005</td> <td>0,7 (долл.)</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>√</td> </td>	Прогноз	Текущая <td>Прогноз</td> <td>Изыскания/ проектирование</td> <td>2003</td> <td>2005</td> <td>0,7 (долл.)</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>√</td>	Прогноз	Изыскания/ проектирование	2003	2005	0,7 (долл.)						√	

БОЛГАРИЯ
ШАБЛОН В1 – АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

СЕТЬ	КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (название проекта и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА			ТИП ДОРОГИ	ИНТЕНСИВНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн.)	ИЗРАСХОДОВАНО (% от общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВНР (для ГЧП – РСК)	
			Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)	Общая протяженность (км)		Среднегодовая суточная интенсивность движения	Прогноз		Год начала	Год завершения			Гос. средства	Средства ЕС	Банковские займы	Гранты		Частные средства
Дорожное строительство	BG-ROD-01	Сооружение автомагистрали "Фракия", лот 1				Автоматраль, скоростная дорога, Дорога общенационального значения (выбрана для анализа)			Строительство	2003	2005	65		✓		✓			
Дорожное строительство	BG-ROD-02	Сооружение автомагистрали "Фракия", лот 5							Строительство	2003	2005	55		✓		✓			
Дорожное строительство	BG-ROD-03	Ремонт участка Стара-Загора – Казанлак (коридор 9)							Строительство	2004	2005	14,5		✓	✓				
Дорожное строительство	BG-ROD-04	Ремонт участка София – Ботевград (коридор 4)							Строительство	2004	2005	4,5		✓	✓				
Дорожное строительство	BG-ROD-05	Ремонт участка Сливен – Бургас (коридор 8)							Строительство	2004	2005	7,5		✓	✓				
Дорожное строительство	BG-ROD-06	Ремонт участка Видин – Монтана (коридор 4)							Строительство	2004	2005	12		✓	✓				
Дорожное строительство	BG-ROD-07	Ремонт участка Владая – Даскалово (коридор 4) (автоматраль)								2005	2006	10		✓	✓	✓			
Дорожное строительство	BG-ROD-08	Ремонт участка Владая – Даскалово (коридор 4) (обычная дорога)								2005	2006	11		✓	✓	✓			
Дорожное строительство	BG-ROD-09	Ремонт участка Калотина – София (коридор 10)								2005	2006	13,5		✓	✓	✓			
Дорожное строительство	BG-ROD-10	Ремонт участка Варна – Бургас (коридор 8)								2005	2006	3,5		✓	✓	✓			
Дорожное строительство	BG-ROD-11	Ремонт участка Кюстендил – София (коридор 8)								2005	2006	6,5		✓	✓	✓			
Дорожное строительство	BG-ROD-12	Сооружение автомагистрали "Люлин" (коридор 4)								2005	2007	174		✓	✓	✓			
Дорожное строительство	BG-ROD-13	Сооружение автомагистрали "Фракия", лоты 2, 3, 4										288							
Дорожное строительство	BG-ROD-14	Сооружение автомагистрали "Марица"										300							
Дорожное строительство	BG-ROD-15	Сооружение автомагистрали "Черно море"										600							

ШАБЛОН В2 – ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

СЕТЬ	КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (названия проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА		СРЕДНЕСКОР. ИНТЕНСИВНОСТЬ (пассажир. поезд)		СРЕДНЕСКОР. ИНТЕНСИВНОСТЬ (товарные поезда)		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВНР (для ЧП – РСК)
			Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)	Текущая	Прогноз	Текущая	Прогноз		Год начала	Год завершения			Пос. средства	Средства ЕС	Банковские займы	Гранты	
ЖД	BG-RLW-01	Электрификация и реконструкция железнодорожной линии Пловдив – Свиленград		151	26		14		Строительство	2005	2010	340 (евро)		11%	44%	45%		3%
ЖД	BG-RLW-02	Электрификация железнодорожной линии Драгоман – Калотина (E070)		15	17		28		Строительство	2004	2007	7 (евро)	√					3%
ЖД	BG-RLW-03	Модернизация и электрификация железнодорожной линии Радомир – Гешево (Т855)		88	17		5		Идентификация	2010	2013	150 (евро)		25%	75%			3%
ЖД	BG-RLW-04	Модернизация железнодорожной линии Видин – София – Кулата (T056+E855)		420	132		47		Проектирование/исследования	2010	2017	2,400 (евро)		25%	75%			4,50%
ЖД	BG-RLW-05	Модернизация железнодорожной линии София – Драгоман		42	33		39		Планирование	2010	2012	55 (евро)		25%	75%			4,50%
ЖД	BG-RLW-06	Модернизация железнодорожной линии София – Пловдив – Бургас (E070+E720+E951)		600	127		87		Планирование	2009	2015	937 (евро)		25%	75%			4,50%
ЖД	BG-RLW-07	Восстановление проектных параметров железнодорожной линии София – Карлово – Змница		320	39		56		Планирование	2007	2010	900 (евро)		25%	75%			4,50%

ШАБЛОН В3 – МОРСКИЕ И ВНУТРЕННИЕ ВОДНЫЕ ПУТИ

СЕТЬ	КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (названия проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА		ГОДОВАЯ ИНТЕНСИВНОСТЬ СУДХОДСТВА		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВНР (для ЧП – РСК)	
			Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)	Текущая	Прогноз		Год начала	Год завершения			Пос. средства	Средства ЕС	Банковские займы	Гранты		Частные средства
Морской транспорт	BG-INV-01	Ремонт, реконструкция и модернизация порта Лом						2004	2007	29,70		√		57,24%	15,15%		
Морской транспорт	BG-MAR-01	Проект расширения порта Бургас					Строительство			145		10,36%		89,66%			

КИТАЙ
ШАБЛОН В1 – АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

СЕТЬ	КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (названия проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА		ТИП ДОРОГИ	ИНТЕНСИВНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования*)				ВНР (для ГЧП – РСК)	
			Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)		Общая протяженность (км)	Автоматизированная скорость движения		Среднегодовая суточная интенсивность движения	Прогноз			Год начала	Год завершения	Гос. средства	Средства ЕС		Банковские займы
		Дорога Каша – Хонмилаф	419		Строительство	2000			2002	2006	135 (допл.)		54%				46%	14,87%
		Озеро Сайлиму – Хоргос	106		Строительство	4600			2005	2007	413 (допл.)		22%				78%	
		Реконструкция дороги Курларе – Акесу (АН4)	550		Изъясания/проектирование	5500			2007	2010	864 (допл.)							
		Реконструкция дороги Акесу – Алуши (АН4)	237		проектирование				2008	2010	80 (допл.)							
		Реконструкция дороги Каша – Иркештам (АН65)	215		Изъясания/проектирование	2200			2008	2010	68,8 (допл.)							
		Вулия – Торугарт	110		Изъясания/проектирование	800			2007	2008	21 (допл.)							
					Изъясания/проектирование													

ШАБЛОН В4 – ПОРТЫ

СЕТЬ	КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (названия проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА			ГОДОВАЯ ПРОПУСКНАЯ СПОСОБНОСТЬ (тысяч т/год)		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК*		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования*)				ВНР (для ГЧП – РСК)	
			Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)	Общая протяженность (км)	Текущая	Прогноз		Год начала	Год завершения			Гос. средства	Средства ЕС	Банковские займы	Гранты		Частные средства
		Контейнерные причалы, третья очередь проекта Маюлинь, Ляньюньган						Строительство	2005	2009	3543 (допл.)					66%		34%
		Причал для кремнезема, Ляньюньган						Изъясания/проектирование			647 (допл.)					65%		35%

ГРУЗИЯ
ШАБЛОН В1 – АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

СЕТЬ	КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (название проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА			ТИП ДОРТИ	ИНТЕНСИВНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ		ТЕКУЩЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВНР (для ГЧП – РСК)
			Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)	Общая протяженность (км)		Автоматизация скорости, длина, дорожная обстановка (важность для проекта)	Среднегодовая суточная интенсивность движения		Прогноз	Состав, программы, планирование, проектирование, строительство (важность для проекта)			Год начала	Год завершения	Гос. средства	Средства ЕС	
	GE-ROD-01	Реконструкция-строительство Тбилисской кольцевой магистрали			79	Класс II	3646	Планирование			175							
	GE-ROD-02	Строительство участка дороги государственного значения Гори – Хашури – Рикоти			190	Класс I	10145	Планирование			190							
	GE-ROD-03	Строительство участка дороги государственного значения Зестафони – Самтредиа			68	Класс I	11167	Планирование			125							
	GE-ROD-04	Модернизация участка дороги государственного значения Тбилиси – Красный Мост			38	Класс II	1490	Планирование			60							
	GE-ROD-05	Строительство объездных дорог Кобулет и Батуми			44	Класс II	150	Планирование			150							
	GE-ROD-06	Реконструкция-строительство участка дороги государственного значения Млета – Ларси			58	Класс II	351	Планирование			220							
	GE-ROD-07	Модернизация участка дороги государственного значения Хашури – Боржоми			30	Класс II	4035	Планирование			60							
	GE-ROD-08	Строительство участка дороги государственного значения Бакурице – Цюри			17	Класс II	3715	Планирование			35							

ШАБЛОН В2 – ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

СЕТЬ	КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (название проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА			СРЕДНЕГОД. ИНТЕНСИВНОСТЬ (пассажир. поезда)		СРЕДНЕГОД. ИНТЕНСИВНОСТЬ (товарные поезда)		ТЕКУЩЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВНР (для ГЧП – РСК)
			Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)	Общая протяженность (км)	Текущая	Прогноз	Текущая	Прогноз		Год начала	Год завершения			Гос. средства	Средства ЕС	Банковские займы	Гранты	
	GE-RLW-01	Создание полностью интегрированной компьютерной системы								Планирование		4 to 5							
	GE-RLW-02	Развитие ж/д станций в портах Потли и Батуми				8,0				Планирование	2007	2007	5,8						
	GE-RLW-03	Развитие пограничных станций (Гардабани-Садахло)				8,0				Планирование	2007	2007	8						
	GE-RLW-04	Реконструкция сортировочных узлов Самтредиа и Тбилиси				8,0				Планирование	2010	2010	15						
	GE-RLW-05	Начало создания единого диспетчерского центра								Планирование	2007	2007	25						
	GE-RLW-06	Перебазирование аварийно-ремонтного и пожарного поездов в Самтредиа				8,0				Планирование	2007	2007	0,172						
	GE-RLW-07	Реабилитация депо аварийно-ремонтного поезда в Хашури								Планирование	2007	2007	0,05						
	GE-RLW-08	Перебазирование пожарного поезда на станции Потли								Планирование	2007	2007	0,15						

ГРУЗИЯ (продолжение)
ШАБЛОН В2 – ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

СЕТЬ	КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (названия проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА		СРЕДНЕУС. ИНТЕНСИВ-НОСТЬ (пассажир. поезда)		СРЕДНЕУС. ИНТЕНСИВ-НОСТЬ (товарные поезда)		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК*		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн.)	ИЗЪЯТО-ДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВНР (для ГЧП – РСФ)
			Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)	Текущая	Прогноз	Текущая	Прогноз		Год начала	Год завершения			Гос. средства	Средства ЕС	Банковские займы	Гранты	
	GE-RLW-09	Обновление подвижного состава (вагонов) аварийно-ремонтных и пожарных поездов							Планирование	2006	2008	0,6						
	GE-RLW-10	Начало создания логистического центра в железнодорожно-портовом узле Поты							Планирование	2007	2007	Для технического оснащения бизнес-центра требуется около 0,8-1 млн. долл. США						
	GE-RLW-11	Организация железнодорожных контейнерных перевозок по маршруту Поты – Тбилиси – Поты		300,00	8,0		12,9		Планирование	2007	2007	Стоимость тех. оборудования контейнерного терминала – 3-4 млн. долл. США						
	GE-RLW-12	Модернизация путевого хозяйства в районе Батуми		104,00	8,0		12,9		Планирование	2006	2009	16,229						
	GE-RLW-13	Модернизация путевого хозяйства в районе Квало-Поты		28,00	8,0		12,9		Планирование	2006	2007	6,86						
	GE-RLW-14	Сооружение второго пути на участке Сенаки – Абаша		13,00	8,0		12,9		Планирование	2007	2010	4,6						
	GE-RLW-15	Сооружение новой линии Сулса – Поты		94,00	8,0		12,9		Планирование	2007	2012	18,3						
	GE-RLW-16	Реконструкция станции Поты			8,0		12,9		Планирование	2007	2010	10,9						
	GE-RLW-17	Проведение работ с целью увеличения скорости движения до 120 км/ч для пассажирских и до 90 км/ч для товарных поездов на участке Гурдабани – Тбилиси – Хаушри		152,00	8,0		12,9		Изыскания/проектирование	2006	2010	25						
	GE-RLW-18	Строительство новой железнодорожной линии Кврс – Ахалкалаки – Тбилиси – Баку		260 (грузинский участок)					Проектирование	2007	2010	Примерная стоимость проекта – 500 млн. долл.						
	GE-RLW-19	Реконструкция участка Шоралани – Лихи		56	8,0		12,9		Планирование	2006	2010	96						
	GE-RLW-20	Сооружение второго пути в районе станции Харагули на участке Тбилиси – Самтредиа		243 (Тбилиси – Самтредиа)	8,0		12,9		Планирование			37						
	GE-RLW-21	Реконструкция участка Зестафони – Хаушри		182,00	8,0		12,9		Планирование			132						
	GE-RLW-22	Сооружение новой однопутной линии Поты – Сулса		94,00	8,0		12,9		Планирование			23-28						

ГРУЗИЯ (продолжение)
ШАЙОНВ4 – ПОРТЫ

СЕТЬ	КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (названия проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА		ГОДОВАЯ ПРОПУСКАЯ СПОСОБНОСТЬ (тонны и ДФЭ)		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК*		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн)	ИЗРАСХОДОВАНО (% общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможное источники финансирования)				ВНР (для ГЧП – РСК)
			Начало (пункт/узел/ город)	Окончание (пункт/узел/ город)	Общая протяженность (км)	Техушая		Прогноз	Год начала			Год завершения	Гос. средства	Средства ЕС	Банковские займы	
	GE-MAR-01	Порт Потик: первая очередь работ по сооружению нового волнолома				тонн: 1 049 752 ДФЭ: 105 931	Планирование			около 17						
	GE-MAR-02	Порт Потик: строительство нового контейнерного терминала				тонн: 1 049 752 ДФЭ: 105 931	Планирование			155						
	GE-MAR-03	Порт Потик: вторая очередь работ по реабилитации южного волнолома				тонн: 1 049 752 ДФЭ: 105 931	Изыскания/ проектирование			28,1						
	GE-MAR-04	Порт Потик: строительство нефтеналивного причала				тонн: 1 049 752 ДФЭ: 105 931	Планирование			12						
	GE-MAR-05	Порт Потик: установка ветровых электргенераторов				тонн: 1 049 752 ДФЭ: 105 931	Планирование			6						
	GE-MAR-06	Порт Потик: строительство новых эстакад с восточно- и западноевропейской колеёй для обслуживания железнодорожных и роликерных паромов				тонн: 1 049 752 ДФЭ: 105 931	Планирование			27						
	GE-MAR-07	Порт Потик: строительство терминала для массовых химических грузов				тонн: 1 049 752 ДФЭ: 105 931	Планирование			30						

ИРАН

ШАБЛОН В1 – АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

СЕТЬ	КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (названия проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА			ТИП ДОРОГИ	ИНТЕНСИВНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн.)	ИЗЪЯТО-ДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВНР (для ЧП – РСХ)
			Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)	Общая протяженность (км)		Среднегодовая суточная интенсивность движения	Прогноз		Под начала	Под завершения			Бос. средства	Средства ЕС	Банковские займы	Гранты	
	IR-ROD-01	Модернизация участка Астрада – Рашт			180,00	Автоматская, скоростная дорога, дорога общес. значения (безъездовый вариант)	13240	Строительство	2001	2009	100 (допл.)		100%					
	IR-ROD-02	Модернизация участка Анзали – Рашт			37,00		14084	Строительство	1982	2006	36 (допл.)		100%					
	IR-ROD-03	Строительство участка Рашт – Казвин			165,00		17616	Строительство	2003	2008	307 (допл.)		75%	25%				
	IR-ROD-04	Строительство участка Казвин – Савех			144,00		11500	Планирование			160 (допл.)		50%					0,5
	IR-ROD-05	Строительство участка Ахваз – Бендер-Эмам			90,00		9396	Строительство	1998	2006	80 (допл.)		50%					0,5
	IR-ROD-06	Реабилитация участка Наин – Эрдекан			110,00		4300	Строительство	1998	2006	40 (допл.)		100%					
	IR-ROD-07	Реабилитация участка Эрдекан – Язд			60,00		9932	Строительство	2001	2006	20 (допл.)		100%					
	IR-ROD-08	Реабилитация участка Мехриз – Анар			112,00		6308	Строительство	2001	2006	15 (допл.)		100%					
	IR-ROD-09	Реабилитация участка Анар – Сирджан			200,00		4473	Строительство	2002	2009	89 (допл.)		100%					
	IR-ROD-10	Строительство участка Сирджан – Бендер-Аббас			300,00		13827	Изыскания/проектирование			320 (допл.)		50%					0,5
	IR-ROD-11	Реабилитация участка Сирджан – Бендер-Аббас (завершено)			311,00		13827	Строительство	1993	2004	4 (допл.)		100%					
	IR-ROD-12	Модернизация участка Семнан – Дамган			114,00		9163	Строительство	1996	2006	55 (допл.)		100%					
	IR-ROD-13	Строительство участка Джандатк – Эрдекан			251,00		819	Строительство	1989	2008	100 (допл.)		100%					
	IR-ROD-14	Модернизация участка Серак – Сангбаст			164,00		6955	Строительство	1995	2006	35,3 (допл.)		100%					
	IR-ROD-15	Модернизация участка Балче – Торбат-Хейдарие			110,00		15252	Строительство	2001	2008	50 (допл.)		100%					
	IR-ROD-16	Строительство участка Торбат-Хейдарие – Гонбад			124,00		4665	Изыскания/проектирование	2006	2010	58 (допл.)		100%					
	IR-ROD-17	Модернизация участка Гонбад – Бирджанд			210,00		4539	Изыскания/проектирование	2006	2010	100 (допл.)		100%					
	IR-ROD-18	Реабилитация участка Захедан – Хаш			170,00		3159	Строительство	1989	2006	25 (допл.)		100%					
	IR-ROD-19	Реабилитация участка Хаш – Ираншахр			150,00		1110	Строительство	2003	2010	40 (допл.)		100%					
	IR-ROD-20	Строительство участка Ираншахр – Чабахар			270,00		1332	Строительство	1991	2009	130 (допл.)		100%					
	IR-ROD-21	Модернизация участка Шахреза – Шираз			393,00		12466	Строительство	1983	2009	231 (допл.)		100%					
	IR-ROD-22	Реабилитация участка Джольфа – Эйволи			45,00		3941	Строительство	2000	2006	11 (допл.)		100%					
	IR-ROD-23	Реабилитация участка Эйволи – Меранд			62,00		2389	Строительство	2004	2008	13 (допл.)		100%					
	IR-ROD-24	Реабилитация участка Меранд – Тебриз			60,00		9648	Строительство	1999	2006	11,5 (допл.)		100%					
	IR-ROD-25	Реабилитация участка Тебриз – Бостанабад			40,00		23543	Строительство	2004	2009	9,3 (допл.)		100%					
	IR-ROD-26	Строительство участка Тебриз – Зенджан			285,00		14152	Строительство	1996	2007	360 (допл.)		40%					60%
	IR-ROD-27	Модернизация участка Дамган – Сабзевар			294,00		9545	Строительство	2002	2007	140 (допл.)		100%					
	IR-ROD-28	Модернизация участка Сабзевар – Балче			188,00		11618	Строительство	2000	2006	90 (допл.)		100%					

ИРАН (продолжение)

ШАБЛОН В1 – АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

СЕТЬ	КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (названия проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА		ТИП ДОРОГИ	ИНТЕНСИВНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК		ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВНР (для ЧП – РСК)			
			Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)		Общая протяженность (км)	Автомобильная, скоростная дорога, дорога общедоступная (подпись/дата/параметр)		Среднегодовая суточная интенсивность движения	Прогноз		Состав, программы, планирование, проектирование, строительство (подпись/дата/параметр)	Год начала	Год завершения	ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн.)		Гос. средства	Средства ЕС	Банковские займы
	IR-ROD-29	Модернизация участка Анар – Батени				189,00		5072		Строительство	2000	2007	44 (допл.)	100%					
	IR-ROD-30	Реабилитация участка Сангбаст – Догарун				210,00		4273		Строительство	2002	2007	100 (допл.)	100%					
	IR-ROD-31	Модернизация участка Казвин – Савех				173,00		11500		Строительство	2003	2008	91 (допл.)	100%					
	IR-ROD-32	Строительство участка Хорамбад – Андимешк				170,00		8110		Строительство	2006	2010	420 (допл.)	50%					50%
	IR-ROD-33	Модернизация участка Сирджан – Бендер-Аббас				300,00		13827		Строительство	2002	2009	145 (допл.)	100%					
	IR-ROD-34	Строительство участка Базарган – Тебриз				260,00		4208		Изыскания/проектирование	2007	2011	320 (допл.)	50%					50%

ШАБЛОН В2 – ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

СЕТЬ	КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (названия проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА			СРЕДНЕГОДОВАЯ ИНТЕНСИВНОСТЬ (пассажир. поезд)		СРЕДНЕГОДОВАЯ ИНТЕНСИВНОСТЬ (товарные поезда)		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК		ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВНР (для ЧП – РСК)		
			Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)	Общая протяженность (км)	Текущая	Прогноз	Текущая	Прогноз		Состав, программы, планирование, проектирование, строительство (подпись/дата/параметр)	Год начала		Год завершения	ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн.)	Гос. средства	Средства ЕС		Банковские займы	Гранты
	IR-RLW-01	Строительство участка Анзали – Рашт			41					Строительство	2006	2010	60	100%						11%
	IR-RLW-02	Строительство участка Рашт – Казвин			165					Строительство	2004	2009	320	100%						
	IR-RLW-03	Строительство участка Исфаган – Шираз			506					Строительство	2002	2009	650	100%						9,40%
	IR-RLW-04	Строительство участка Тебриз – Миаанех			200					Строительство	2001	2009	450	100%						
	IR-RLW-05	Строительство участка Бам – Захедан			281					Строительство	2001	2007	200	100%						
	IR-RLW-06	Строительство участка Аспера – Рашт			170					Изыскания/проектирование	2006	2011	370	100%						
	IR-RLW-07	Строительство участка Бам – Чабахар			600					Изыскания/проектирование	2009	2014	778	50%						50%
	IR-RLW-08	Строительство участка Захедан – Мирджавех			100					Идентификация	2008	2010	100							
	IR-RLW-09	Строительство участка Шираз – Бушер			425					Планирование	2009	2014	450	100%						
	IR-RLW-10	Строительство и модернизация участка Тегеран – Исфаган			420					Планирование	2009	2014	1350	50%						50%
	GE-RLW-22	Строительство нового однопутного участка Потти – Сука			94,00	8,0	12,9			Планирование			23-28							

КАЗАХСТАН

ШАБЛОН В1 – АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

СЕТЬ	КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (название проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА			ТИП ДОРОГИ	ИНТЕНСИВНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ		ТЕКУЩЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВНР (для ГЧП – РСК)
			Начало (пункт/узел/город)	Описание (пункт/узел/город)	Общая протяженность (км)		Среднегодовая суточная интенсивность движения	Прогноз		Состав, программы, планирование, проектирование, строительство	Год начала			Год завершения	Гос. средства	Средства ЕС	Банковские займы	
Дорожная	KZ-R0D-01	Ревитализация автомагистрали Алматы – Гүлшат на участках Алматы – Гүлшат, Акматау – Караганда				Строительство				2000	2005	135,7 (допл.)						
Дорожная	KZ-R0D-02	Реконструкция транзитной дороги через Караганду				Строительство				2002	2004	12,5 (допл.)						
Дорожная	KZ-R0D-03	Ревитализация автомагистрали Караганда – Астана				Строительство						64,08 (допл.)						
Дорожная	KZ-R0D-04	Реконструкция сети скоростных дорог в Западном Казахстане				Строительство				2002	2006	280,7 (допл.)						
Дорожная	KZ-R0D-05	Проект по развитию системы скоростных дорог (Алматы – Бишкек)				Строительство				2002	2006	105,8 (допл.)						
Дорожная	KZ-R0D-06	Реконструкция автомагистрали Актау – Атырау				Строительство				2004	2008	42,4 (допл.)						
Дорожная	KZ-R0D-07	Реконструкция автомагистрали Астана – Костанай – Челябинск				Строительство				2000	2008	239,7 (допл.)						
Дорожная	KZ-R0D-08	Реконструкция автомагистрали Омск – Павлодар – Майкапчагай				Строительство				2000	2008	349,2 (допл.)						
Дорожная	KZ-R0D-09	Реконструкция автомагистрали Боровое – Кокчетав – Петропавловск – граница Российской Федерации				Строительство				2001	2008	123,9 (допл.)						
Дорожная	KZ-R0D-10	Реконструкция автомагистрали от границы Российской Федерации в направлении Уральск – Актобе				Строительство				2000	2007	142 (допл.)						
Дорожная	KZ-R0D-11	Реконструкция автомагистрали Карабукат – Иргиз – граница Кызылординской области				Строительство				2000	2007	68,6 (допл.)						
Дорожная	KZ-R0D-12	Реконструкция автомагистрали Кызылорда – Джезказган – Павлодар – Успенка – граница Российской Федерации				Строительство				2000	2008	103,1 (допл.)						
Дорожная	KZ-R0D-13	Реконструкция автомагистрали Ушарал – Достык				Строительство				2001	2006	30,9 (допл.)						
Дорожная	KZ-R0D-14	Реконструкция автомагистрали от границы Узбекистана (направление на Ташкент) – Шымкент – Тараз – Алматы – Хоргос				Строительство				2003	2008	162,5 (допл.)						
Дорожная	KZ-R0D-15	Реконструкция автомагистрали Самара – Шымкент от границы Актобинской области в направлении Кызылорда – Шымкент				Строительство				2003	2008	193,8 (допл.)						
Дорожная	KZ-R0D-16	Реконструкция автомагистрали Бейнеу – Ажжигит – граница Узбекистана				Строительство				2001	2007	26,9 (допл.)						
Дорожная	KZ-R0D-17	Реконструкция автомагистрали Алматы – Усть-Каменогорск				Строительство				2003	2008	363,2 (допл.)						

КАЗАХСТАН (продолжение)

ШАБЛОН В1 – АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

СЕТЬ	КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (названия проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА		ТИП ДОРОГИ	ИНТЕНСИВНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВНР (для ЧП – РС)
			Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)		Среднегодовая суточная интенсивность движения	Прогноз		Состав, программы, планирование, проектирование, строительство (важные цели, задачи)	Год начала			Год завершения	Гос. средства	Средства ЕС	Банковские займы	
Дорожная	KZ-R0D-18	Строительство и реконструкция шоссе Астана – Боровое			Автомостраль, скоростная дорога, дорога общего значения (важные цели, задачи)				2005	2009	222,5 (долл.)						
Дорожная	KZ-R0D-19	Проектные изыскания							2005	2009	12,8 (долл.)						

ШАБЛОН В2 – ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

СЕТЬ	КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (названия проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА		СРЕДНЕГОДИСНАЯ ИНТЕНСИВНОСТЬ (пассажир. поездов)		СРЕДНЕГОДИСНАЯ ИНТЕНСИВНОСТЬ (товарные поезда)		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВНР (для ЧП – РС)
			Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)	Текущая	Прогноз	Текущая	Прогноз		Год начала	Год завершения			Гос. средства	Средства ЕС	Банковские займы	Гранты	
Ж/Д	KZ-R1W-01	Строительство линии Хромтау – Алышкарин							Строительство	2001	2005	244,7 (долл.)						
Ж/Д	KZ-R1W-02	Строительство линии Ералеево – Юркык							Планирование	2004	2005						10,00%	
Ж/Д	KZ-R1W-03	Строительство Франкзахстанской железной дороги								2006	2011	3500 (долл.)					13,07%	

КЫРГЫЗСТАН

ШАБЛОН В1 – АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

СЕТЬ	КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (названия проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА		ТИП ДОРОГИ	ИНТЕНСИВНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВНР (для ЧП – РСН)	
			Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)		Общая протяженность (км)	Автоматическая скоростная дорога, дорожное значение (высшая категория)		Среднегодовая суточная интенсивность движения	Прогноз			Состав, программы, планирование, проектирование, строительство (выбранные варианты)	Год начала	Год завершения	Гос. средства		Средства ЕС
Дорожная	КГ-ROD-01	Проект "Реабилитация автомагистрали Бишкек – Ош"																
Дорожная	КГ-ROD-02	Участок автомагистрали (61-161 км), включая туннель Тоо-Ашуу							1999	2004	55,367 (долл.)							
Дорожная	КГ-ROD-03	Участки автомагистрали (247-324 км; 360-414 км)							2000	2004	48,139 (долл.)							
Дорожная	КГ-ROD-04	Участки автомагистрали (42,6-498 км; 614-664 км)							2003	2006	50 (долл.)							
Дорожная	КГ-ROD-05	Проект "Реабилитация автомагистрали Джелалабад – Узен и объезд станции Маданият"							2000	2004	11,286 (долл.)							
Дорожная	КГ-ROD-06	Проект "Реабилитация автомагистрали Бишкек – Георгиевка"							2003	2005	53,923 (долл.)							

ШАБЛОН В2 – ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

СЕТЬ	КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (названия проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА		СРЕДНЕГОДОВАЯ ИНТЕНСИВНОСТЬ (пассажир. поезд)	СРЕДНЕГОДОВАЯ ИНТЕНСИВНОСТЬ (товарные поезда)	ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВНР (для ЧП – РСН)			
			Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)				Общая протяженность (км)	Автоматическая скоростная дорога, дорожное значение (высшая категория)			Текущая	Прогноз	Состав, программы, планирование, проектирование, строительство (выбранные варианты)	Год начала		Год завершения	Гос. средства	Средства ЕС
Ж/Д	КГ-RLW-01	Новый подвижной состав						2003	2005	53,923 (долл.)									45%

РЕСПУБЛИКА МОЛДОВА

ШАБЛОН В1 – АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

СЕТЬ	КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (названия проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА		ТИП ДОРОГИ	ИНТЕНСИВНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВНР (для ГЧП – РСК)
			Начало (пункт/узел/горад)	Окончание (пункт/узел/горад)		Среднегодная суточная интенсивность движения	Прогноз		Год начала	Год завершения			Гос. средства	Средства ЕС	Банковские займы	Гранты	
	MD-R0D-01	Улучшение дорог и придорожного сервиса на молдавском участке коридора IX путем модернизации Кишиневской объездной дороги длиной 18 км			Автомобильная, скорость движения			Изыскания/проектирование	2006	2007	18,3 (допл.)	50%				16-30%	
	MD-R0D-02	Улучшение дорог и придорожного сервиса на участке длиной 153 км от границы с Румынией в направлении Леушени – Кишинев – Дубоссары – граница с Украиной			Автомобильная, скорость движения				2009	2012	65,1 (допл.)	25%				12-21%	
	MD-R0D-03	Улучшение дороги на участке длиной 217 км Кишинев – Чимишлия – Комрат – Вулканешты – Джурджулешты – граница с Румынией			Автомобильная, скорость движения				2008	2012	83,6 (допл.)	25%				6-17%	
	MD-R0D-04	Реабилитация участка Старые Саратены – Бельцы длиной 68 км			Автомобильная, скорость движения				2012	2013	18,5 (допл.)	25%				39%	
	MD-R0D-05	Реабилитация участка дороги Бельцы – Юрва длиной 136 км			Автомобильная, скорость движения				2015	2017	40 (допл.)	25%					

ШАБЛОН В2 – ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

СЕТЬ	КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (названия проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА		СРЕДНЕУД. ИНТЕНСИВНОСТЬ (пассажир. поезд)		СРЕДНЕУД. ИНТЕНСИВНОСТЬ (товарные поезда)		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВНР (для ГЧП – РСК)
			Начало (пункт/узел/горад)	Окончание (пункт/узел/горад)	Текущая	Прогноз	Текущая	Прогноз		Год начала	Год завершения			Гос. средства	Средства ЕС	Банковские займы	Гранты	
	MD-R1W-01	Сооружение железнодорожной линии Ревака – Кайлары длиной 44 км (недостающее звено между молдавскими участками коридора IX – магистральными линиями СЕ55 и Е560)			Текущая	Прогноз	Текущая	Прогноз	Строительство	2005	2006	22 (допл.)	✓				5,30%	
	MD-R1W-02	Электрификация железнодорожной линии длиной 211 км от границы с Украиной в направлении Бендеры – Кишинев – Унгены – граница с Румынией			Текущая	Прогноз	Текущая	Прогноз		2010	2015	316,9 (допл.)					4,40%	
	MD-R1W-03	Сооружение железнодорожной линии Кагул – Джурджулешты длиной 54 км			Текущая	Прогноз	Текущая	Прогноз		2015	2018	74,5 (допл.)					5,30%	

РЕСПУБЛИКА МОЛДОВА (продолжение)

ШАБЛОН ВЗ – МОРСКИЕ И ВНУТРЕННИЕ ВОДНЫЕ ПУТИ

СЕТЬ	КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (названия проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА		ПОДЪЕМ ИНТЕНСИВНОСТЬ СЛУХОДСТВА		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЯ, в % (или возможные источники финансирования)				ВНР (для ЧП – РС)	
			Начало (пункт/узел/город)	Общая протяженность (км)	Текущая	Прогноз		Год начала	Год завершения			Пос. средства	Средства ЕС	Банковские займы	Гранты		Частные средства
Внутренняя водная	MD-INW-01	Строительство на территории Республики Молдова в устье р. Дунай портового комплекса Джурджулешты, включающего терминал для нефтепродуктов и новый нефтеперерабатывающий завод					Состав, программы, планирование, проектирование, строительство <i>(информация о состоянии)</i>	2005	2012	250 (долл.)							8%

РУМЫНИЯ

МОРСКИЕ ПУТИ

КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (названия проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА		ГОДОВАЯ ИНТЕНСИВНОСТЬ СУДОХОДСТВА		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВНР (для ЧП – РСК)
		Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)	Текущая	Прогноз		Год начала	Год завершения			Гос. средства	Средства ЕС	Банковские займы	Гранты	
RO-MAR-01	Строительство контейнерного терминала на причале II S					Осуществляется (ведутся работы)	2001	2004	152,5	25				75% ЯБМС	
RO-MAR-02	Строительство пассажирского терминала в порту Констанца					Ожидается начало работ	2004	2005	6,0	x			Адм. межд. порта Констанца		
RO-MAR-03	Проект по развитию инфраструктуры и охране окружающей среды в порту Констанца (новое строительство)					Осуществляется	2002	2005	36,6				ЕИБ		
RO-MAR-04	Продолжение северного воллома в порту Констанца						2005	2011	84,0						
RO-MAR-05	Строительство зернового терминала						2005	2007	126,0						
RO-MAR-06	Строительство терминала для сжиженного газа						2005	2007	44,4						
RO-MAR-07	Строительство терминала для нефти и нефтепродуктов						2006	2010	128,4						

ВНУТРЕННИЕ ВОДНЫЕ ПУТИ

КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (названия проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА			ГОДОВАЯ ИНТЕНСИВНОСТЬ СУДОХОДСТВА		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн. евро)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВНР (для ЧП – РСК)
		Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)	Общая протяженность (км)	Текущая	Прогноз		Год начала	Год завершения			Гос. средства	Средства ЕС	Банковские займы	Гранты	
RO-INW-01	Берегоукрепительные работы на Сулинском канале. Система сигнализации, топо- и гидрографических измерений на Дунае (новое строительство)	м 26+500	м 11+834	15		Осуществляется	2004	2007	91,2	50%			50% ЕИБ			
RO-INW-02	Улучшение условий судоходства на Дунае, участок 375-175 км (Калараш – Браила) (технико-экономическое обоснование)	км 375	км 175	200		Осуществляется	2004	2005	62,4	25%	75% ИСПА					
RO-INW-03	Внедрение на румынском участке Дуная Информационной системы управления судоходством (технико-экономическое обоснование)	км 1 075	км 0	1 075		Осуществляется	2004	2005	10,8	25%	75% PHARE					
RO-INW-04	Активизация и развитие сектора "река-море" в порту Констанца (новое строительство)						2005	2006	28,8				66,7% ЕБРР			
RO-INW-05	Улучшение условий судоходства на Дунае, участок 875-375 км (румынско-болгарский сектор) (новое строительство)	км 863	км 375	488			2005	2010	201,6	√	√					

ТАДЖИКИСТАН

ШАБЛОН В1 – АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

СЕТЬ	КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (названия проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА		ТИП ДОРОГИ	ИНТЕНСИВНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВНР (для ЧП – РСН)
			Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)		Среднегодовая суточная интенсивность движения	Прогноз		Состав, программы, планирование, проектирование, строительство	Год начала			Год завершения	Гос. средства	Средства ЕС	Банковские займы	
Дорожная	ТJK-ROD-01	Реабилитация и реконструкция автомагистрали Курган-Любе – Дусти – Нижний Пендж			Автомостраль, скоростная дорога, дорога общегос. значения			Тендер	2004	2006	9,415 (долл.)						
Дорожная	ТJK-ROD-02	Инвестиционный проект Душанбе – Термез						Тендер	2004	2008	6,69 (долл.)						
Дорожная	ТJK-ROD-03	Пост Фотевода, Вустон, Согдийская область							2005	2007	1,560 (евро)			50%			
Дорожная	ТJK-ROD-04	Пост "Братство" (Урсун-заде)							2006	2009	1,560 (евро)			50%			

ШАБЛОН В2 – ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

СЕТЬ	КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (названия проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА			СРЕДНЕОТ. ИНТЕНСИВНОСТЬ (пассажир. поезд)		СРЕДНЕОТ. ИНТЕНСИВНОСТЬ (товарные поезда)		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВНР (для ЧП – РСН)
			Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)	Общая протяженность (км)	Текущая	Прогноз	Текущая	Прогноз		Состав, программы, планирование, проектирование, строительство	Год начала			Год завершения	Гос. средства	Средства ЕС	Банковские займы	
Ж/Д	ТJK-RUW-01	Модернизация линии регионального значения Бекабад – Коникбадам (Республика Таджикистан)				Текущая	Прогноз	Текущая	Прогноз	Состав, программы, планирование, проектирование, строительство	2004	2009							

ТУРЦИЯ

ШАБЛОН В1 – АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

СЕТЬ	КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (названия проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА		ТИП ДОРОГИ	ИНТЕНСИВНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ		ТЕКУЩЕ СОСТОЯНИЕ	ГРЮЛЖ		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				
			Начало (пункт /узел/город)	Окончание (пункт /узел/город)		Общая протяженность (км)	Автоматическая скоростная дорога, дорожное значение (направление, направление)		Среднегодовая суточная интенсивность движения	Прогноз			Состав: программы, планирование, проектирование, строительство (направление, направление)	Год начала	Год завершения	Гос. средства	Средства ЕС
	TU-R00-01	Реконструкция участка от пограничного пункта Сарт до Пиразиза						Строительство	1977	2009	2 191 (долл.)						
	TU-R00-02	Реконструкция участка Пиразиз – Уние						Строительство	1992	2006	456 (долл.)						
	TU-R00-03	Реконструкция участка Уние – Чаршамбы						Строительство	1992	2007	114 (долл.)						
	TU-R00-04	Реконструкция участка Самсун – Карвак						Строительство	1997	2006	110 (долл.)						
	TU-R00-05	Реконструкция участка Кавак – Мерзифон						Строительство	2001	2007	192 (долл.)						
	TU-R00-06	Реконструкция участка Кюлхисар – станция Никсар						Строительство	1992	2006	34 (евро)						
	TU-R00-07	Реконструкция участка от станции Никсар до Амабья						Строительство	1992	2006	27 (евро)						
	TU-R00-08	Реконструкция линии от Гереле до 15-го пограничного участка						Планирование	2006	2010							
	TU-R0-09	Реконструкция линии от 15-го пограничного участка до пункта Османджик						Планирование	2006	2010							
	TU-R00-10	Реконструкция участка Османджик-Сараиджик – Мерзифон						Планирование	2006	2010							
	TU-R00-11	Реконструкция линии от 4-го пограничного участка в направлении Куршунлу – Илгаз до станции Кастамону-Коргун						Планирование	2006	2010							
	TU-R00-12	Реконструкция линии от станции Кастамону-Коргун в направлении на Тосья до 7-го пограничного участка						Планирование	2006	2010							

ТУРЦИЯ (продолжение)
ШАБЛОН В2 – ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

СЕТЬ	КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (название проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА		СРЕДНЕСР. ИНТЕНСИВНОСТЬ (пассажир. поезд)		СРЕДНЕСР. ИНТЕНСИВНОСТЬ (товарные поезда)		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ		ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования ¹)				ВНР (для ГЧП – РСН)
			Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)	Текущая	Прогноз	Текущая	Прогноз	Состав, программы, планирование, проектирование, строительство <i>Поддержка от ЕС</i>	Год начала	Год завершения	Гос. средства			Средства ЕС	Банковские займы	Гранты	Частные средства	
	TU-RLW-01	Строительство скоростной линии Анкара – Стамбул (1-я очередь)		237,0	31			Строительство	2003	2007			732 (евро)						13,8
	TU-RLW-01	Строительство скоростной линии Анкара – Стамбул (2-я очередь)		157,0	31			Тендер	2004	2007			701 (евро)		✓				13,8
	TU-RLW-02	Железнодорожный туннель под Стамбульским проливом и реабилитация линии Бебзе – Халкалы		76,3				Строительство	2004	2009			2 913 (евро)		✓		✓		
	TU-RLW-03	Проект по развитию системы телекоммуникаций и сигнализации на маршруте Богазкёprü – Улукышла – Енидже – Марсин – Адана – Топраккале		380,0	25	15		Тендер	2006	2008			135 (евро)		✓				14,4
	TU-RLW-04	Строительство новой железной дороги Анкара – Сивас		475,0				Изыскания/проектирование	2007	2010			1,2 млрд. (долл.)						
	TU-RLW-05	Строительство новой железной дороги Карс – Толлики		70,0				Изыскания/проектирование	2005	2006 (пред-проектные разработки)			250 (долл.)						
	TU-RLW-06	Строительство линии через северную часть озера Ван		237,0				Изыскания/проектирование					795 (долл.)						
	TU-RLW-07	Строительство линии Анкара – Полатлы – Афион – Измир		606,0				Изыскания/проектирование					1,6 млрд. (долл.)						
	TU-RLW-08	Строительство и реабилитация линии Самсун – Искендерун																	

¹ См. дополнительные пояснения по этому поводу в официальных сообщениях, полученных от правительств Российской Федерации и Турции, а также выдержку из документа ECE/TRANS/C2/GEURL(2011)9 (Рабочая группа по железнодорожному транспорту. Группа экспертов по единому железнодорожному праву. Доклад группы экспертов о работе ее второй сессии, состоявшейся в Женеве 7 октября 2011 года), приводимые в приложении 1 к настоящему документу.

ШАБЛОН В4 – ПОРТЫ

СЕТЬ	КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (название проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА			ПОДОВАЯ ПРОПУСКНАЯ СПОСОБНОСТЬ (тонны и ДУЭ)		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ		ГРАФИК ¹		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования ²)				ВНР (для ГЧП – РСН)	
			Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)	Общая протяженность (км)	Текущая	Прогноз	Состав, программы, планирование, проектирование, строительство <i>Поддержка от ЕС</i>	Год начала	Год завершения	Гос. средства			Средства ЕС	Банковские займы	Гранты	Частные средства		
Морской порт	TU-MAR-01	Реабилитация порта Дериндже						Строительство			34 (евро)			✓					
Морской порт	TU-MAR-02	Модернизация объектов в порту Измир и дноуглубительные работы в Измирском заливе						Строительство	2005	2005	200 (долл.)								
Внутренний контейнерный склад	TU-MAR-03	Сооружение второго контейнерного терминала в порту Мерсин							2005										
Внутренний контейнерный склад	TU-MAR-04	Сооружение контейнерного терминала в порту Искендерун						Изыскания/проектирование			250 (долл.)								

УКРАИНА
ШАБЛОН В2 – ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

СЕТЬ	КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (названия проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА		СРЕДНЕУСРЕДНЯЯ ИНТЕНСИВНОСТЬ (пассажир. поезд)		СРЕДНЕУСРЕДНЯЯ ИНТЕНСИВНОСТЬ (товарные поезд)		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВНР (для ГЧП – РСК)
			Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)	Текущая	Прогноз	Текущая	Прогноз		Год начала	Год завершения			Гос. средства	Средства ЕС	Банковские займы	Гранты	
ЖД	УКР-ВЛW-01	"Развитие украинских железных дорог". Закупка современной полевой техники для модернизации и обслуживания путей на участке Львов – Жмеринка – Киев							Тендер	2001	2004	92,57 (доп.)	40%	60%				
ЖД	УКР-ВЛW-02	"Высокоскоростные пассажирские перевозки по украинским железным дорогам". Строительство Бескидского туннеля (Общеввропейский транспортный коридор № 5); закупка пассажирских вагонов; закупка полевой техники							Строительство	2004	2008	200 (доп.)	40%	60%				

ШАБЛОН В3 – МОРСКИЕ И ВНУТРЕННИЕ ВОДНЫЕ ПУТИ

СЕТЬ	КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (названия проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА			ГОДОВАЯ ПРОПУСКНАЯ СПОСОБНОСТЬ (тонны и доп.)		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВНР (для ГЧП – РСК)
			Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)	Общая протяженность (км)	Текущая	Прогноз		Год начала	Год завершения			Гос. средства	Средства ЕС	Банковские займы	Гранты	
Внутренний водный транспорт	УКР-ИWV-01	Общеввропейский транспортный коридор № 3 "Днепр – Висла – Одер" (включая судоходную часть Днестра от устья Припяти) – 1 000 км, Припять – Днепр – Бугский канал – Западный Буг до его впадения в Вислу – 1 026 км; Висла – Бьдгощский канал – Одер – 554 км						Состав, программы, планирование, проектирование, строительство									
Внутренний водный транспорт	УКР-ИWV-02	Общеввропейский транспортный коридор № 9 "Север-Юг": Западная Двина (Даугава) – Днепр						Изыскания/проектирование			751 (доп.)						
Внутренний водный транспорт	УКР-ИWV-03	Общеввропейский транспортный коридор № 7: Рейн – Майн – Дунай – Черное море						Изыскания/проектирование			156,25 (доп.)						
Внутренний водный транспорт	УКР-ИWV-04	Связь глубокой судоходной части Дуная с Черным морем (участок дельты Дуная на территории Украины, Одесская область)						Изыскания/проектирование			24,9 (доп.)		72%	28%			

ШАБЛОН В4 – ПОРТЫ

СЕТЬ	КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (названия проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА			ГОДОВАЯ ПРОПУСКНАЯ СПОСОБНОСТЬ (тонны и доп.)		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВНР (для ГЧП – РСК)
			Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)	Общая протяженность (км)	Текущая	Прогноз		Год начала	Год завершения			Гос. средства	Средства ЕС	Банковские займы	Гранты	
Морской транспорт/морской порт	УКР-MAR-01	Мультимодальный терминал в торговом порту Ильичевск						Состав, программы, планирование, проектирование, строительство	2006		1,5 (доп.)						

УЗБЕКИСТАН

ШАБЛОН В1 – АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

СЕТЬ	КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (названия проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА		ТИП ДОРОГИ	ИНТЕНСИВНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВНР (для ЧП – РСФ)
			Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)		Общая протяженность (км)	Автомобильная, скоростная дорога, дорога общегос. значения (подразряды не указаны)		Среднегодовая суточная интенсивность движения	Прогноз			Год начала	Год завершения	Гос. средства	Средства ЕС	
Дорожная	UZB-R0D-01	Реабилитация и реконструкция участка дороги Самарканд – Термез длиной 152 км (часть Трансафганского международного транспортного коридора)						Составил программы, планирование, проектирование, строительство (закрыть свои проекты)	2002	2005	58,8 (долл.)		74%	26%			
Дорожная	UZB-R0D-02	Работы по сооружению и реконструкции участков шоссе Астрахань – Атырау – Бейнеу – Ташкент (основная ось международного транспортного коридора E40)						Строительство	2004	2007							
Дорожная	UZB-R0D-03	Технико-экономическое обоснование и проведение работ по реконструкции и реабилитации дороги Бунград – Жаслык – Бейнеу длиной 500 км						Строительство	2004	2007		√					
Дорожная	UZB-R0D-04	Сооружение и реабилитация дороги Ташкент – Ош – Сары-Таш – Ирештам – Кашгар длиной 940 км						Строительство	2004				√	√			√
Дорожная	UZB-R0D-05	Реабилитация 125-километрового участка горной дороги Ангрен – Пап						Строительство	2004								
Дорожная	UZB-R0D-06	Строительство дороги Учкудук (Узбекистан) – Кызылорда (Казахстан)							2005				√				

УЗБЕКИСТАН (продолжение)

ШАБЛОН В2 – ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

СЕТЬ	КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (название проекта и участка)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА		СРЕДНЕСОТ. ИНТЕНСИВНОСТЬ (пассажир. поезд)		СРЕДНЕСОТ. ИНТЕНСИВНОСТЬ (товарные поезда)		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК*		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВНР (для ГЧП – РС)
			Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)	Текущая	Прогноз	Текущая	Прогноз		Состав, программы, планирование, проектирование, строительство	Год начала			Год завершения	Гос. средства	Средства ЕС	Банковские займы	
Ж/Д	UZB-R1W-01	Реконструкция 341 км железнодорожных путей и прокладка волоконно-оптического кабеля (Самарканд – Ходжадавлет)							Строительство	2001	2005	155 (допл.)		52%		48%		
Ж/Д	UZB-R1W-02	Сооружение 232 км и реконструкция 68 км железнодорожных путей на линии Ташгузар – Бойсун – Кумкурган							Строительство	1995	2010	447 (допл.)		64%		35%		
Ж/Д	UZB-R1W-03	Электрификация железнодорожной линии Тухимачи – Ангрен длиной 114 км							Строительство	2003	2007	80,626 (допл.)		35%		65%		
Ж/Д	UZB-R1W-04	Реконструкция железнодорожной линии Мароканд – Карши длиной 139 км							Изъясания/ проектирование	2007	2010	30 (допл.)		33%		67%		
Ж/Д	UZB-R1W-05	Реконструкция железнодорожной станции Термез-Толуба, включая мост через Амударью, и прокладка телекоммуникационных линий.							Изъясания/ проектирование	2004	2008	17,8 (допл.)		53%	13%	34%		
Ж/Д	UZB-R1W-06	Строительство и электрификация новой железнодорожной линии Ангрен – Пап протяженностью 118 км, включая туннель на горном участке.																
Ж/Д	UZB-R1W-07	Реконструкция участка железной дороги Джелалабад – Карасу – Андикжан длиной 79 км																
Ж/Д	UZB-R1W-08	Реконструкция участка железной дороги Актау – Бейнеу – Кунград длиной 700 км																

ШАБЛОН В4 – ПОРТЫ

СЕТЬ	КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (название проекта и участка)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА			ГОДОВАЯ ПРОПУСКНАЯ СПОСОБНОСТЬ (сольны и доз)		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ		ГРАФИК*		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВНР (для ГЧП – РС)
			Начало (пункт/узел/город)	Описание (пункт/узел/город)	Общая протяженность (км)	Текущая	Прогноз	Состав, программы, планирование, проектирование, строительство	Год начала	Год завершения	Гос. средства			Средства ЕС	Банковские займы	Гранты	Частные средства	
Интермодальный грузовой терминал	UZB-IMM-01	Сооружение таможенного комплекса "Каракалпакия" для контроля автомобильных и железнодорожных перевозок								2004	2006			√				
Интермодальный грузовой терминал	UZB-IMM-02	Модернизация и оснащение современным оборудованием таможенных комплексов и основных таможенных постов страны																

Примечания:

* Для проектов в стадии осуществления указаны даты строительства.

** Просьба сообщить свои рекомендации относительно потенциальных источников финансовых средств для покрытия стоимости проектов в части, не обеспеченной финансированием.

Добавление 4.2

ШАБЛОНЫ серии 2 (2А, 2В, 2С, 2D)

ШАБЛОН 2А – Сведения об автодорожном проекте и связанной с ним инфраструктуре

<p>Название проекта: Код проекта: Транспортная сеть (маршрут EATC): Описание проекта:</p>
<p>Категория проекта: финансирование обеспечено/не обеспечено</p> <p>Примечание. Если финансирование обеспечено – заполняется только раздел 1. Если финансирование не обеспечено, то заполняются разделы 1 и 2.</p>
<p>Раздел 1. Технические характеристики проекта:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Местоположение (широта/долгота либо карта с указанием местоположения): 2. Начальная точка/транспортный узел/город 3. Конечная точка/транспортный узел/город 4. Класс автодороги¹: 5. Протяженность (км): 6. Число проезжих частей: 7. Число полос движения: 8. Проектная скорость (км/час): 9. Среднегодовая суточная интенсивность движения²: 10. Расчетная доля грузового транспорта³: 11. Среднегодовой суточный объем перевозок (количество пассажиров): 12. Среднегодовой суточный объем перевозок (количество грузов в тоннах): 13. Ожидаемое (общее) увеличение интенсивности движения (в % – как существующие, так и новые транспортные потоки): 14. Платность проезда: <input type="checkbox"/> ДА <input type="checkbox"/> НЕТ
<p>Раздел 2. Информация о проекте согласно критериям КЛАСТЕРА А</p> <p>15. Улучшает ли проект международное сообщение?: <input type="checkbox"/> ДА <input type="checkbox"/> НЕТ Если да, то обеспечит ли он: А: весьма значительное улучшение, В: значительное улучшение, С: некоторое улучшение, D: небольшое улучшение, Е: сообщение не улучшится?</p> <p>16. Будет ли реализация проекта способствовать удовлетворению особых потребностей транзитного транспорта развивающихся стран, не имеющих выхода к морю? <input type="checkbox"/> ДА <input type="checkbox"/> НЕТ Если да, то будет ли проект способствовать этому: А: в очень большой степени, В: в большой степени, С: в некоторой степени, D: в малой степени, Е: не будет способствовать?</p> <p>17. Обеспечит ли проект странам с низким уровнем доходов и наименее развитым странам связь с основными рынками Европы и Азии? <input type="checkbox"/> ДА <input type="checkbox"/> НЕТ Если да, то будет ли эта связь: А: высокоэффективной, В: эффективной, С: относительно эффективной, D: малоэффективной, Е: неэффективной?</p> <p>18. Обеспечит ли проект преодоление естественных препятствий, устранение узких мест, доведение некачественных участков до уровня международных стандартов или восполнение недостающих звеньев сети EATC? <input type="checkbox"/> ДА <input type="checkbox"/> НЕТ Если да, то обеспечит ли он это: А: весьма эффективно, В: эффективно, С: относительно эффективно, D: малоэффективно, Е: не обеспечит?</p>

19. Носит ли проект неотложный характер в силу важного значения, придаваемого ему национальными органами власти, или большого общественного интереса? ДА НЕТ
 Если да, то включен ли проект:
 А: в национальные планы как совершенно безотлагательный (подлежит осуществлению до конца 2013 года), В: в национальные планы как весьма срочный (подлежит осуществлению до конца 2016 года), С: в национальные планы как срочный (подлежит осуществлению до конца 2020 года), D: в национальные планы с возможностью переноса на период после 2020 года, E: проект в национальные планы не включен?

20. Может ли проект иметь негативные экологические или социальные последствия (связанные с загрязнением, безопасностью и т. д.)? ДА НЕТ
 Если да, то будут ли такие последствия:
 А: нулевыми, В: незначительными, С: умеренными, D: серьезными, E: весьма серьезными?

Информация о проекте согласно критериям КЛАСТЕРА В

21. Стоимость проекта (в млн.):
 22. Планируемая дата начала:
 23. Планируемая дата завершения:
 24. Внутренняя норма рентабельности (ВНР):
 25. Стадия осуществления проекта:
 Строительство Проведение тендера Изыскания/проектирование Планирование Идентификация
 26. Ожидаемые источники финансирования (% финансирования из каждого источника):
 a.
 b.
 c.
 d.

¹ Для СМА: М = Автомагистраль, Е = Скоростная дорога, О = Обычная дорога; для АН: Р = Автомагистраль, I = Класс I, II = Класс II, III = Класс III) или обозначения обоих соглашений, если это применимо.

² За 2008 год, а также за последний год, за который имеются данные.

³ К грузовым транспортным средствам относятся любые транспортные средства, используемые для перевозки грузов, такие как грузовые автомобили и прицепы.

ШАБЛОН 2В – Сведения о железнодорожном проекте и связанной с ним инфраструктуре

<p>Название проекта: Код проекта: Транспортная сеть (маршрут ЕАТС): Описание проекта:</p>
<p>Категория проекта: <i>финансирование обеспечено/не обеспечено</i></p> <p>Примечание. Если финансирование обеспечено – заполняется только раздел 1. Если финансирование не обеспечено, то заполняются разделы 1 и 2.</p>
<p>Раздел 1. Технические характеристики проекта:</p> <p>1. Местоположение (широта/долгота либо карта с указанием местоположения): 2. Начальная точка/транспортный узел/город: 3. Конечная точка/транспортный узел/город: 4. Протяженность (км): 5. Ширина колеи (мм): 6. Число путей: 7. Тяга: <input type="checkbox"/> Электрифицированная <input type="checkbox"/> Не электрифицированная</p>

8. Тип сигнализации: Автоматическая Ручная
9. Максимальная допустимая скорость – пассажирские поезда:
10. Максимальная допустимая скорость – товарные поезда:
11. Среднегодовая суточная интенсивность движения пассажирских поездов¹:
12. Среднегодовая суточная интенсивность движения товарных поездов¹:
13. Ожидаемое увеличение интенсивности (пассажирских) перевозок (в % – как существующие, так и новые транспортные потоки):
14. Ожидаемое увеличение интенсивности (грузовых) перевозок (в % – как существующие, так и новые транспортные потоки):
15. Объем грузоперевозок (в тоннах и ДФЭ)¹:

Раздел 2. Информация о проекте согласно критериям КЛАСТЕРА А

16. Улучшает ли проект международное сообщение? ДА НЕТ
Если да, то обеспечит ли он:
А: весьма значительное улучшение, В: значительное улучшение, С: некоторое улучшение, D: небольшое улучшение, Е: сообщение не улучшится ?
17. Будет ли реализация проекта способствовать удовлетворению особых потребностей транзитного транспорта развивающихся стран, не имеющих выхода к морю? ДА НЕТ
Если да, то будет ли проект способствовать этому:
А: в очень большой степени, В: в большой степени, С: в некоторой степени, D: в малой степени, Е: не будет способствовать ?

18. Обеспечит ли проект странам с низким уровнем доходов и наименее развитым странам связь с основными рынками Европы и Азии? ДА НЕТ
Если да, то будет ли эта связь:
А: высокоэффективной, В: эффективной, С: относительно эффективной, D: малоэффективной, Е: неэффективной ?
19. Обеспечивает ли проект преодоление естественных препятствий, устранение узких мест, доведение некачественных участков до уровня международных стандартов или восполнение недостающих звеньев сети EATC? ДА НЕТ
Если да, то обеспечивает ли он это:
А: весьма эффективно, В: эффективно, С: относительно эффективно, D: малоэффективно, Е: не обеспечивает ?
20. Носит ли проект неотложный характер в силу важного значения, придаваемого ему национальными органами власти, или большого общественного интереса ? ДА НЕТ
Если да, то включен ли проект :
А: в национальные планы как совершенно безотлагательный (подлежит осуществлению до конца 2013 года), В: в национальные планы как весьма срочный (подлежит осуществлению до конца 2016 года), С: в национальные планы как срочный (подлежит осуществлению до конца 2020 года), D: в национальные планы с возможностью переноса на период после 2020 года, Е: проект в национальные планы не включен ?
21. Может ли проект иметь негативные экологические или социальные последствия (связанные с загрязнением, безопасностью и т. д.)? ДА НЕТ
Если да, то будут ли такие последствия:
А: нулевыми, В: незначительными, С: умеренными, D: серьезными, Е: весьма серьезными.

Информация о проекте согласно критериям КЛАСТЕРА В

22. Стоимость проекта (в млн.):
23. Планируемая дата начала:
24. Планируемая дата завершения:
25. Внутренняя норма рентабельности (ВНР):
26. Стадия осуществления проекта:
 Строительство Проведение тендера Изыскания/проектирование Планирование Идентификация
27. Ожидаемые источники финансирования (% финансирования из каждого источника):
- a.
- b.
- c.
- d.

¹ За 2008 год, а также за последний год, за который имеются данные.

ШАБЛОН 2С – Сведения о проекте внутренних водных путей и связанной с ним инфраструктуре

<p>Название проекта: Код проекта: Транспортная сеть (маршрут ЕАТС): Описание проекта:</p>
<p>Категория проекта: <i>финансирование обеспечено/не обеспечено</i></p> <p>Примечание. Если финансирование обеспечено – заполняется только раздел 1. Если финансирование не обеспечено, то заполняются разделы 1 и 2.</p>
<p>Раздел 1. Технические характеристики проекта:</p> <p>1. Местоположение (широта/долгота либо карта с указанием местоположения):</p> <p>2. Начальная точка/транспортный узел/город:</p> <p>3. Конечная точка/транспортный узел/город:</p> <p>4. Протяженность (в км):</p> <p>5. Наименьший допустимый НСУВ¹:</p> <p>6. Минимальный подмостовой габарит при ВСУВ²:</p> <p>7. Размеры шлюзов:</p> <p>8. Разрешенная эксплуатационная скорость (км/час):</p> <p>9. Годовая интенсивность судоходства³:</p> <p>10. Ожидаемое (общее) увеличение интенсивности движения (в % – как существующие, так и новые транспортные потоки):</p>
<p>Раздел 2. Информация о проекте согласно критериям КЛАСТЕРА А:</p> <p>11. Улучшает ли проект международное сообщение? <input type="checkbox"/> ДА <input type="checkbox"/> НЕТ Если да, то обеспечит ли он: А: весьма значительное улучшение, В: значительное улучшение, С: некоторое улучшение, D: небольшое улучшение, Е: сообщение не улучшится?</p> <p>12. Будет ли реализация проекта способствовать удовлетворению особых потребностей транзитного транспорта развивающихся стран, не имеющих выхода к морю? <input type="checkbox"/> ДА <input type="checkbox"/> НЕТ Если да, то будет ли проект способствовать этому: А: в очень большой степени, В: в большой степени, С: в некоторой степени, D: в малой степени, Е: не будет способствовать?</p> <p>13. Обеспечит ли проект странам с низким уровнем доходов и наименее развитым странам связь с основными рынками Европы и Азии? <input type="checkbox"/> ДА <input type="checkbox"/> НЕТ Если да, то будет ли эта связь: А: высокоэффективной, В: эффективной, С: относительно эффективной, D: малоэффективной, Е: неэффективной?</p> <p>14. Обеспечивает ли проект преодоление естественных препятствий, устранение узких мест, доведение некачественных участков до уровня международных стандартов или восполнение недостающих звеньев сети ЕАТС? <input type="checkbox"/> ДА <input type="checkbox"/> НЕТ Если да, то обеспечивает ли он это: А: весьма эффективно, В: эффективно, С: относительно эффективно, D: малоэффективно, Е: не обеспечивает ?</p> <p>15. Носит ли проект неотложный характер в силу важного значения, придаваемого ему национальными органами власти, или большого общественного интереса ? <input type="checkbox"/> ДА <input type="checkbox"/> НЕТ Если да, то включен ли проект : А: в национальные планы как совершенно безотлагательный (подлежит осуществлению до конца 2013 года), В: в национальные планы как весьма срочный (подлежит осуществлению до конца 2016 года), С: в национальные планы как срочный (подлежит осуществлению до конца 2020 года), D: в национальные планы с возможностью переноса на период после 2020 года, Е: проект в национальные планы не включен?</p> <p>16. Может ли проект иметь негативные экологические или социальные последствия (связанные с загрязнением, безопасностью и т. д.)? <input type="checkbox"/> ДА <input type="checkbox"/> НЕТ Если да, то будут ли такие последствия: А: нулевыми, В: незначительными, С: умеренными, D: серьезными, Е: весьма серьезными ?</p>

Информация о проекте согласно критериям КЛАСТЕРА В

17. Стоимость проекта (в млн.):
18. Планируемая дата начала:
19. Планируемая дата завершения:
20. Внутренняя норма рентабельности (ВНР):
21. Стадия осуществления проекта: Строительство Проведение тендера Изыскания/проектирование
 Планирование Идентификация
22. Ожидаемые источники финансирования (% финансирования из каждого источника):
- a.
- b.
- c.
- d.

¹ Низший судоходный уровень воды.

² Высший судоходный уровень воды.

³ За 2008 год, а также за последний год, за который имеются данные.

ШАБЛОН 2D – Сведения о проекте порта (морского или внутреннего плавания), внутренней контейнерной площадки/интермодального грузового терминала/грузовой деревни/логистического центра и связанной с ним инфраструктуре

Название проекта:

Код проекта:

Транспортная сеть (маршрут EATC):

Описание проекта:

Категория проекта: *финансирование обеспечено/не обеспечено*

Примечание. Если финансирование обеспечено – заполняется только раздел 1. Если финансирование не обеспечено, то заполняются разделы 1 и 2.

Тип проекта: Морской порт Порт внутреннего плавания Внутренняя контейнерная площадка
 Интермодальный грузовой терминал Грузовая деревня/Логистический центр

Раздел 1. Технические характеристики проекта

1. Местоположение (широта/долгота либо карта с указанием местоположения):

2. Начальная точка/транспортный узел/город:

3. Конечная точка/транспортный узел/город:

4. Максимальная осадка обслуживаемых судов (м) – ТОЛЬКО ДЛЯ ПОРТОВ:

5. Длина имеющихся причалов (м) – ТОЛЬКО ДЛЯ ПОРТОВ:

6. Мощности по обработке грузов (конкретные виды оборудования)¹:

7. Открытые/крытые складские площади (м²):

8. Таможня и иные услуги:

9. Типы обслуживаемых судов (указать конкретные типы, например: сухогрузы – балкеры – контейнеровозы – ро-ро/пассажирские):

10. Мощности по обработке массовых грузов (тонн в сутки)²:

11. Мощности по обработке контейнеров (ДФЭ в сутки):

12. Годовая пропускная способность (в тоннах и ДФЭ)³:

13. Ожидаемое (общее) увеличение интенсивности движения (в % – как существующие, так и новые транспортные потоки):

Раздел 2. Информация о проекте согласно критериям КЛАСТЕРА А

14. Улучшает ли проект международное сообщение? ДА НЕТ

Если да, то обеспечит ли он:

А: весьма значительное улучшение, В: значительное улучшение, С: некоторое улучшение, D: небольшое улучшение, E: сообщение не улучшится?

15. Будет ли реализация проекта способствовать удовлетворению особых потребностей транзитного транспорта развивающихся стран, не имеющих выхода к морю? ДА НЕТ

Если да, то будет ли проект способствовать этому:

А: в очень большой степени, В: в большой степени, С: в некоторой степени, D: в малой степени, E: не будет способствовать?

16. Обеспечит ли проект странам с низким уровнем доходов и наименее развитым странам связь с основными рынками Европы и Азии? ДА НЕТ

Если да, то будет ли эта связь:

А: высокоэффективной, В: эффективной, С: относительно эффективной, D: малоэффективной, E: неэффективной?

17. Обеспечивает ли проект преодоление естественных препятствий, устранение узких мест, доведение некачественных участков до уровня международных стандартов или восполнение недостающих звеньев сети EATC? ДА НЕТ

Если да, то обеспечивает ли он это:

А: весьма эффективно, В: эффективно, С: относительно эффективно, D: малоэффективно, E: не обеспечивает?

18. Носит ли проект неотложный характер в силу важного значения, придаваемого ему национальными органами власти, или большого общественного интереса? ДА НЕТ

Если да, то включен ли проект :

А: в национальные планы как совершенно безотлагательный (подлежит осуществлению до конца 2013 года),

В: в национальные планы как весьма срочный (подлежит осуществлению до конца 2016 года), С: в национальные

планы как срочный (подлежит осуществлению до конца 2020 года), D: в национальные планы с возможностью

переноса на период после 2020 года, E: проект в национальные планы не включен.

19. Может ли проект иметь негативные экологические или социальные последствия (связанные с загрязнением, безопасностью и т. д.)? ДА НЕТ

Если да, то будут ли такие последствия:

А: нулевыми, В: незначительными, С: умеренными, D: серьезными, E: весьма серьезными?

Информация о проекте согласно критериям КЛАСТЕРА В

20. Стоимость проекта (в млн.):

21. Планируемая дата начала:

22. Планируемая дата завершения:

23. Внутренняя норма рентабельности (ВНР):

24. Стадия осуществления проекта: Строительство Проведение тендера Изыскания/проектирование
 Планирование Идентификация

25. Ожидаемые источники финансирования (% финансирования из каждого источника)

a.

b.

c.

d.

¹ Краны, мостовые краны, автопогрузчики для 20/40-футовых контейнеров. Указать также наличие возможностей для перегрузки с железной дороги на автотранспорт.

² Если применимо.

³ За 2008 год, а также за последний год, за который имеются данные.

Добавление 4.3

Заполненные шаблоны "В"

Проекты на предполагаемых маршрутах этапа II EATC

Проекты национального значения

АФГАНИСТАН
АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (названия проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА			ТИП ДОРОГИ	ИНТЕНСИВНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ Состав программы, планирование, проектирование, строительство <i>(выделить свои варианты)</i>	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВНР (для ГЧП – РК)
		Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)	Общая протяженность (км)		Среднегодовая суточная интенсивность движения	Промоз		Год начала	Год завершения			Гос средства	Средства ЕС	Банковские займы	Гранты	
AFG-ROD-01	Реабилитация коридора Север-Юг: Мазари-Шариф – Дарайн-Суф	Мазари-Шариф	Дарайн-Суф	140	Дорога регионального значения		Строительство				140		АБР				
AFG-ROD-02	Реабилитация коридора Север-Юг: Бамиан – Якавланг	Бамиан	Якавланг	100	Дорога регионального значения		Строительство				234		АБР				
AFG-ROD-03	Реабилитация коридора Восток-Запад: Герат – Чагчаран	Герат	Чагчаран	335	Дорога регионального значения		Планирование				231						
AFG-ROD-04	Реабилитация коридора Восток-Запад: Чагчаран – Гарландевал	Чагчаран	Гарландевал	330	Дорога регионального значения		Планирование				28						
AFG-ROD-05	Реабилитация коридора Север-Юг: Якавланг – Пенджаб	Якавланг	Пенджаб	40	Дорога регионального значения		Планирование				126						
AFG-ROD-06	Реабилитация коридора Север-Юг: Дарайн-Суф – Бамиан	Дарайн-Суф	Бамиан	180	Дорога регионального значения		Планирование				120						
AFG-ROD-07	Реабилитация коридора Север-Юг: Пенджаб – Кандагар – кольцевая дорога Berata	Пенджаб	Герат	300	Дорога регионального значения		Планирование				150						
AFG-ROD-08	Ишкашим – Файзабад	Ишкашим	Файзабад	150	Дорога регионального значения		Планирование				40						
AFG-ROD-09	Джабал-Сарай – Соруби	Джабал-Сарай	Соруби	100	Дорога регионального значения		Планирование				160						
AFG-ROD-10	Кольцевая дорога Кабула	Кабул	Кабул	160	Дорога регионального значения		Планирование				45						
AFG-ROD-11	Хулум – Кундуз	Хулум	Кундуз	45	Дорога регионального значения		Планирование				180						
AFG-ROD-12	Чарикар – Бамиан – Доши	Чарикар	Доши	180	Дорога регионального значения		Планирование										
AFG-ROD-13	Дорога Хайратон – Мазари-Шариф – Ислам-Кала – Герат	Хайратон – Мазари-Шариф	Ислам-Кала – Герат														
AFG-ROD-14	Дорога Шерхан-Бандар – Бундуз – Кабул – Джалабад – Торхам: расширение до четырех полос	Шерхан-Бандар	Торхам														
AFG-ROD-15	Асфальтовое покрытие дорог в г. Талукан			56					2011	2013	16,8		Министерство финансов				
AFG-ROD-16	Асфальтовое покрытие дорог в г. Нимроз			10					2011	2012	5		Министерство финансов				
AFG-ROD-17	Сооружение дороги от Нангархарского канала до Каргая в провинции Лагман (9 км)			9					2011	2012	3		Министерство финансов				
AFG-ROD-18	Асфальтовое покрытие дороги Герат – Чагчаран			335					2011	2015	201		Министерство финансов				

АФГАНИСТАН (продолжение)
АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (названия проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА			ТИП ДОРОГИ	ИНТЕНСИВНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВНР (для ГЧП – РСК)
		Начало (пункт/узел/уезд/город)	Окончание (пункт/узел/город)	Общая протяженность (км)		Среднегодовая суточная интенсивность движения	Прогноз		Состав, программы, планирование, проектирование, строительство	Год начала			Год завершения	Гос средства	Средства ЕС	Банковские займы	
AFG-ROD-19	Асфальтовое покрытие дороги Чагчаран – Гардандевал			330	Автоматическая скоростная дорога общего назначения (высшая категория)				2011	2015	198		Министерство финансов				
AFG-ROD-20	Реабилитация дороги Кайзар – Бала-Мургаб	Кайзар	Бала-Мургаб	90							55						
AFG-ROD-21	Строительство дороги Бала-Мургаб – Леман	Бала-Мургаб	Леман	143					2009	2011	176						
AFG-ROD-22	Реабилитация дороги Леман – Армалик	Леман	Армалик	53					2009	2010	30						
AFG-ROD-23	Реабилитация дороги Пули-Хумри – Доши	Пули-Хумри	Доши	52					2009	2010	10						

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (названия проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА			СРЕДНЕГОДОВАЯ ИНТЕНСИВНОСТЬ (пассажир. поезд)		СРЕДНЕГОДОВАЯ ИНТЕНСИВНОСТЬ (товарные поезда)		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВНР (для ГЧП – РСК)
		Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)	Общая протяженность (км)	Текущая	Прогноз	Состав, программы, планирование, проектирование, строительство	Год начала		Год завершения	Гос средства			Средства ЕС	Банковские займы	Гранты	Частные средства	
AFG-RW-01	Строительство четвертой очереди железнодорожной линии Хаф – Герат	Хаф (Иран)	Герат	62				Строительство	2010		100		Иран					
AFG-RW-02	Технико-экономическое обоснование, проектирование и строительство железной дороги Андой – Акина	Андой	Акина	36					2011	2012	65		0					
AFG-RW-03	Строительство железнодорожной линии Мазар – Шибрган	Мазар	Шибрган	149					2012	2015	275			АБР				
AFG-RW-04	Строительство железнодорожной линии Торхам – Джелалабад	Торхам	Джелалабад	75					2011	2013	130		0					
AFG-RW-05	Строительство линии Шерхан-Бандар – Кундуз длиной 68 км	Шерхан-Бандар	Кундуз	68					2013	2015	120			АБР				
AFG-RW-06	Строительство железнодорожной линии Спин-Болдак – Кандагар	Спин-Болдак	Кандагар	100					2012	2014	180		0					
AFG-RW-07	Технико-экономическое обоснование, проектирование и строительство железной дороги Логар – Кабул – Джелалабад – Кундуз	Логар	Кундуз	930					2011	2017								
AFG-RW-08	Технико-экономическое обоснование железной дороги Деларам – Зарандж	Деларам	Зарандж	120					2012									
AFG-RW-09	Технико-экономическое обоснование железной дороги Герат – Мазар – Кундуз	Герат	Кундуз						2009	2011	1,2			АБР				
AFG-RW-10	Кабул – Джелалабад – Торхам – Пешавар (Пакистан)	Кабул	Пешавар (Пакистан)															
AFG-RW-11	Кандагар – Спин-Болдак – Кветта (Пакистан)	Кандагар	Кветта (Пакистан)															
AFG-RW-12	Шерхан-Бандар – Кундуз – Мазари-Шариф – Герат – Деларам – Зарандж	Шерхан-Бандар	Герат	1250														

АРМЕНИЯ
АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (названия проектов и участка)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА			ТИП ДОРОГИ	ИНТЕНСИВНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)					ВНР (для ГИП – РС(У))	
		Начало (пункт/узел/узел города)	Окончание (пункт/узел/город)	Общая протяженность (км)		Среднегодовая суточная интенсивность движения	Прогноз		Год начала	Год завершения			Гос средства	Средства ЕС	Банковские займы	Гранты	Частные средства		
ARM-ROD-01	Транспортный коридор Север-Юг: реабилитация существующей дороги от границы с Ираном до Капана	Агатак (граница с Ираном)	Капан	83	Автомостраль, скоростная дорога, дорога общего назначения выделить один километр	1500		Состав, программы, планирование, проектирование, строительство выделить один километр	2017	2017	48		8 (гос. бюджет)	48 (Азиатский банк развития)					
ARM-ROD-02	Транспортный коридор Север-Юг: реабилитация существующей дороги Горис – Ерасх	Горис	Ерасх	173	АН82 Класс II	5500			2017	2017	62		10 (гос. бюджет)	52 (Азиатский банк развития)					
ARM-ROD-03	Транспортный коридор Север-Юг: реабилитация существующей дороги Капан – Горис	Капан	Горис	75	АН82 Класс II	3000			2017	2017	348		58 (гос. бюджет)	290 (Азиатский банк развития)					
ARM-ROD-04	Транспортный коридор Север-Юг: реабилитация существующей дороги Ерасх – Ереван	Ерасх	Ереван	50	АН82 Класс II	25000			2017	2017	7		1 (гос. бюджет)	6 (Азиатский банк развития)					
ARM-ROD-05	Транспортный коридор Север-Юг: реабилитация существующей дороги Ереван – Ашгатак	Ереван	Ашгатак	18	АН82 Класс II	10000			2017	2017	52		9 (гос. бюджет)	43 (Азиатский банк развития)					

АРМЕНИЯ (продолжение)

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (названия проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА			СРЕДНЕУТ. ИНТЕНСИВНОСТЬ (пассажир. поезд)		СРЕДНЕУТ. ИНТЕНСИВНОСТЬ (товарные поезда)		ТЕКУЩЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн. евро)	ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн. долл.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВНР (для ЧП – РСН)	
		Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)	Общая протяженность (км)	Текущая	Прогноз	Текущая	Прогноз		Год начала	Год завершения				Гос. средства	Средства ЕС	Банковские займы	Гранты		Частные средства
ARM-RLW-01	Гагарин – Метри/граница с Ираном: новая железная дорога	Гагарин	Метри/граница с Ираном	400					Составл. программы, планирование, проектирование, строительство			1100	1463							
ARM-RLW-02	Дилижан – Иджеван/граница с Азербайджаном: реабилитация	Дилижан	Иджеван/граница с Азербайджаном						Прогноз											
ARM-RLW-03	Ванадзор – Филетово: сооружение новой ж/д линии	Ванадзор	Филетово	32-47								200	266							
ARM-RLW-04	Станция Гюмри: реабилитация терминала																			
ARM-RLW-05**	Реабилитация участка ж/д Тбилиси – Ереван (включая семь мостов)	Тбилиси	Ереван						Завершено 100%			795	1,057							
ARM-RLW-06	Реабилитация участка Раздан – Иджеван	Раздан	Иджеван									177	235							

ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ЦЕНТРЫ

КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (названия проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА			СРЕДНЕУТ. ИНТЕНСИВНОСТЬ (млн. тонн)		ТЕКУЩЕ СОСТОЯНИЕ		ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн. евро)	ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн. долл.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВНР (для ЧП – РСН)		
		Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)	Общая протяженность (км)	Текущая	Прогноз	Текущая	Прогноз	Год начала	Год завершения				Гос. средства	Средства ЕС	Банковские займы	Гранты		Частные средства	
ARM-IMM-01	Ереванский логистический центр при Международном аэропорте "Звартноц"	Ереван	Ереван						оставл. программы, планирование, проектирование, строительство			24	32							
ARM-IMM-02	Международный логистический центр в Ахуряне	Ахурян	Ахурян						Исследования, проектирование											

АЗЕРБАЙДЖАН
АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (название проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА		ТИП ДОРОГИ	ИНТЕНСИВНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВНР (для ЧП – РСХ)
		Окончание (пункт/узел/город)	Общая протяженность (км)		Среднегодовая суточная интенсивность движения	Прогноз		Год начала	Год завершения			Гос. средства	Средства ЕС	Банковские займы	Гранты	
AZE-ROD-01	Реабилитация участка Кюрдамир – Уджар	Кюрдамир	42,1	Автоматистраль	7 800		Изыскания/проектирование	2008	2010	18,3		✓		✓		35,20%
AZE-ROD-02	Реабилитация участка Евлах – Янджа	Евлах	49,8	Автоматистраль	7 600		Строительство	2008	2010	60,7		✓		✓		27,80%
AZE-ROD-03	Реабилитация участка Газах – граница Грузии	Газах	38	Автоматистраль	1 460 - 1 480		Строительство	2007	2010	30,0		✓		✓		12,5%-0%
AZE-ROD-04	Реконструкция участка от границы России до Баку и далее до границы Ирана (Е119)	Граница России – Баку	454	Автоматистраль	3 600 – 31 700		Строительство/планирование	2006	2010	829,5		✓		✓		

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (название проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА				СРЕДНЕОТ. ИНТЕНСИВНОСТЬ (пассажир. поезд/сутки)	СРЕДНЕОТ. ИНТЕНСИВНОСТЬ (товарные поезда)	ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВНР (для ЧП – РСХ)
		Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)	Общая протяженность (км)	Текущая				Прогноз	Год начала			Год завершения	Гос. средства	Средства ЕС	Банковские займы	
AZE-RIW-01	Реконструкция линии от Баку до границы Грузии	Баку	Граница Грузии	512,3	8	30	Изыскания/проектирование	2009	2013			✓		✓			

ПОРТЫ

КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (название проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА				ГОДОВАЯ ПРОПУСКАЯ СПОСОБНОСТЬ (тонны и доз)	ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВНР (для ЧП – РСХ)
		Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)	Общая протяженность (км)	Текущая			Прогноз	Год начала			Год завершения	Гос. средства	Средства ЕС	Банковские займы	
AZE-MAR-01	Проект нового Международного морского торгового порта Баку			(400 га)			Проектирование	2010	2015	400**		✓				

БОЛГАРИЯ
АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (названия проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА			ТИП ДОРОГИ	ИНТЕНСИВНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ		ТЕКУЩЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн. евро)	ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн. долл.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВНР (для ГЧП – РСУ)
		Начало (пункт/узел/узел/город)	Описание (пункт/узел/город)	Общая протяженность (км)		Автодорога/ скоростная дорога общес. значения <i>(заполнить цифрами)</i>	Среднегодовая суточная интенсивность движения		Прогноз	Состав, программы, планирование, проектирование, строительство <i>(заполнить цифрами)</i>				Год начала	Год завершения	Гос. средства ЕС	Средства ЕС	
BGR-ROD-01	Реабилитация коридора 9; Шипкинский перевал – Шипка и участков дороги I-6 Калопфер – Казанлык	Калопфер	Казанлык	58,74	Автодорога/ скоростная дорога			Строительство	2009	2011	21,6	28,7	35%	35%	65%			
BGR-ROD-02	Реабилитация коридора 9; Велико-Тырново – Дебелец, реабилитация моста через Дунай	Велико-Тырново	Дебелец	3,55	Автодорога			Предстоит тендер	2011	2013	9,5	12,6	35%	35%	65%			
BGR-ROD-03	Реабилитация коридора 4; развилка Мухово – Пловдив, София – развилка Мухово	Мухово	София	131,00	Автодорога			Предстоит тендер	2011	2013	55,6	73,9	35%	35%	65%			
BGR-ROD-04	Реабилитация дороги II-71 Силистра – Добрич	Силистра	Добрич	74,00	Автодорога			Строительство	2009	2011	27,2	36,2	35%	35%	65%			
BGR-ROD-05	Реабилитация участков дороги I-6 Мыглиж – Гурюво – Сливен	Мыглиж	Сливен	67,80	Автодорога/ скоростная дорога			Строительство	2008	2010	20,5	27,3	35%	35%	65%			
BGR-ROD-06	Реабилитация дороги II-21 Русе – Силистра	Русе	Силистра	93,01	Автодорога			Строительство	2009	2010	31,4	41,8	35%	35%	65%			
BGR-ROD-07	Реабилитация участков дороги I-4 (E772) Велико-Тырново – Яссковец (развилка), Ястребино – Омуртаг, Тырговиште – Белокопитево, а также реконструкция развилки Коргина – Севлиево	Велико-Тырново	Севлиево	62,80	Автодорога			Тендер	2011	2013	11,4	15,2	35%	35%	65%			
BGR-ROD-08	Реабилитация участков дороги I-9 (Дуранкулак – Каварна) и дороги III-901 (Шабла – Тюленево – Каварна) (E87)	Дуранкулак	Каварна	72,90	Автодорога			Строительство	2010	2012	10,7	14,2	35%	35%	65%			
BGR-ROD-09	Реабилитация коридора 4; объезд г. Костендил – Дуница – объезд г. Дуница	Объезд г. Костендил	Объезд г. Дуница	42,05	Автодорога			Строительство	2009	2011	17,8	23,7	35%	35%	65%			
BGR-ROD-10	Реабилитация коридора 4; Чирпан – Зетево	Чирпан	Зетево	4,77	Автодорога			Тендер	2011	2012	0,0	0,0	25%	25%	75%			
BGR-ROD-11	Реабилитация дороги I-9 (E87) Бургас – Маринка – Звездец – Малко-Тырново – граница Турции	Бургас	Граница Турции	61,84	Автодорога			Строительство	2010	2012	0,0	0,0	25%	25%	75%			
BGR-ROD-12	Лот 2: Стара-Загора – Нова-Загора	Стара-Загора	Нова-Загора	31,80	Автомагистраль			Строительство	2010	2012	70,5	93,8						
BGR-ROD-12	Лот 3: Нова-Загора – Ямбол	Нова-Загора	Ямбол	34,30	Автомагистраль			Строительство	2010	2012	65,0	86,5						
BGR-ROD-12	Лот 4: Ямбол – Карнобат	Ямбол	Карнобат	49,10	Автомагистраль			Строительство	2010	2012	107,0	142,3						
BGR-ROD-13	Сооружение автомагистрали "Марица"				Автомагистраль			Строительство			0,0	0,0						
BGR-ROD-14	Лот 1: Долна-Дикяна – Дуница Лот 2: Дуница – Благоевград Лот 4: Сандански – Кулата	Долна-Дикяна	Кулата	65,78	Автомагистраль			Тендер	2011	2013	250,0	332,5						
BGR-ROD-14	Лот 3: Благоевград – Сандански (строительство в следующий программный период, 2014-2020 годы)	Благоевград	Сандански	66,22	Автомагистраль			Проектирование	2014	2020	0,0	0,0						

БОЛГАРИЯ (продолжение)
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (названия проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА			СРЕДНЕГОТОВИТЕЛЬНОСТЬ (пассажир. поезд)		СРЕДНЕГОТОВИТЕЛЬНОСТЬ (товарные поезда)		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ <small>(Состав, пропанамы, планирование, проектирование, строительство (выбрать один вариант))</small>	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн. евро)	ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн. долл.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВНР (для ЧП – РСХ)	
		Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)	Общая протяженность (км)	Текущая	Прогноз	Текущая	Прогноз		Год начала	Год завершения				Гос. средства	Средства ЕС	Банковские займы	Гранты		Частные средства
BGR-RLW-01	Электрификация и реконструкция железнодорожной линии Пловдив – Свиленград (E070)	Пловдив	Свиленград	144	886 462	513 000	647 035	427 000	Строительство	2005	2012	340,0	452	43,1	37	153	150			
		Свиленград	Граница Турции	19					Строительство	2009	2011	36,6	49	17,2	16	66				
BGR-RLW-02	Ремонт и электрификация железнодорожной линии Волуак – Драгоман – Димитровград-ТС (E070)	Волуак	Димитровград-ТС	49	31 879	33 000	241 228	113 000	Строительство	2004	2011	24,1	32	92,3	100	0				
BGR-RLW-03	Модернизация и электрификация железнодорожной линии Радомир – Гешево (T855) (проектирование: ИСПА)	Радомир	Гешево	88	358 290	332 000	24 610	13 000	Проектирование	2009	2010	1,0	1	10,0	15	85				
		Радомир	Гешево	88	358 290	332 000	24 610	13 000	Проектирование	2014	2017		0							
BGR-RLW-04	Модернизация железнодорожной линии Видин – София (T056) (проектирование: ИСПА)	Видин	София	269	2 290 167	2 290 000	713 770	267 000	Проектирование	2007	2010	3,0	4	100,0	15	85				
		Видин	София	269	2 290 167	2 290 000	713 770	267 000	Проектирование	2010	2013	40,0	53		20	80				
BGR-RLW-04	Модернизация железнодорожной линии Видин – София (T056) (строительство: ОПТ)	София	Радомир	48	1 163 407	900 000	108 100	109 000	Проектирование	2008	2010	0,9	1	30,0	15	85				
		София	Радомир	48	1 163 407	900 000	108 100	109 000	Проектирование	2014	2020	359,6	478		15	59				
BGR-RLW-05	Модернизация железнодорожной линии София – Драгоман (проектирование: ИСПА)	Радомир	Кулата	162	574 469	1 050 000	470 492	280 000	Планирование	2008	2013	3,0	4		50	50				
		Радомир	Кулата	162	574 469	1 050 000	470 492	280 000	Планирование	2013	2019		0		50	50				
BGR-RLW-05	Модернизация железнодорожной линии София – Драгоман (строительство)	София	Драгоман	43	284 432	262 000	254 557	175 000	Проектирование	2008	2010	0,8	1	30,0	15	85				
		София	Драгоман	43	284 432	262 000	254 557	175 000	Проектирование	2011	2013	132,3	176		15	58				

БОЛГАРИЯ (продолжение)

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (названия проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА		СРЕДНЯЯ ИНТЕНСИВНОСТЬ (пассажир. поезд)		СРЕДНЯЯ ИНТЕНСИВНОСТЬ (товарные поезда)		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ (Состав, программы, планирование, проектирование, строительство (выбрать один вариант))	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн. евро)	ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн. долл.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВНР (для ЧП – РСК)	
		Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)	Общая протяженность (км)	Текущая	Прогноз	Текущая		Прогноз	Год начала				Год завершения	Гос. средства	Средства ЕС	Банковские займы		Гранты
BGR-RLW-06	Модернизация железнодорожной линии София – Пловдив (E070) (проектирование: ИСПА)	София	Пловдив	1 890 630	1 960 000	839 004	605 000	Проектирование	2008	2010	1,3	2	30,0	15	85				
	Модернизация железнодорожной линии София – Пловдив (E070) (строительство: ОПТ)								2010	2018	1 336,5	1 778	16	65					
	Модернизация железнодорожной линии Пловдив – Бургас (E720) (проектирование: ИСПА)	Пловдив	Бургас	2 643 720	2 560 000	1 256 891	985 000	Проектирование	2007	2010	3,0	4	100,0	15	85				
BGR-RLW-07	Модернизация железнодорожной линии Пловдив – Бургас (E720) (строительство: ОПТ)	Пловдив	Бургас					Проектирование		2013	187,4	249	16	65					
	Восстановление проектных параметров железнодорожной линии София – Карлово – Зимница (лот 1: София – Карлово)	София	Зимница	1 818 991	1 900 000	2 107 986	1 005 000	Строительство	2006	2015	95,1	126	27,1	100	0				

МОРСКИЕ И ВНУТРЕННИЕ ВОДНЫЕ ПУТИ

КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (названия проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА		ГОДОВАЯ ИНТЕНСИВНОСТЬ СУХОХОДА		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ (Состав, программы, планирование, проектирование, строительство (выбрать один вариант))	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн. евро)	ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн. долл.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВНР (для ЧП – РСК)		
		Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)	Общая протяженность (км)	Текущая		Прогноз	Год начала				Год завершения	Гос. средства	Средства ЕС	Банковские займы		Гранты	Частные средства
BGR-INW-01	Реабилитация, реконструкция и модернизация порта Лом					Планирование	2010	2015		0,0								
BGR-MAR-01	Проект расширения порта Бургас	Широта 42°29'50"	Бургас	0,82	1 800 000	6 000 000	Завершено	2001	2006	145,0	192,9	100%	10,34%	89,66%				

КИТАЙ

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (название проекта и участка)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА			ТИП ДОРОГИ	ИНТЕНСИВНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ		ТЕКУЩЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн.)	ИЗРАСХОДОВАНО (% общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВНР (для ГЧП – РСФ)
		Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)	Общая протяженность (км)		Автоматизация, скоростная дорога, дорога общегос. значения (выделенные полосы)	Среднегодовая суточная интенсивность движения		Прогноз	Год начала			Год завершения	Гос. средства	Средства ЕС	Банковские займы	
CHN-ROD-01	Сооружение дороги Тяньшуй – Диньси в провинции Ганьсу	Тяньшуй	Диньси	236	Скоростная дорога	5 535	26 393	Строительство	2007	2010	1 243						
CHN-ROD-02	Сооружение дороги Суйцзямо – Гулан в провинции Ганьсу	Суйцзямо	Гулан	146	Скоростная дорога	6 214	19 433	Строительство	2008	2010							
CHN-ROD-03	Реконструкция дороги Аньси – Синьсиня в провинции Ганьсу	Аньси	Синьсиня	154	Скоростная дорога	3 415	12 762	Строительство	2009	2011							
CHN-ROD-04	Реконструкция дороги Синьсиня – Сюаоцзоу в Синьцзяне	Синьсиня	Сюаоцзоу	437	Скоростная дорога	5 312	23 489	Строительство	2010	2013	504,8						
CHN-ROD-05	Реконструкция южного участка кольцевой дороги г. Урумчи в Синьцзяне	Восточный конечный пункт	Западный конечный пункт	18	Скоростная дорога	4 460	26 117	Проектирование (реконструкция)	2011	2012	43,5						
CHN-ROD-06	Реконструкция дороги Куйтун – озеро Сайрам в Синьцзяне	Куйтун	Озеро Сайрам	304	Скоростная дорога	4 205	25 086	Проектирование (реконструкция)	2012	2013	169,1						
CHN-ROD-07	Реконструкция дороги от озера Сайрам до ППГ Хоргос в Синьцзяне	Озеро Сайрам	ППГ Хоргос	107	Скоростная дорога	5 284	25 118	Строительство	2009	2013	398,9						
CHN-ROD-08	Сооружение дороги Сидзяган – Цидун в Шанхае	Сидзяган	Цидун	52	Скоростная дорога	8 491	44 153	Строительство	2009	2012	644,1						
CHN-ROD-09	Сооружение дороги Люэхэ – Пукоу в провинции Цзяньхэ	Люэхэ	Пукоу	33	Скоростная дорога	12 616	48 572	Строительство	2010	2013							
CHN-ROD-10	Реконструкция дороги S205 Цзиньхэ – Алашанью в Синьцзяне	Цзиньхэ	Алашанью	40	Дорога регионального значения	2 607	9 907	Планирование	2012	2013	19,3						
CHN-ROD-11	Реконструкция дороги Сюаоцзоу – Хэшо в Синьцзяне	Сюаоцзоу	Хэшо	239	Скоростная дорога	5 984	26 566	Планирование	2012	2013	42,3						
CHN-ROD-12	Реконструкция дороги Корла – Аксу в Синьцзяне	Корла	Аксу	555	Скоростная дорога	5 897	25 768	Строительство	2008	2012	1 280,7						
CHN-ROD-13	Реконструкция дороги Аксу – Каши в Синьцзяне	Аксу	Каши	450	Скоростная дорога	4 181	17 669	Проектирование (реконструкция)	2012	2014	1 286,2						
CHN-ROD-14	Сооружение кольцевой дороги г. Каши в Синьцзяне	Северный конечный пункт	Южный конечный пункт	28	Скоростная дорога	4 550	26 354	Проектирование	2015	2017	118,4						
CHN-ROD-15	Реконструкция дороги Каши – Хонкилаф в Синьцзяне	Каши	Хонкилаф	416	Дорога общегос. значения	1 075	4 192	Проектирование (реконструкция)	2013	2015	236,7						
CHN-ROD-16	Сооружение дороги Каши – Иркештам в Синьцзяне	Каши	Иркештам	211	Скоростная дорога	2 303	10 767	Проектирование	2011	2013	301,9						

КИТАЙ (продолжение)

МОРСКИЕ ПОРТЫ

КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (названия проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА			ПОДОВАЯ ПРОДУКЦИОННАЯ СПОСОБНОСТЬ (тонны и ДФЭ)		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)					ВНР (для ЧП – РСН)	
		Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)	Общая протяженность (км)	Текущая	Прогноз		Год начала	Год завершения			Гос средства	Средства ЕС	Банковские займы	Гранты	Частные средства		
СНН-MAR-1	Первая очередь работ по сооружению контейнерного причала в порту Ляньчэнган				108,4	250	Планирование	2011	2013	192								
СНН-MAR-2	Шестая очередь работ по сооружению контейнерных причалов в Вайгаоцзяо				494,7	650	Строительство	2007	2010	712								

ГРУЗИЯ

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (названия проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА			ТИП ДОРОГИ	ИНТЕНСИВНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ		ТЕКУЩЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн. евро)	ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн. долл.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)					ВНР (для ГЧП – РСК)
		Начало (пункт/узел/город)	Оконтуривание (пункт/узел/город)	Общая протяженность (км)		Автомобильная, скоростная дорога, дорога общегос. значения	Среднегодовая суточная интенсивность движения		Прогноз	Год начала				Год завершения	Гос. средства	Средства ЕС	Банковские займы	Гранты	
GEO-ROD-01	Светети – Руиси	Светети	Руиси	15	Автомобильная, скоростная дорога, дорога общегос. значения	10 974	Строительство	2009	2011		97,0	129,0	9%	20%		80%			
GEO-ROD-02	Зестафони – Кутаиси – Самтрედია	Зестафони	Самтрედია	59	Автомобильная, скоростная дорога, дорога общегос. значения	9 033	Проектирование	2010	2013		154,0	204,8	-	20%		80%			
GEO-ROD-03	Чопки – Сарпи	Чопки	Сарпи	48	Автомобильная, скоростная дорога, дорога общегос. значения	5 736	Проектирование	2010	2013		33,0	43,9	-	17,70%		82,30%			
GEO-ROD-04	Реабилитация Рикотского туннеля	Рикотский туннель	Рикотский туннель	4	Автомобильная, скоростная дорога, дорога общегос. значения	5 615	Реабилитация	2010	2012		21,4	28,5	19%	20%		80%			
GEO-ROD-05	Въезд в Тбилиси	1,5-й км	21-й км	7	Автомобильная, скоростная дорога, дорога общегос. значения	2 235	Строительство	2010	2011		6,5	8,6	2,70%	100%		-			
GEO-ROD-06	Вазяни – Гомбори – Телави	Вазяни	Телави	55	Дорога общегос. значения	584	Реабилитация	2009	2010		18,4	24,4	26,70%	20%		80%			
GEO-ROD-07	Зугдиди – Джвари – Мestia	Зугдиди	Мestia	90	Второстепенная дорога		Реабилитация	2010	2012		28,2	37,5	19,20%	100%		-			
GEO-ROD-08	Зугдиди – Джвари – Мestia (Фонд муниципального развития)	Зугдиди	Мestia	24	Второстепенная дорога		Реабилитация	2011	2012		14,2	18,9	-	-		-			
GEO-ROD-09	Тбилиси – Рустави	Тбилиси	Рустави	30	Автомобильная, скоростная дорога, дорога общегос. значения	15 841	Проектирование	2011	2012				-	-		-			
GEO-ROD-10	Руиси – Рикоти	Руиси	Рикоти	50	Автомобильная, скоростная дорога, дорога общегос. значения	9 986	Планирование	2011	2014										
GEO-ROD-11	Рикоти – Зестафони	Рикоти	Зестафони	50	Автомобильная, скоростная дорога, дорога общегос. значения	6 680	Планирование	2013	2017										
GEO-ROD-12	Самтрედია – Фиголети	Самтрედია	Фиголети	57	Автомобильная, скоростная дорога, дорога общегос. значения	3 902	Планирование	2014	2017										
GEO-ROD-13	Тбилиси – Марнеули	Тбилиси	Марнеули	39	Дорога общегос. значения	6 539	Планирование	2014	2017										
GEO-ROD-14	Тбилиси – Сагареджо	Тбилиси	Сагареджо	35	Дорога общегос. значения	8 451	Планирование	2013	2017										
GEO-ROD-15	Рустави – Красный Мост	Рустави	Красный Мост	10	Автомобильная, скоростная дорога, дорога общегос. значения	2 769	Планирование	2015	2017										
GEO-ROD-16	Батуми – Ахалцихе	Батуми	Ахалцихе	174	Второстепенная дорога	870	Планирование	2012	2017										

ГРУЗИЯ (продолжение)

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (названия проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА		СРЕДНЯЯ ИНТЕНСИВНОСТЬ (пассажир. поезд/сут)		СРЕДНЯЯ ИНТЕНСИВНОСТЬ (товарные поезда)		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ <small>(Состав программы, планирование, проектирование, строительство разрешены выполнен)</small>	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн. евро)	ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн. долл.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)					ВНП (для ГЧП – РСК)				
		Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)	Текущая	Прогноз	Текущая	Прогноз		Год начала	Год завершения				Гос. средства	Средства ЕС	Банковские займы	Гранты	Частные средства					
GEO-RLW-01	Сооружение Тбилисской окружной железной дороги	Авчала	Лило	-	-	-	-	Проектирование	2010	2013	250	332,5	24%	91,5	100	100	8,5	-	-	10,3			
GEO-RLW-02	Модернизация железнодорожной линии Тбилиси – Махинджаури	Тбилиси	Махинджаури	9 700	12 500	7 500	8 400	Планирование	2010	2013	300	339	2%	-	-	-	-	-	-	-	-		
GEO-RLW-03	Проект Баку – Тбилиси – Карс (в пределах территории Грузии)	Карсахи						Строительство	2007	2012		200											
GEO-RLW-04	Участок Сенаки – Поти	Сенаки	Поти																				

ГЕРМАНИЯ

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (названия проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА		ТИП ДОРОГИ	ИНТЕНСИВНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК*		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн. евро)	ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн. долл.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				
		Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)		Среднегодовая суточная интенсивность движения	Прогноз		Состав, программы, планирование, проектирование, строительство (выбрав один вариант)	Год начала				Год завершения	Гос. средства	Средства ЕС	Банковские займы	Гранты
DEU-ROD-01	Модернизация автомагистрали А12 (Развязка Шпрееу – Франкфурт-на-Одере) на автодорожном маршруте Берлин – Франкфурт-на-Одере – германско-польская граница	Развязка Шпрееу	Франкфурт-на-Одере	Автоматгистраль	27 000 – 44 000	37 000 – 45 000	Изыскания/проектирование	Не определен	/	155	206,2						
DEU-ROD-02	Модернизация северного ответвления: автомагистраль А13/А15, Берлин (А10) – Котбус – Форст – германско-польская граница	Развязка Шёнфельд А13	Развязка Шпреевальд А15	Автоматгистраль	39 000 – 45 000	41 000 – 58 000	Планирование	Не определен	/	110	146,3						

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (названия проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА		СРЕДНЕСУТ. ИНТЕНСИВНОСТЬ (пассажир. поезд)	СРЕДНЕСУТ. ИНТЕНСИВНОСТЬ (товарные поезда)	ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК*		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн. евро)	ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн. долл.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)					
		Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)				Текущая	Прогноз				Состав, программы, планирование, проектирование, строительство (выбрав один вариант)	Год начала	Год завершения	Гос. средства	Средства ЕС	Банковские займы
DEU-RLW-1	Модернизация железнодорожной линии Берлин – Франкфурт-на-Одере	Берлин	Франкфурт	85			1997	2016	559	716,9	314 (58%)	103 (655)	35% (фед. бюджет)				
DEU-RLW-2	Модернизация северного ответвления на участке Хойерсверда – Хорха – германско-польская граница	Хойерсверда	Хорха – германско-польская граница	53	80		2010-2012	2014-2015	500	665		65	35% (фед. бюджет)				
DEU-RLW-3	Модернизация южного ответвления Дрезден – Герлиц – германско-польская граница	Дрезден	Герлиц	102			Не определен	Нет данных				65	35% (фед. бюджет)				
DEU-RLW-4	Модернизация линии Гамбург – Бюхен – Берлин	Гамбург	Берлин	271			1998	2004	2 677	3 560,4			100% (фед. бюджет)				

ГРЕЦИЯ
АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (названия проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА			ТИП ДОРОГИ	ИНТЕНСИВНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн. евро)	ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн. долл.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВНР (для ГЧП – РСК)	
		Начало (пункт/узел/город)	Описание (пункт/узел/город)	Общая протяженность (км)		Автоматизация, скорость, длина, дорожные значения	Среднедневная суточная интенсивность движения		Прогноз	Состав, программы, планирование, проектирование, строительство				Год начала	Год завершения	Гос. средства	Средства ЕС		Банковские займы
GRS-ROD-01	E79	САЛОНИКИ	ПРОМАХОНАС	96	Автоматизация, скорость, длина, дорожные значения	5 000 – 20 000	10%–15%	Строительство	1996	2010	300	399,0	96%	45%	55%				
GRS-ROD-02	E85	АРДАНИОН	ОРМЕНИОН	124	Скоростная дорога	<10 000	15%	Строительство	1999	2011	230	305,9	68	35%	65%				
GRS-ROD-03		КОМОТИНИ	НИМФЕИ	23	Дорога общегос. значения			Проектирование	2007	2011	77	102,4	66	45%	55%				
GRS-ROD-04		КСАНТИ	ЭХИНОС	60	Дорога общегос. значения			Планирование											
								Проектирование											

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (названия проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА			СРЕДНЕСРЕДН. ИНТЕНСИВНОСТЬ (пассажир. поезд)	СРЕДНЕСРЕДН. ИНТЕНСИВНОСТЬ (товарные поезда)	ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ		ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн. евро)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВНР (для ГЧП – РСК)		
		Начало (пункт/узел/город)	Описание (пункт/узел/город)	Общая протяженность (км)			Текущая	Прогноз	Состав, программы, планирование, проектирование, строительство	Год начала			Год завершения	Гос. средства	Средства ЕС	Банковские займы		Гранты	Частные средства
GRS-RIW-01	Патрас – Афины – Салоники – Идомен/Промохонас	Патрас	Промохонас				Изыскания			13	17,3			Ванос ЕС					
GRS-RIW-02	Маршрут 1 Маршрут 2	Патрас	Каламата				Изыскания			31	41,2			Ванос ЕС 50%					
		Антирио	Иованниа					Изыскания		43	57,2								

ИРАН
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (название проекта и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА			СРЕДНОТ. ИНТЕНСИВНОСТЬ (пассажир. поезд)		СРЕДНОТ. ИНТЕНСИВНОСТЬ (товарные поезда)		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВНР (для ЧЧ – РС)	
		Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)	Общая протяженность (км)	Текущая	Прогноз	Текущая	Прогноз		Год начала	Год завершения			Гос. средства	Средства ЕС	Банковские займы	Гранты		Частные средства
IR-RDW-01	Строительство участка Казвин – Рашт – Анзали – Астаф**			375					Строительство			800							
IR-RDW-02	Строительство участка Санган – Герат			201					Завершено	2006									
IR-RDW-03	Строительство участка Бам – Чабахар			600					Изыскания/ проектирование	2009	2014	778	50%						50%
IR-RDW-04	Строительство участка Захедан – Мирджавех			100					Идентификация	2008	2010	100							
IR-RDW-05	Строительство участка Шираз – Бушер			425					Планирование	2009	2014	450	100%						
IR-RDW-06	Строительство и реконструкция участка Тегеран – Исфаган			420					Планирование	2009	2014	1350		1					1
IR-RDW-07	Минех – Бостанабад – Тебриз			200					Строительство		2014	400							

КАЗАХСТАН
АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (названия проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА		ТИП ДОРОГИ	ИНТЕНСИВНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК*		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % от общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВНР (для ГЧП – РСН)
		Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)		Среднегодовая суточная интенсивность движения	Прогноз		Год начала	Год завершения			Гос. средства	Средства ЕС	Банковские займы	Гранты	
KAZ-ROD-01	Актобе – Мартук	Актобе	Мартук	Автоматистраль			Состав, программы, планирование, проектирование, строительство			180			ЕБРР			
KAZ-ROD-02	Карабугак – граница Кызылординской области	Карабугак	Граница Кызылординской области	Автоматистраль						900						
KAZ-ROD-03	Граница Кызылординской области – Кызылорда – Шымкент	Граница Кызылординской области	Шымкент	Автоматистраль						2125						
KAZ-ROD-04	Граница Южно-Казахстанской области – Тараз – Кордай	Граница Южно-Казахстанской области	Кордай	Автоматистраль						1162			АБР, ИБР	ЯАМС		
KAZ-ROD-05	Ташкент – Шымкент – граница Южно-Казахстанской области	Ташкент	Граница Южно-Казахстанской области	Автоматистраль					2011	2013	474					Концессия
KAZ-ROD-06	Алматы – Хоргос	Алматы	Хоргос	Автоматистраль					2010	2013	1126					Концессия
KAZ-ROD-07	Астана – Караганда	Астана	Караганда	Автоматистраль					2011	2013	894					
KAZ-ROD-08	Алматы – Капчагай	Алматы	Капчагай	Автоматистраль					2011	2013	430					
KAZ-ROD-09	Проект реабилитации автодороги Акту – Бейнеу	Акту	Бейнеу	Автоматистраль					2009	2012	550					Концессия

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (названия проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА				СРЕДНЕГОДОВАЯ ИНТЕНСИВНОСТЬ (пассажир. поезд)		СРЕДНЕГОДОВАЯ ИНТЕНСИВНОСТЬ (товарные поезда)		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК*		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % от общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВНР (для ГЧП – РСН)
		Начало (пункт/узел/город)	Описание (пункт/узел/город)	Общая протяженность (км)	Среднегодовая интенсивность	Текущая	Прогноз	Текущая	Прогноз		Год начала	Год завершения			Гос. средства	Средства ЕС	Банковские займы	Гранты	
KAZ-RDW-01	Строительство линии Жетыген – Коркас	Ст. Жетыген (Алматинская обл.)	Ст. Коркас	293			Строительство	2009	2012	801		56	18	26			8%		
KAZ-RDW-02	Строительство линии от ст. Узень до государственной границы Туркменистана	Ст. Узень (Мангистауская обл.)	Ст. Болашак	146			Строительство	2009	2011	340		55,4 (выделены за счет капитализации АО "НК Казахстан Темир Жолы")	44,6				8		
KAZ-RDW-03	Электрификация участка Алматы – Актогай	Алматы	Актогай	558				2009	2013	1 000									
KAZ-RDW-04	Электрификация участка Достык – Актогай	Достык	Актогай	312				2009	2012	507									

КЫРГЫЗСТАН
АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (названия проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА			ТИП ДОРОГИ	ИНТЕНСИВНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ			ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ	ГРОФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВНР (для ЧП – РСК)
		Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)	Общая протяженность (км)		Среднегодовая суточная интенсивность движения	Прогноз	Состав, программы, планирование, проектирование, строительство (по фазам – даты завершения)		Год начала	Год завершения			Гос. средства	Средства ЕС	Банковские займы	Гранты	
KGZ-ROD-01		Сары-Таш (Кыргызстан)	Карамык (Таджикистан)	122	Дорога общегос. значения	388	-	Реабилитация	2008	2011	48,6	17%			Азиатский банк развития			
KGZ-ROD-02	Участок Ош – Гульно								2008	2009		Завершено						
	Участок Гульно – Сопу-Коргон	Ош – Сары-Таш – Иркештам	Иркештам	259	Дорога общегос. значения	1 680	-	Реабилитация	2008	2010	139,7				Азиатский банк развития			
	Участок Сопу-Коргон – Сары-Таш								2009	2012								
	Участок Сары-Таш – Нура	(Кыргызстан)	(Кытай)						2008	2011					"Экспорт-импорт бэнк оф Чайна"			
KGZ-ROD-03	Участок Ош – Ифана	Ош – Баткен – Ифана							2008	2009	67,43	Завершено				Европейская комиссия		
	Участок Пульгон – Бургонду		Ифана (Узбекистан)	413	Дорога общегос. значения	1 630	-	Реабилитация	2010	2012	25							
	Участок Бургонду – Баткен								2010	2012	35				Европейский банк реконструкции и развития			
	Участок Кок-Тала – Пульгон	(Кыргызстан)							2010	2012	8,6							
KGZ-ROD-4	Бишкек – Долонский перевал	Бишкек – Нарын – Торугарт							2010	2014					"Экспорт-импорт бэнк оф Чайна"			
	Участок Бишкек – Торугарт		539	Дорога общегос. значения	2 683	-	Реабилитация	2010	2012	397,3					Азиатский банк развития			
	Участок Бишкек – Торугарт	(Кыргызстан)	(Кытай)						2010	2012					Азиатский банк развития			
KGZ-ROD-05	Реконструкция дороги Тараз – Талас – Сукамыр (этап II)		52							2012	52,2							

КЫРГЫЗСТАН (продолжение)

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (название проекта и участка)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА			СРЕДНЕОТ. ИНТЕНСИВНОСТЬ (пассажир. поезд)		СРЕДНЕОТ. ИНТЕНСИВНОСТЬ (товарные поезда)		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВНР (для ЧЧ – РСК)																	
		Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)	Общая протяженность (км)	Текущая	Прогноз	Текущая	Прогноз		Год начала	Год завершения			Гос. средства	Средства ЕС	Банковские займы	Гранты		Частные средства																
KGZ-RW-01	Железная дорога Китай – Кыргызстан – Узбекистан	Кашгар (Китай)	Кара-Суу	268,4					Планирование	2011	2016	2 000	–	+		+																			
KGZ-RW-02	Электрификация линии Бишкек – Балькчи	Бишкек	Балькчи									100																							
KGZ-RW-03	Проект реабилитации путей (Чалдовар – Балькчи)	Чалдовар	Балькчи									65,6																							
KGZ-RW-04	Электрификация участка Луговая – Балькчи	Луговая	Аламедин	157								69																							
		Аламедин	Балькчи	165,7								76																							

ЛАТВИЯ

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (названия проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА		ТИП ДОРОГИ	ИНТЕНСИВНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ		ТЕКУЩЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК*		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн. евро)	ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн. долл.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВНР (для ГЧП – РСФ)	
		Начало (пункт/узел/перекресток/уезд/город)	Окончание (пункт/узел/город)		Общая протяженность (км)	Среднегодовая суточная интенсивность движения		Прогноз	Год начала завершения				Год завершения	Бюджет ЕС	Банковские займы	Гранты		Частные средства
LAT-ROD-01	Участок Рига (Пинужи) – Кокнесе	Рига (Пинужи)	Кокнесе	Автомобильная, скоростная дорога, дорожное значение (высшая категория)			Строительство	2007	2012	175,6	233,5	15%	85%					7,3
LAT-ROD-02	Участок Лудза – граница России (Перевоно)	Лудза	граница России (Перевоно)				Строительство	2007	2012	86,5	115	15%	85%					7,3
LAT-ROD-03	Участок Приедайне – Кемери	Приедайне	Кемери				Планирование	2015	2020	185	246,1	*						24,9
LAT-ROD-04	Участок Резекне – Лудза	Резекне	Лудза				Планирование	2015	2020	12,1	16,1	15%	85%					24,9
LAT-ROD-05	Участок Плявиняс – Екабпилс (объезд г. Екабпилс)	Плявиняс	Екабпилс (объезд г. Екабпилс)				Планирование	2015	2020	61,5	81,8	*						24,9
LAT-ROD-06	Участок от пересечения дорогой А4/А6 до пересечения с объездной дорогой с. Кекава						Планирование	2015	2020	206,3	274,4	*						24,9

ЛАТВИЯ (продолжение)

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (название проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА			СРЕДНОСТ. ИНТЕНСИВНОСТЬ (пассажир. поезд)		СРЕДНОСТ. ИНТЕНСИВНОСТЬ (товарные поезда)		ТЕКУЩЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОВЕЩЕНННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВНР (для ЧП – РСК)
		Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)	Общая протяженность (км)	Текущая	Прогноз	Текущая	Прогноз		Год начала	Год завершения			Гос средства	Средства ЕС	Банковские займы	Гранты	
LAT-RW-01(ЗДР/З.3.1.2.0/10/ИМА/003)	Модернизация систем сигнализации, связи и электроснабжения на участке Болдерая I – Засулаус	Рижский узел	Рижский узел	7,6					Планирование	2010	2014	10,9	14,5	0,7	0,3			
LAT-RW-02(ЗДР/З.3.1.2.0/10/ИРА/SM/003)	Строительство станции Болдерая II и ветки к терминалам на о. Криеву	Рижский узел	Рижский узел						Тендер	2012	2014	45,6	60,6	0,7	0,3			
LAT-RW-03*	Электрификация латвийской железнодорожной сети	Рига – Крустпилс – Даугавпилс – пос. граница; Рига – Елгава – Вентспилс; Елгава – Крустпилс – Резекне		711	5	20	13%		Изыскания	2015	2020	1 500	1 995	√	√			
LAT-RW-04**	Внедрение системы связи GSM-R	Рига	Вся территория	2 412,9		26			Изыскания			120,9	160,9					
LAT-RW-05 (2001/LV/16/P/PT/007)	Модернизация системы обнаружения перегрева бус (ж/д коридор Восток-Запад)	Вся ж/д сеть	Вся ж/д сеть	2 412,9					Строительство	2002	2010	15,1	20,1	0,8	0,3			
LAT-RW-06	Строительство второго пути на линии Шкивери – Крустпилс (участок Рига – Крустпилс)	Шкивери	Крустпилс	52	5	22	13%		Проектирование	2010	2012	94	125	0,7	0,3			
LAT-RW-07 (2001/LV/16/P/PT/006)	Вторая очередь работ по модернизации сигнальной системы латвийский ж/д коридор Восток-Запад.	Крустпилс, Даугавпилс	Вентспилс	356		22	13%		Строительство	2007	2010	92,9	123,6	0,3				
LAT-RW-08 (2007/20/2001/LV/16/P/PT/006/02/01)	Вторая очередь работ по модернизации сигнальной системы (латвийский ж/д коридор Восток-Запад).	Зилупе, Даугавпилс	Крустпилс	210	5	15	13%		Строительство	2007	2011	42,9	57,1	0,3	0,5	0,3		
LAT-RW-09	Модернизация сортировочной горки на сортировочной станции Шмиргатава	Рига, ст. Шмиргатава	Шмиргатава						Проектирование	2011	2013	30,5	40,6		0,8	0,2		
LAT-RW-10(CCI 2004/LV16 C PT 002)	Замена путей на ряде участков коридора Восток-Запад в Латвии	Восточная граница (Индра, Зилупе)	Вентспилс	260					Строительство	2004	2010	89,4	118,9	0,1	0,5	38,86%		

ЛИТВА

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (названия проектов и участки)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА			ТИП ДОРОГИ	ИНТЕНСИВНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн. евро)	ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВЫР (для ГЧП – РСО)	
		Начало (пункт/узел/город)	Описание (пункт/узел/город)	Общая протяженность (км)		Среднегодовая суточная интенсивность движения	Прогноз		Состав, программы, планирование, проектирование, строительство	Год начала			Год завершения	Бюджет. средства	Средства ЕС	Банковские займы		Гранты
LTU-R0D-01	<p>В рамках проекта выполнены следующие работы: укреплено 38,71 км дорожного покрытия, реконструировано 6 мостов и путепроводов и 4 подземных перехода для диких животных, сооружено 3,54 км аварийного ограждения, установлено освещение на участках общей длиной 3,74 км, смонтировано 92,7 км ограждения из проволочной сетки.</p> <p>Планируется реконструировать 6,51 км дороги, проложить 1,39 км пешеходно-велосипедных дорожек, 5,23 км соединительных дорог спешеходно-велосипедными дорожками, 4,84 км соединительных дорог без пешеходно-велосипедных дорожек, 1,1 км соединительных дорог на перекрестках, оборудовать освещением 2,44 км дорог, обустроить 1 перекресток с круговым движением и 1 разнуровневый перекресток, соорудить 1 подземный пешеходный переход и 1 подземный переход-перезд с туннельным путепроводом и шумозащитным экраном.</p>	Вильнюс	Паланга	38,7	Автоматгистраль	7 012	13 699	Строительство	2008	2010	31,3	41,6	86	48	52			
LTU-R0D-02	<p>Развитие автодорог E85 (Вильнюс – Лида) и E272 (Вильнюс – Паневежис – Шауляй – Паланга). Реконструкция и укрепление покрытия дороги Вильнюс – Паневежис – Шауляй – Паланга (этап I)</p> <p>Реконструкция участка Шауляй – Радвилишкис дороги Паневежис – Шауляй (этап I)</p>	Шауляй	Радвилишкис	6,51	Дорога общегос. значения	9 236	14 296	Строительство	2009	2011	23,2	30,9	16	0	100			
LTU-R0D-03	<p>Реконструкция дороги E85 (Вильнюс – Каунас – Крайпеда), входящей в Трансевропейскую сеть. Расширение и укрепление покрытия (этап I)</p>	Вильнюс	Крайпеда	66,0	Автоматгистраль/ скоростная дорога	7 506	12 685	Строительство	2008	2010	43,3	57,6	89	21	79			

ЛИТВА (продолжение)

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (название проекта и участка)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА			ТИП ДОРОГИ	ИНТЕНСИВНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн. евро)	ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн. долл.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВНР (для ЧП – РСК)	
		Начало (пункт/узел/город)	Описание (пункт/узел/город)	Общая протяженность (км)		Среднегодовая суточная интенсивность движения	Прогноз		Состав, программы, планирование, проектирование, строительство, строительство	Год начала				Год завершения	Гос. средства	Средства ЕС	Банковские займы		Гранты
LTU-ROD-04	Реконструкция дороги E85 (Вильнюс – Каунас – Клайпеда), входящей в Трансевропейскую автодорожную сеть. Реконструкция покрытия	Вильнюс	Клайпеда	23,2	Автомагистраль/скоростная дорога	8 288	11 189	Строительство	2009	2011	26,1	34,7	26	0	100				
LTU-ROD-05	Реконструкция дороги E85 (Вильнюс – Каунас – Клайпеда), входящей в Трансевропейскую автодорожную сеть. Реконструкция участка дороги в Григисесе согласно требованиям, принятым для автомагистралей.	Вильнюс	Вильнюс	7,2		13 898	28 028	Строительство	2010	2012	27,5	36,6	0	0	100				
LTU-ROD-06	Реконструкция дороги E85 (Вильнюс – Каунас – Клайпеда), входящей в Трансевропейскую автодорожную сеть согласно требованиям, принятым для автомагистралей	Вильнюс	Клайпеда		Автомагистраль/скоростная дорога	25 867	53 854	Проектирование	2011	2013	23,1	30,7	0	59	41				
LTU-ROD-07	Реконструкция дороги E85 (Вильнюс – Каунас – Клайпеда), входящей в Трансевропейскую автодорожную сеть. Сооружение эстакады в направлениях Клайпеда – Каунас на Яйкском кольце	Клайпеда	Клайпеда	1 994,0	Автомагистраль	49 711	102 740	Строительство	2009	2011	34,0	45,2	37	5	95				

ЛИТВА (продолжение)

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (название проекта и участка)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА			ТИП ДОРОГИ	ИНТЕНСИВНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн. евро)	ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн. долл.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (от возможных источников финансирования)				ВНР (для ГЧП – ГС)	
		Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)	Общая протяженность (км)		Среднегодовая суточная интенсивность движения	Прогноз		Состав, программы, планирование, проектирование, строительство	Год начала				Год завершения	Гос. средства	Средства ЕС	Банковские займы		Гранты
LTU-R0D-08	Реконструкция дороги E85 (Вильнюс – Каунас – Клайпеда), входящей в Транс-европейскую автомобильную сеть. Сооружение эстакады в направлениях Каунас – Паланга и Паланга – Каунас на Паланга – Каунас на Якайском кольце	Клайпеда	Клайпеда	0,85	Автомобильная дорога общего значения	47 814	65 505	Проектирование	2010	2011	30,3	40,3	0	0	100				
LTU-R0D-09	Дорога E85 (Вильнюс – Каунас – Клайпеда), входящая в Транс-европейскую автомобильную сеть. Южный объезд г. Вильнюс	Вильнюс	Вильнюс	7,6	Дорога общегос. значения	20 117	26 251	Проектирование	2010	2013	71,8	95,5	0	15	85				
LTU-R0D-10	Развитие автодорог E85 (Вильнюс – Лиде) и E272 (Вильнюс – Паневежис – Шауляй – Паланга). Реконструкция участка Шауляй – Радвилишкис дороги Паневежис – Шауляй (этап II)	Шауляй	Радвилишкис	9,38	Дорога общегос. значения	н. о.	н. о.	Проектирование	2011	2012	29,9	39,8	0	15	85				
LTU-R0D-11	Западный объезд г. Вильнюс (этап I)	Вильнюс	Вильнюс	1,1	Дорога общегос. значения			Строительство	2009	2011	41,7	62,6	27	21	79				
LTU-R0D-12	Западный объезд г. Вильнюс (этап II) (Павильняйский путепровод)	Вильнюс	Вильнюс	2,54	Дорога общегос. значения			Строительство	2009	2011	32,9	43,8	0	12	88				

ЛИТВА (продолжение)
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (названия проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА		СРЕДНЕУТ. ИНТЕНСИВНОСТЬ (пассаж. поезд)		СРЕДНЕУТ. ИНТЕНСИВНОСТЬ (товарные поезда)		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн евро)	ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн долл.)	ИВРАСО-ДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (млн возможных источников финансирования)				ВНР (для ЧЧ – РСК)
		Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)	Текущая	Прогноз	Текущая	Прогноз		Год начала завершения	Год				Бюджетные средства	Средства ЕС	Бюджетные средства	Частные средства	
LTU-RLW-01	Техническая помощь (проектные работы) в целях модернизации ж/д линии Вильнюс – Каунас с увеличением скорости движения поездов до 160 км/ч (реконструкция пути, сооружение второго пути, модернизация сигнальной системы), а также сооружения второго пути на участках Кивилишкес – Вальчоний и Пусинас – Панерий.	Вильнюс	Вильнюс	-	-	-	-	Состав. программы, планирование, проектирование, строительство	2009	2011	13,1	17,4	11,4	15	85			
LTU-RLW-02	Модернизация оптического оборудования и систем электроснабжения на станции Каунас, обьездной линии Палемонас – Рокай – Еся и линии Каунас – Кибартай.	Каунас	Кибартай	102	-	20	28	Строительство	2009	2014	48,3	64,2	8	15	85			
LTU-RLW-03	Модернизация путевого хозяйства на станции Каунас, обьездной линии Палемонас – Рокай – Еся и линии Каунас – Кибартай (этап I)	Каунас	Кибартай	1	-	20	28	Строительство	2009	2012	7,4	9,8	0	15	85			
LTU-RLW-04	Сооружение второго пути на участке Кивилишкес – Вальчоний окружной линии г. Вильнюс (коридор IХВ)	Вильнюс	Вильнюс	24	-	16	21	Проектирование	2010	2013	62,8	83,5	0	15	85			

ЛИТВА (продолжение)

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (названия проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА		СРЕДНЕУТ. ИНТЕНСИВНОСТЬ (пассажир. поезде)		СРЕДНЕУТ. ИНТЕНСИВНОСТЬ (товарные поезда)		ТЕКУЩЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн евро)	ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн долл.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВНР (для ГЧП – РСК)	
		Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)	Текущая	Прогноз	Текущая	Прогноз		Год начала завершения	Год				Ис. средства	Средства ЕС	Банковские займы	Гранты		Частные средства
LTU-RW-05	Сооружение второго пути на участке Пусинас – Панерай окружной линии г. Вильнюса (коридор IX)	Вильнюс	Вильнюс	-	-	12	19	Проектирование	2011	2012	10,7	14,2	0	15	85				
LTU-RW-06	Техническая помощь (проектные работы) в целях сооружения второго пути на участках Тельшай – Лиеппаукс, Курупенай – Крепинга, Павенчый – Рауденай, Плуние – Сатейкий и Тельшай – Дусейкий	Шауляй	Клайпеда	-	-	-	-	Проектирование	2009	2012	2,9	3,9	10	15	85				
LTU-RW-07	Установка диагностических систем контроля за состоянием инфраструктуры	Вильнюс	Клайпеда	-	-	-	-	Строительство	2009	2012	14,2	18,9	8,4	15	85				
LTU-RW-08	Оборудование диспетчерского центра	Вильнюс	Вильнюс	-	-	-	-	Проектирование	2010	2013	26	34,6	0	15	85				
LTU-RW-09	Реабилитация и модернизация инфраструктуры на участке коридора IА Радвиллишкис – Палегай – гос. граница (этап I)	Радвиллишкис	Палегай	34,6	-	8	13	Проектирование	2010	2013	18,8	25	0	15	85				

ЛИТВА (продолжение)

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (название проекта и участок)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОВЕКТА				СРЕДНЕОТ. ИНТЕНСИВНОСТЬ (пассажир. поезд)				СРЕДНЕОТ. ИНТЕНСИВНОСТЬ (говарные поезда)				ТЕКУЩЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн. евро)	ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн. долл.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % от общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВНР (для ЧП – РС)
		Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)	Общая протяженность (км)	Текущая	Прогноз	Текущая	Прогноз	Год начала	Год завершения	Гос. средства	Средства ЕС	Банковские займы		Гранты	Частные средства								
LTU-RW-10	Модернизация линии Rail Baltica на участке Каунас – Шауляй. Сооружение второго пути на участках Зеймай – Лукшай (10 км) и Гимбогала – Линкайчай (6 км), общей протяженностью 16 км.	Каунас	Шауляй	16	6*	14	33*	80	Планирование	2012	2013	32,5	43,2	0	15	85								
LTU-RW-11	Сооружение второго пути на участке Купуленый – Кретинга	Шауляй	Клайпеда	8	10**	12	28**	73	Проектирование	2011	2013	33,3	44,3	0	15	85								
LTU-RW-12	Сооружение второго пути на участке Павеняй – Рауденый	Шауляй	Клайпеда	4	10**	12	28**	73	Проектирование	2011	2013	16	21,3	0	15	85								
LTU-RW-13	Реабилитация систем сигнализации и связи, электрооборудования и диспетчерского управления, а также ж/д станций на линии Литовско-польская граница – Мариямполе – Казлу-Руда	Литовско-польская граница	Казлу-Руда	79	5	10	2	5	Планирование	2012	2013	49,1	65,3	0	15	85								
LTU-RW-14	Реабилитация существующей ж/д линии на участке Мариямполе – Казлу-Руда	Мариямполе	Казлу-Руда	24	3	4	3	8	Планирование	2012	2013	39,9	53,1	0	15	85								
LTU-RW-15	Реабилитация существующей линии на участке Казлу-Руда – Каунас	Казлу-Руда	Каунас	36	24	39	19	27	Планирование	2012	2013	58,9	78,3	0	15	85								

ЛИТВА (продолжение)

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (название проекта и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА		СРЕДНЕСУТ. ИНТЕНСИВНОСТЬ (пассажир. поезд)		СРЕДНЕСУТ. ИНТЕНСИВНОСТЬ (товарные поезда)		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн евро)	ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн долл.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВНР (для ГЧП – РСК)
		Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)	Текущая	Прогноз	Текущая	Прогноз		Год начала	Год завершения				Гос. средства	Средства ЕС	Банковские займы	Гранты	
LTU-R1W-16	Модернизация оптической системы на участке Казлу-Руда – Каунас	Казлу-Руда	Каунас	24	39	19	27	Планирование	2012	2013	42	55,9	0	15	85			
LTU-R1W-17	Реабилитация существующей ж/д линии на участке Каунас (Палемонас) – Гайжюнай (36 км).	Каунас	Гайжюнай	-	-	4	8	Планирование	2012	2014	32,4	43,1	0	15	85			
LTU-R1W-18	Подготовка проекта реабилитации станционных путей и шумозащитного ограждения на ст. Клайпеда	Клайпеда	Клайпеда	-	-	-	-	Проектирование	2010	2011	3	4	0	15	85			
LTU-R1W-19	Подготовка проекта реабилитации ст. Римкай	Клайпеда	Клайпеда	-	-	-	-	Проектирование	2010	2010	0,1	0,2	41	15	85			
LTU-R1W-20	Подготовка проекта реабилитации путей на ст. Пауостис	Клайпеда	Клайпеда	-	-	-	-	Проектирование	2009	2011	1	1,4	8	15	85			
LTU-R1W-21	Развитие Клайпедского ж/д узла, этап I. Реабилитация путей на ст. Драукисе	Клайпеда	Клайпеда	-	-	-	-	Строительство	2010	2012	38,3	50,9	24	15	85			
LTU-R1W-22	Развитие Клайпедского ж/д узла, этап I. Реабилитация путей на ст. Римкай	Клайпеда	Клайпеда	-	-	-	-	Проектирование	2011	2013	8	10,6	0	15	85			

ЛИТВА (продолжение)
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (название, префектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА		СРЕДНЕСУТ. ИНТЕНСИВНОСТЬ (пассажир. поезд)		СРЕДНЕСУТ. ИНТЕНСИВНОСТЬ (товарные поезда)		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн евро)	ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн долл.)	ИВРАСО-ДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (млн возможных источников финансирования)				ВР (для ЧП – РСК)
		Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)	Текущая	Прогноз	Текущая	Прогноз		Год начала	Год завершения				Бюджетные средства	Средства ЕС	Бorrowings	Grants	
LTU-RW-23	Развитие Клайпедского ж/д узла, этап II. Реабилитация путей на ст. Клайпеда	Клайпеда	Клайпеда	-	-	-	-	Проектирование	2011	2015	34,6	46	0	15	85			
LTU-RW-24	Развитие Клайпедского ж/д узла, этап II. Реабилитация пешеходного моста на ст. Клайпеда	Клайпеда	Клайпеда	-	-	-	-	Строительство	2009	2010	4,2	5,6	62	15	85			
LTU-RW-25	Развитие Клайпедского ж/д узла, этап II. Реабилитация путей в районе ст. Пауостис	Клайпеда	Клайпеда	-	-	-	-	Проектирование	2012	2014	25,8	34,3	0	15	85			
LTU-RW-26	Установка сигнальной системы ЕС на втором пути и в районе ст. Немунас	Клайпеда	Клайпеда	-	-	-	-	Проектирование	2011	2013	6,4	8,5	0	15	85			
LTU-RW-27	Сооружение второго пути на участке Гельшай – Лиепайке	Шауляй	Клайпеда	13	10**	12	28**	73	2012	2014	21,3	28,3	0	15	85			
LTU-RW-28	Сооружение второго пути на участке Пулгэ – Салейкай	Шауляй	Клайпеда	13	10**	12	28**	73	2012	2014	21,9	29,1	0	15	85			

ЛИТВА (продолжение)

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (название проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА		СРЕДНЕСУТ ИНТЕНСИВНОСТЬ (пассажир. поезд)		СРЕДНЕСУТ ИНТЕНСИВНОСТЬ (товарные поезда)		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн. евро)	ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн. долл.)	ИВРАСКО-ДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВНР (для ЧП – РСН)	
		Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)	Общая протяженность (км)	Текущая	Прогноз	Текущая		Прогноз	Год начала				Год завершения	Гос. средства	Средства ЕС	Банковские займы		Гранты
LTU-R1W-29	Сооружение второго пути на участке Тельшай – Дусейкэй	Планируется проложить второй путь (длиной около 4 км), расширить балластную подушку, оборудовать дренаж, заменить стрелки, при необходимости отремонтировать или построить мосты, расширить и отремонтировать переходы, установить вдоль нового участка пути от Тельшай до Дусейкэй необходимое путевое сигнальное оборудование, внести изменения в систему автоблокировки, смонтировать дополнительное оборудование для электроснабжения, оборудовать пути шумозащитным ограждением, приспособлениями для миграции животных и т.д.	Шаулай	Клайпеда	4	10**	12	28**	73	Проектирование	2012	2014	0	15	85				
LTU-R1W-30	Подготовка технической документации для оборудования Вильнюсского логистического центра общего пользования	Планируется подготовить технико-экономическое обоснование (анализ текущего состояния, проектные предложения, анализ экономической эффективности, оценка воздействия на окружающую среду), выделить земельные участки, подготовить технические задания.	Вильнюс	Вильнюс	-	-	-	-	-	Проектирование	2011	2012	0	15	85				
LTU-R1W-31	Работы по сооружению инфраструктуры Вильнюсского логистического центра общего пользования	Планируется построить ж/д пути, стрелочные переходы, оборудовать площадку для складирования контейнеров, соорудить подкрановые пути, подъездную автостоянку для грузового автотранспорта, ограждение, подвести водопровод, канализацию, отопление и электроэнергию, телекоммуникации и т.д.	Вильнюс	Вильнюс	-	-	-	-	-	Планирование	2012	2014	0	15	85				
LTU-R1W-32	Подготовка технической документации для оборудования Каунасского логистического центра общего пользования	Планируется подготовить технико-экономическое обоснование (анализ текущего состояния, проектные предложения, анализ экономической эффективности, оценка воздействия на окружающую среду), выделить земельные участки, подготовить технические задания.	Каунас	Каунас	-	-	-	-	-	Проектирование	2011	2012	0	15	85				

ЛИТВА (продолжение)

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (название проекта и участок)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА		СРЕДНЕГОДИННАЯ ИНТЕНСИВНОСТЬ (пассажир. поезд)		СРЕДНЕГОДИННАЯ ИНТЕНСИВНОСТЬ (товарные поезда)		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн. евро)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВНР (для ГЧП – РСК)
		Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)	Текущая	Прогноз	Текущая	Прогноз		Год начала	Год завершения			Гос. средства	Средства ЕС	Банковские займы	Гранты	
LTU-RLW-33	Работы по сооружению инфраструктуры Каунасского логистического центра общего пользования	Каунас	Каунас	-	-	-	-	Проектирование	2012	2015	26,4	35,1	0	15	85		
	Планируется построить ж/д пути, стрелочные переходы, оборудовать площадку для складирования контейнеров, соорудить подфрановые пути, подъездную автостоянку для грузового автотранспорта, ограждение, подвести водопровод, канализацию, отопление и электроэнергию, телекоммуникации и т.д.							Состав, программы, планирование, проектирование, строительство (оценить свои ресурсы)									

ВОДНЫЕ ПУТИ

КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (название проекта и участок)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА			ГОДОВАЯ ИНТЕНСИВНОСТЬ СУДОХОДСТВА		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн. евро)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВНР (для ГЧП – РСК)
		Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)	Общая протяженность (км)	Текущая	Прогноз		Год начала	Год завершения			Гос. средства	Средства ЕС	Банковские займы	Гранты	
LTU-INW-01	Гидротехнические сооружения: реконструкция водного пути на участке международного значения E41 от Каунаса до устья Атматы. Техническая документация; реконструкция технической документации, подготовленной в прошлом для оборудования участка водного пути E41 от Каунаса до устья Атматы	Каунас	Клайпеда				Проектирование	2009	2010	0,1	100	15	85			
LTU-INW-02	Гидротехнические сооружения: реконструкция водного пути на участке международного значения E41 от Каунаса до устья Атматы. Работы по реконструкции: планируется реконструкция ранее оборудованного участка водного пути E41 от Каунаса до устья Атматы в целях доведения его параметров до уровня, лучше отвечающего потребностям судоходства, и для защиты речных берегов от эрозии.	Каунас	Клайпеда				Строительство	2010	2012	3,8	0	15	85			
LTU-INW-03	Сооружение нового грузового пирса Марвеле в Каунасе. Подготовка технической документации для оборудования новых грузовых причалов "Марвеле-Каунас"	Каунас	Каунас				Проектирование	2010	2011	0,1	0	15	85			
LTU-INW-04	Сооружение нового грузового пирса Марвеле в Каунасе; планируется построить новый грузовый пирс в целях интеграции внутреннего водного транспорта в систему мультимодальных грузоперевозок.	Каунас	Каунас				Проектирование	2011	2012	2,8	0	15	85			

ЛИТВА (продолжение)

Порты

КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (названия проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА		ПОДОВАЯ ПРОПУСКАЯ СПОСОБНОСТЬ (тонны и дюэ)		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ <small>Состав, программы, планирование, проектирование, строительство (показать цвета веревки)</small>	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн. евро)	ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн. долл.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВНР (для ГЧП-РСФ)
		Начало (пункт/узел/ город)	Окончание (пункт/узел/ город)	Общая пропускная способность (км)	Текущая		Прогноз	Год начала				Год завершения	Ис. средства	Средства ЕС	Банковские займы	
LTU-MAR-01	Сооружение инфраструктуры Клайпедского логистического центра общего пользования: планируется строительство подъездных дорог и ж/д путей, создание коммуникационной и другой необходимой инфраструктуры	Клайпеда	Клайпеда	Ведется планирование		Планирование	2011	2014	29.0	38.7	0	15	85			
LTU-MAR-02	Оборудование подъездных путей к мультимодальным грузовым терминалам в южной части порта; Планируемая реконструкция примерно 4,5 км подъездных путей и 1 автодорожного моста через Клайпедский канал	Клайпеда	Клайпеда	автодорога: 4,5		Строительство	2010	2012	14.8	19.7	7	15	85			
LTU-MAR-03	Сооружение инфраструктуры грузопассажирского паромного терминала: планируется построить причалы общей рабочей длиной около 950 м, модернизировать инфраструктуру грузовых и пассажирских перевозок	Клайпеда	Клайпеда	причалы: 0,95		Строительство	2010	2013	50.8	67.7	0	37	63			
LTU-MAR-04	Углубление и расширение входного фарватера порта: планируется довести глубину входного фарватера до 14 м, а его ширину – до 150 м	Клайпеда	Клайпеда	ширина фарватера: 0,15		Планирование	2011	2012	20.8	27.7	0	15	85			
LTU-MAR-05	Подготовка технической документации на сооружение инфраструктуры Государственного морского порта Швянтыйи и проведение дноуглубительных работ в акватории порта; планируется проведение предпроектных изысканий и подготовка технического проекта инфраструктуры государственного морского порта Швянтыйи (волноломы, входной фарватер)	Швянтыйи	Швянтыйи	Волноломы: 1,0		Планирование	2011	2013	3.8	5.1	0	15	85			
LTU-MAR-06	Оборудование гавани для малых и прогулочных судов и проведение дноуглубительных работ: планируется оборудовать гавань приблизительно на 400 стончных мест для малых и прогулочных судов.	Клайпеда	Клайпеда	Волноломы: 0,68 Причалы: 0,47		Строительство	2010	2012	4.5	6.0	0	15	85			

МОНГОЛИЯ

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (названия проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА		СРЕДНЕСУТ. ИНТЕНСИВНОСТЬ (пассажир. поезд)		СРЕДНЕСУТ. ИНТЕНСИВНОСТЬ (товарные поезда)		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ <small>Состав, программы, планирование, проектирование, строительство (показатель «зеленый»)</small>	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВНР (для ЧП – РС)	
		Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)	Общая протяженность (км)	Текущая	Прогноз	Текущая		Прогноз	Год начала			Год завершения	Ис. средства	Средства ЕС	Банковские займы		Гранты
MG-RUW-01	Даланзадгад – Таван-Толгой – Салтинанд – Барун-Юрт – Чойбалсан			1 100					2011	2013	1 760							Международные организации/компании

ПАКИСТАН

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (названия проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА			ТИП ДОРОГИ	ИНТЕНСИВНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн. евро)	ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн. долл.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВВП (2008 г. в млн. евро)	Доля в ассигнованиях на обществ. работы (%)
		Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)	Общая протяженность (км)		Среднегодовая суточная интенсивность движения	Прогноз интенсивности движения		Состав, программы, проектирование, строительство	Год начала				Год завершения	Источники средств	Бюджетное финансирование	Средства ЕС		
	Пограничный пункт Вагаж – Лахор	Лахор	Лахор	35	Дорога общегос. значения			Состояние, программы, проектирование, строительство											
PAK-ROD-01	M-2 Лахор – Исламабад	Лахор	Исламабад	367	Дорога общегос. значения	21 798		Эксплуатация			233,77	297,61				Более 12% (уч. ставка)			
PAK-ROD-02	M-1 Исламабад – Пешавар	Исламабад	Пешавар	154	Дорога общегос. значения	34 011		Эксплуатация			224,46	298,54				Более 12% (уч. ставка)			
PAK-ROD-03	M-1 Пешавар – Тахта-Баг	Северный обезд г. Пешавар		34	Дорога общегос. значения	23 208		Эксплуатация			86,27	114,73				Более 12% (уч. ставка)			
PAK-ROD-04	N-5 Тахта-Баг – Торхам	Тахта-Баг	Торхам	51	Дорога общегос. значения			Эксплуатация			20,62	27,43				Более 12% (уч. ставка)			
PAK-ROD-05	N-5 Лахор – Сукур	Лахор	Сукур	775	Дорога общегос. значения	50 000		Эксплуатация			452,67	602,05				Более 12% (уч. ставка)			
PAK-ROD-06	N-65 Сукур – Сарьяб	Сукур	Сарьяб	385	Дорога общегос. значения	7 855		Эксплуатация			155,68	207,06				Более 12% (уч. ставка)			
PAK-ROD-07	N-40 Лахас – Тафган	Лахас	Тафган	610	Дорога общегос. значения	1 816		Эксплуатация			246,67	328,07				Более 12% (уч. ставка)			
PAK-ROD-08	N-5 Карачи – Хасанабад	Карачи	Хасанабад	1 584	Дорога общегос. значения	55 000		Эксплуатация			925,20	1 230,52				Более 12% (уч. ставка)			
PAK-ROD-09	N-35 Хасанабад – Мансехра	Хасанабад	Мансехра	94	Дорога общегос. значения	8 498		Эксплуатация			38,01	50,55				Более 12% (уч. ставка)			
PAK-ROD-10	N-35 Мансехра – Такот	Мансехра	Такот	97	Дорога общегос. значения	5 216		Эксплуатация			39,22	52,17				Более 12% (уч. ставка)			
PAK-ROD-11	N-35 Такот – Сазин	Такот	Сазин	161	Дорога общегос. значения	1 341		Эксплуатация			65,10	86,59				Более 12% (уч. ставка)			
PAK-ROD-12	N-35 Сазин – Райкот	Сазин	Райкот	120	Дорога общегос. значения	1 208		Эксплуатация			48,52	64,54				Более 12% (уч. ставка)			
PAK-ROD-13	N-35 Райкот – Кунжраб	Райкот	Кунжраб	335	Дорога общегос. значения	1 804		Эксплуатация			135,46	180,17				Более 12% (уч. ставка)			
PAK-ROD-14	N-25 Колат – Чаман	Колат	Чаман	247	Дорога общегос. значения	3 265		Эксплуатация			99,88	132,84				Более 12% (уч. ставка)			
PAK-ROD-15	N-25 Караро – Вад	Караро	Вад	96	Дорога общегос. значения	5 247		Эксплуатация			38,82	51,63				Более 12% (уч. ставка)			
PAK-ROD-16	N-50 Ди. Хан – Мугхалкот	Ди. Хан	Мугхалкот	124	Дорога общегос. значения	1 532		Эксплуатация			50,14	66,69				Более 12% (уч. ставка)			
PAK-ROD-17	N-50 Мугхалкот – Зноб	Мугхалкот	Зноб	78	Дорога общегос. значения	3 369		Эксплуатация			31,54	41,95				Более 12% (уч. ставка)			

ПАКИСТАН (продолжение)

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (названия проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА		СРЕДНЕСУТ. ИНТЕНСИВНОСТЬ (пассажир, поезд)		СРЕДНЕСУТ. ИНТЕНСИВНОСТЬ (товарные поезда)		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВНР (для ЧП – РСК)
		Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)	Текущая	Прогноз	Текущая	Прогноз		Год начала	Год завершения			Гос. средства	Средства ЕС	Банковские займы	Гранты	
PAK-RIW-01	Модернизация участка Кветта – Кох-и-Тафтан	Кветта	Кох-и-Тафтан	52 в сутки	1 329 в сутки	1 388 тонн в сутки	4 611 тонн в сутки	Ожидается выделение средств									
PAK-RIW-02	Линия от порта Гвадар до Масунага	Гвадар	Масунг*	0	500 в сутки	0	306 ДФЭ в сутки	Ожидается выделение средств			2 120						
PAK-RIW-03	Продолжение ж/д линии Мирджавех (иранская граница)/Кох-и-Тафтан (пакистанская граница) – Дабандин – Спезанд – Рохри – Хайдарабад – Карачи (порт)	Кох-и-Тафтан	Карачи					Ожидается выделение средств			665,57						
PAK-RIW-04	Продолжение ж/д линии Карачи – Рохри – Лахор – Равалпинди – Исламабад – Пешавар	Карачи	Пешавар					Ожидается выделение средств									
PAK-RIW-05	Линия от Чамана до Спинболдака (Афганистан)	Чаман	Спинболдак (Афганистан)					Ожидается выделение средств									
PAK-RIW-06	Линия от Пешавара до Джелалабада (Афганистан)	Пешавар	Джелалабад (Афганистан)					Ожидается выделение средств									

ПОРТЫ

КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (названия проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА		ТОДОВАЯ ПРОПУСКАЯ СПОСОБНОСТЬ (тонны и ДФЭ)		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВНР (для ЧП – РСК)	
		Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)	Текущая	Прогноз		Год начала	Год завершения			Гос. средства	Средства ЕС	Банковские займы	Гранты		Частные средства
PAK-MAR-01	Глубоководный порт Гвадар			720 ДФЭ в сутки	Увеличение на 3%		2002	2006	300	399	50				Займ от Китая; 237,8	
PAK-MAR-02	Администрация порта Касим	Карачи		Увеличение на 7%												

РЕСПУБЛИКА МОЛДОВА

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (названия проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА		ТИП ДОРОГИ	ИНТЕНСИВНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК*		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВНР (для ЧП – РСК)
		Начало (пункт/узел/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)		Общая протяженность (км)	Среднегодовая суточная интенсивность движения		Прогноз	Состав, программы, планирование, проектирование, строительство			Год начала	Год завершения	Гос. средства	Средства ЕС	
MDA-ROD-01	Улучшение дороги на участке длиной 217 км Кишинев – Чимишлия – Комрат – Вулканешты – Джурджулешты – граница с Румынией	Порумбрей	Чимишлия	25					2020	33,3						16-30%
		Объезд г. Комрат		18					2020	22,4						12-21%
		Объезд трех сел: Слободзея-Маре, Кышлада-Прут и Джурджулешты		22					2020	36,3						6-17%
MDA-ROD-02	Резибилизация участка дороги длиной 136 км Бельцы – Крива	Бельцы	Крива					2015	2017	137			1			39%

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (названия проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА			СРЕДНЕЕ ИНТЕНСИВНОСТЬ (пассажир. поезд)		СРЕДНЕЕ ИНТЕНСИВНОСТЬ (товарные поезда)		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК*		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВНР (для ЧП – РСК)
		Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)	Общая протяженность (км)	Текущая	Прогноз	Текущая	Прогноз		Состав, программы, планирование, проектирование, строительство	Год начала			Год завершения	Гос. средства	Средства ЕС	Банковские займы	
MDA-RLW-01	Электрификация железнодорожной линии длиной 211 км от границы с Украиной в направлении Бендеры – Кишинев – Унгены – граница с Румынией	Граница с Украиной – Бендеры	Унгены – граница с Румынией		Текущая	Прогноз	Текущая	Прогноз	Состав, программы, планирование, проектирование, строительство	2010	2015	317					4,4%	
MDA-RLW-02	Сооружение железнодорожной линии Кагул – Джурджулешты длиной 54 км	Кагул	Джурджулешты						Строительство	2015	2018	74,5					5,3%	

ВНУТРЕННИЕ ВОДНЫЕ ПУТИ

КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (названия проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА			ГОДОВАЯ ИНТЕНСИВНОСТЬ СУДОХОДСТВА		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК*		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВНР (для ЧП – РСК)	
		Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)	Общая протяженность (км)	Текущая	Прогноз		Год начала	Год завершения			Гос. средства	Средства ЕС	Банковские займы	Гранты		Частные средства
MDA-INV-01	Строительство на территории Республики Молдова в устье р. Дунай портового комплекса Джурджулешты, включающего терминал для нефтепродуктов и новый нефтеперерабатывающий завод				Текущая	Прогноз	Состав, программы, планирование, проектирование, строительство	2005	2012	250 (долл.)							8%

РУМЫНИЯ
АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (названия проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА		ТИП ДОРОГИ	ИНТЕНСИВНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн. евро)	ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн. долл.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования *)					
		Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)		Среднегодовая суточная интенсивность движения	Прогноз		Год начала	Год завершения				Гос. средства	Средства ЕС	Банковские займы	Гранты	Частные средства	ВНР (для ГЧП – РСК)
ROU-ROD-01	Автомобильная дорога Тыргу-Муреш – Ясы – Унгены	Тыргу-Муреш	Унгены	Автомобильная дорога общего значения <i>(выбрана одна из вариантов)</i>	8 000	1	Изъясания/проектирование	2011	2015	6 918	92 000,94							

ВНУТРЕННИЕ ВОДНЫЕ ПУТИ

КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (названия проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА		ГОДОВАЯ ИНТЕНСИВНОСТЬ СУДОХОДСТВА		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн. евро)	ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн. долл.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования *)					
		Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)	Текущая	Прогноз		Год начала	Год завершения				Гос. средства	Средства ЕС	Банковские займы	Гранты	Частные средства	ВНР (для ГЧП – РСК)
RO-NW-01	Берегоукрепительные работы на Сулинском канале. Система сигнализации, топо- и гидрографических измерений на Дунае	Мм 26+500	Мм 11+834	15		<i>(выбрана одна из вариантов)</i>	2004	2012	30	40	1	0	1	0	0	0	0
RO-NW-02	Улучшение условий судоходства на Дунае, участок 375-175 км (Калараш – Брэила)	км 375	км 175	200		Строительство	2009	2012	40	53	0	1	1	0	0	0	0
RO-NW-03	Улучшение условий судоходства на Дунае, участок 875-375 км (общий румынско-болгарский участок)	км 863	км 375	488		Планирование	2014	2020	184	245	0	1	0	1	0	0	0
RO-NW-04	Внедрение на румынском участке Дуная Информационной системы управления судоходством (технико-экономическое обоснование)	км 1 075	км 0	1 075		Строительство	2010	2012	14	18	0	0	1	0	1	0	0

ПОРТЫ

КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (названия проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА		ГОДОВАЯ ПРОПУСКНАЯ СПОСОБНОСТЬ (тонны и доз)		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн. евро)	ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн. долл.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования *)					
		Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)	Текущая	Прогноз		Год начала	Год завершения				Гос. средства	Средства ЕС	Банковские займы	Гранты	Частные средства	ВНР (для ГЧП – РСК)
RO-MAR-01	Продолжение северного волнолома в порту Констанца	порт Констанца	порт Констанца	1		<i>(выбрана одна из вариантов)</i>	2011	2014	121	161	0	0	1	0	0	0	0
RO-MAR-02	Развитие потенциала обслуживания смешанных речных и морских перевозок в порту Констанца	порт Констанца	порт Констанца			Состав. программы			94	125	0	0	0	0	0	0	0

РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (названия проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА			ИНТЕНСИВНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ (пассажир, поезд)		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ (оставл. программы, планирование, проектирование, строительство выезды само выезды)	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн. евро)	ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн. долл.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				
		Начало (узел/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)	Общая протяженность (км)	Текущая	Прогноз		Год начала	Год завершения				Гос средства	Средства ЕС	Средства Бюджетных займы	Гранты	Частные средства
RUS-ROD-01	Строительство и реконструкция участков дороги общей протяженностью 97 км (560 погонных метров строительных работ), осуществляемые поэтапно, включая строительство и ремонт (включая инженерно-геологические изыскания, подготовку проектной документации и ее утверждение гос. органами) дороги внутри Московского транспортного узла между км 33 и км 114, сооружение выезда на строящуюся соединительную дорогу от 33-го км магистрали М-1 "Беларусь" до МКАД, сооружение многоуровневой развязки на км 382 и эстакады на км 291.	Москва	Граница с Беларусью				2010	2015	64 891	2 336,1							
RUS-ROD-02	Строительство и реконструкция участков дороги общей протяженностью 51 км (554 погонных метра строительных работ), осуществляемые поэтапно, включая строительство и ремонт (в т.ч. инженерно-геологические изыскания, подготовку проектной документации и ее утверждение гос. органами) участков дороги км 51 – км 107, км 172 – км 194, а также подъезда к Брянску между км 107 и км 116.	Москва	Граница с Украиной				2010	2015	18 453	664,3							

РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ (продолжение)

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (названия проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА			ТИП ДОРОГИ	ИНТЕНСИВНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ (пасажир. поезд)		ТЕКУЩЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн. евро)	ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн. долл.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВНР (для ГЧП – РСФ)
		Начало (пункт/узел/город)	Описание (пункт/узел/город)	Общая протяженность (км)		Прогнозируемая	Текущая		Год начала	Год завершения				Бюджетные средства ЕС	Бюджетные средства	Гранты	Частные средства	
RUS-ROD-03	<p>Строительство и реконструкция автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием (включая реконструкцию существующих дорог и строительство новых дорог), обустройство подъездов к дорогам, строительство и ремонт в целях последующей эксплуатации на платной основе следующих участков: км 21 – км 414,7, км 544 – км 700, км 947,5 – км 1197, км 1207 – км 1240, км 1256 – км 1319, км 1358 – км 1383 + 036, км 1386 – км 1401, км 1413 – км 1444, км 1496 – км 1499, км 1540 – км 1543, реконструкция подъезда к г. Краснодар на участке км 5 – км 18 с сооружением автотранспортной развязки и ж/д эстакады.</p>	Москва	Новорос-сийск	Общая протяженность (км)	Автомобильная дорога общего пользования (выборный вариант)	Текущая	Прогноз	Состав, программа, планирование, строительство (выборный вариант)	2010	2015	884 057	31 826,1						

РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ (продолжение)

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (названия проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА			ТИП ДОРОГИ		ИНТЕНСИВНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ (пассажир. поезд)		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ (Состав программы, планирование, проектирование, строительство выделить одно направление)	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн. евро)	ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн. долл.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)					ВНР (для ГЧП – РСО)			
		Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)	Общая протяженность (км)	Автоматизация, скорость движения, дорожные условия, значимость (выделить одно направление)	Текущая	Прогноз	Год начала		Год завершения	Бюджет ЕС				Средства ЕС	Банковские займы	Гранты	Частные средства					
RUS-ROD-04	Строительство и реконструкция трассы М-5 "Урал" Рязань – Пензу – Самару – Уфу до Челябинска Строительство и реконструкция участков: МКАД – км 35, Московское малое кольцо – Непецкино, км 202 – км 222, км 241 – км 246, км 248 – км 259, км 465 – км 486, км 486 – км 510, км 510 – км 533, км 533 – км 555, км 634 – км 645 с мостом через р. Сура, км 814 – км 835, км 940 – км 951, км 1194 – км 1412, км 1428 – км 1454, км 1480 – км 1829, сооружение ж/д эстакады и многоуровневой развязки на км 403, реконструкция моста через р. Серганка на км 499 + 647, реконструкция подьезда к Саранску на участках км 22 – км 16, км 83 – км 106, км 144 – км 154, км 162 – км 185 и объезда г. Краснослободск, реконструкция подьезда к Ульяновску на участке км 213 – км 233, реконструкция подьезда к г. Оренбург, включая мост через р. Черная на км 29 и участок км 93 – км 126, реконструкция подьезда к г. Екатеринбург на участке км 65 – км 121, автодорожного моста на км 161 и объезда г. Самара.	Москва	Челябинск		Автоматизация, дорожные условия, значимость (выделить одно направление)	Текущая	Прогноз		2010	2015	203 189	7 314,8											

РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ (продолжение)

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (названия проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА			ТИП ДОРОГИ	ИНТЕНСИВНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ (пассажир. поезд)		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн. евро)	ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн. долл.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВНР (для ГЧП – РСО)	
		Начало (пункт/узел/город)	Описание (пункт/узел/город)	Общая протяженность (км)		Текущая	Прогноз		Год начала	Год завершения				Средства ЕС	Средства Бюджетные займы	Гранты	Частные Средства		
RUS-ROD-05	Строительство и реконструкция участков длиной 86 км (77 погонных метров строительных работ), осуществляемые поэтапно, включая строительство и ремонт (в т.ч. инженерно-геологические изыскания, подготовку проектной документации и ее утверждение гос. органами) следующих участков: км 117 – км 185, км 409 – км 423.	Москва	Астрахань		Автомобильная дорога общего назначения (высокая скорость движения)	Текущая	Прогноз	Состав, программы, планирование, проектирование, строительство (выполнение работ)	2010	2015	16 780	604,1							
RUS-ROD-06	Строительство и реконструкция трассы М-6 "Каспий", Москва (от Волоград – Астрахань) – Тамбов – Волгоград – Астрахань	Москва	Уфа		Автомобильная дорога общего назначения (высокая скорость движения)	Текущая	Прогноз	Состав, программы, планирование, проектирование, строительство (выполнение работ)	2010	2015	122 203	4 399,3							

РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ (продолжение)

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (название проекта и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА			ТИП ДОРОГИ	ИНТЕНСИВНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ (пассажир. поезд)		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ		ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн. евро)	ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн. долл.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)					
		Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)	Общая протяженность (км)		Текущая	Прогноз	Год начала	Год завершения	Средства ЕС	Средства Бюджетных займов				Гранты	Частные средства	ВНР (для ГПП – РСК)			
RUS-ROD-07	Строительство и реконструкция трассы М-8 "Холмогоры" от Москвы через Ярославль и Вологду до Архангельска	Москва	Архангельск		Автоматраль, дорога общего назначения (высшая категория)	Текущая	Прогноз		2010	2015	33 058	1 190,1								
RUS-ROD-08	Строительство высокоскоростной автомагистрали Москва – Санкт-Петербург	Москва	Санкт-Петербург		Автоматраль, дорога общего назначения (высшая категория)				2010	2015	567 499	20 430								
RUS-ROD-09	Строительство скоростной автомагистрали "Центральная кольцевая дорога Московской области"	Москва			Автоматраль, дорога общего назначения (высшая категория)			2010	2015	469 908	16 916,7									

РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ (продолжение)

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (названия проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА			ТИП ДОРОГИ	ИНТЕНСИВНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ (пассажир. поезд)		ТЕКУЩЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн. евро)	ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн. долл.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВНР (для ЧП – РС)
		Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)	Общая протяженность (км)		Текущая	Прогноз		Год начала завершения	Год завершения				Гос. средства	Средства ЕС	Средства банковские займы	Гранты	
RUS-ROD-10	Строительство и реконструкция трассы М-10 "Скандинавия" от Санкт-Петербурга через Выборг до границы с Финляндией	Создание и реконструкция участков дороги общей протяженностью 37 км (286 погонных метров строительных работ), осуществимые поэтапно, включая строительство и ремонт (в т.ч. инженерно-геологические изыскания, подготовку проектной документации и ее утверждение гос. органами) участка км 48 – км 80, а также реконструкция подъездов к многосторонним автомобильным пунктам пропуска "Бруннинное" и "Торфновка" на границе Российской Федерации.	Санкт-Петербург	Граница с Финляндией	Автоматизированная дорога общегос. значения (высокая скорость)	Текущая	Прогноз	Состав, программы, планирование, проектирование, строительство (высокая скорость)	2010	2015	8 040	289,4						
RUS-ROD-11	Реконструкция трассы М-18 "Кола" от Санкт-Петербурга через Петрозаводск – Мурманск – Пензену до границы с Норвегией (международный автомобильный пункт пропуска "Борисоглебск")	Создание и реконструкция участков дороги общей протяженностью 39 км (388 погонных метров строительных работ), осуществимые поэтапно, включая строительство и ремонт (в т.ч. инженерно-геологические изыскания, подготовку проектной документации и ее утверждение гос. органами) участков км 1009 – км 1075 и км 1590 – км 1592, строительство и реконструкция мостов через реки Канда-Губа (км 1137 + 995), Печенга (км 1517), Широкая Сальма (км 1197 + 346).	Санкт-Петербург	Граница с Норвегией (международный автомобильный пункт пропуска "Борисоглебск")					2010	2013	2 440	87,8						
RUS-ROD-12	Строительство и реконструкция трассы М-20 Санкт-Петербург – Псков – Пустошка – Невель до границы с Республикой Беларусь	Создание и реконструкция участков дороги общей протяженностью 47 км (1650 погонных метров строительных работ), осуществимые поэтапно, включая строительство и ремонт (в т.ч. инженерно-геологические изыскания, подготовку проектной документации и ее утверждение гос. органами) участка км 31 – км 56, завершение строительства объезда г. Луга, реконструкцию подъезда к многостороннему автомобильному пункту пропуска "Лобок" на границе Российской Федерации.	Санкт-Петербург	Граница с Республикой Беларусь					2010	2015	7 670	276,1						

РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ (продолжение)
АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (названия проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА			ТИП ДОРОГИ		ИНТЕНСИВНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ (пассажир. поезд)		ТЕКУЩЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн. евро)	ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн. долл.)	ИЗВАСО-ДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВНР (для НП – РСФ)
		Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)	Общая протяженность (км)	Автоматизация скорости, длина, знака общегос. значения (высказывание выразит)	Текущая	Прогноз	Год начала		Год завершения	Гос. средства				Средства ЕС	Банковские займы	Гранты	Частные средства	
RUS-ROD-13	Строительство и реконструкция трассы М-21 Волгоград – Камensk-Шахтинский до границы с Украиной (в направлении на Киев и Кишинев)	Сооружение и реконструкция участков дороги общей протяженностью 33 км (372 погонных метра строительных работ), осуществляемые поэтапно, включая строительство и ремонт (в т.ч. инженерно-геологические изыскания, подготовку проектной документации и ее утверждение гос. органами) следующих участков: км 24 – км 59; км 366 – км 378.	Волгоград	Граница с Украиной (в направлении на Киев и Кишинев)					Состав, программы, планирование, проектирование, строительство (высказывание выразит)	2012	2015	5 570	200,5						
RUS-ROD-14	Строительство и реконструкция трассы М-23 Ростов-на-Дону – Таганрог до границы с Украиной (в направлении на Харьков и Одессу)	Сооружение и реконструкция участков дороги общей протяженностью 38,6 км (172 погонных метра строительных работ), осуществляемые поэтапно, включая строительство и ремонт (в т.ч. инженерно-геологические изыскания, подготовку проектной документации и ее утверждение гос. органами) участков км 20 – км 28 и км 29 – км 58+300 и реконструкцию подъезда к многостороннему автомобильному пункту пропуска "Весело-Вознесенская" на границе Российской Федерации.	Ростов-на-Дону – Таганрог	Граница с Украиной (в направлении на Харьков и Одессу)					Состав, программы, планирование, проектирование, строительство (высказывание выразит)	2011	2015	5 648	203,3						
RUS-ROD-15	Реконструкция трассы М-32 Самара – Большая Черниговка до границы с Республикой Казахстан (Уральск, Актобынск, Кызыл-Орда, Шымкент)	Сооружение и реконструкция участков дороги общей протяженностью 37 км, осуществляемые поэтапно, включая строительство и ремонт (в т.ч. инженерно-геологические изыскания, подготовку проектной документации и ее утверждение гос. органами) участка км 8 – км 24, реконструкцию подъезда к многостороннему автомобильному пункту пропуска "Бурлин" (Маштаково) на границе Российской Федерации.	Самара	Граница с Республикой Казахстан (Уральск, Актобынск, Кызыл-Орда, Шымкент)					Состав, программы, планирование, проектирование, строительство (высказывание выразит)	2011	2013	1 102	39,7						

РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ (продолжение)

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (название проекта и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА			ТИП ДОРОГИ		ИНТЕНСИВНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ (пассажир, поезд)		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ (оставл. программы, планирование, проектирование, строительство выделить само веревкой)	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн. евро)	ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн. долл.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)					ВНР (для ГП – РС)					
		Начало (узел/узел/город)	Окончание (узел/узел/город)	Общая протяженность (км)	Автоматизация, скорость, дорожная обстановка, заторы выделить само веревкой	Текущая	Прогноз	Год начала		Год завершения	Гос. средства				Средства ЕС	Бюджетные средства	Частные средства								
RUS-ROD-18	Реконструкция шоссе А-229 Калининград – Черняховск – Нестеров до границы с Литовской Республикой (в направлении на Вильнюс, Минск и Вильнюс. Минск и трассу "Беларусь")	Калининград	Граница с Литовской Республикой (в направлении на Вильнюс, Минск и трассу "Беларусь")		Автоматизация, дорожная обстановка, заторы выделить само веревкой	Текущая	Прогноз		2011	2012	7 508	270,3													
RUS-ROD-19	Реконструкция участков дороги ПР 242 Пермь – Екатеринбург	Пермь	Екатеринбург		Автоматизация, дорожная обстановка, заторы выделить само веревкой	Текущая	Прогноз		2010	2015	13 927	501,4													
RUS-ROD-20	Строительство и реконструкция дороги от Санкт-Петербурга через Приозерск – Соргавала до Петрозаводска				Автоматизация, дорожная обстановка, заторы выделить само веревкой	Текущая	Прогноз		2011	2015	19 963	718,7													

РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ (продолжение)

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (названия проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА			ТИП ДОРОГИ	ИНТЕНСИВНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ (пассажир. поезд)		ТЕКУЩЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн. евро)	ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн. долл.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВНР (для НП – РСХ)
		Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)	Общая протяженность (км)		Текущая	Прогноз		Год начала	Год завершения				Гос. средства	Средства ЕС	Банковские займы	Гранты	
RUS-ROD-21	Строительство и реконструкция участков общей протяженностью 89 км на трассе М-52 "Чуйский тракт" от Новосибирска через Бийск до границы с Монголией (480,29 погонного метра строительных работ), осуществляемые поэтапно, включая строительство и ремонт (в т.ч. инженерно-геологические изыскания, подготовку проектной документации и ее утверждение гос. органами) следующих участков: км 183 – км 202, км 428 + 304 – км 495 и реконструкцию подъезда к многостороннему автомобильному пункту пропуска "Ташанга" на границе Российской Федерации.	Новосибирск	Граница с Монголией		Автоматизированная дорога общего значения (выделить дорожные средства)	Текущая	Прогноз	Состав, планирование, проектирование, строительство (выделить дорожные средства)	2011	2012	4 320	155,5						

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (названия проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА			СРЕДНЕОТ. ИНТЕНСИВНОСТЬ (пассажир. поезд)	ТЕКУЩЕ СОСТОЯНИЕ		ГРАФИК	ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн. евро)	ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн. долл.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВНР (для НП – РСХ)	
		Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)	Общая протяженность (км)		Текущая	Прогноз					Год начала	Год завершения	Гос. средства	Средства ЕС		Банковские займы
RUS-RLW-01	Сооружение третьего пути на участке Лянгазово – Котельнич	Лянгазово	Котельнич	71	Текущая	Прогноз	Состав, планирование, проектирование, строительство (выделить дорожные средства)	2015	179	238,1							
RUS-RLW-02	Сооружение третьего пути на участке Пермь – Чайковская	Пермь	Чайковская	13	Текущая	Прогноз	Состав, планирование, проектирование, строительство (выделить дорожные средства)	2015	31	41,2							
RUS-RLW-03	Сооружение третьего пути на участке Тюмень – Войновка	Тюмень	Войновка	8	Текущая	Прогноз	Состав, планирование, проектирование, строительство (выделить дорожные средства)	2010	10	13,3							
RUS-RLW-04	Сооружение запасных путей на участке Буй – Паприха	Буй	Паприха	21	Текущая	Прогноз	Состав, планирование, проектирование, строительство (выделить дорожные средства)	2010	44	58,5							
RUS-RLW-05	Сооружение второго моста через р. Ужга (Шарья – Николо-Полома)	Шарья	Николо-Полома		Текущая	Прогноз	Состав, планирование, проектирование, строительство (выделить дорожные средства)	2010	45	59,9							
RUS-RLW-06	Реконструкция Санкт-Петербургского железнодорожного узла	Санкт-Петербургский ж/д узел			Текущая	Прогноз	Состав, планирование, проектирование, строительство (выделить дорожные средства)	2010	400	532							
RUS-RLW-07	Сооружение западного пути на участке Выборг-пасс. – Бусловская	Выборг-пасс.	Бусловская	18	Текущая	Прогноз	Состав, планирование, проектирование, строительство (выделить дорожные средства)	2015	1176	1 564,1							

РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ (продолжение)

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (название проекта и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА			СРЕДНЕОТ. ИНТЕНСИВНОСТЬ (пассажир. поезд)		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн евро)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВНР (для ГЧП – РСК)
		Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)	Общая протяженность (км)	Текущая	Прогноз		Год начала	Год завершения			Гос. средства	Средства ЕС	Банковские займы	Гранты	
RUS-RW-08	Строительство новой линии Петярви – Каменогорск	Петярви	Каменогорск	64					2015	0						
RUS-RW-09	Сооружение запального пути на участке Выборг-гов. – Каменогорск	Выборг-гов.	Каменогорск	40					2015	0						
RUS-RW-10	Электрификация участка Сосново – Каменогорск – Выборг (Приморск, Высоцк)	Сосново	Выборг (Приморск, Высоцк)						2015	0						
RUS-RW-11	Электрификация участка Обозерская – Архангельск	Обозерская	Архангельск						2015	256,7						
RUS-RW-12	Комплексная реконструкция участка Мга – Гатчина – Веймарн – Ивановгород и железнодорожных подъездных путей к портам южного побережья Финского залива	участок Мга – Гатчина – Веймарн – Ивановгород							2015	484,1						
RUS-RW-13	Строительство объезда Саратовского железнодорожного узла	Саратовский ж/д узел						2010	80	106,4						
RUS-RW-14	Сооружение запального пути на участке Саратов – Петров Вал	Саратов	Петров Вал	80					2010	154,3						
RUS-RW-15	Сооружение запального пути на участке Волгоград – Тихорецкая	Волгоград	Тихорецкая	428					2010	523						
RUS-RW-16	Сооружение запального пути на участке Тихорецкая – Кореновск	Тихорецкая	Кореновск	60					2015	75						
RUS-RW-17	Сооружение запального пути на участке Энем – Кривеньковская	Энем	Кривеньковская	24				2010	36	47,9						
RUS-RW-18	Сооружение запального пути на участке Тимашевская – Крымская	Тимашевская	Крымская	112					2010	150						
RUS-RW-19	Сооружение запального пути на участке Энем (Афипская) – Крымская	Энем	Крымская	23					2010	31						
RUS-RW-20	Комплексная реконструкция участка Юровский – Анапа – Веймарк (9 км)	Юровский	Темрюк					2010	241	320,5						
RUS-RW-21	Строительство объезда Краснодарского ж/д узла	Краснодарский ж/д узел							2015	168						
RUS-RW-22	Сооружение новой станции "Разъезд" (9 км)	Станция "Разъезд"							2015	89						
RUS-RW-23	Строительство объезда Ярославского железнодорожного узла	Ярославский ж/д узел							2015	67						
RUS-RW-24	Сооружение третьего пути на участке Воскресенск – Рязань	Воскресенск	Рязань	91				2010	222,0	295,3						

РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ (продолжение)

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (название проекта и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА			СРЕДНЕСР. ИНТЕНСИВНОСТЬ (пассажир. поезд)		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ		ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн евро)	ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн долл.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВНР (для ГЧП – РСФ)
		Начало (пункт/узел/дорога)	Окончание (пункт/узел/город)	Общая протяженность (км)	Текущая	Прогноз	Составляющие программы, планирование, проектирование, строительство	Год начала	Год завершения	Гос. средства				Средства ЕС	Банковские займы	Гранты	Частные средства	
RUS-RW-25	Сооружение третьего пути на участке Линая – Ростов	Линая	Ростов	127						2010	312,0	415,0						
RUS-RW-26	Электрификация участка Ртищево – Кочетовка	Ртищево	Кочетовка	244						2015	149,0	198,2						
RUS-RW-27	Сооружение запасного пути на участке Ахтуба – Трубая	Ахтуба	Трубая	83						2010	99,0	131,7						
RUS-RW-28	Электрификация участка Трубая – Аксайская	Трубая	Аксайская	365						2015	185,0	246,1						
RUS-RW-29	Сооружение третьего пути на участке Бекасово – Нара	Бекасово	Нара	8						2010	22,0	29,3						
RUS-RW-30	Восстановление переездов на участке Дно – Новоскопьяники	Дно	Новоскопьяники							2010	2,0	2,7						
RUS-RW-31	Строительство особой высокоскоростной пассажирской магистрали Москва – Санкт-Петербург	Москва	Санкт-Петербург									0,0						
RUS-RW-32	Реконструкция линии Москва – Красное в целях организации высокоскоростного движения пассажирских поездов	Москва	Красное									0,0						
RUS-RW-33	Обеспечение прямого железнодорожного сообщения по маршруту Пермь – Сыктывкар – Архангельск и развитие крупного промышленного района, специализирующегося на производстве калийных удобрений; глубокой переработке деновой древесины, производстве титана и продукции на его основе, нефте- и газопереработке, производстве цемента и стройматериалов, на основе принципов государственно-частного партнерства	Первый участок: Карголары; второй участок: Язель	Первый участок: Карголары; Вендига; второй участок: Соликамск	712							11 962	15 909,5						
RUS-RW-34	Сооружение третьего главного пути на участке Косулино – Богданович	Косулино	Богданович	65							14 115,2	18 773,2						
RUS-RW-35	Сооружение второго главного пути на участке Харанор – Забайкальск	Харанор	Забайкальск	13								0						
RUS-RW-36	Сооружение второго главного пути на участке Муслумово – Каменск-Уральский	Муслумово	Каменск-Уральский	43								0						
RUS-RW-27	Сооружение второго главного пути на участке Волгоград – Ахтуба	Волгоград	Ахтуба	36								0						

РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ (продолжение)

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (название проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА			СРЕДНЕОТ. ИНТЕНСИВНОСТЬ (пассажир. поезд)		СРЕДНЕОТ. ИНТЕНСИВНОСТЬ (товарные поезда)		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ		ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн. евро)	ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн. долл.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВВП (для ГЧП – РСХ)		
		Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)	Общая протяженность (км)	Текущая	Прогноз	Текущая	Прогноз	Составл. программы, планирование, проектирование, строительство	Год начала	Год завершения	Гос. средства				Средства ЕС	Банковские займы	Гранты	Частные средства			
RUS-RW-38	Сооружение второго главного пути на участке Мурманск – Апатиты, Сегежа – Медвежья Гора	Мурманск – Апатиты	Сегежа – Медвежья Гора	62									0									
RUS-RW-39	Сооружение второго главного пути на участке Крымская – Вышестеблевская	Крымская	Вышестеблевская	62									0									

ПОРТЫ – ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ТЕРМИНАЛЫ

КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (название проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА			ГОДОВАЯ ПРОПУСКАЯ СПОСОБНОСТЬ (тонны и ДФЭ)		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн. евро)	ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн. долл.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВВП (для ГЧП – РСХ)							
		Начало (пункт/узел/город)	Оформление (пункт/узел/город)	Общая протяженность (км)	Текущая	Прогноз		Составл. программы, планирование, проектирование, строительство	Год начала				Год завершения	Гос. средства	Средства ЕС	Банковские займы		Гранты	Частные средства					
RUS-MAR-01	Морской порт Усть-Луга				31,6 млн. ДФЭ	Увеличение на 500%																		
RUS-MAR-02	Морской порт Санкт-Петербург				86 млн. и 3 млн.	Увеличение на 10%																		
RUS-MAR-03	Морской порт Мурманск				22 млн.	Увеличение на 20%																		
RUS-MAR-04	Морской порт Новороссийск				26 млн. и 650 тыс.	Увеличение на 25%																		
RUS-MAR-05	Морской порт Восточный				152 млн. и 652 тыс.	Увеличение на 18%																		
RUS-INM-01	Проект комплексного развития Мурманского транспортного узла	Описание проекта: создание на базе глубоководного незамерзающего порта морского транспортного узла для приема и отправки контейнерных и нефтяных грузов, перевалки угля и генеральных грузов, интегрированного в международный транспортный коридор Север-Юг. Проект включает строительство перевалочных терминалов для угля, нефти и нефтепродуктов, дальнейшее обустройство гидротехнических сооружений.					62 млн. тонн к 2015 году 84 млн. тонн к 2020 году	2015	2015	117 391,9	4 226,1		1,0											

РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ (продолжение)

ПОРТЫ – ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ТЕРМИНАЛЫ

КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (названия проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА			ГОДОВАЯ ПРОПУСКАЯ СПОСОБНОСТЬ (тонны и ДФЭ)		ТЕКУЩЕ СОСТОЯНИЕ Состав, программы, планирование, проектирование, строительство <i>(выбор даты начала)</i>	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн. евро)	ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн. долл.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВНР (для ИЧП – РС)
		Начало (пункт/узел/ город)	Окончание (пункт/узел/ город)	Общая емкость (млн. т/год)	Текущая	Прогноз		Год начала	Год завершения				Бюджет	Средства ЕС	Банковские займы	Гранты	
RUS-IMM-02	Проект комплексного развития транспортного узла "Восточный-Находка"					Новые контейнерные терминалы в порту – до 10 млн. ДФЭ в год; связанный спортом логистический контейнерный терминал; новый угольный терминал – 20 млн. тонн в год (плюс третья очередь существующего угольного терминала пропускной способностью 6 млн. тонн угля в год); перевалочный комплекс для зерновых – 3,5 млн. тонн зерновых в год	Изыскания/ проектирование	2015	2015	111 963,5	4 030,7	20 898,5	91 065				
RUS-IMM-03	Проект комплексного развития Новороссийского транспортного узла (Краснодарский край)					Осуществление проекта по комплексному развитию инфраструктуры на юге Российской Федерации, включая инфраструктуру порта Новороссийск, создание логистической базы новороссийского транспортного узла и оценка синергического эффекта транспортных составляющих данного проекта. Проект предусматривает создание 17 объектов транспортной инфраструктуры, группируемых по отраслям промышленности.	Ожидаемая пропускная способность порта – 16 млн. тонн грузов в год, включая не менее 550 000 ДФЭ контейнерных грузов	2015	2015	117 676,1	4 236,3	58 598,3	58 484,9	592,9			
RUS-IMM-04	Проект развития мультимодального транспортно-логистического узла "Ростовский универсальный порт"					Строительство на левом берегу Дона (в промзоне "Заречная", Ростов-на-Дону) портово-логистического комплекса, а также автомобильных и железнодорожных подъездов к нему.		2015	2015	19 900	716,4	5 000	13 900	1 000			

РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ (продолжение)
ПОРТЫ – ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ТЕРМИНАЛЫ

КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (названия пирсов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА		ГОДОВАЯ ПРОПУСКНАЯ СПОСОБНОСТЬ (тонны и доз)		ТЕКУЩЕ СОСТОЯНИЕ Состав, программы, планирование, проектирование, строительство <i>(выборка для анализа)</i>	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн. евро)	ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВНР (для ИЧР – РС)
		Начало (пункт/узел/ город)	Окончание (пункт/узел/ прожекторная линия/ма)	Текущая	Прогноз		Год начала	Год завершения			Гос. средства ЕС	Средства ЕС	Банковские займы	Гранты	
RUS-INM-05	Создание условий для приема грузов, их временного складирования, погрузки и разгрузки, оформления документации и отправки грузов по назначению различными видами транспорта, с использованием логистических технологий для обслуживания международных грузопотоков в коридорах Запад-Восток и Север-Юг, а также межрегиональных грузопотоков.	Строительство Свяжского межрегионального мультимодального логистического центра			Новые контейнерные терминалы в порту – до 10 млн. ДОЗ в год; авиазаный спортом логистический контейнерный терминал; новый угольный терминал – 20 млн. тонн в год (плюс третья очередь существующего угольного терминала пропускной способностью 6 млн. тонн угля в год); перевалочный комплекс для зерновых – 3,5 млн. тонн зерновых в год		2015	2015	111 963,5	4 030,7	20 898,5	91 065			

ТАДЖИКИСТАН

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (название проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА			ТИП ДОРОГИ	ИНТЕКТИВНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВНР (для ГП – РС)
		Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)	Общая протяженность (км)		Среднегодовая суточная интенсивность движения	Пропуск		Год начала	Год завершения			Бюджетные средства ЕС	Средства заимки	Банковские займы	Гранты	
ТJK-ROD-01	Строительство туннеля "Истиклол" на дороге Душанбе – Хуржанд	Душанбе	Хуржанд		Автомостраль, скоростная дорога, дорога общего значения (высокая скорость движения)				2004	2010	39		7,8		21,2		
ТJK-ROD-02	Реконструкция дороги от Душанбе до границы Кыргызстана (этап 2)	Душанбе	Граница Кыргызстана						2007	2010	37,9		8,9		29		
ТJK-ROD-03	Реконструкция дороги от Душанбе до границы Кыргызстана (этап 3)	Душанбе	Граница Кыргызстана						2007	2012	76,5		23,1		40,9		
ТJK-ROD-04	Реконструкция дороги Душанбе – Чанак (асфальтовое покрытие, прокладка дренажных труб, установка защитного ограждения)	Душанбе	Чанак						2006	2009	146,4		14,8		281,1		
ТJK-ROD-05	Строительство автомобильного туннеля "Шахрестон" и линии электропередачи		Шахрестон					2006	2010	84,3			84,3				
ТJK-ROD-06	Строительство лавинозащитных галерей на дороге Душанбе – Чанак, участок Хушери – Майхура	Хушери	Майхура						2006	2010	30			30			
ТJK-ROD-07	Реконструкция дороги Душанбе – Кульма, участок Душанбе – Дангара (этап 2)	Душанбе	Дангара						2009	2011	51,6		2,6		49		
ТJK-ROD-08	Реконструкция дороги Душанбе – Кульма, участок Душанбе – Дангара (этап 2)	Душанбе	Дангара						2009	2011	151,5			151,5			
ТJK-ROD-09	Строительство дороги Шагон – Зигар (этап 2)	Шагон	Зигар						2007	2010	15,9		2,1		13,8		
ТJK-ROD-10	Строительство дороги Куляб – Калан-Хумб	Куляб	Калан-Хумб						2010	2012	17,0			17			
ТJK-ROD-11	Строительство моста Янголпик в Раштском районе		Раштский район					2008	2010	2,4		0,4		2			
ТJK-ROD-12	Завершение строительства моста Янголпик в Раштском районе		Раштский район					2008	2010	3,2				3,2			
ТJK-ROD-13	Строительство моста через р. Пяндж в Ванджском районе	р. Пяндж	Ванджский район						2009	2012	32,8				32,8		
ТJK-ROD-14	Реконструкция дороги Курган-Юбе – Дусти	Курган-Юбе	Дусти						2009	2010	12,2				12,2		
ТJK-ROD-15	Реконструкция дороги Дусти – Нижний Пяндж (этап 2)	Дусти	Нижний Пяндж						2009	2010	151				АБР		
ТJK-ROD-16	Реконструкция дороги от Душанбе до границы Узбекистана (проект ЦАРЭС – III)	Душанбе	Граница Узбекистана														
ТJK-ROD-17	Реконструкция и восстановление дороги Айни – Пенджикент – граница Узбекистана	Айни	Граница Узбекистана								29						
ТJK-ROD-18	Реконструкция и восстановление дороги Куляб – Калан-Хумб	Куляб	Калан-Хумб								105						
ТJK-ROD-19	Строительство дороги Шагон – Зигар (этап 3)	Шагон	Зигар								13,3						
ТJK-ROD-20	Восстановление дороги Гулистон – Пархар – Пяндж – Дусти	Гулистон	Дусти								28						
ТJK-ROD-21	Строительство моста через р. Пяндж в с. Кокул Пархарского района	р. Пяндж	с. Кокул Пархарского района														
ТJK-ROD-22	Строительство моста через р. Пяндж в Шурбадском районе	р. Пяндж	Шурбадский район														
ТJK-ROD-23	Строительство туннеля "Чормагзак"		Чормагзак					2009	2011	64			64				

ТАДЖИКИСТАН (продолжение)

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (названия проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА			СРЕДНЕОТ. ИНТЕНСИВНОСТЬ (пассажир. поезд)		СРЕДНЕОТ. ИНТЕНСИВНОСТЬ (товарные поезда)		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВНР (для ЧП – РС)	
		Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)	Общая протяженность (км)	Текущая	Прогноз	Текущая	Прогноз		Год начала	Год завершения			Гос. средства	Средства ЕС	Банковские займы	Гранты		Частные средства
ТJK-RW-01	Строительство железной дороги Вахдат – Яван	Вахдат	Яван						Состав, программы, планирование, проектирование, строительство	2009		165		Ожидаются					
ТJK-RW-02	Строительство новой ж/д линии Колхозабад – Нижний Пендж – Кундуз (ИРА)	Колхозабад	Кундуз									124,6							
ТJK-RW-03	Строительство новой ж/д линии Душанбе – Джиргатааль – Ош	Душанбе	Ош									3 200							
ТJK-RW-04	Закупка 2000 вагонов и запчастей к ним											11							
ТJK-RW-05	Закупка 100 пассажирских вагонов											88							
ТJK-RW-06	Модернизация участка Бекабад – Канибадам	Бекабад	Канибадам									53,9							
ТJK-RW-07	Создание информационно-аналитического центра транспортного комплекса РТ											2,6							
ТJK-RW-08	Модернизация грузового терминала ж/д станции "Душанбе-1"	Душанбе																	

ПОРТЫ – ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ТЕРМИНАЛЫ

КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (названия проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА			ГОДОВАЯ ПРОПУСКАЯ СПОСОБНОСТЬ (тонны и ДФЭ)		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВНР (для ЧП – РС)			
		Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)	Общая протяженность (км)	Текущая	Прогноз		Год начала	Год завершения			Гос. средства	Средства ЕС	Банковские займы	Гранты		Частные средства		
ТJK-IM-01	Создание в РТ логистических центров						Состав, программы, планирование, проектирование, строительство			20									

БЫВШАЯ ЮГОСЛАВСКАЯ РЕСПУБЛИКА МАКЕДОНИЯ

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (названия проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА			ТИП ДОРОГИ	ИНТЕНСИВНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ		ТЕКУЩЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн. евро)	ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (в % от общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВНР (для ГЧП – РСК)	
		Начало (пункт/узел/узел/город)	Окончание (пункт/узел/узел/город)	Общая протяженность (км)		Среднегодовая суточная интенсивность движения	Прогноз интенсивности движения		Состав, программы, планирование, проектирование, строительство	Год начала			Год завершения	Гос. средства	Средства ЕС	Банковские займы		Гранты
FYROM-R0D-01	Строительство автомагистрали Табановце – Куманово (коридор 10)	Табановце	Куманово	76,2	Автоматистраль	3 524 (2008)	13 066	Строительство	2008	2001	15,5	20,6	✓	✓				
FYROM-R0D-02	Строительство автомагистрали Демир-Капия – Смоквица (коридор 10)	Демир-Капия	Смоквица	28,1	Автоматистраль	3 937 (2008)	8 081	Строительство	2011	2015	245	325,9	✓	✓				Концессия
FYROM-R0D-03	Строительство новой скоростной дороги	Крива-Паланка (граница Болгарии)	Романовце	60	Скоростная дорога						272,7	362,7						Концессия
FYROM-R0D-04	Строительство новой скоростной дороги	Гоштивар	Струга (граница Албании)	128	Скоростная дорога						489,4	650,9						
FYROM-R0D-05	Частичная реконструкция скоростной дороги	Катланово	Велес		Скоростная дорога				2012	2014	7,2	9,6						
FYROM-R0D-06	Новые современные средства дорожной сигнализации								2012	2013	5,5	7,3						

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (названия проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА			СРЕДНЕЕ ИНТЕНСИВНОСТЬ (пассажир. поезд)		ТЕКУЩЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн. евро)	ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (в % от общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВНР (для ГЧП – РСК)	
		Начало (пункт/узел/узел/город)	Окончание (пункт/узел/узел/город)	Общая протяженность (км)	Текущая	Прогноз		Год начала	Год завершения			Гос. средства	Средства ЕС	Банковские займы	Гранты		Частные средства
FYROM-R1W-01	Строительство железной дороги Куманово – Беляковце (коридор 8)	Куманово	Беляковце	29	–	–	Строительство	2012	2013	45	59,9	✓	✓	✓			
FYROM-R1W-02	Строительство железной дороги Беляковце – Крива-Паланка (коридор 8)	Беляковце	Крива-Паланка	60	–	–	Строительство	2013	2017	219	291,3	✓	✓	✓			
FYROM-R1W-03	Строительство железной дороги Крива-Паланка – Дево-Байр (коридор 8)	Крива-Паланка	Дево-Байр	18	–	–	Строительство	2014	2018	198	263,3	✓	✓	✓			
FYROM-R1W-04	Строительство железной дороги Кичево – Лин (коридор 8)	Кичево	Лин	70	–	–	Строительство	2016	2020	300	399	✓	✓	✓	✓		
FYROM-R1W-05	Восстановление и реконструкция	Битола	Кремница (граница Греции)							9	12						

ТУРЦИЯ

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (названия проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА		ТИП ДОРОГИ	ИНТЕНСИВНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ		ТЕКУЩЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн. евро)	ИЗРАСХОДОВАНО (% общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВНР (для ЧП – РС)
		Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)		Общая протяженность (км)	Среднегодовая суточная интенсивность движения		Прогноз	Бс.статл. программы, планирование, проектирование, строительство завершено			Год начала	Год завершения	Гос. средства ЕС	Средства Банковские займы	
TU-R0D-01	Автоматгистраль Анкара – развязка Эретли	Анкара	Развязка Эретли	272	Автоматгистраль скоростная дорога, дорога общегос. значения выборка данных завершена	7 869–12 597	Изыскания/проектирование	2011	2015	1 500	1 995					16,83%
TU-R0D-02	Автоматгистраль Измит – Измир	Измит	Измир	377	Автоматгистраль	11 025–32 929	Строительство	2011	2014	4 887	6 499,7					14,23%
TU-R0D-03	Автоматгистраль северного побережья Мраморного моря	Кинали/Стамбул	Соединительная дорога у г. Измит	244,4	Автоматгистраль	17 340–90 813	Изыскания/проектирование	2011	2016	3 500	4 655					14,95% - 37,75%
TU-R0D-06	Кюлхисар – развязка Никсар	Кюлхисар	Развязка Никсар	87	Дорога общегос. значения	2 859	Строительство	1992/2009	2014	222,9	296,4	39	100%	0	0	0
TU-R0D-07	Развязка Никсар – Амасья	Развязка Никсар	Амасья	106	Дорога общегос. значения	4 177	Строительство	1992	2014	87,3	116,1	80	100%	0	0	0
TU-R0D-08	Гереде – Аткараджалар	Гереде	Аткараджалар	78	Дорога общегос. значения	7 481	Строительство	2005	2014	44	58,6	40	100%	0	0	0
TU-R0D-09	Аткараджалар – Карги	Аткараджалар	Карги	121	Дорога общегос. значения	5 990	Строительство	1997/2008	2014	162,9	216,6	38	100%	0	0	0
TU-R0D-10	Карги – Мерзифон	Карги	Мерзифон	112	Дорога общегос. значения	6 372	Планирование	2008	2014	81,4	108,3	12	100%	0	0	0

ТУРЦИЯ (продолжение)

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (названия проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА			СРЕДНЕСУТ. ИНТЕНСИВНОСТЬ (пассажир. поезд)		СРЕДНЕСУТ. ИНТЕНСИВНОСТЬ (товарные поезда)		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ <i>выбрана одна из вариантов</i>	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн. евро)	ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн. долл.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования ¹)				ВНР (для ГЧП – РСН)	
		Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)	Общая протяженность (км)	Текущая	Прогноз	Текущая	Прогноз		Год начала	Год завершения				Гос. средства	Средства ЕС	Банковские займы	Гранты		Частные средства
TU-RLW-01	Строительство скоростной линии Анкара – Стамбул	Анкара	Стамбул	489	/	/	/	/	Строительство	2003	2014	3 500	4 655	918	X	/	X	/	/	15%
TU-RLW-02	Железнодорожный туннель под «Стамбульским» проливом и реабилитация линии Беэзе – Халкалы	Беэзе	Халкалы	76,5	-	75 000 пассажиров в час (в одну сторону)	/	/	Строительство	2002	2013	3 350	4 456	1 747 (52,14%)	/	/	100%	/	/	/
TU-RLW-03	Проект по развитию системы телекоммуникаций и сигнализации на маршруте Богазкёрю – Улукышла – Енидже – Марсин – Адана – Топраккале	Богазкёрю (Кайсери)	Улукышла (Нигде)	427	4	-	45	60	Строительство	2010	2013	157	209	13	X	/	X	/	/	7,21%
TU-RLW-04	Строительство новой железной дороги Анкара – Сивас	Анкара	Сивас	455	-	30	-	-	Строительство	2009	2015	2 630	3 498	40	X	/	/	/	/	13%
TU-RLW-05	Строительство новой железной дороги Карс – Тбилиси (турецкий участок)	Карс	Турецко-грузинская граница	76	-	3 000 000 пассажиров (к 2034 году)	-	17 000 000 тонн (к 2034 году)	Строительство	2007	2012	281	374	94 (33%)	100%	/	/	/	/	/
TU-RLW-06	Строительство линии через северную часть озера Ван	Татван	Ван	237	-	1 000 000 пассажиров в год (к 2034 году)	-	8 500 000 тонн в год (к 2034 году)	Составление программы	2010	-	775	1 031	/	/	/	/	/	/	/
TU-RLW-07	Строительство линии Анкара – Полатлы – Афион – Измир	Анкара	Измир	594	/	/	/	/	Планирование	2011	2017	3 120	4 150	/	X	/	/	/	/	/
TU-RLW-08	Железная дорога Бандырма – Измир	Измир-Алиага	Бандырма-Бурса	253	23 поезда в сутки	Увеличение на 6,7%	14 поездов в сутки	Увеличение на 27%	Планирование	-	-	-	2 000	-	1	-	-	-	-	-
TU-RLW-09	Адапазан – Карасу – Эргели – Бартын	Адапазан	Бартын	285	3 поезда в сутки	Увеличение на 0%	78 поездов в сутки	Увеличение на 20%	Планирование	-	-	-	2 000	-	1	-	-	-	-	-

¹ См. дополнительные пояснения по этому поводу в официальных сообщениях, полученных от правительства Российской Федерации и Турции, а также выдержку из документа ЕСЕТTRANS/SC.2/BEIHL/2011/9 (Рабочая группа по железнодорожному транспорту, Группа экспертов по единому железнодорожному праву, Доклад группы экспертов о работе ее второй сессии, состоявшейся в Женеве 7 октября 2011 года), приводимые в приложении I к настоящему документу.

ТУРЦИЯ (продолжение)

ПОРТЫ

КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (названия проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА			ГОДОВАЯ ПРОДУКЦИОННАЯ СПОСОБНОСТЬ (тонны и ДФЭ)		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ Состав, программы, планирование, проектирование, строительство <i>(в цифрах - при наличии)</i>	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВНР (для ГЧП - РСК)
		Начало (пункт/узел/город)	Оценочное (пункт/узел/город)	Общая пропускная способность (км)	Текущая	Прогноз		Под начала	Под завершения			Ю.с. средства	Средства ЕС	Банковские займы	Гранты	
TU-MAR-01	Рембилитация порта Дериндже				1 350 000 тонн	15 000 000 тонн	Строительство	2012	2015							
TU-MAR-02	Модернизация объектов в порту Измир и дноуглубительные работы в Измирском заливе				10 500 000 тонн	20 000 000 тонн	Строительство	2012	2015	285						
TU-MAR-03	Рембилитация порта Мерсин				15 000 000 тонн	25 000 000 тонн	Составление программы	2011	2014							
TU-MAR-04	Рембилитация порта Искендерун				1 550 000 тонн	7 500 000 тонн	Составление программы	2011	2014							
TU-MAR-05	Порт Филикос: строительство нового порта (основные сооружения)	Зонгулдак/Филикос			25 000 000 тонн		Изъясания/проектирование	2012	2015	851					851 (Б0Т)	
TU-MAR-06	Контейнерный порт Мерсин: строительство нового узлового порта	Мерсин			11 000 000 ДФЭ		Изъясания/проектирование	2012	2015	3 820		355			3 465 (Б0Т)	
TU-MAR-07	Порт Чандарлы: строительство нового узлового порта	Измир/Чандарлы			4 000 000 ДФЭ		Строительство	2011	2014	1 210		212			998 (Б0Т)	

УКРАИНА

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (названия проектов и участки)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА			ТИП ДОРОГИ	ИНТЕНСИВНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн. евро)	ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн. долл.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования ^{*)})				ВНР для ГЧП – РС(С)
		Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)	Общая протяженность (км)		Текущая	Прогноз		Год начала	Год завершения				Гос. средства	Средства ЕС	Банковские займы	Гранты	
UKR-ROD-01	Реконструкция скоростной автомагистрали М-04 Знаменка – Луганск – Изварино в соответствии с концепцией государственной целевой программы дорожного строительства на 2012-2016 годы. Направление дороги совпадает с европейским автомобильным маршрутом E40 – самым длинным в Европе маршрутом протяженностью 8500 км, соединяющим французский город Кале через Бельгию, Германию, Польшу, Украину, Россию, Казахстан, Узбекистан и Кыргызстан с казахстанским городом Риддер у границы Китая, и с маршрутом E50 (5100 км), Франция (Брест) – Германия – Чешская Республика – Словакия – Украина (Ужгород – Винница – Днепропетровск – Донецк – Довжанское) – Россия (Махачкала – Каспийское море).	Днепропетровск	Донецк	82,3	Автоматраль, скоростная дорога общегос. значения			Состав, программы, планирование, проектирование, строительство	2012	2012								
		Луганск	Луганск	85								706	939					
UKR-ROD-02	Строительство и эксплуатация контрольно-пропускного пункта "Щербачевка" на скоростной автомагистрали от границы до границы до Киев – Харьков – Давжанское	Щербачевка	Довжанское	48,8					2010	2012	304,3	405						

УКРАИНА (ПРОДОЛЖЕНИЕ)

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (названия проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА		ТИП ДОРОГИ	ИНТЕНСИВНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн. евро)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВВП для ГЧП – РСЖ	
		Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)		Текущая	Прогноз		Год начала завершения	Год завершения			Гос. средства	Средства ЕС	Банковские займы	Гранты		Частные средства
UKR-ROD-03	Строительство скоростной автомагистрали Львов – Краковец Дорога прокладывается в объезд населенных пунктов и строится одновременно с северной объездной дорогой г. Львов. Сооружение новой скоростной автомагистрали Львов – Краковец запланировано в соответствии с Концепцией государственной целевой программы дорожного строительства на 2012–2016 годы. Направление дороги совпадает с третьим общеевропейским транспортным коридором (Брюссель – Аахен – Кельн – Дрезден – Вроцлав – Катовице – Краков – Львов – Киев) и европейским автодорожным маршрутом Е40.	Львов	Краковец	84,4	Автоматизация, скорость движения, дорожное обслуживание, безопасность	Текущая	Прогноз	Состав, программы, планирование, проектирование, строительство	2012	2014-2016	618						

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (названия проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА		СРЕДНЕГОДОВАЯ ИНТЕНСИВНОСТЬ (пассажир. поезд)		СРЕДНЕГОДОВАЯ ИНТЕНСИВНОСТЬ (товарные поезда)		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВВП для ГЧП – РСЖ
		Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)	Текущая	Прогноз	Текущая	Прогноз		Год начала завершения	Год завершения			Гос. средства	Средства ЕС	Банковские займы	Гранты	
UKR-RLW-01	Строительство туннеля на перегоне Бескид – Сокотарское (участок Стрый – Мукачево) позволит ликвидировать разрыв и опасный участок в международном транспортном коридоре 5. Этот однопутный участок находится на маршруте Львов – Чоп.							Состав, программы, планирование, проектирование, строительство	2004	2014	134,5		39,9	ЕБРР и ЕИБ			

УЗБЕКИСТАН

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (название проекта и участок)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА		ТИП ДОРОГИ	ИНТЕНСИВНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК		ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВНР (для ЧП – РС)	
		Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)		Общая протяженность (км)	Автоматизация скорости движения		Текущая	Прогноз		Состав, программы, планирование, проектирование, строительство	Год начала	Год завершения	ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн.)		Гос. средства
UZH-R0D-01	Программа мультитраншевого финансирования "Проект по развитию дорог регионального значения, этап I" участком АБР	Хазараспский район (Хорезмская область)	Кунградский район (Республика Каракалпакстан)	131			Строительство	2009	2013	182,5	X		АБР			15,6
UZH-R0D-02	Программа мультитраншевого финансирования "Проект по развитию дорог регионального значения, этап II" участком АБР	г. Газли (Бухарская область)	г. Бирюни (Республика Каракалпакстан)	222			Строительство	2010	2016	600	X		АБР			16,7

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (название проектов и участок)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА			СРЕДНЕГО ИНТЕНСИВНОСТЬ (пассажир. поезд)		СРЕДНЕГО ИНТЕНСИВНОСТЬ (товарные поезда)		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК	ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)				ВНР (для ЧП – РС)
		Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)	Общая протяженность (км)	Текущая	Прогноз	Текущая	Прогноз					Состав, программы, планирование, проектирование, строительство, расходы на содержание	Год начала	Год завершения	Гос. средства	
UZH-R1W-01	Электрификация линии Ташкент – Ангрен	Тукумачи	Ангрен	113,9			Завершено технико-экономическое обоснование			85,4			Узбекистанские железные дороги (УТИ)			КМВ (Германия) и Кувейтский фонд экономического развития арабских стран	
UZH-R1W-02	Строительство линии Навои – Учкудук – Султонуздаг – Нукус	Нукус	Навои	340				210		40,46			Узбекистанские железные дороги (УТИ)				
UZH-R1W-03	Новая линия Ташгузар – Болсун – Куммурган (инвестор – ЯМС)	Ташгузар	Куммурган				Строительство			447,5			УТИ				ЯМС
UZH-R1W-04	Модернизация локомотивного парка УТИ							2009	2012	75							Займ от Китая
UZH-R1W-05	Мароканд – Карши	Мароканд	Карши	140			Изыскания/проектирование	2012	2014	210,2						АБР	

УЗБЕКИСТАН
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

КОД ПРОЕКТА	ОПИСАНИЕ (названия проектов и участков)	РАСПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТА			СРЕДНЕУС. ИНТЕНСИВНОСТЬ (пассажир. поезд)		СРЕДНЕУС. ИНТЕНСИВНОСТЬ (товарные поезда)		ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ	ГРАФИК		ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ (млн.)	ИЗРАСХОДОВАНО (в % общей стоимости)	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, в % (или возможные источники финансирования)					ВНР (для ГЧП – РСФ)
		Начало (пункт/узел/город)	Окончание (пункт/узел/город)	Общая протяженность (км)	Текущая	Прогноз	Текущая	Прогноз		Год начала	Год завершения			Гос. средства	Средства ЕС	Банковские займы	Гранты	Частные средства	
UZB-RLW-06	Карши – Ташгузар – Бойсун – Кумурган – Термез	Карши	Термез	325					Состав. программы, планирование, проектирование, строительство подать заявку на выделение средств	2012	2017	388,3		43%	ЯИМС 57%			Финансируется правительством Японии	
UZB-RLW-07	Мароканд – Навои – Бухара	Мароканд	Бухара	250					Изыскания/проектирование	2014	2018	443,9		55%	АБР 45%				
UZB-RLW-08	Организация высокоскоростного движения пассажирских поездов на линии Ташкент – Самарканд	Ташкент	Самарканд	344					Строительство	2010	2012	76,7		100%					
UZB-RLW-09	Прокладка волоконно-оптического кабеля по маршруту Навои – Учудук-2 – Султануздаг – Нукус – Каракалпакия	Навои	Найманкуль	1 142					Строительство	2009	2012	9,2		100%					
UZB-RLW-10	Оснащение станций на линии Навои – Учудук-2 – Султануздаг – Нукус – Каракалпакия системами централизованного управления и автоблокировки	Навои	Каракалпакия	721					Строительство	2009	2012	10							
UZB-RLW-11	Строительство двухпутной электрифицированной линии Янгйер – Джизак	Янгйер	Джизак	187					Строительство	2009	2011	334,3							

Примечания:
 * Для проектов в стадии осуществления указаны даты строительства.
 ** Просьба сообщить свои рекомендации относительно потенциальных источников финансовых средств для покрытия стоимости проектов в части, не обеспеченной финансированием.

Добавление 4.4

Применение полученных результатов

Таблица Т-1 Китай

ОЦЕНКА

1. Ответы (по данным, полученным от страны)

Код проекта	Критерии А				Критерии В	
	CA1	CA2	CA3	CA4	CB1	CB2
CH-ROD-04	A	A	A	B	A	A
CH-ROD-05	A	A	A	B	A	A
CH-ROD-06	A	A	A	B	A	A
CH-ROD-07	A	A	A	B	A	A
CH-ROD-10	A	A	A	B	A	A
CH-ROD-11	A	A	A	B	A	A
CH-ROD-13	B	B	B	B	B	A
CH-ROD-14	B	B	B	B	C	A
CH-ROD-15	B	B	B	B	B	A
CH-ROD-16	B	B	B	B	A	A

2. Первичные баллы

Код проекта	Критерии А				Критерии В	
	CA1	CA2	CA3	CA4	CB1	CB2
CH-ROD-04	5	5	5	4	5	5
CH-ROD-05	5	5	5	4	5	5
CH-ROD-06	5	5	5	4	5	5
CH-ROD-07	5	5	5	4	5	5
CH-ROD-10	5	5	5	4	5	5
CH-ROD-11	5	5	5	4	5	5
CH-ROD-13	4	4	4	4	4	5
CH-ROD-14	4	4	4	4	3	5
CH-ROD-15	4	4	4	4	4	5
CH-ROD-16	4	4	4	4	5	5

Вес	Критерии А				Критерии В	
	WCA1	WCA2	WCA3	WCA4	WCB1	WCB2
	3,13%	9,38%	19,79%	17,71%	40,00%	10,00%

3. Взвешенные баллы

Код проекта	Критерии А				Критерии В	
	CA1	CA2	CA3	CA4	CB1	CB2
CH-ROD-04	0,16	0,47	0,99	0,71	2,00	0,50
CH-ROD-05	0,16	0,47	0,99	0,71	2,00	0,50
CH-ROD-06	0,16	0,47	0,99	0,71	2,00	0,50
CH-ROD-07	0,16	0,47	0,99	0,71	2,00	0,50
CH-ROD-10	0,16	0,47	0,99	0,71	2,00	0,50
CH-ROD-11	0,16	0,47	0,99	0,71	2,00	0,50
CH-ROD-13	0,13	0,38	0,79	0,71	1,60	0,50
CH-ROD-14	0,13	0,38	0,79	0,71	1,20	0,50
CH-ROD-15	0,13	0,38	0,79	0,71	1,60	0,50
CH-ROD-16	0,13	0,38	0,79	0,71	2,00	0,50

Код проекта	Общий балл проекта	Оценочная категория
CH-ROD-04	4,82	II
CH-ROD-05	4,822916667	II
CH-ROD-06	4,822916667	II
CH-ROD-07	4,822916667	II
CH-ROD-10	4,822916667	II
CH-ROD-11	4,822916667	II
CH-ROD-13	4,1	II
CH-ROD-14	3,7	III
CH-ROD-15	4,1	II
CH-ROD-16	4,5	II

Таблица Т-2 Германия (автодорожные проекты)

ОЦЕНКА

1. Ответы (по данным, полученным от страны)

Код проекта	Критерии А				Критерии В	
	CA1	CA2	CA3	CA4	CB1	CB2
DEU-ROD-01	B	E	B	B	D	B
DEU-ROD-02	B	E	B	B	D	D

2. Первичные баллы

Код проекта	Критерии А				Критерии В	
	CA1	CA2	CA3	CA4	CB1	CB2
DEU-ROD-01	4	1	4	4	2	4
DEU-ROD-02	4	1	4	4	2	2

Веса	Критерии А				Критерии В	
	WCA1	WCA2	WCA3	WCA4	WCB1	WCB2
	3,13%	9,38%	19,79%	17,71%	40,00%	10,00%

3. Взвешенные баллы

Код проекта	Критерии А				Критерии В	
	CA1	CA2	CA3	CA4	CB1	CB2
DEU-ROD-01	0,13	0,09	0,79	0,71	0,80	0,40
DEU-ROD-02	0,13	0,09	0,79	0,71	0,80	0,20

Код проекта	Общий балл проекта	Оценочная категория	Категории приоритета			
			I	II	III	IV
DEU-ROD-01	2,91875	IV	0	-	-	IV
DEU-ROD-02	2,71875	IV	0	-	-	IV

Таблица Т-3 Германия (железнодорожные проекты)

ОЦЕНКА

1. Ответы (по данным, полученным от страны)

Код проекта	Критерии А				Критерии В	
	CA1	CA2	CA3	CA4	CB1	CB2
DEU-RLW-01	В	Е	В	В	В	С

2. Первичные баллы

Код проекта	Критерии А				Критерии В	
	CA1	CA2	CA3	CA4	CB1	CB2
DEU-RLW-01	4	1	4	4	4	3

Веса	Критерии А				Критерии В	
	WCA1	WCA2	WCA3	WCA4	WCB1	WCB2
	3,13%	9,38%	19,79%	17,71%	40,00%	10,00%

3. Взвешенные баллы

Код проекта	Критерии А				Критерии В	
	CA1	CA2	CA3	CA4	CB1	CB2
DEU-RLW-01	0,13	0,09	0,79	0,71	1,60	0,30

Код проекта	Общий балл проекта	Оценочная категория	Категории приоритета			
			I	II	III	IV
DEU-RLW-01	3,61875	III	-	-	III	-

Таблица Т-4 Пакистан

ОЦЕНКА*1. Ответы (по данным, полученным от страны)*

Код проекта	Критерии А				Критерии В	
	CA1	CA2	CA3	CA4	CB1	CB2
PAK-ROD-01	A	A	B	B	A	C
PAK-ROD-02	B	B	C	B	A	C
PAK-ROD-03	B	B	C	B	A	D
PAK-ROD-07	B	B	B	C	A	C
PAK-ROD-10	B	B	C	C	A	B
PAK-ROD-11	B	B	C	B	A	C
PAK-ROD-12	B	B	B	B	A	C
PAK-ROD-14	B	B	C	C	A	C
PAK-ROD-16	B	B	B	C	A	C
PAK-ROD-19	B	C	C	B	A	C
PAK-ROD-20	B	C	B	C	A	C

2. Первичные баллы

Код проекта	Критерии А				Критерии В	
	CA1	CA2	CA3	CA4	CB1	CB2
PAK-ROD-01	5	5	4	4	5	3
PAK-ROD-02	4	4	3	4	5	3
PAK-ROD-03	4	4	3	4	5	2
PAK-ROD-07	4	4	4	3	5	3
PAK-ROD-10	4	4	3	3	5	4
PAK-ROD-11	4	4	3	4	5	3
PAK-ROD-12	4	4	4	4	5	3
PAK-ROD-14	4	4	3	3	5	3
PAK-ROD-16	4	4	4	3	5	3
PAK-ROD-19	4	3	3	4	5	3
PAK-ROD-20	4	3	4	3	5	3

Вес	Критерии А				Критерии В	
	WCA1	WCA2	WCA3	WCA4	WCB1	WCB2
	3,13%	9,38%	19,79%	17,71%	40,00%	10,00%

3. Взвешенные баллы

Код проекта	Критерии А				Критерии В	
	CA1	CA2	CA3	CA4	CB1	CB2
PAK-ROD-01	0,16	0,47	0,79	0,71	2,00	0,30
PAK-ROD-02	0,13	0,38	0,59	0,71	2,00	0,30
PAK-ROD-03	0,13	0,38	0,59	0,71	2,00	0,20
PAK-ROD-07	0,13	0,38	0,79	0,53	2,00	0,30
PAK-ROD-10	0,13	0,38	0,59	0,53	2,00	0,40
PAK-ROD-11	0,13	0,38	0,59	0,71	2,00	0,30
PAK-ROD-12	0,13	0,38	0,79	0,71	2,00	0,30
PAK-ROD-14	0,13	0,38	0,59	0,53	2,00	0,30
PAK-ROD-16	0,13	0,38	0,79	0,53	2,00	0,30
PAK-ROD-19	0,13	0,28	0,59	0,71	2,00	0,30
PAK-ROD-20	0,13	0,28	0,79	0,53	2,00	0,30

Код проекта	Общий балл проекта	Оценочная категория
PAK-ROD-01	4,425	II
PAK-ROD-02	4,102083333	II
PAK-ROD-03	4,002083333	II
PAK-ROD-07	4,122916667	II
PAK-ROD-10	4,025	II
PAK-ROD-11	4,102083333	II
PAK-ROD-12	4,3	II
PAK-ROD-14	3,925	III
PAK-ROD-16	4,122916667	II
PAK-ROD-19	4,008333333	II
PAK-ROD-20	4,029166667	II

Таблица Т-5 Бывшая югославская Республика Македония

ОЦЕНКА

1. Ответы (по данным, полученным от страны)

Код проекта	Критерии А				Критерии В	
	CA1	CA2	CA3	CA4	CB1	CB2
FYROM-RLW-01	A	A	A	A	A	A
FYROM-RLW-02	A	A	A	A	A	A
FYROM-RLW-03	A	A	A	A	A	A
FYROM-RLW-04	A	A	A	A	B	A

2. Первичные баллы

Код проекта	Критерии А				Критерии В	
	CA1	CA2	CA3	CA4	CB1	CB2
FYROM-RLW-01	5	5	5	5	5	5
FYROM-RLW-02	5	5	5	5	5	5
FYROM-RLW-03	5	5	5	5	5	5
FYROM-RLW-04	5	5	5	5	4	5

Вес	Критерии А				Критерии В	
	WCA1	WCA2	WCA3	WCA4	WCB1	WCB2
	3,13%	9,38%	19,79%	17,71%	40,00%	10,00%

3. Взвешенные баллы

Код проекта	Критерии А				Критерии В	
	CA1	CA2	CA3	CA4	CB1	CB2
FYROM-RLW-01	0,16	0,47	0,99	0,89	2,00	0,50
FYROM-RLW-02	0,16	0,47	0,99	0,89	2,00	0,50
FYROM-RLW-03	0,16	0,47	0,99	0,89	2,00	0,50
FYROM-RLW-04	0,16	0,47	0,99	0,89	1,60	0,50

Код проекта	Общий балл проекта	Оценочная категория
FYROM-RLW-01	5	II
FYROM-RLW-02	5	II
FYROM-RLW-03	5	II
FYROM-RLW-04	4,6	II

Таблица Т-6 Турция

ОЦЕНКА*1. Ответы (по данным, полученным от страны)*

Код проекта	Критерии А				Критерии В	
	CA1	CA2	CA3	CA4	CB1	CB2
TUR-ROD-01	A	A	A	A	B	A
TUR-ROD-02	A	A	A	A	B	A
TUR-ROD-03	A	A	A	A	B	A

2. Первичные баллы

Код проекта	Критерии А				Критерии В	
	CA1	CA2	CA3	CA4	CB1	CB2
TUR-ROD-01	5	5	5	5	4	5
TUR-ROD-02	5	5	5	5	4	5
TUR-ROD-03	5	5	5	5	4	5

Вес	Критерии А				Критерии В	
	WCA1	WCA2	WCA3	WCA4	WCB1	WCB2
	3,13%	9,38%	19,79%	17,71%	40,00%	10,00%

3. Взвешенные баллы

Код проекта	Критерии А				Критерии В	
	CA1	CA2	CA3	CA4	CB1	CB2
TUR-ROD-01	0,16	0,47	0,99	0,89	1,60	0,50
TUR-ROD-02	0,16	0,47	0,99	0,89	1,60	0,50
TUR-ROD-03	0,16	0,47	0,99	0,89	1,60	0,50

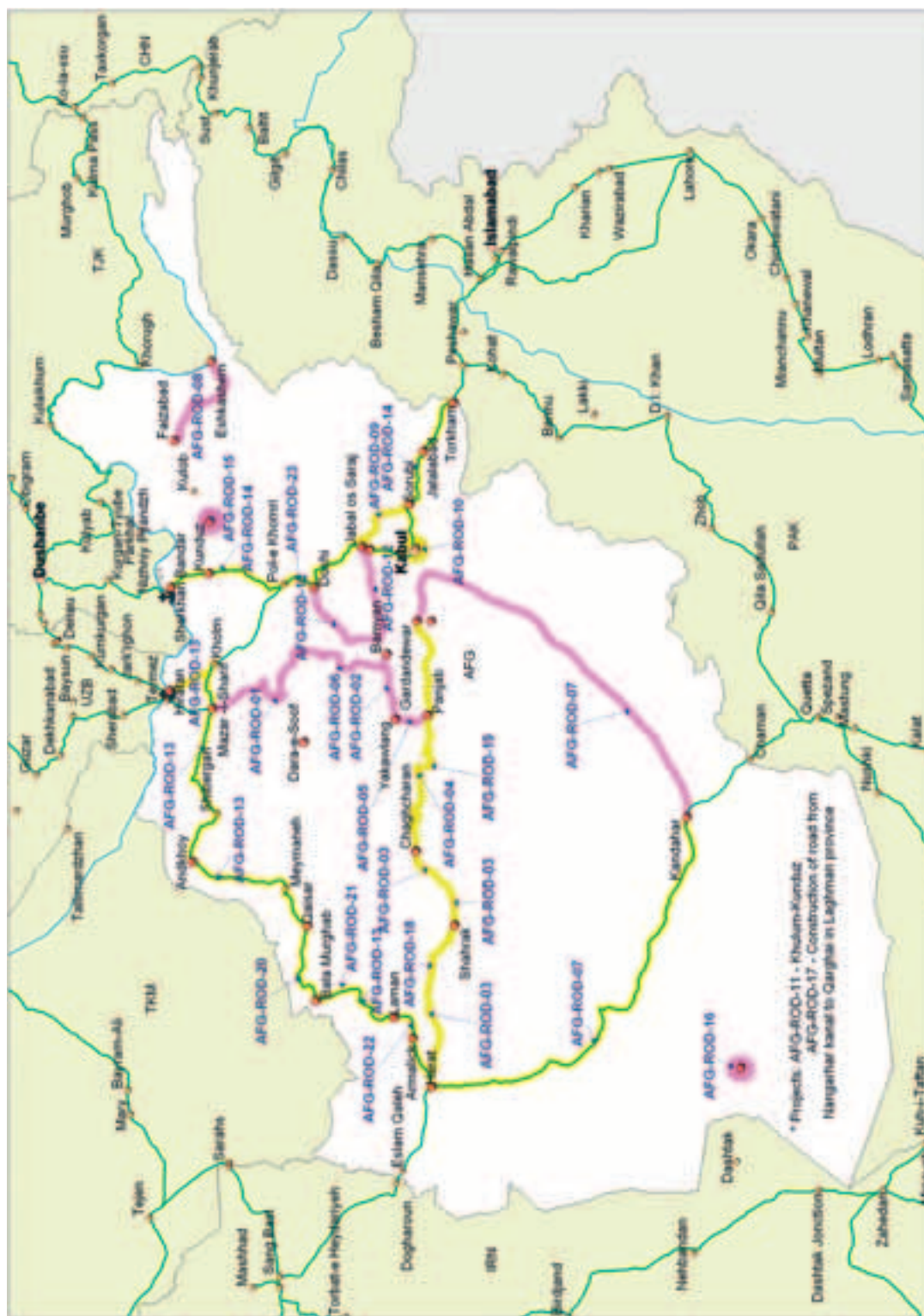
Код проекта	Общий балл проекта	Оценочная категория	Категории приоритета			
			I	II	III	IV
TUR-ROD-01	4,6	II	-	II	-	-
TUR-ROD-02	4,6	II	-	II	-	-
TUR-ROD-03	4,6	II	-	II	-	-

Добавление 4.5

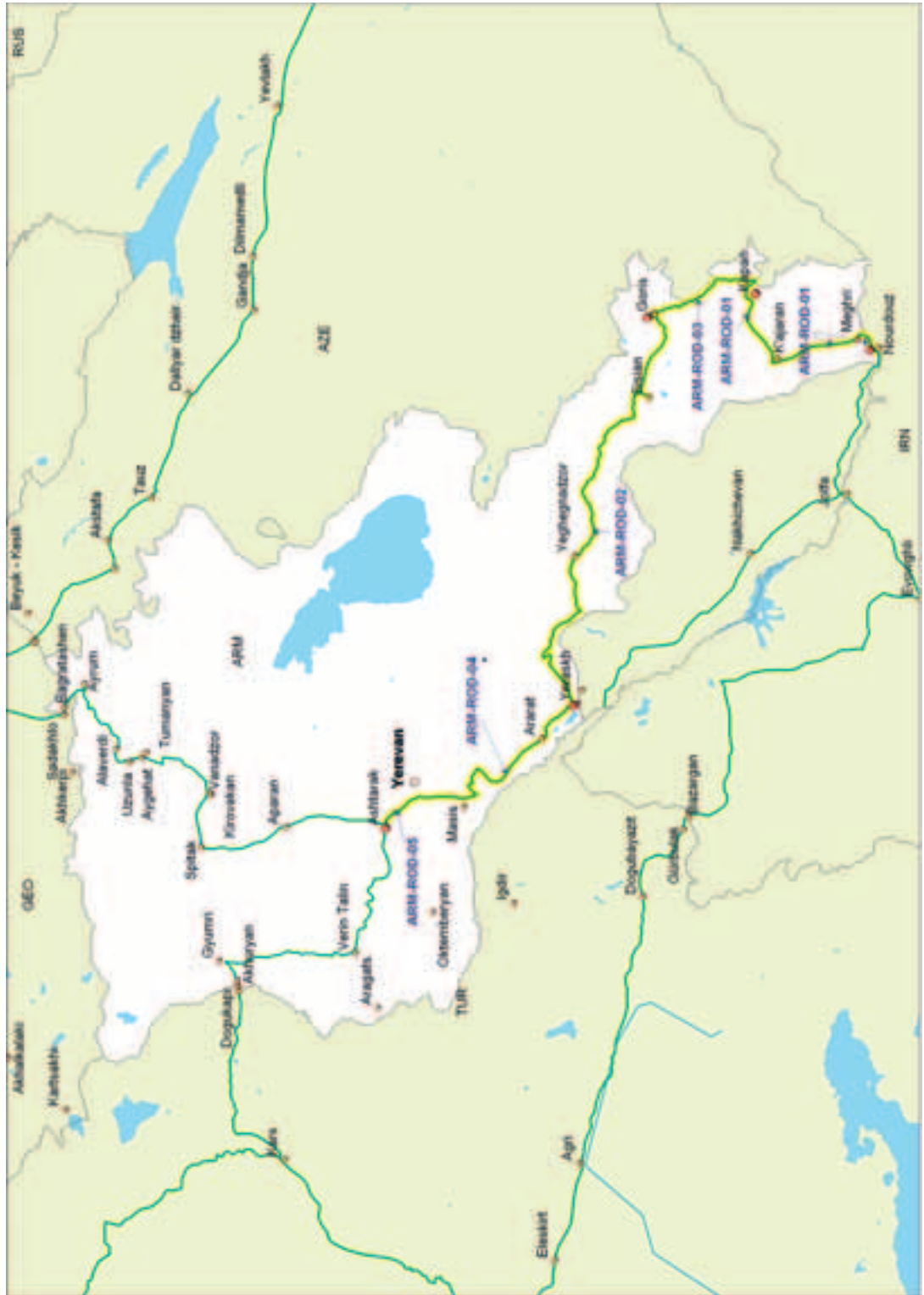
Карты автодорожных и железнодорожных проектов

АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ

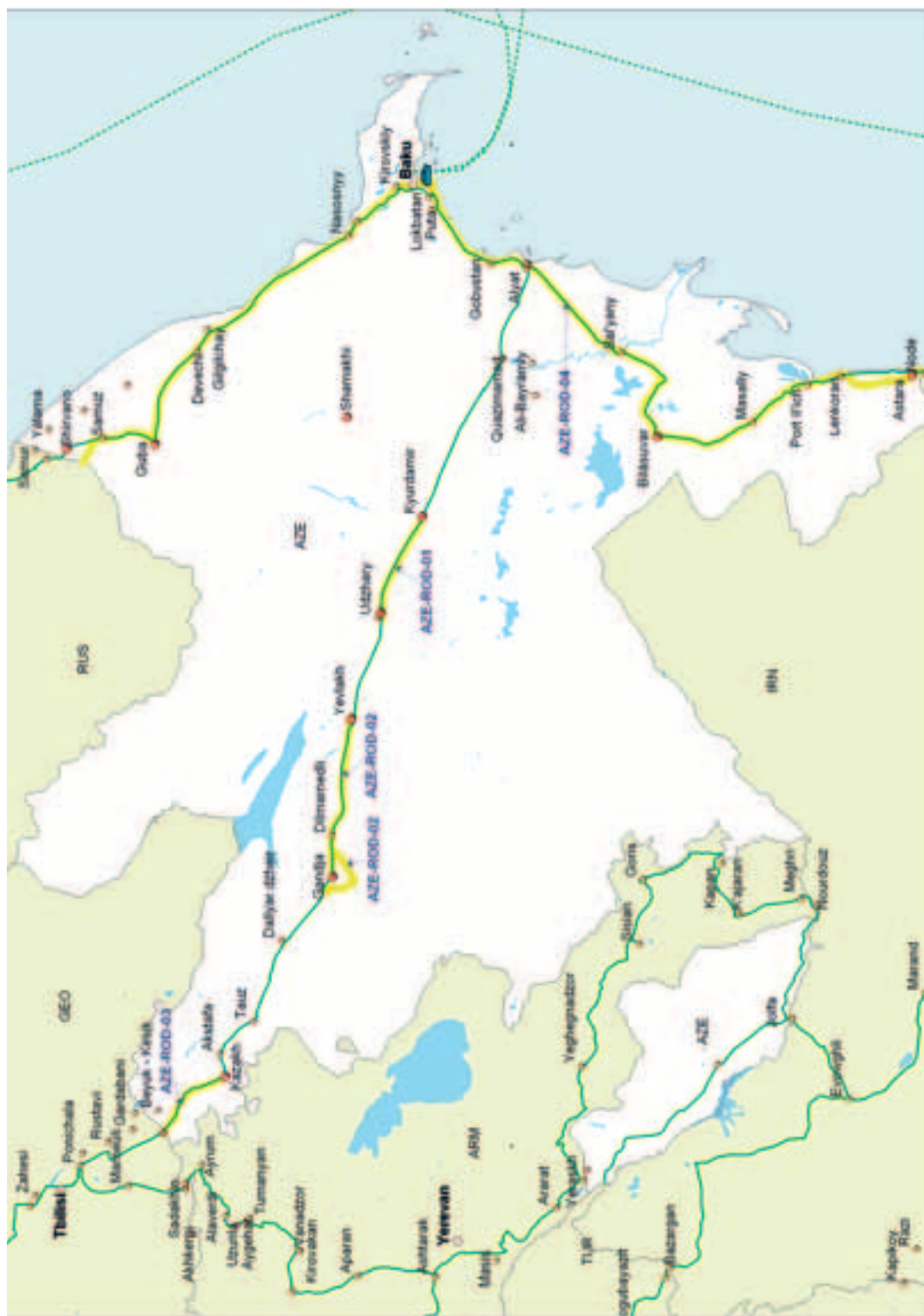
Карта А-1 Первоочередные автодорожные проекты в Афганистане



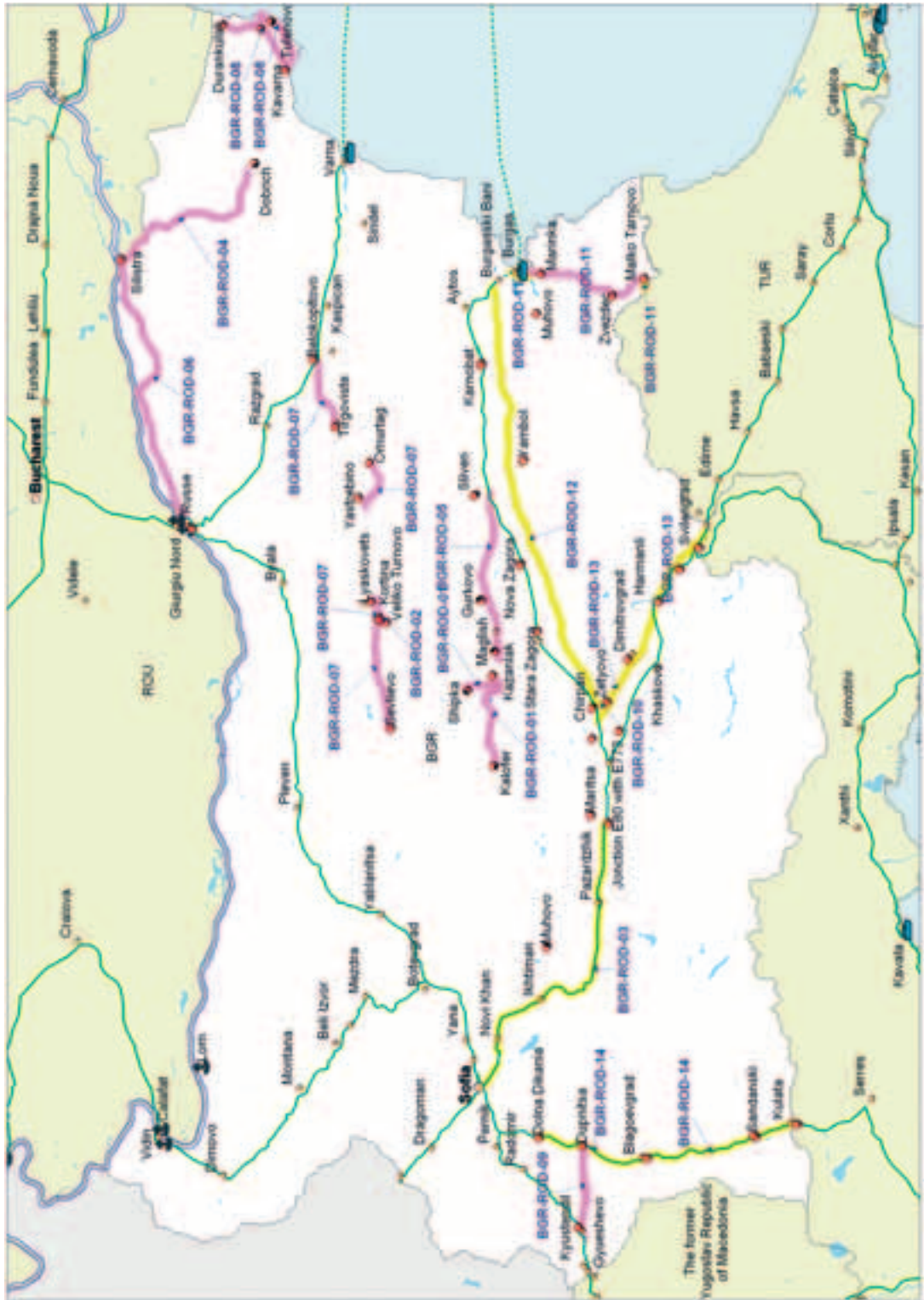
Карта А-2 Первоочередные автодорожные проекты в Армении



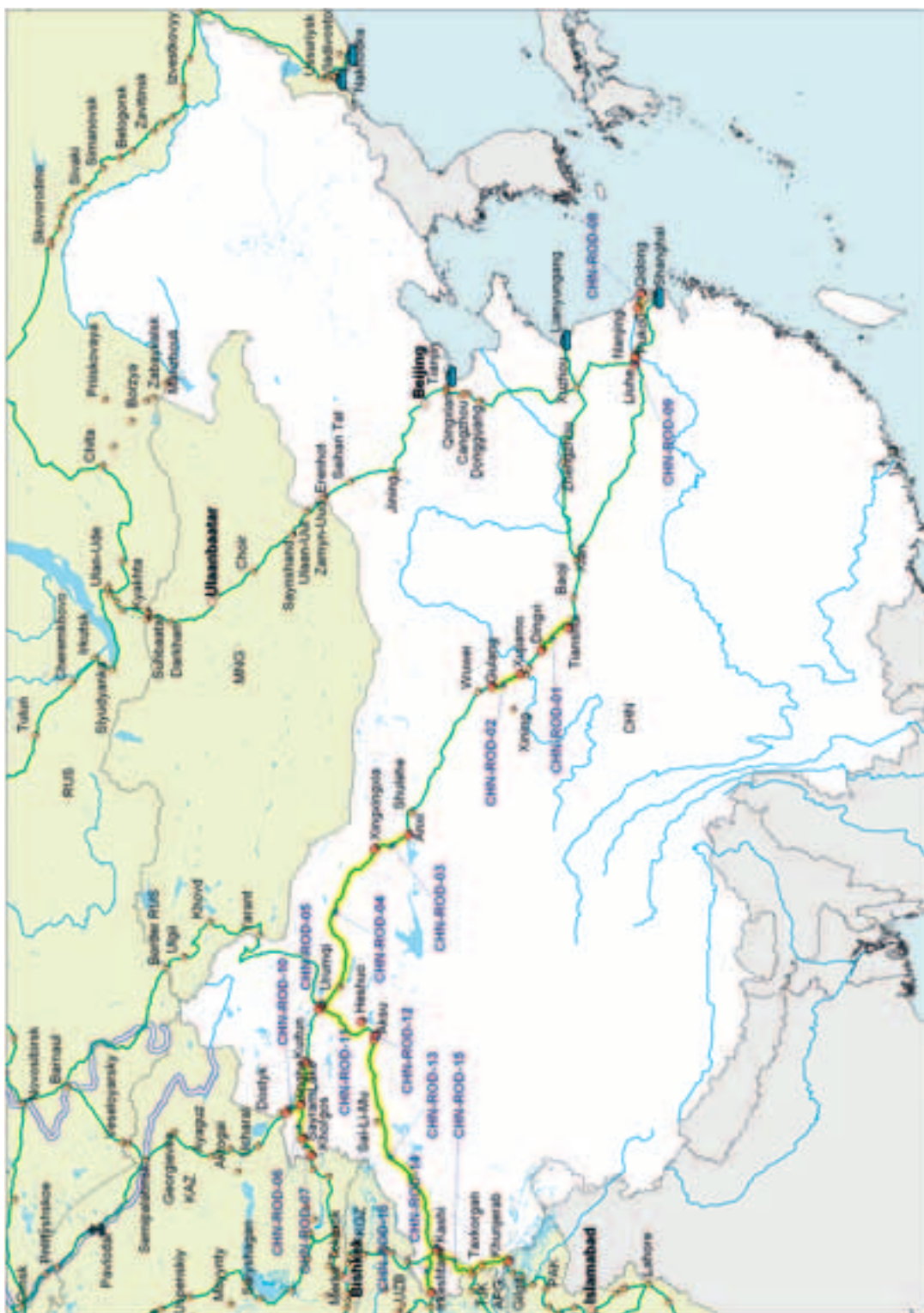
Карта А-3 Первоочередные автодорожные проекты в Азербайджане

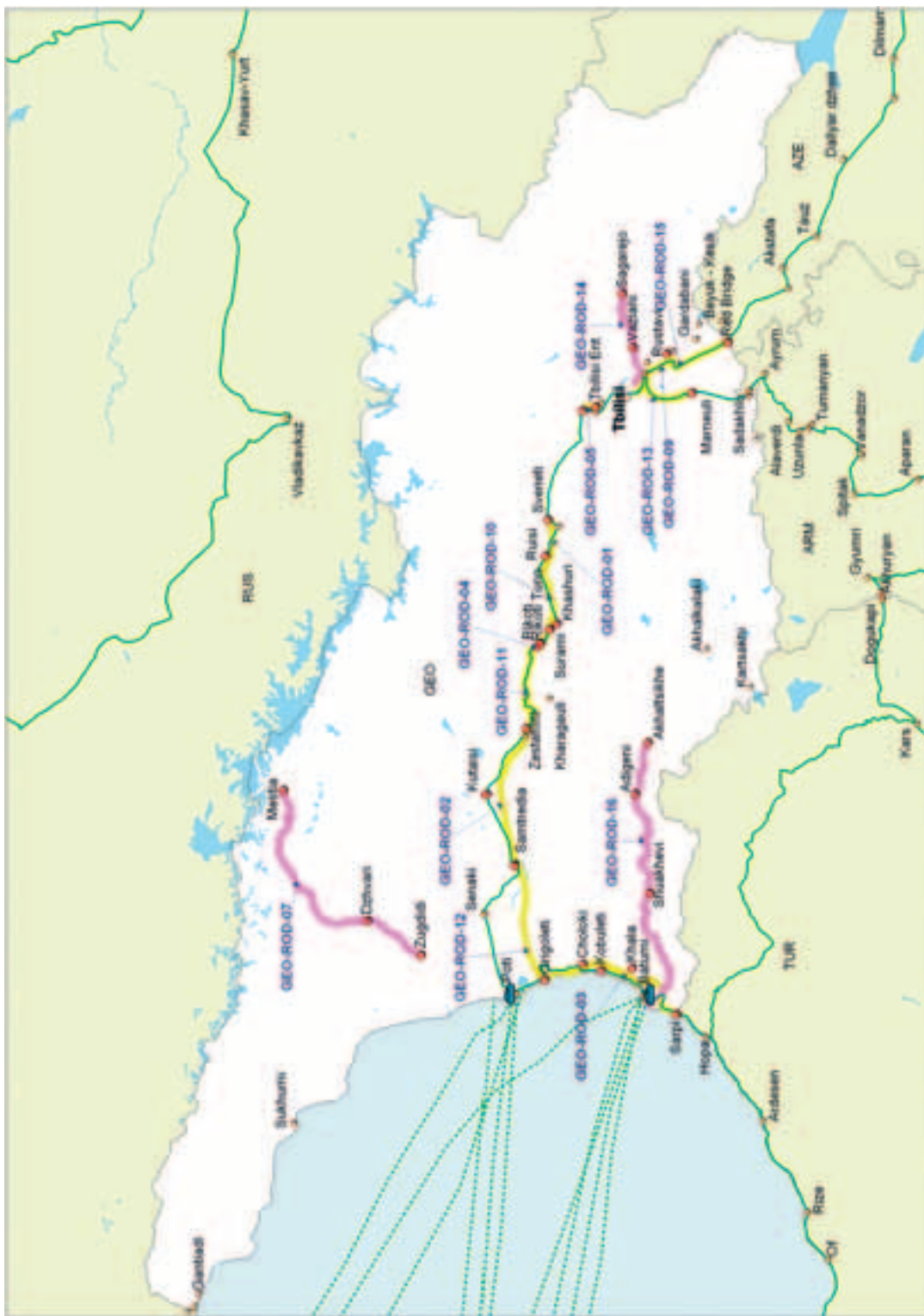


Карта А-4 Первоочередные автодорожные проекты в Болгарии



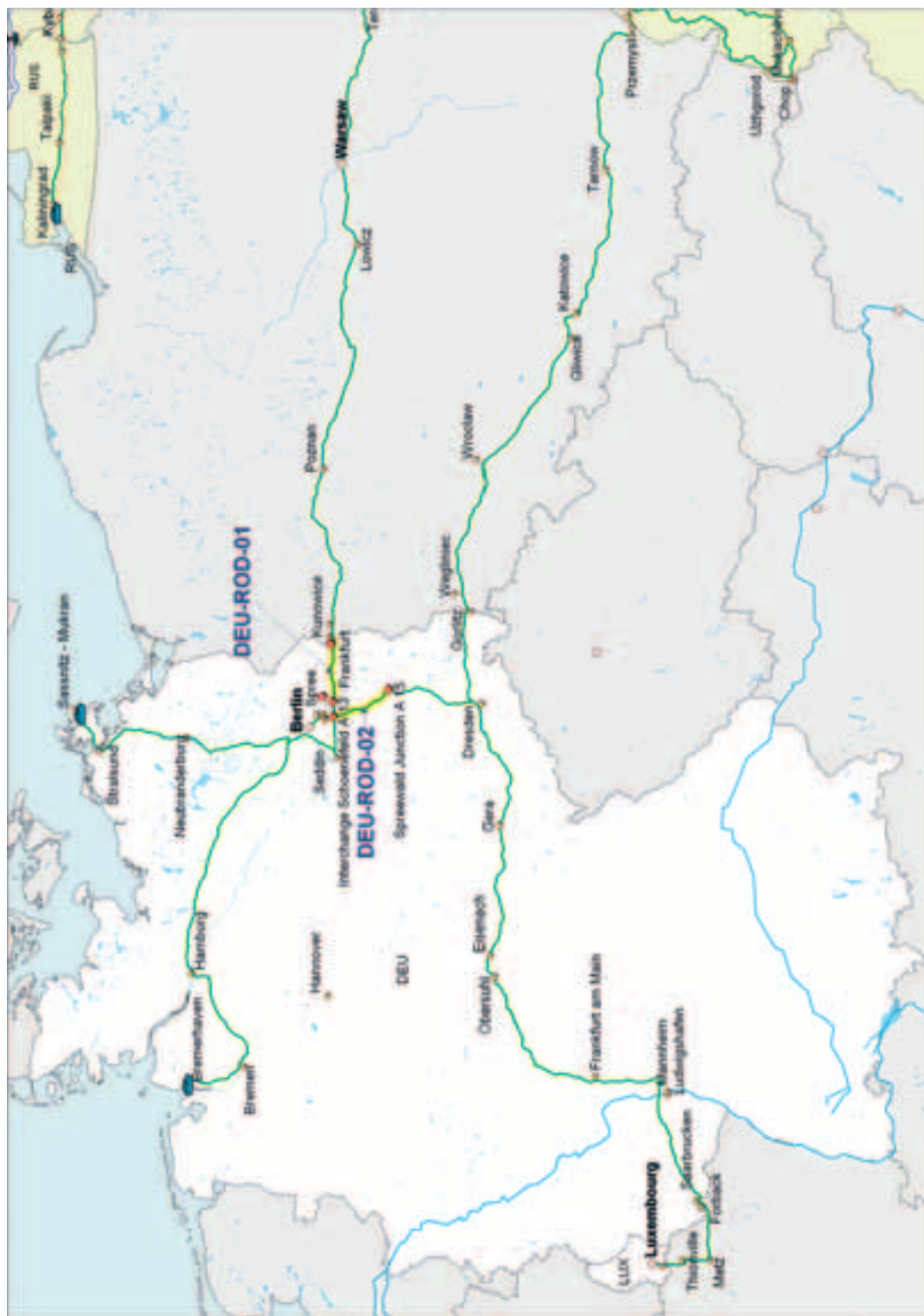
Карта А-5 Первоочередные автодорожные проекты в Китае



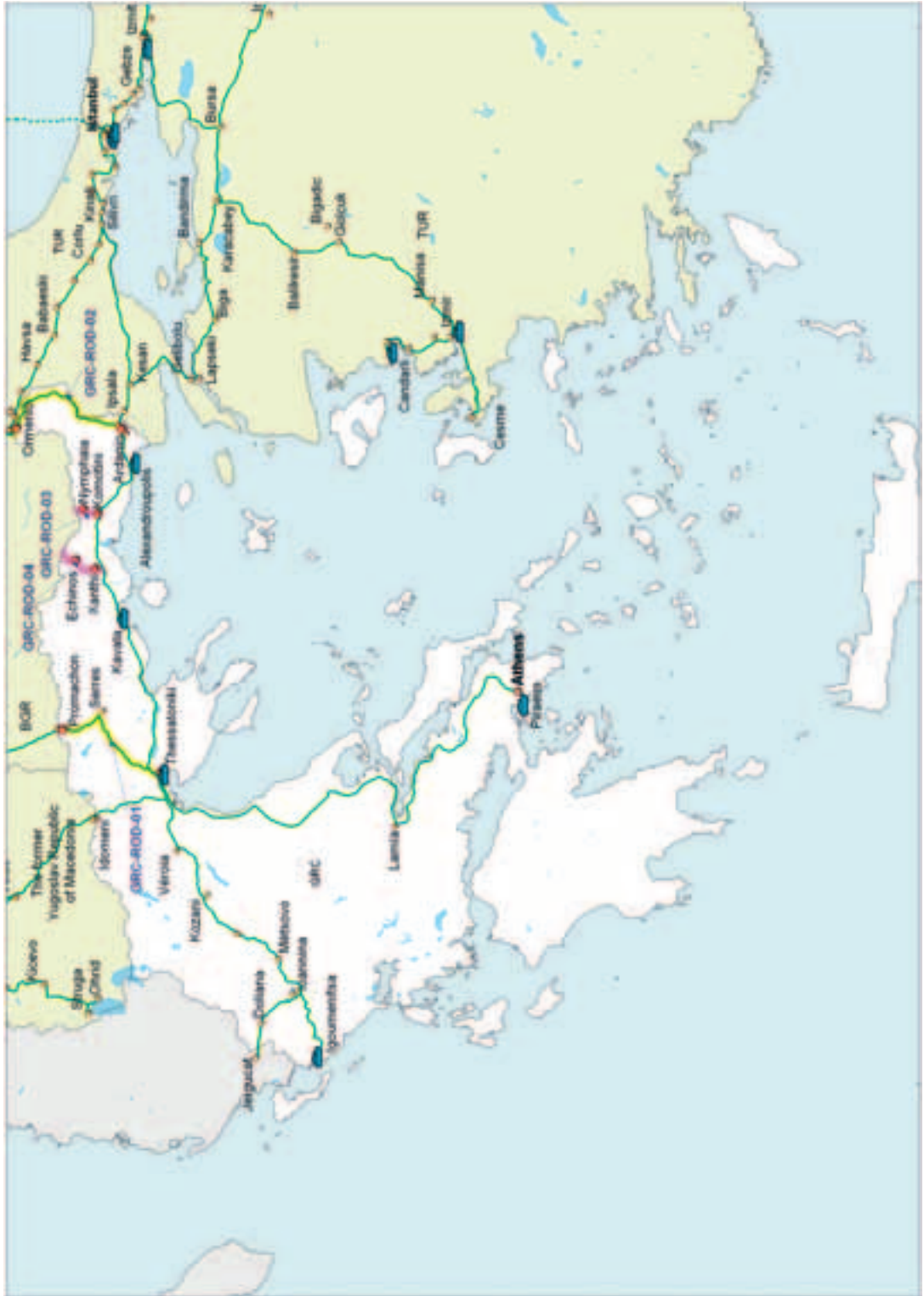


Карта А-6 Первоочередные автодорожные проекты в Грузии

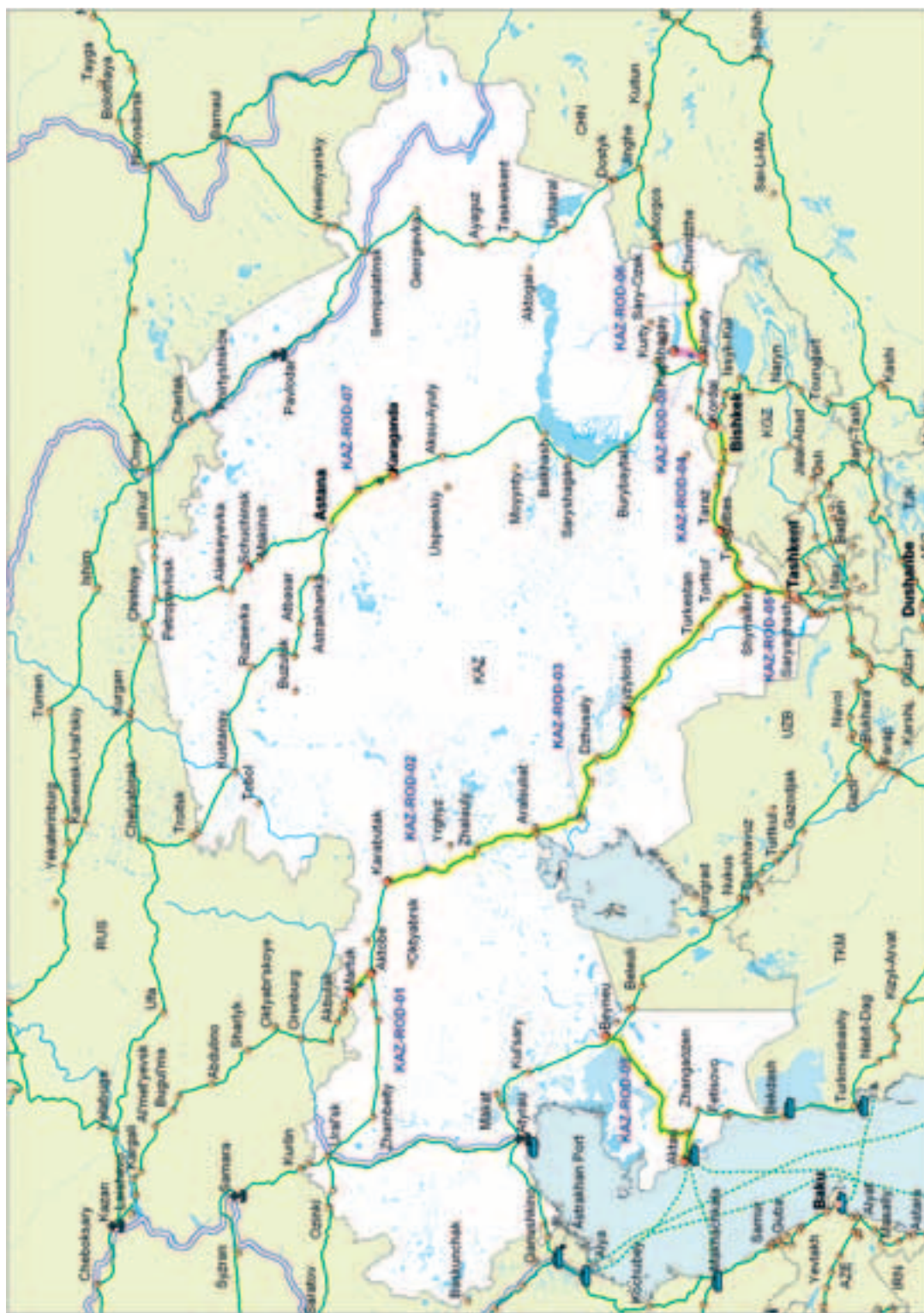
Карта А-7 Первоочередные автодорожные проекты в Германии



Карта А-8 Первоочередные автодорожные проекты в Греции



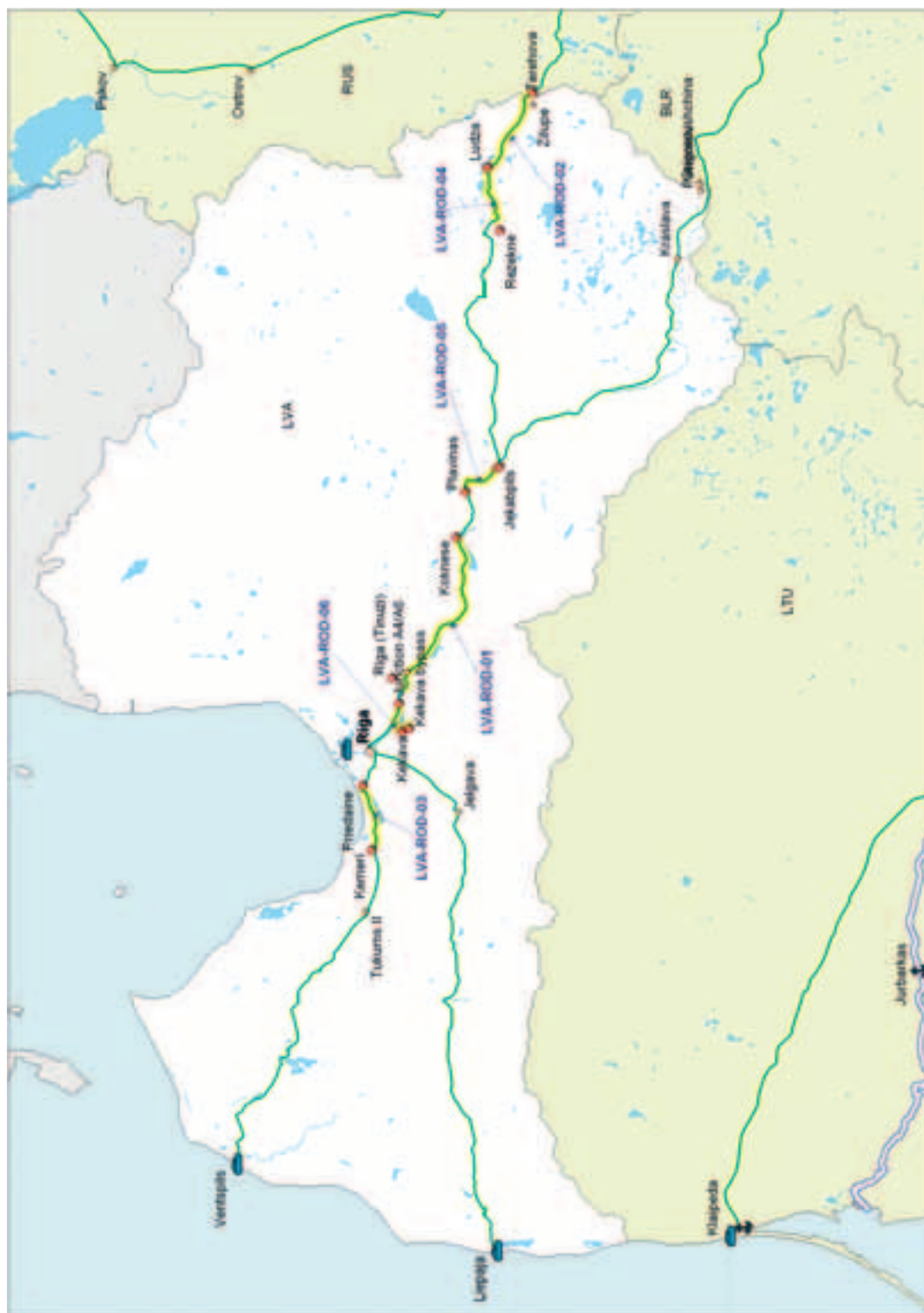
Карта А-9 Первоочередные автодорожные проекты в Казахстане

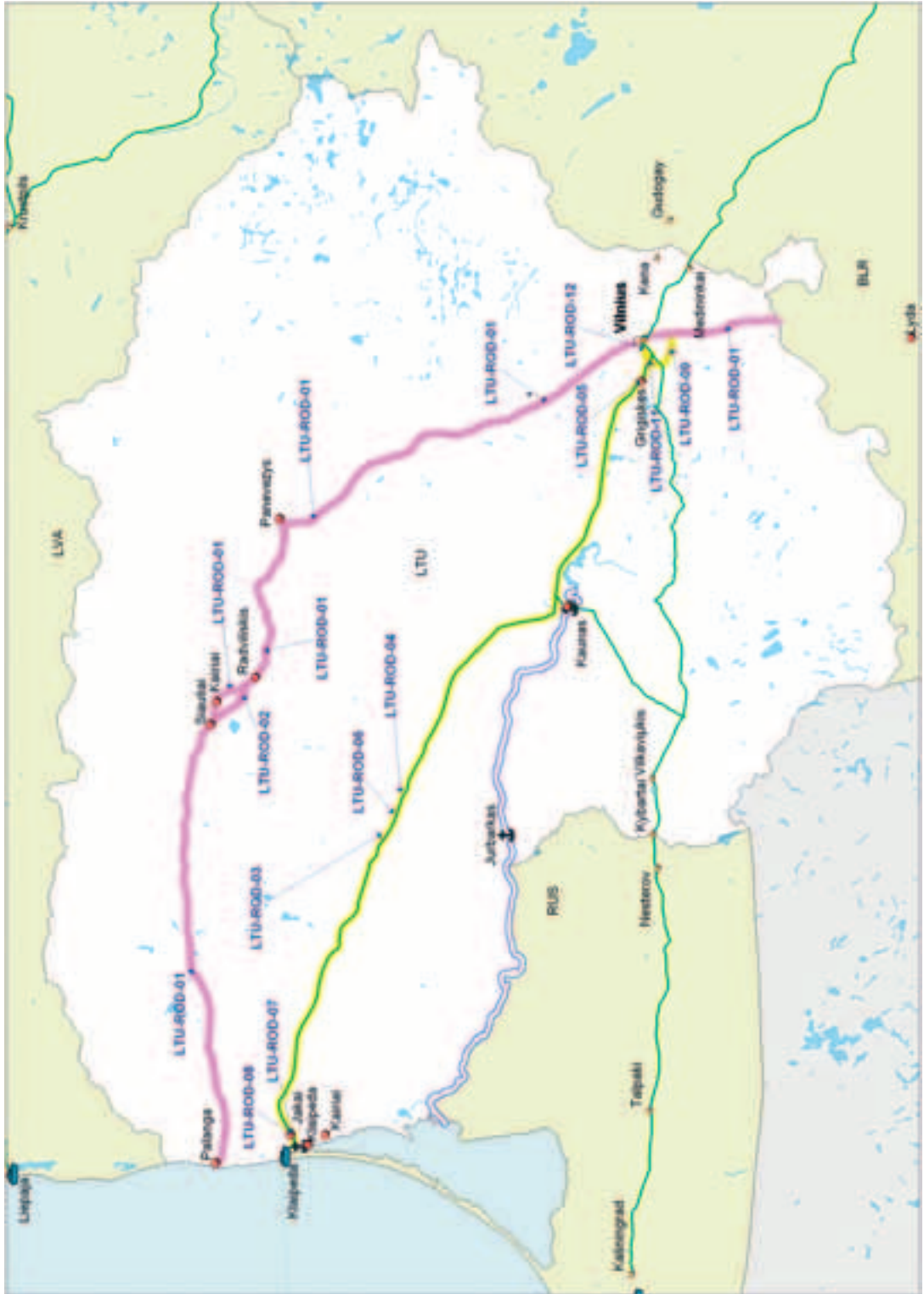


Карта А-10 Первоочередные автодорожные проекты в Кыргызстане



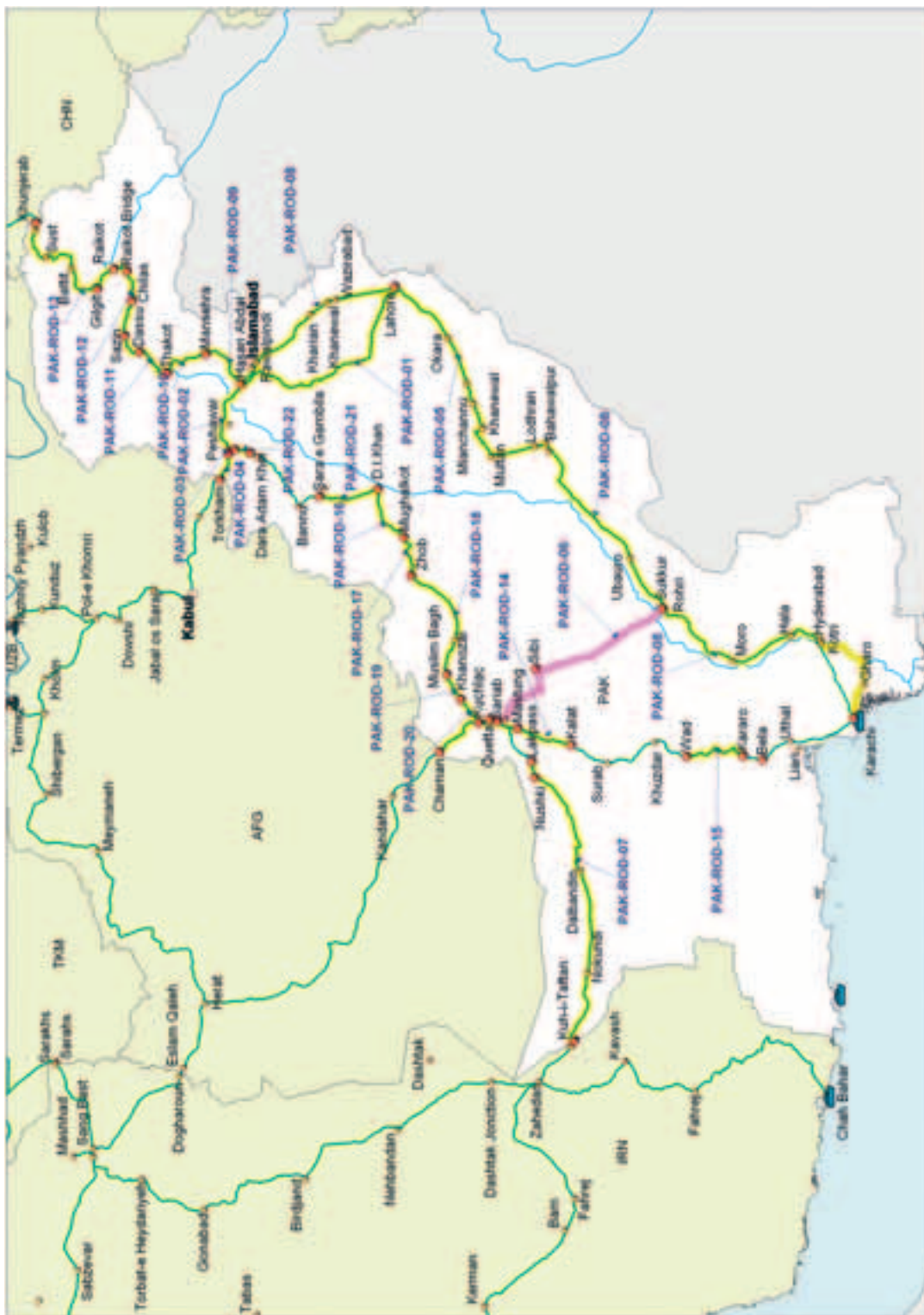
Карта А-11 Первоочередные автодорожные проекты в Латвии





Карта А-12 Первоочередные автодорожные проекты в Литве

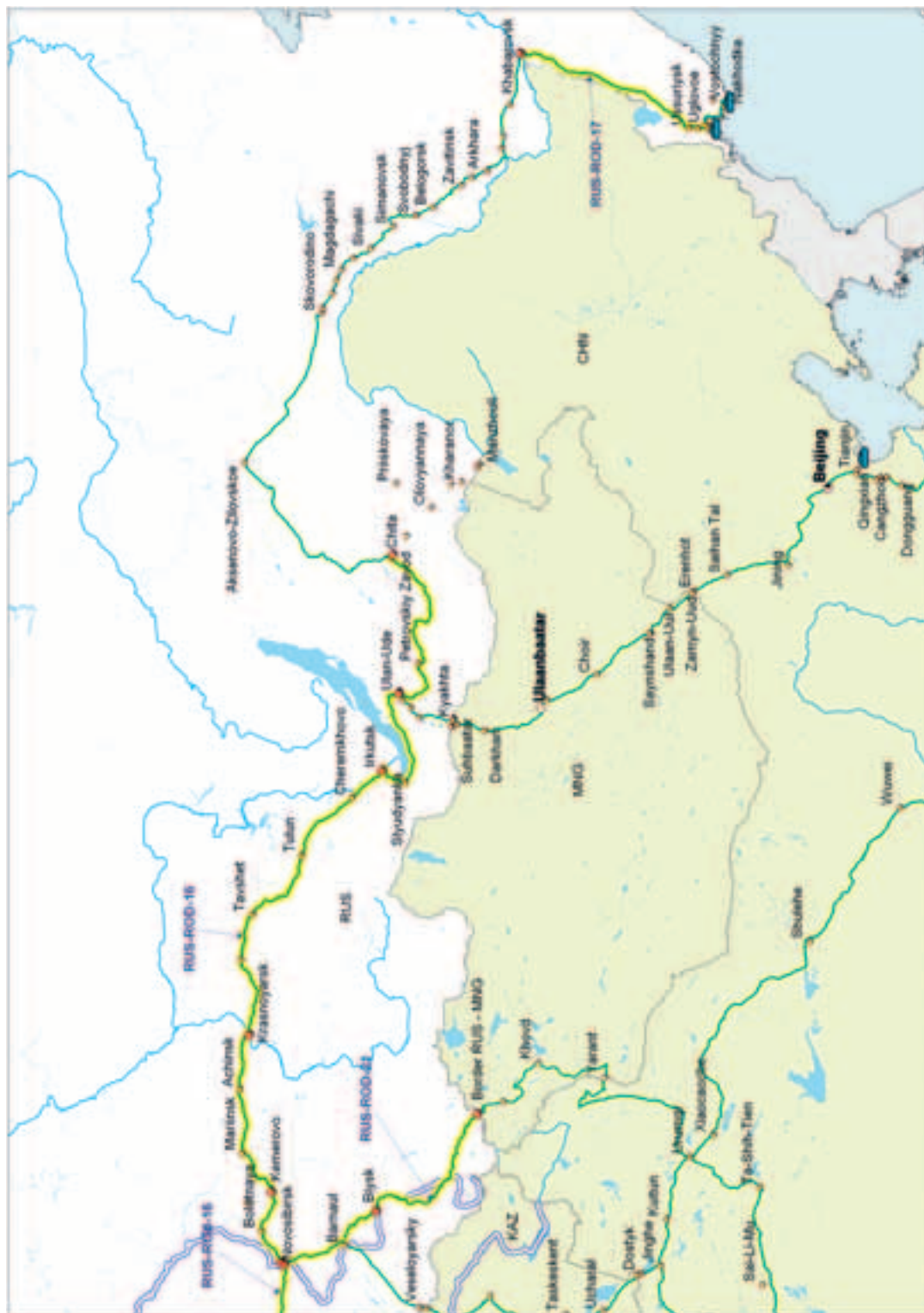
Карта А-13 Первоочередные автодорожные проекты в Пакистане



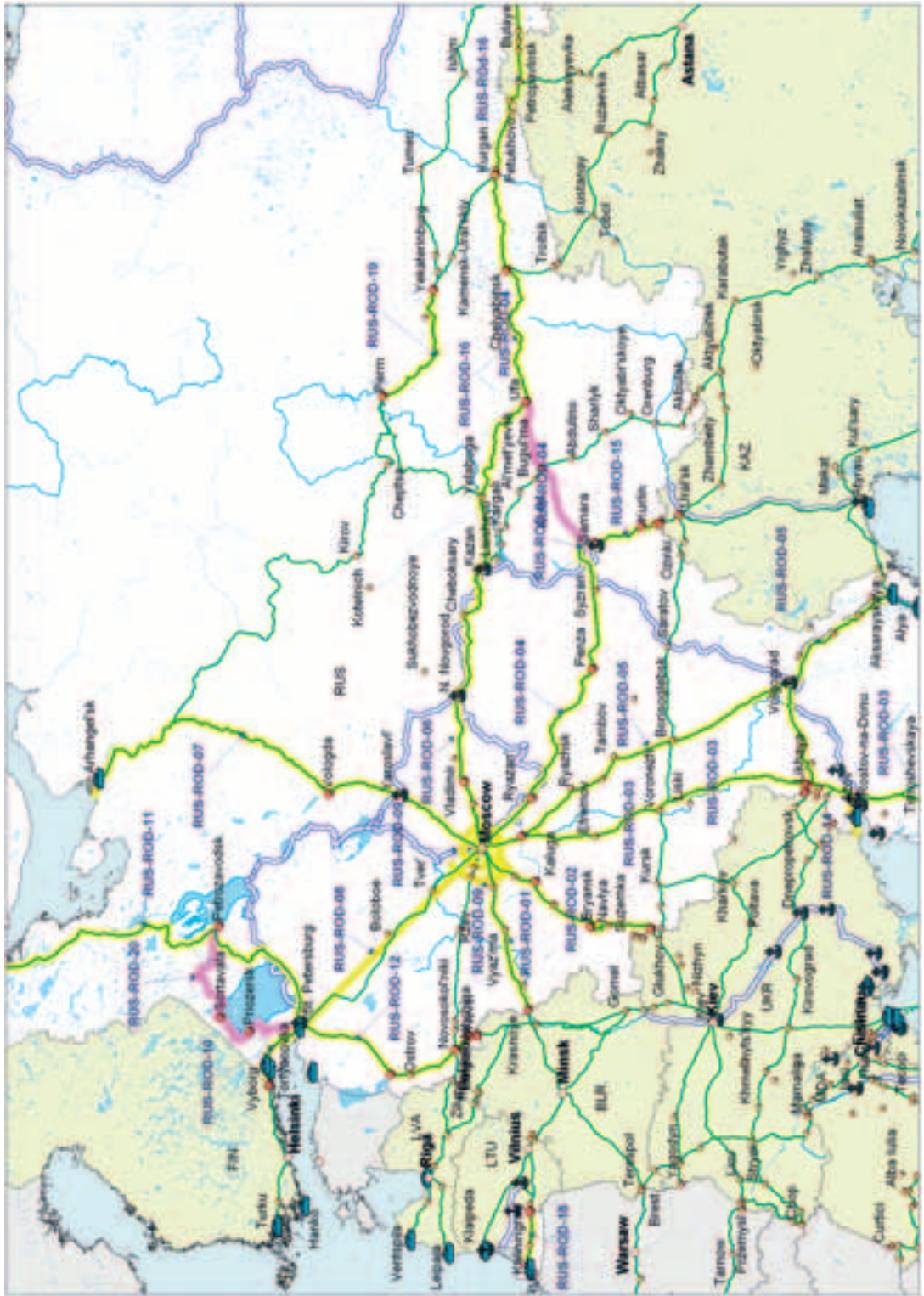
Карта А-14 Первоочередные автодорожные проекты в Молдове



Карта А-15 Первоочередные автодорожные проекты в восточных районах Российской Федерации



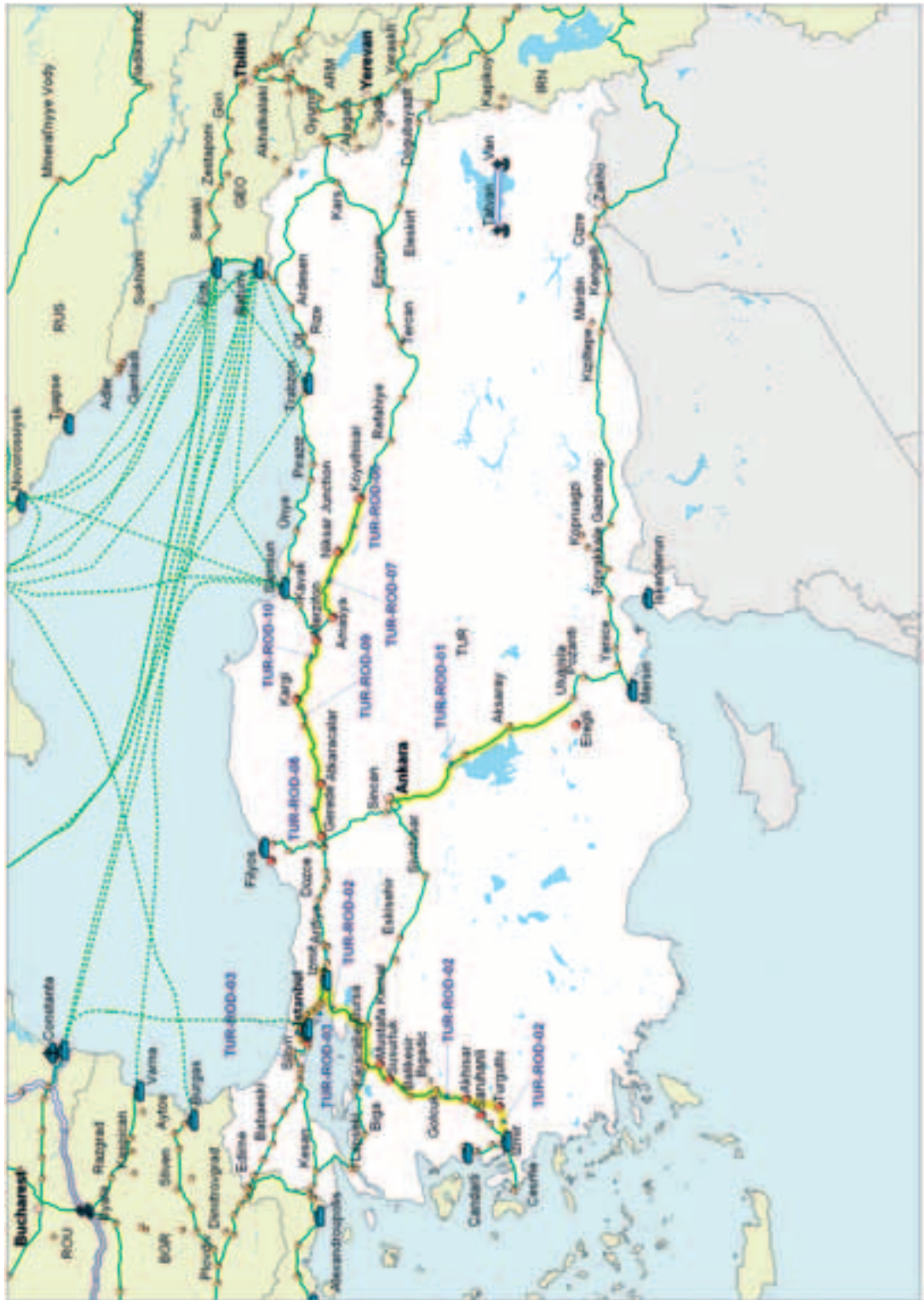
Карта А-16 Первоочередные автодорожные проекты в северо-западных районах Российской Федерации



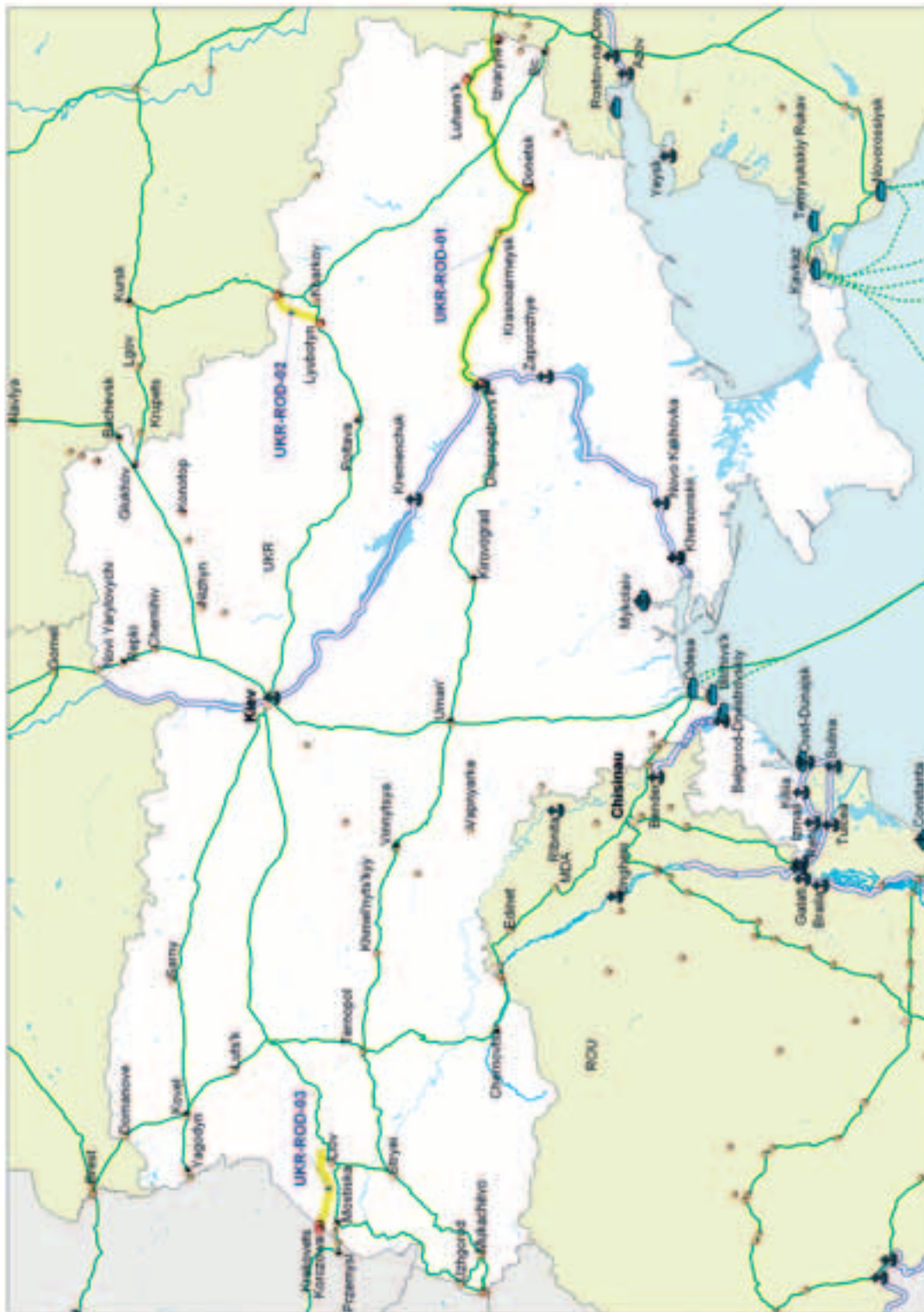


Карта А-19 Первоочередные автодорожные проекты в бывшей югославской Республике Македонии

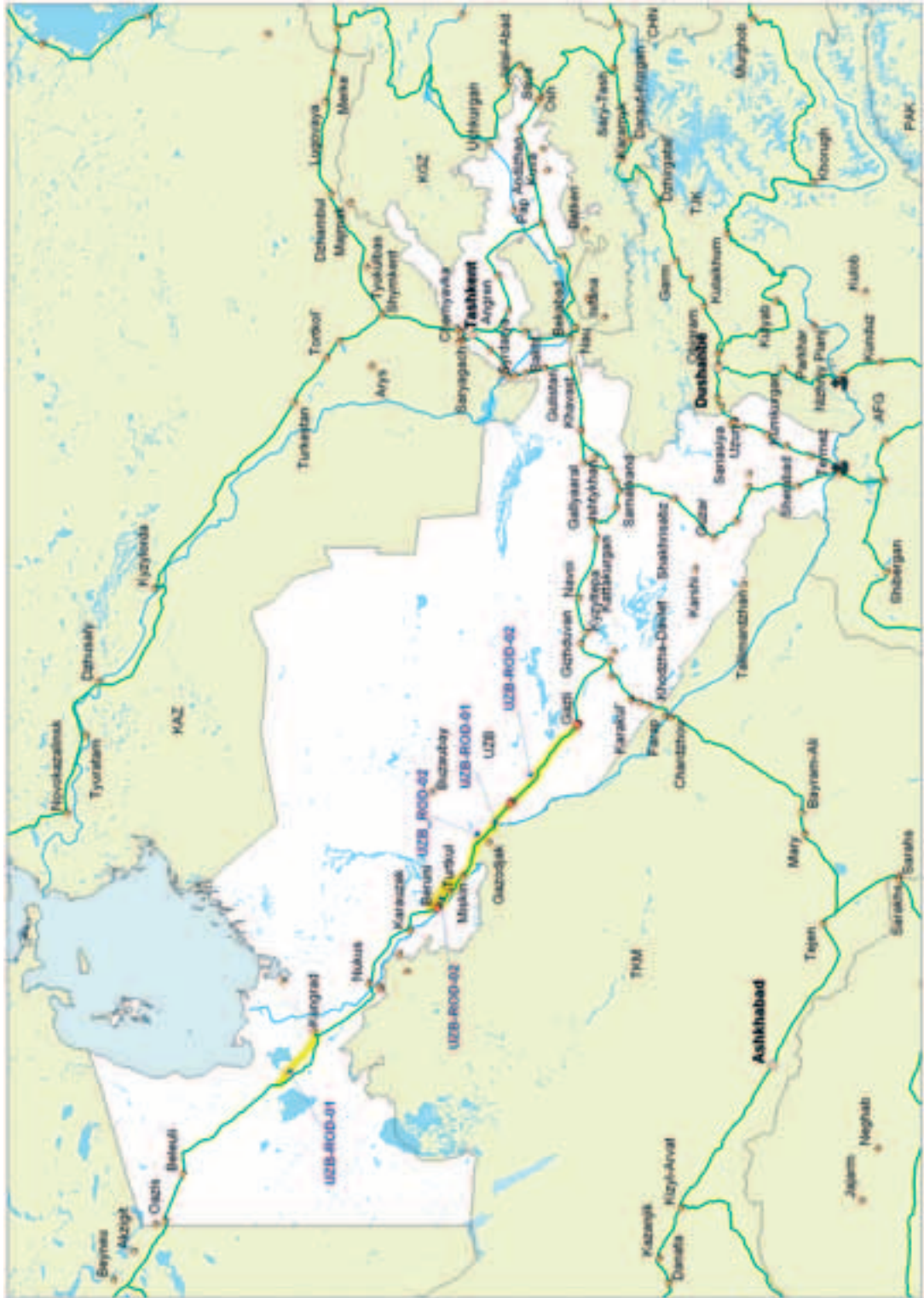
Карта А-20 Первоочередные автодорожные проекты в Турции



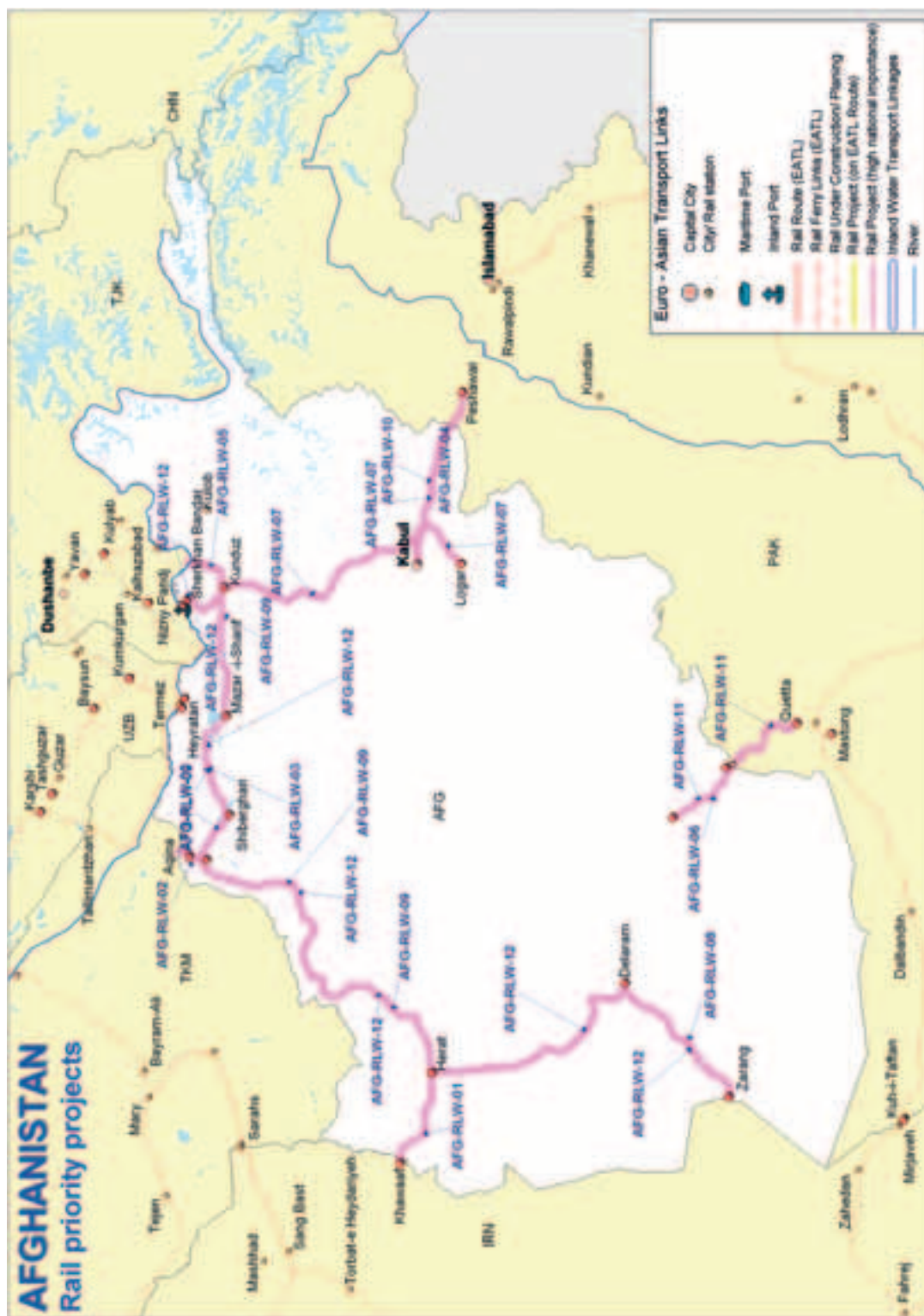
Карта А-21 Первоочередные автодорожные проекты в Украине



Карта А-22 Первоочередные автодорожные проекты в Узбекистане

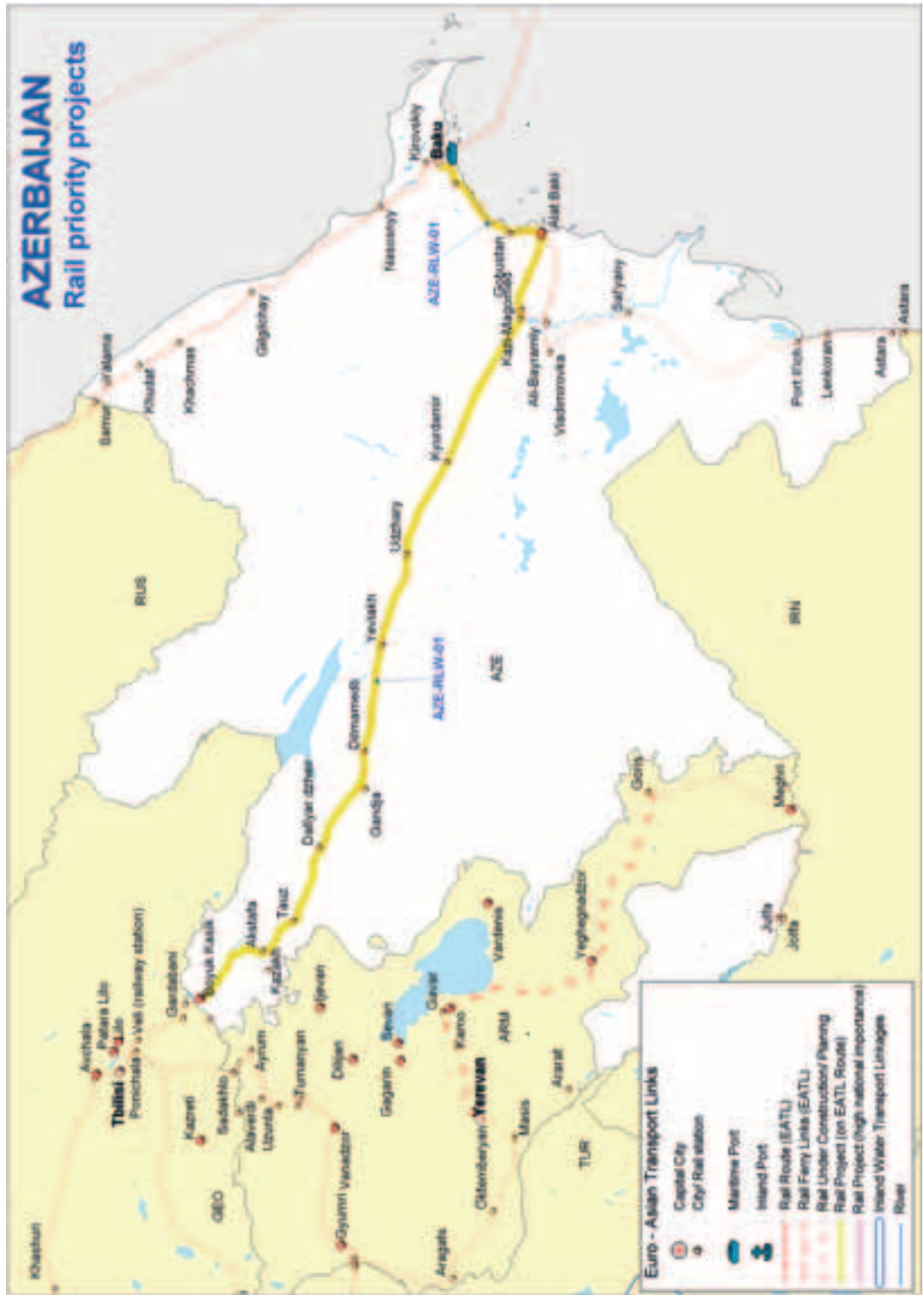


ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ

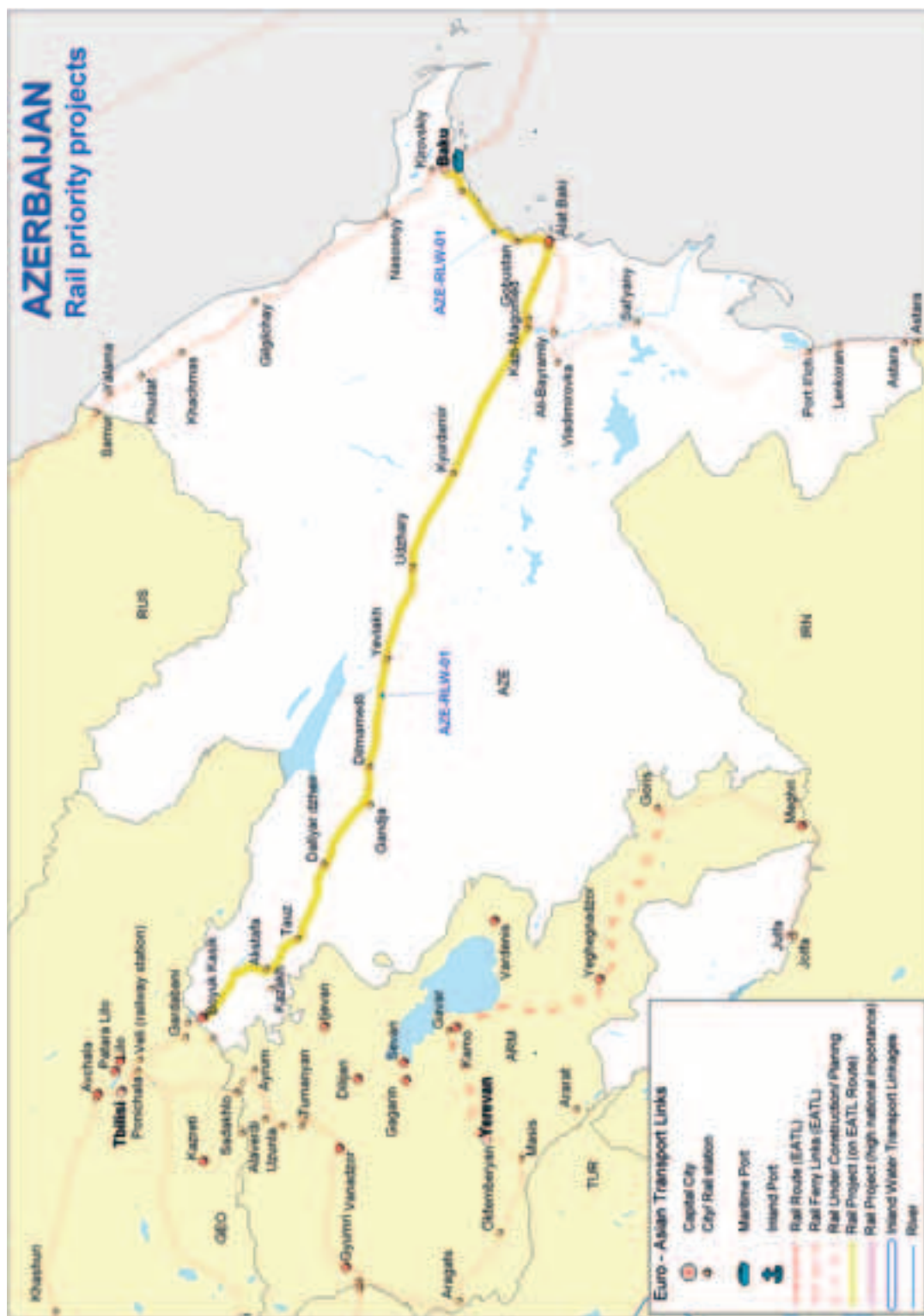


Карта В-1 Первоочередные железнодорожные проекты в Афганистане

Карта В-2 Первоочередные железнодорожные проекты в Армении



Карта В-3 Первоочередные железнодорожные проекты в Азербайджане



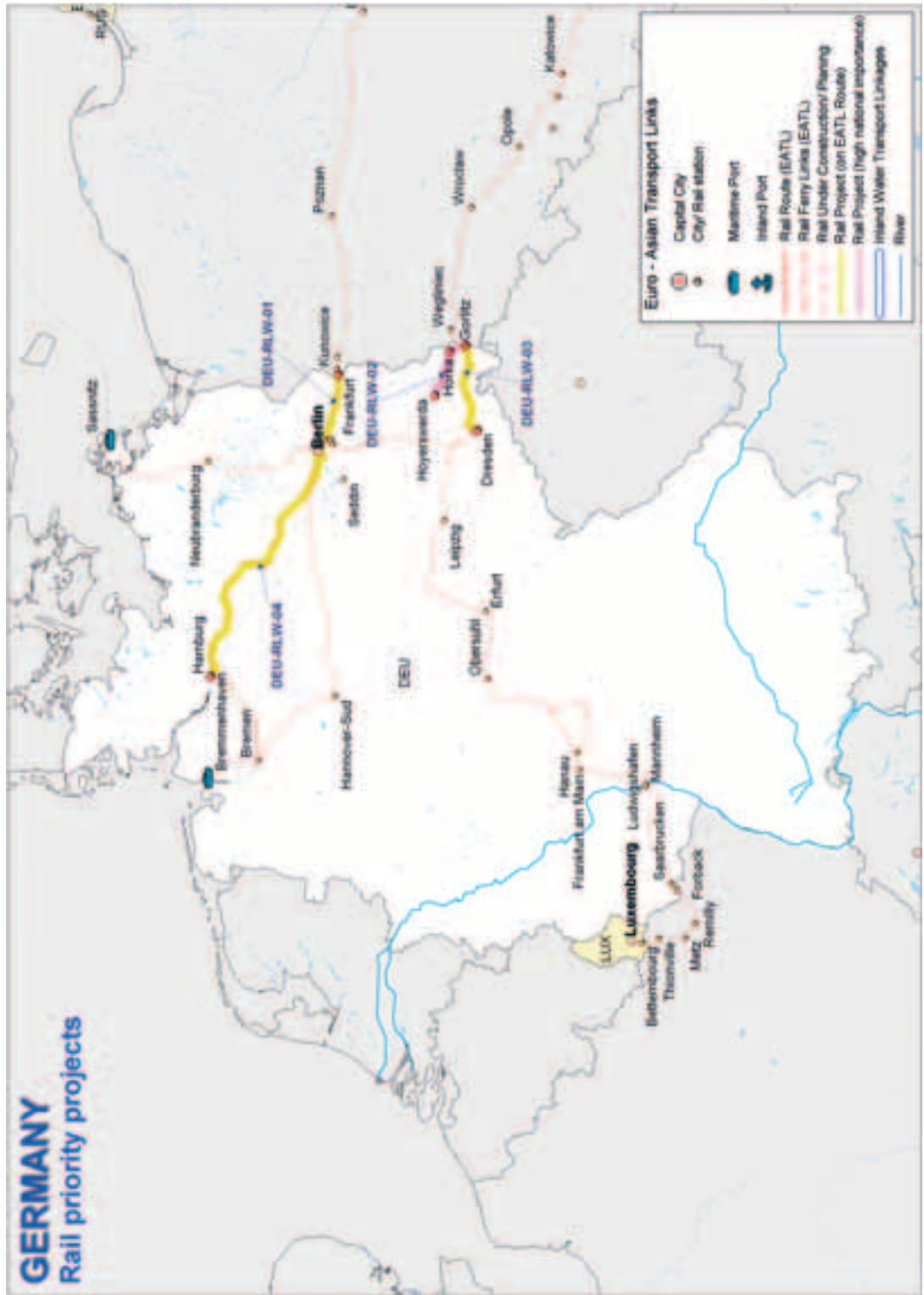
Карта В-4 Первоочередные железнодорожные проекты в Болгарии



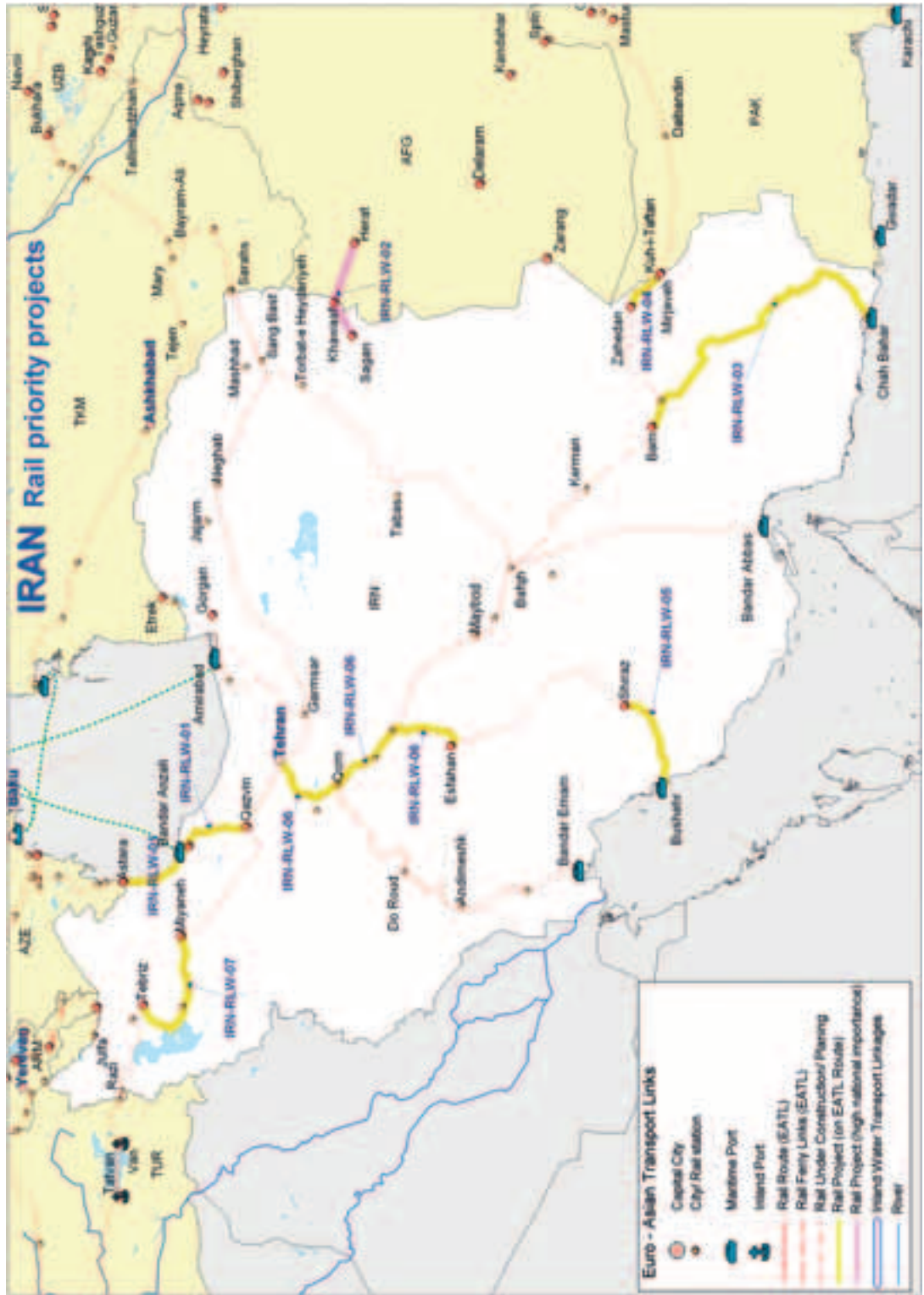
Карта В-5 Первоочередные железнодорожные проекты в Грузии



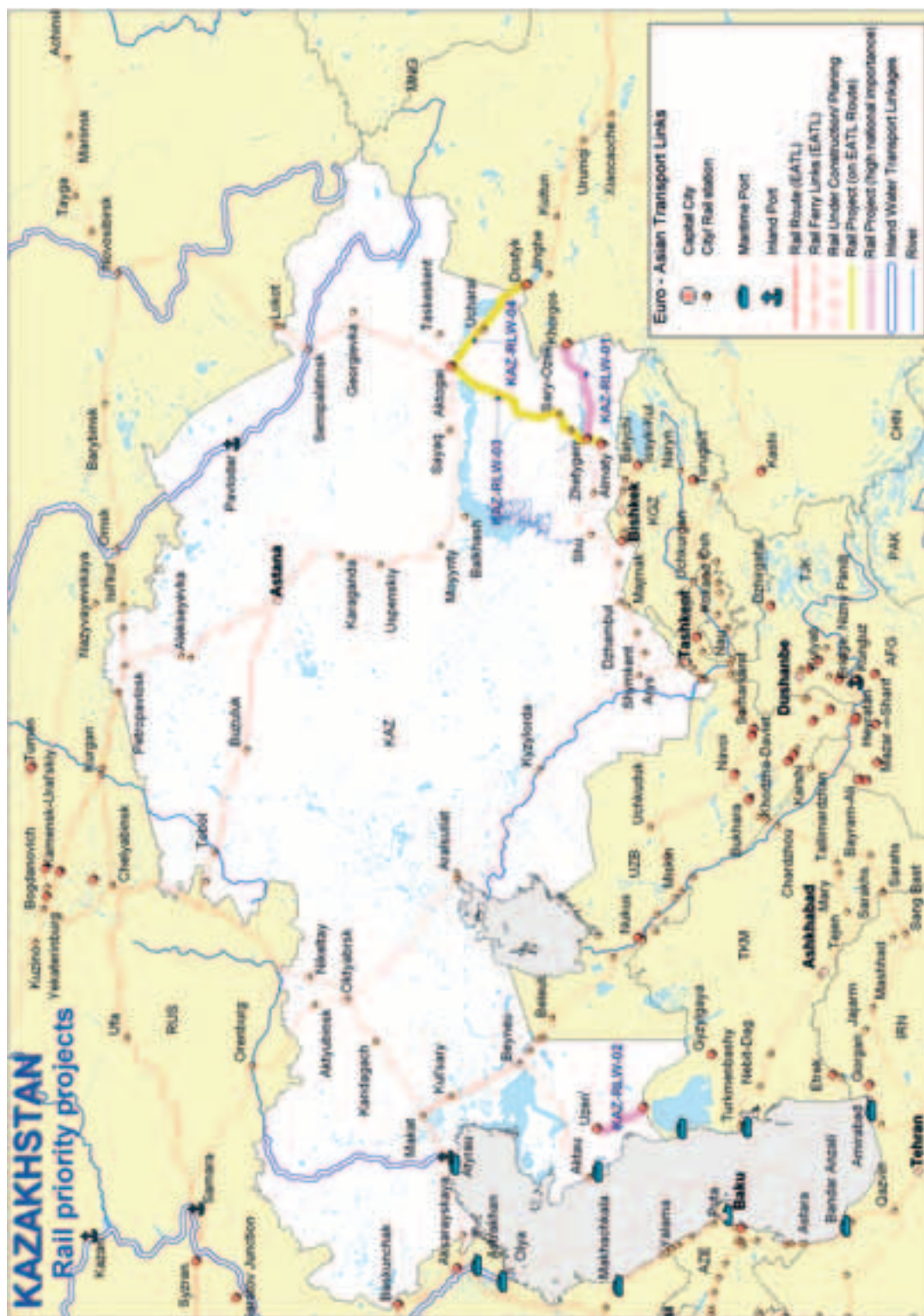
Карта В-6 Первоочередные железнодорожные проекты в Германии



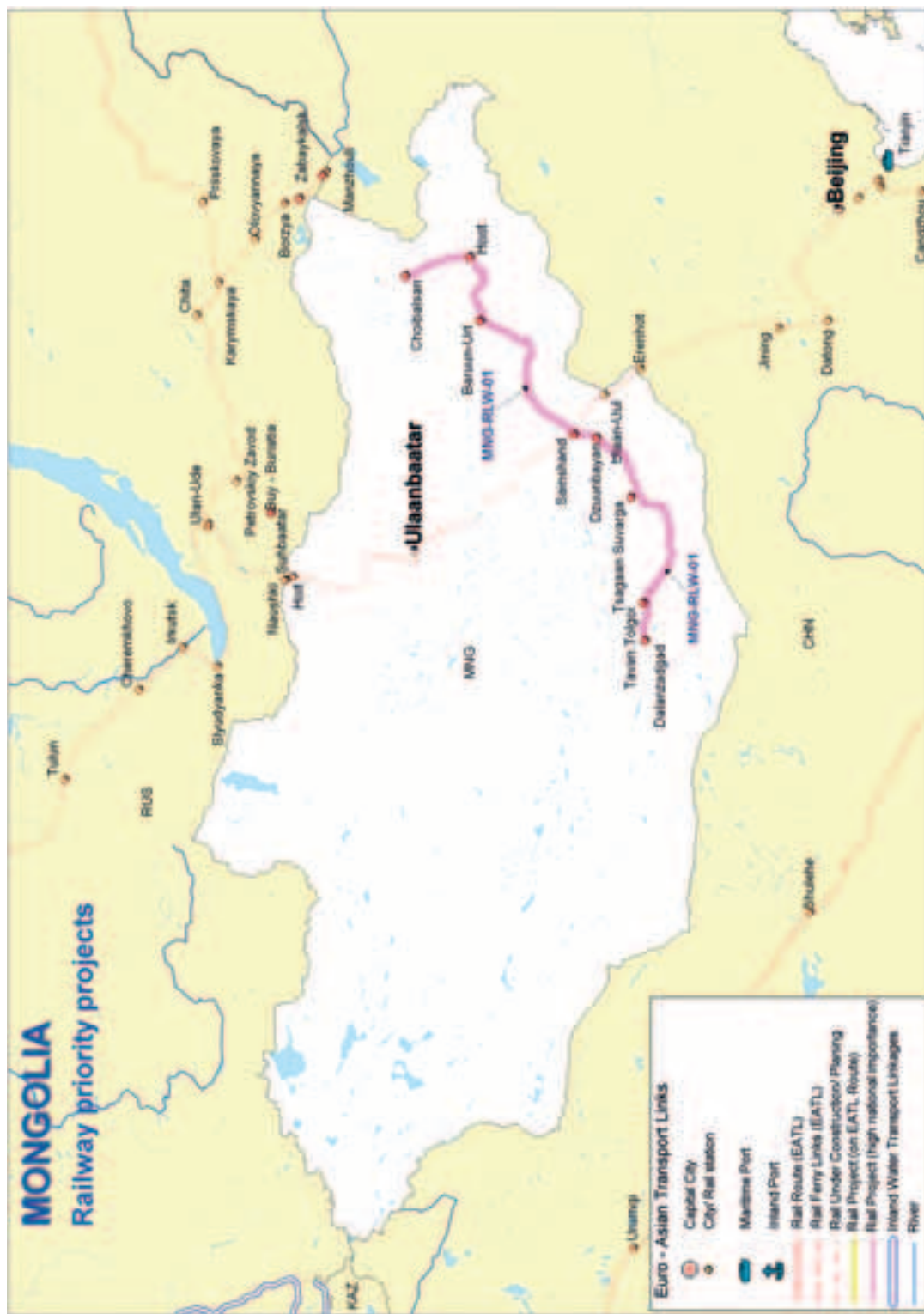
Карта В-8 Первоочередные железнодорожные проекты в Иране



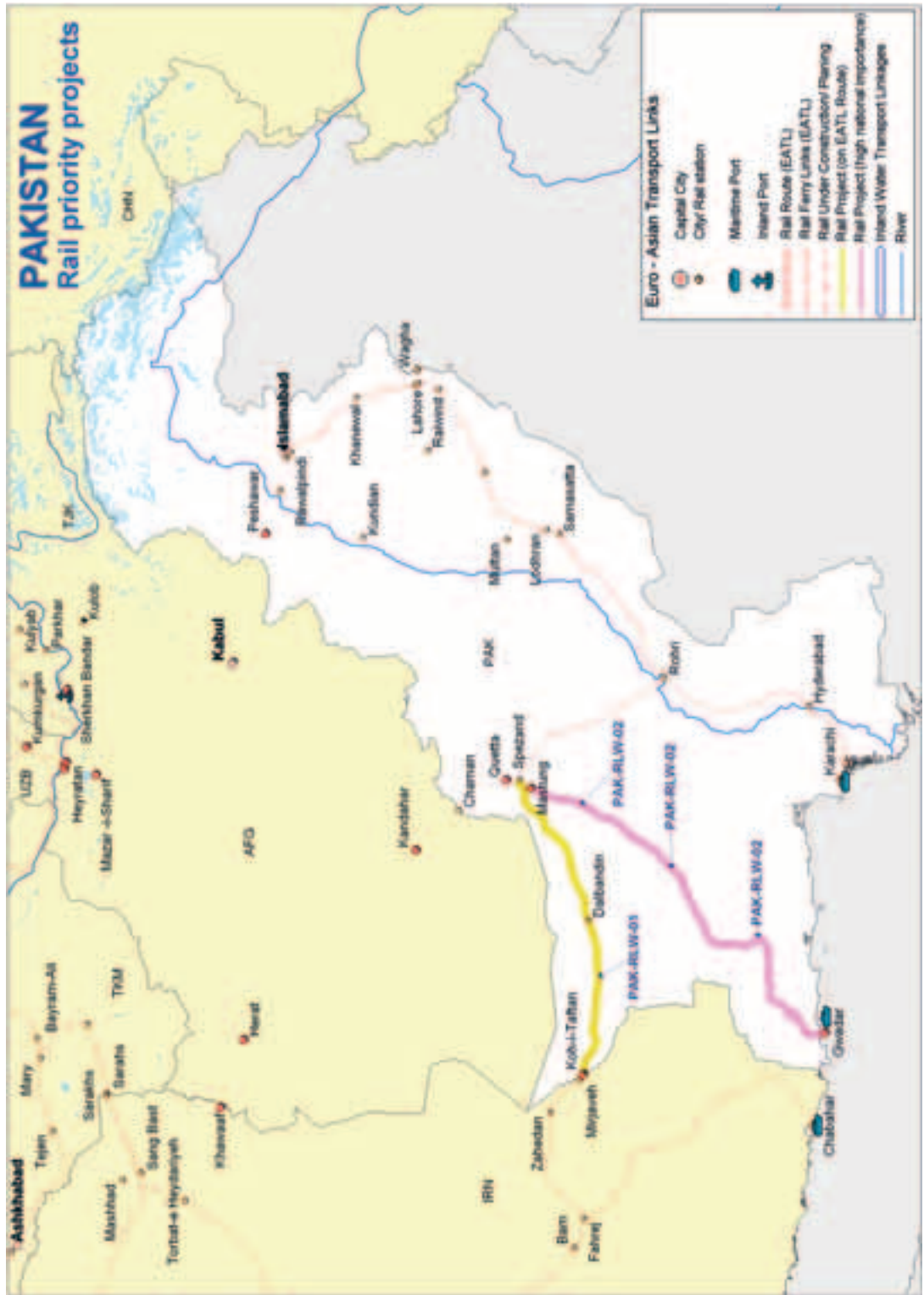
Карта В-9 Первоочередные железнодорожные проекты в Казахстане



Карта В-13 Первоочередные железнодорожные проекты в Монголии



Карта В-14 Первоочередные железнодорожные проекты в Пакистане



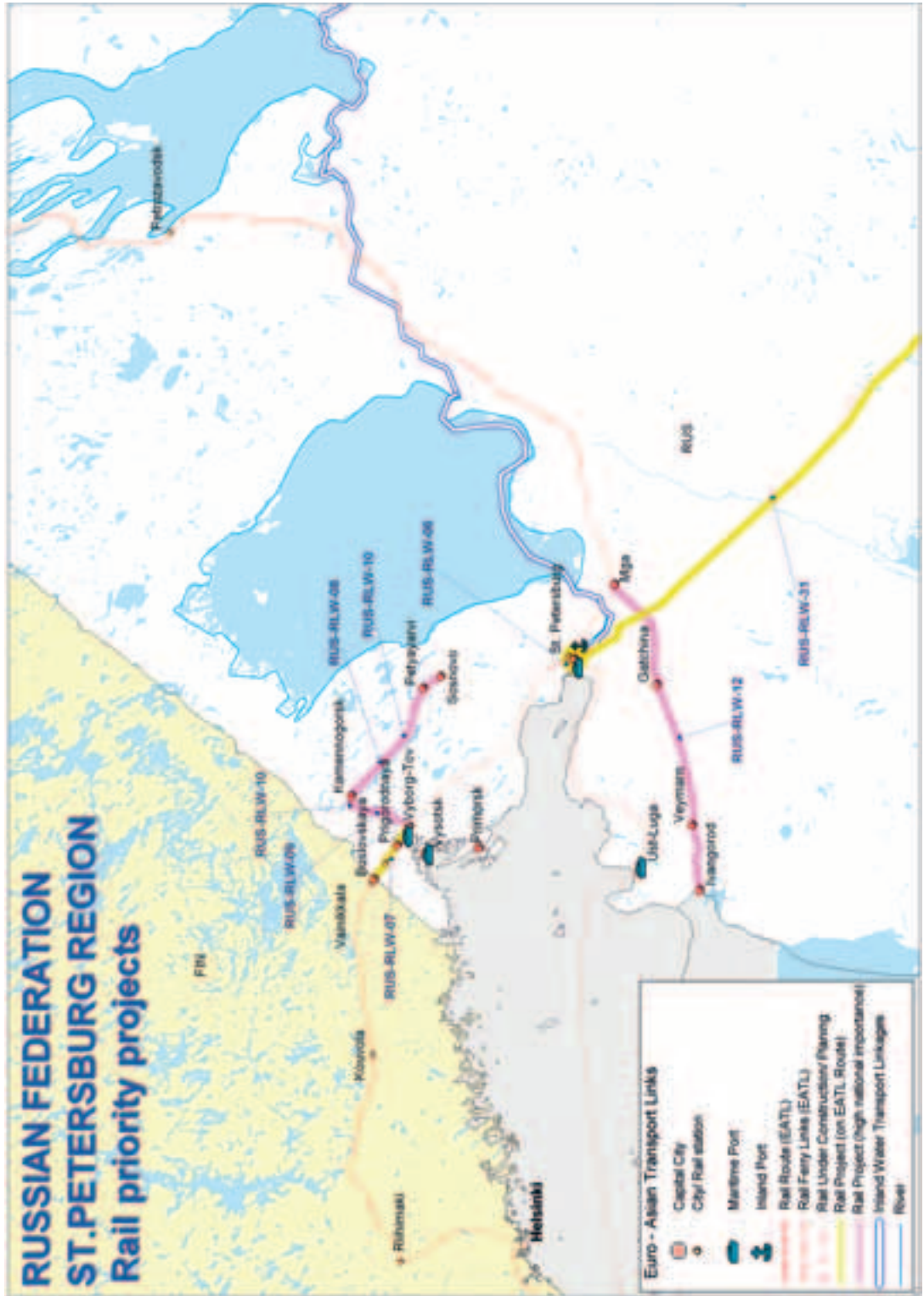
Карта В-15 Первоочередные железнодорожные проекты в Республике Молдова



Карта В-17 Первоочередные железнодорожные проекты в северо-западных районах Российской Федерации



Карта В-18 Российская Федерация: первоочередные железнодорожные проекты в районе Санкт-Петербурга



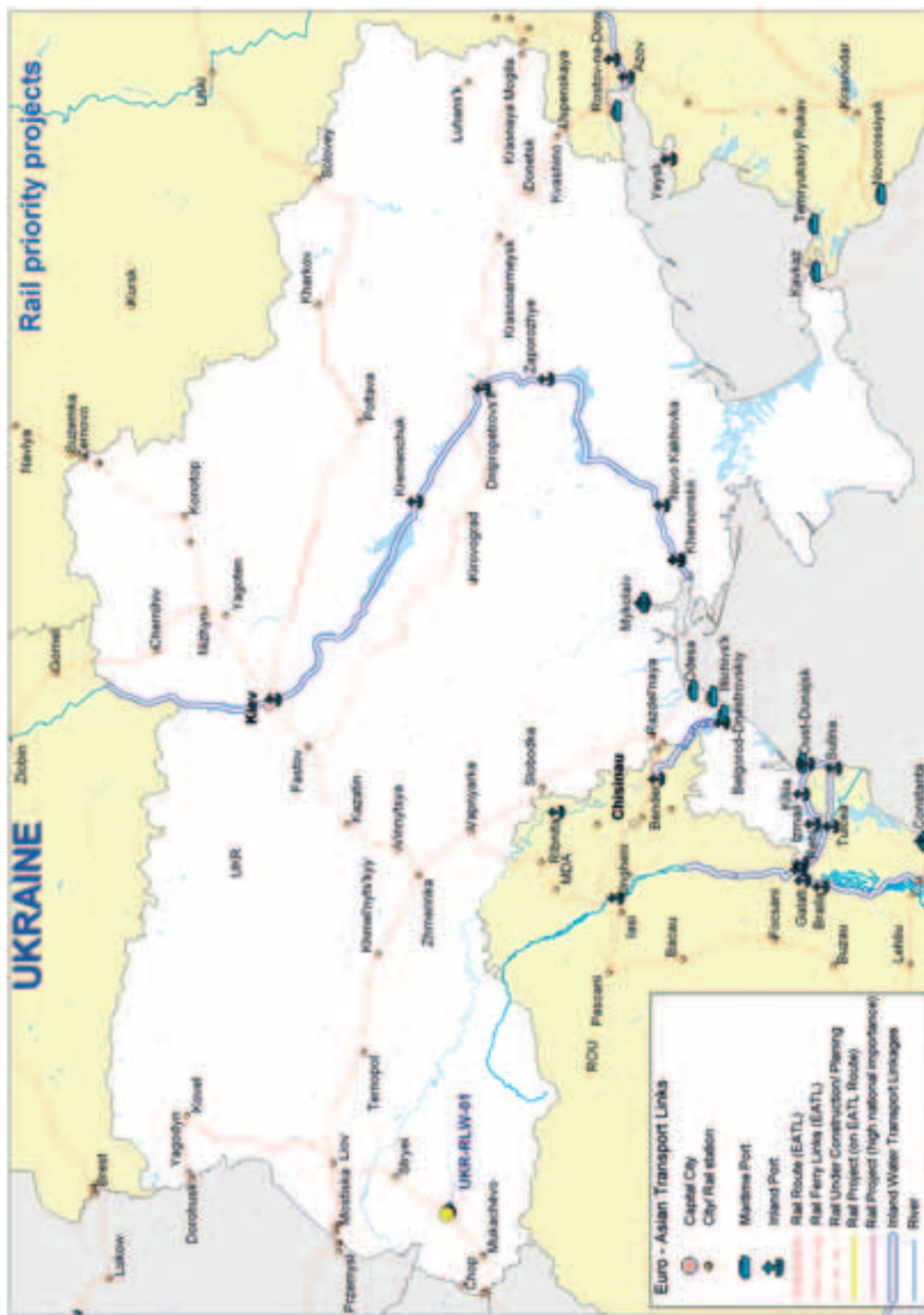
Карта В-20 Первоочередные железнодорожные проекты в Таджикистане



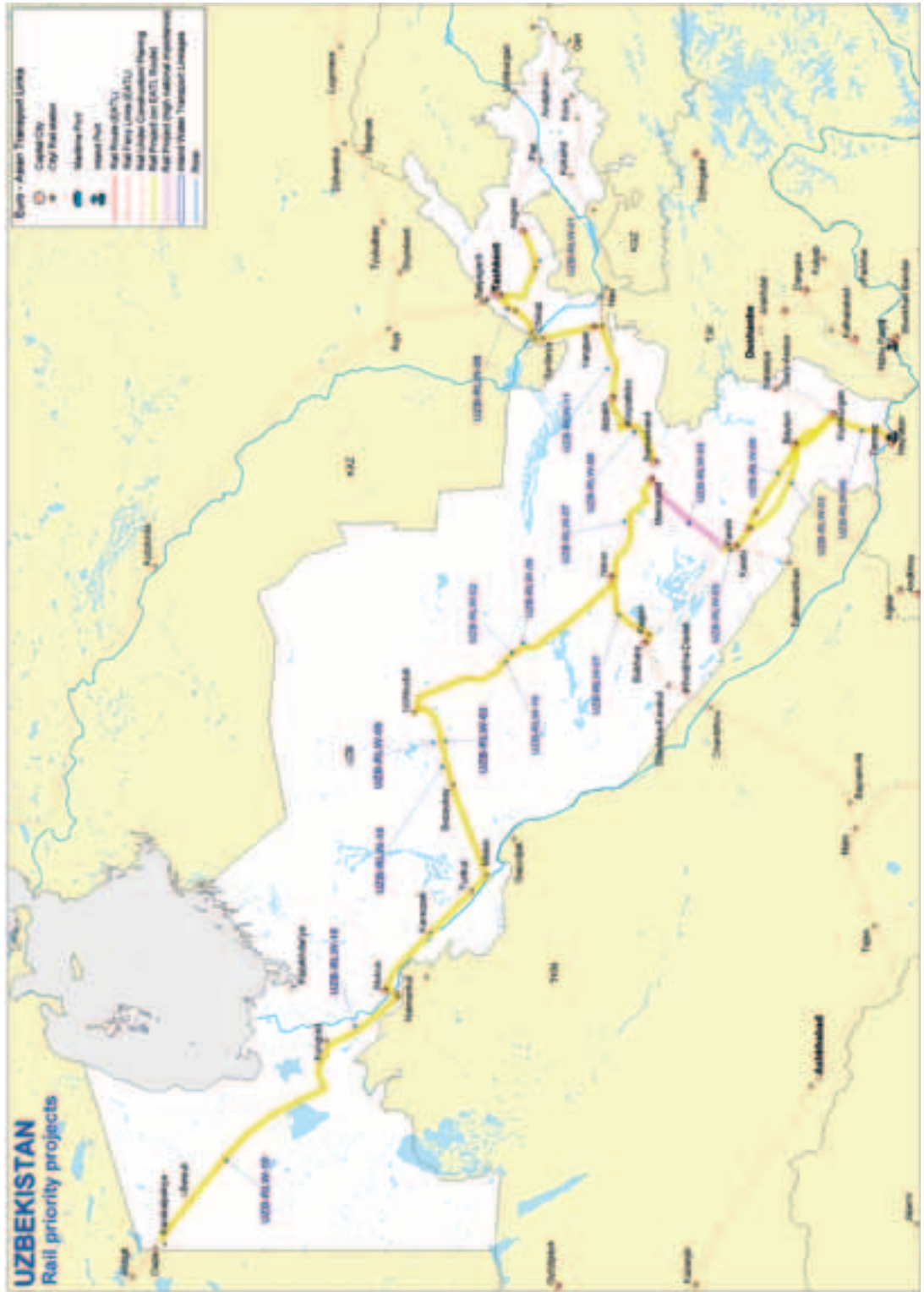
Карта В-21 Первоочередные железнодорожные проекты в бывшей югославской Республике Македонии



Карта В-23 Первоочередные железнодорожные проекты в Украине



Карта В-24 Первоочередные железнодорожные проекты в Узбекистане



Добавление 4.6

Приоритизация проектов с разбивкой по первоочередным маршрутам ЕАТС

Приоритизация автодорожных проектов

Таблица А-1 Первоочередной автодорожный маршрут ЕАТС 1

Код проекта	Страна	Стоимость вне ЕС (млн. долл.)	Стоимость в ЕС (млн. долл.)	Общая стоимость (млн. долл.)	Совпадение с другими маршрутами (Но маршрута)	Учет стоимости проекта в маршруте 1 (да/нет)	Учет стоимости проекта в маршруте 2	Категория приоритета	Стоимость кат. I вне ЕС (млн. долл.)	Стоимость кат. I в ЕС (млн. долл.)	Общая стоимость кат. I (млн. долл.)
DEU-ROD-01	Германия	-	-	-	2	Нет	2	IV	-	-	-
DEU-ROD-02	Германия	-	-	-	2	Нет	2	IV	-	-	-
LAT-ROD-01	Латвия	233,548	233,548	233,548	-	Да	-	I	233,548	233,548	233,548
LAT-ROD-02	Латвия	115,045	115,045	115,045	-	Да	-	I	115,045	115,045	115,045
LAT-ROD-03	Латвия	246,050	246,050	246,050	-	Да	-	IV	-	-	-
LAT-ROD-04	Латвия	16,093	16,093	16,093	-	Да	-	I	-	-	-
LAT-ROD-05	Латвия	81,795	81,795	81,795	-	Да	-	IV	-	-	-
LAT-ROD-06	Латвия	274,379	274,379	274,379	-	Да	-	IV	-	-	-
LTU-ROD-03	Литва	-	-	-	2	Нет	2	I	-	-	-
LTU-ROD-04	Литва	-	-	-	2	Нет	2	I	-	-	-
LTU-ROD-05	Литва	-	-	-	2,3	Нет	2	I	-	-	-
LTU-ROD-06	Литва	-	-	-	2	Нет	2	I	-	-	-
LTU-ROD-07	Литва	-	-	-	2	Нет	2	I	-	-	-
LTU-ROD-08	Литва	-	-	-	2	Нет	2	I	-	-	-
LTU-ROD-09	Литва	-	-	-	2,3	Нет	2	I	-	-	-
LTU-ROD-11	Литва	-	-	-	2,3	Нет	2	I	-	-	-
LTU-ROD-12	Литва	-	-	-	2,3	Нет	2	I	-	-	-
RUS-ROD-01	Российская Федерация	-	-	-	2	Нет	2	II	-	-	-
RUS-ROD-02	Российская Федерация	664,308	664,308	664,308	-	Да	-	II	-	-	-
RUS-ROD-03	Российская Федерация	-	-	-	3	Нет	3	II	-	-	-
RUS-ROD-06	Российская Федерация	-	-	-	2	Нет	2	II	-	-	-
RUS-ROD-07	Российская Федерация	1190,088	1190,088	1190,088	-	Да	-	II	-	-	-
RUS-ROD-08	Российская Федерация	-	-	-	2,6	Нет	2	II	-	-	-
RUS-ROD-10	Российская Федерация	-	-	-	2,6	Нет	2	II	-	-	-
RUS-ROD-16	Российская Федерация	493,668	493,668	493,668	-	Да	-	IV	-	-	-
RUS-ROD-17	Российская Федерация	995,076	995,076	995,076	-	Да	-	II	-	-	-
RUS-ROD-19	Российская Федерация	-	-	-	2	Нет	2	II	-	-	-
UKR-ROD-03	Украина	-	-	-	3	Нет	3	II	-	-	-
	Общая стоимость	3343,140	966,910	4310,050				Общая стоимость кат. I	-	364,686	364,686

Таблица А-2 Первоочередной автодорожной маршрут ЕАТС 2

ПРИОРИТЕТНЫЙ АВТОДОРОЖНЫЙ МАРШРУТ ЕАТС 2											
Код проекта	Страна	Стоимость вне ЕС (млн. долл.)	Стоимость в ЕС (млн. долл.)	Общая стоимость (млн. долл.)	Совпадение с другими маршрутами (по маршруту)	Учет стоимости проекта в затратах на маршрут 2 (да/нет)	Учет стоимости проекта в затратах на др. маршруты (по маршруту)	Категория приоритета	Стоимость кат. I вне ЕС (млн. долл.)	Стоимость кат. I в ЕС (млн. долл.)	Общая стоимость кат. I (млн. долл.)
CHN-ROD-01	Китай	1243,000		1243,000	3,4,5	Да	-	I	1243,000		1243,000
CHN-ROD-02	Китай				3,4,5	Да	-	I			
CHN-ROD-03	Китай				3,4,5	Да	-	I			
CHN-ROD-04	Китай	504,800		504,800	3,4,5	Да	-	II			
CHN-ROD-05	Китай	43,500		43,500	3,4,5	Да	-	II			
CHN-ROD-06	Китай	169,110		169,110	3,4	Да	-	II			
CHN-ROD-07	Китай	398,910		398,910	3,4	Да	-	II			
CHN-ROD-08	Китай	644,100		644,100	3,4,5	Да	-	I	644,100		644,100
CHN-ROD-09	Китай				3,4,5	Да	-	I			
CHN-ROD-10	Китай	19,290		19,290	3,4	Да	-	II			
DEU-ROD-01	Германия		206,150	206,150	1	Да	-	IV			
DEU-ROD-02	Германия		146,300	146,300	1	Да	-	IV			
KAZ-ROD-06	Казахстан	1126,000		1126,000	3,4	Да	-	I	1126,000		1126,000
KAZ-ROD-07	Германия	894,000		894,000	-	Да	-	I	894,000		894,000
LTU-ROD-03	Литва		57,589	57,589	1	Да	-	I		57,589	57,589
LTU-ROD-04	Литва		34,713	34,713	1	Да	-	I		34,713	34,713
LTU-ROD-05	Литва		36,575	36,575	1,3	Да	-	I		36,575	36,575
LTU-ROD-06	Литва		30,723	30,723	1	Да	-	I		30,723	30,723
LTU-ROD-07	Литва		45,220	45,220	1	Да	-	I		45,220	45,220
LTU-ROD-08	Литва		40,299	40,299	1	Да	-	I		40,299	40,299
LTU-ROD-09	Литва		95,494	95,494	1,3	Да	-	I		95,494	95,494
LTU-ROD-11	Литва		62,643	62,643	1,3	Да	-	I		62,643	62,643
LTU-ROD-12	Литва		43,757	43,757	1,3	Да	-	I		43,757	43,757
RUS-ROD-01	Российская Федерация	2336,076		2336,076	1	Да	-	II			
RUS-ROD-04	Российская Федерация	7314,804		7314,804	-	Да	-	II			
RUS-ROD-06	Российская Федерация	4399,308		4399,308	1	Да	-	II			
RUS-ROD-08	Российская Федерация	20429,964		20429,964	1,6	Да	-	II			
RUS-ROD-10	Российская Федерация	289,440		289,440	1,6	Да	-	II			
RUS-ROD-15	Российская Федерация	39,672		39,672	-	Да	-	II			
RUS-ROD-19	Российская Федерация	501,372		501,372	1	Да	-	II			
UZB-ROD-01	Узбекистан	182,500		182,500	3,4	Да	-	I	182,500		182,500
UZB-ROD-02	Узбекистан	600,000		600,000	3,4	Да	-	I	600,000		600,000
	Общая стоимость	41135,846	799,463	41935,309				Общая стоимость кат. I	4689,600	447,013	5136,613

Таблица А-3 Первоочередной автодорожный маршрут ЕАТС 3

Код проекта	Страна	Стоимость вне ЕС (млн. долл.)	Стоимость в ЕС (млн. долл.)	Общая стоимость (млн. долл.)	Совпадение с другими маршрутами (Но маршрута)	Учет стоимости проекта в затратах на маршрут 3 (Да/Нет)	Учет стоимости проекта в затратах на др. маршруты (Но маршрута)	Категория приоритета	Стоимость кат. I вне ЕС (млн. долл.)	Стоимость кат. I в ЕС (млн. долл.)	Общая стоимость кат. I (млн. долл.)	ПРИОРИТЕТНЫЙ АВТОДОРОЖНЫЙ МАРШРУТ ЕАТС 3	
												Стоимость вне ЕС (млн. долл.)	Стоимость в ЕС (млн. долл.)
BGR-ROD-12	Болгария	-	322,530	322,530	-	Да	-	I	-	322,530	322,530		
CHN-ROD-01	Китай	-	-	-	2,4,5	Нет	2	I	-	-	-		
CHN-ROD-02	Китай	-	-	-	2,4,5	Нет	2	I	-	-	-		
CHN-ROD-03	Китай	-	-	-	2,4,5	Нет	2	I	-	-	-		
CHN-ROD-04	Китай	-	-	-	2,4,5	Нет	2	II	-	-	-		
CHN-ROD-05	Китай	-	-	-	2,4,5	Нет	2	II	-	-	-		
CHN-ROD-06	Китай	-	-	-	2,4	Нет	2	II	-	-	-		
CHN-ROD-07	Китай	-	-	-	2,4	Нет	2	II	-	-	-		
CHN-ROD-08	Китай	-	-	-	2,4,5	Нет	2	I	-	-	-		
CHN-ROD-09	Китай	-	-	-	2,4,5	Нет	2	I	-	-	-		
CHN-ROD-10	Китай	-	-	-	2,4	Нет	2	II	-	-	-		
KAZ-ROD-01	Казахстан	180,000	180,000	180,000	-	Да	-	I	180,000	-	180,000		
KAZ-ROD-02	Казахстан	900,000	900,000	900,000	-	Да	-	I	900,000	-	900,000		
KAZ-ROD-03	Казахстан	2125,000	2125,000	2125,000	-	Да	-	I	2125,000	-	2125,000		
KAZ-ROD-06	Казахстан	-	-	-	2,4	Нет	2	I	-	-	-		
KAZ-ROD-09	Казахстан	550,000	550,000	550,000	4,6	Да	-	I	-	550,000	550,000		
LTU-ROD-05	Литва	-	-	-	1,2	Нет	2	I	-	-	-		
LTU-ROD-09	Литва	-	-	-	1,2	Нет	2	I	-	-	-		
LTU-ROD-11	Литва	-	-	-	1,2	Нет	2	I	-	-	-		
LTU-ROD-12	Литва	-	-	-	1,2	Нет	2	I	-	-	-		
RUS-ROD-03	Российская Федерация	31826,050	31826,050	31826,050	1	Да	-	II	-	-	-		
RUS-ROD-13	Российская Федерация	200,520	200,520	200,520	-	Да	-	I	200,520	-	200,520		
RUS-ROD-14	Российская Федерация	203,328	203,328	203,328	-	Да	-	II	-	-	-		
RUS-ROD-18	Российская Федерация	270,288	270,288	270,288	-	Да	-	II	-	-	-		
UKR-ROD-01	Украина	939,000	939,000	939,000	-	Да	-	I	939,000	-	939,000		
UKR-ROD-02	Украина	405,000	405,000	405,000	-	Да	-	I	405,000	-	405,000		
UKR-ROD-03	Украина	617,652	617,652	617,652	1	Да	-	II	-	-	-		
UZB-ROD-01	Узбекистан	-	-	-	2,4	Нет	2	I	-	-	-		
UZB-ROD-02	Узбекистан	-	-	-	2,4	Нет	2	I	-	-	-		
	Общая стоимость	38216,838	322,530	38539,368				Общая стоимость кат. I	4749,520	872,530	5622,050		

Таблица А-4 Первоочередной автодорожный маршрут ЕАТС 4

ПРИОРИТЕТНЫЙ АВТОДОРОЖНЫЙ МАРШРУТ ЕАТС 4											
Код проекта	Страна	Стоимость вне ЕС (млн. долл.)	Стоимость в ЕС (млн. долл.)	Общая стоимость (млн. долл.)	Совпадение с другими маршрутами (№ маршрута)	Учет стоимости проекта в затратах на маршрут 4 (да/нет)	Учет стоимости проекта в затратах на маршрут 4 (млн. долл.)	Категория приоритета	Стоимость кат. I вне ЕС (млн. долл.)	Стоимость кат. I в ЕС (млн. долл.)	Общая стоимость кат. I (млн. долл.)
ARM-ROD-01	Армения	48,000		48,000	-	Да	-	I	48,000		48,000
ARM-ROD-02	Армения	62,000		62,000	-	Да	-	I	62,000		62,000
ARM-ROD-03	Армения	348,000		348,000	-	Да	-	I	348,000		348,000
ARM-ROD-04	Армения	7,000		7,000	-	Да	-	I	7,000		7,000
ARM-ROD-05	Армения	52,000		52,000	-	Да	-	I	52,000		52,000
AZE-ROD-01	Азербайджан	18,290		18,290	-	Да	-	I	18,290		18,290
AZE-ROD-02	Азербайджан	60,700		60,700	-	Да	-	I	60,700		60,700
AZE-ROD-03	Азербайджан	30,000		30,000	-	Да	-	I	30,000		30,000
CHN-ROD-01	Китай	-	2,3,5	-	2,3,5	Нет	2	I			
CHN-ROD-02	Китай	-	2,3,5	-	2,3,5	Нет	2	I			
CHN-ROD-03	Китай	-	2,3,5	-	2,3,5	Нет	2	I			
CHN-ROD-04	Китай	-	2,3,5	-	2,3,5	Нет	2	II			
CHN-ROD-05	Китай	-	2,3,5	-	2,3,5	Нет	2	II			
CHN-ROD-06	Китай	-	2,3	-	2,3	Нет	2	II			
CHN-ROD-07	Китай	-	2,3	-	2,3	Нет	2	II			
CHN-ROD-08	Китай	-	2,3,5	-	2,3,5	Нет	2	I			
CHN-ROD-09	Китай	-	2,3,5	-	2,3,5	Нет	2	I			
CHN-ROD-10	Китай	-	2,3	-	2,3	Нет	2	II			
CHN-ROD-14	Китай	-	5	-	5	Нет	5	III			
GEO-ROD-01	Грузия	129,010		129,010	-	Да	-	I	129,010		129,010
GEO-ROD-02	Грузия	204,820		204,820	-	Да	-	I	204,820		204,820
GEO-ROD-03	Грузия	43,890		43,890	-	Да	-	I	43,890		43,890
GEO-ROD-04	Грузия	28,462		28,462	-	Да	-	I	28,462		28,462
GEO-ROD-05	Грузия	8,605		8,605	-	Да	-	I	8,605		8,605
GEO-ROD-06	Грузия	24,419		24,419	-	Да	-	I	24,419		24,419
GEO-ROD-09	Грузия	-	-	-	-	Да	-	IV			
GEO-ROD-10	Грузия	-	-	-	-	Да	-	IV			
GEO-ROD-11	Грузия	-	-	-	-	Да	-	IV			
GEO-ROD-12	Грузия	-	-	-	-	Да	-	IV			
GEO-ROD-13	Грузия	-	-	-	-	Да	-	IV			
GEO-ROD-15	Грузия	-	-	-	-	Да	-	IV			
KAZ-ROD-04	Казахстан	1162,000		1162,000	-	Да	-	I	1162,000		1162,000
KAZ-ROD-06	Казахстан	-	2,3	-	2,3	Нет	2	I			
KAZ-ROD-09	Казахстан	-	3,6	-	3,6	Нет	3	I			
KGZ-ROD-04	Кыргызстан	397,300		397,300	-	Да	-	I	397,300		397,300
MDA-ROD-01	Молдова	92,000		92,000	-	Да	-	III			
MDA-ROD-02	Молдова	137,000		137,000	-	Да	-	I	137,000		137,000
UZB-ROD-01	Узбекистан	-	2,3	-	2,3	Нет	2	I			
UZB-ROD-02	Узбекистан	-	2,3	-	2,3	Нет	2	I			
	Общая стоимость	2853,4959	-	2853,4959				Общая стоимость кат. I	2761,496	-	2761,496

Таблица А-5 Первоочередной автодорожный маршрут ЕАТС 5

ПРИОРИТЕТНЫЙ АВТОДОРОЖНЫЙ МАРШРУТ ЕАТС 5											
Код проекта	Страна	Стоимость вне ЕС (млн. долл.)	Стоимость в ЕС (млн. долл.)	Общая стоимость (млн. долл.)	Совпадение с другими маршрутами (No маршрута)	Учет стоимости проекта в затратах на маршрут 5 (да/нет)	Учет стоимости проекта в затратах на др. маршруты (No маршрута)	Категория приоритета	Стоимость кат. I вне ЕС (млн. долл.)	Стоимость кат. I в ЕС (млн. долл.)	Общая стоимость кат. I (млн. долл.)
AFG-ROD-10	Афганистан	160,000		160,000	-	Да	-	IV			
AFG-ROD-13	Афганистан	-			-	Да	-	IV			
AFG-ROD-14	Афганистан	-			-	Да	-	IV			
AFG-ROD-17	Афганистан	3,000		3,000	-	Да	-	I	3,000		3,000
AFG-ROD-20	Афганистан	55,000		55,000	-	Да	-	IV			
AFG-ROD-23	Афганистан	10,000		10,000	-	Да	-	IV			
BGR-ROD-13	Болгария		-		-	Да	-	I			
BGR-ROD-14	Болгария		332,500	332,500	-	Да	-	II			
CHN-ROD-01	Китай	-			2,3,4	Нет	2	I			
CHN-ROD-02	Китай	-			2,3,4	Нет	2	I			
CHN-ROD-03	Китай	-			2,3,4	Нет	2	I			
CHN-ROD-04	Китай	-			2,3,4	Нет	2	II			
CHN-ROD-05	Китай	-			2,3,4	Нет	2	II			
CHN-ROD-08	Китай	-			2,3,4	Нет	2	I			
CHN-ROD-09	Китай	-			2,3,4	Нет	2	I			
CHN-ROD-11	Китай	42,300		42,300	-	Да	-	II			
CHN-ROD-12	Китай	1280,700		1280,700	-	Да	-	I	1280,700		1280,700
CHN-ROD-13	Китай	1286,200		1286,200	-	Да	-	II			
CHN-ROD-14	Китай	118,400		118,400	4	Да	-	III			
CHN-ROD-15	Китай	236,700		236,700	-	Да	-	II			
CHN-ROD-16	Китай	301,900		301,900	-	Да	-	II			
FYROM-ROD-01	БЮРМ	20,615		20,615	-	Да	-	I	20,615		20,615
FYROM-ROD-02	БЮРМ	325,850		325,850	-	Да	-	I	325,850		325,850
FYROM-ROD-03	БЮРМ	362,691		362,691	-	Да	-	I	362,691		362,691
FYROM-ROD-04	БЮРМ	650,902		650,902	-	Да	-	I	650,902		650,902
FYROM-ROD-05	БЮРМ	9,603		9,603	-	Да	-	I	9,603		9,603
FYROM-ROD-06	БЮРМ	7,315		7,315	-	Да	-	I	7,315		7,315
GRC-ROD-01	Греция	-	399,000	399,000	-	Да	-	I		399,000	399,000
GRC-ROD-02	Греция	-	305,900	305,900	-	Да	-	I		305,900	305,900
KAZ-ROD-05	Казахстан	474,000		474,000	-	Да	-	I	474,000		474,000
KGZ-ROD-01	Кыргызстан	48,600		48,600	-	Да	-	I	48,600		48,600
KGZ-ROD-02	Кыргызстан	139,700		139,700	-	Да	-	I	139,700		139,700
PAK-ROD-01	Пакистан	297,610		297,610	-	Да	-	II			
PAK-ROD-02	Пакистан	298,536		298,536	-	Да	-	II			
PAK-ROD-03	Пакистан	114,734		114,734	-	Да	-	II			
PAK-ROD-04	Пакистан	27,429		27,429	-	Да	-	I	27,429		27,429
PAK-ROD-05	Пакистан	602,054		602,054	-	Да	-	I	602,054		602,054
PAK-ROD-07	Пакистан	328,067		328,067	-	Да	-	III			
PAK-ROD-08	Пакистан	1230,520		1230,520	-	Да	-	I	1230,520		1230,520
PAK-ROD-09	Пакистан	50,555		50,555	-	Да	-	I	50,555		50,555
PAK-ROD-10	Пакистан	52,168		52,168	-	Да	-	II			
PAK-ROD-11	Пакистан	86,588		86,588	-	Да	-	II			
PAK-ROD-12	Пакистан	64,538		64,538	-	Да	-	II			
PAK-ROD-13	Пакистан	180,168		180,168	-	Да	-	I	180,168		180,168
PAK-ROD-14	Пакистан	132,840		132,840	-	Да	-	III			
PAK-ROD-15	Пакистан	51,630		51,630	-	Да	-	I	51,630		51,630
PAK-ROD-16	Пакистан	66,689		66,689	-	Да	-	II			
PAK-ROD-17	Пакистан	41,950		41,950	-	Да	-	I	41,950		41,950
PAK-ROD-18	Пакистан	113,479		113,479	-	Да	-	I	113,479		113,479
PAK-ROD-19	Пакистан	12,370		12,370	-	Да	-	II			
PAK-ROD-20	Пакистан	12,370		12,370	-	Да	-	II			
PAK-ROD-21	Пакистан	62,924		62,924	-	Да	-	I	62,924		62,924
PAK-ROD-22	Пакистан	15,597		15,597	-	Да	-	I	15,597		15,597
TJK-ROD-07	Таджикистан	51,578		51,578	-	Да	-	I	51,578		51,578
TJK-ROD-08	Таджикистан	151,500		151,500	-	Да	-	I	151,500		151,500
TJK-ROD-09	Таджикистан	15,900		15,900	-	Да	-	I	15,900		15,900
TJK-ROD-10	Таджикистан	17,000		17,000	-	Да	-	I	17,000		17,000
TJK-ROD-14	Таджикистан	32,755		32,755	-	Да	-	I	32,755		32,755
TJK-ROD-15	Таджикистан	12,214		12,214	-	Да	-	I	12,214		12,214
TJK-ROD-16	Таджикистан	151,000		151,000	-	Да	-	IV			
TJK-ROD-19	Таджикистан	13,300		13,300	-	Да	-	IV			
TJK-ROD-20	Таджикистан	28,000		28,000	-	Да	-	IV			
TJK-ROD-23	Таджикистан	64,000		64,000	-	Да	-	I	64,000		64,000
TUR-ROD-01	Турция	1995,000		1995,000	-	Да	-	II			
TUR-ROD-02	Турция	6499,710		6499,710	-	Да	-	I	6499,710		6499,710
TUR-ROD-03	Турция	4655,000		4655,000	-	Да	-	II			
TUR-ROD-06	Турция	296,424		296,424	-	Да	-	I	296,424		296,424
TUR-ROD-07	Турция	116,102		116,102	-	Да	-	I	116,102		116,102
TUR-ROD-08	Турция	58,571		58,571	-	Да	-	I	58,571		58,571
TUR-ROD-09	Турция	216,605		216,605	-	Да	-	I	216,605		216,605
TUR-ROD-10	Турция	108,321		108,321	-	Да	-	I	108,321		108,321
	Общая стоимость	23859,268	1037,4	24896,66822				Общая стоимость кат. I	13339,959	704,900	14044,859

Таблица А-6 Первоочередной автодорожной маршрут EATS 6

Код проекта	Страна	Стоимость вне ЕС (млн. Долл.)	Стоимость в ЕС (млн. Долл.)	Общая стоимость (млн. Долл.)	Совпадение с другими маршрутами (No маршрута)	ПРИОРИТЕТНЫЙ АВТОДОРОЖНЫЙ МАРШРУТ EATS 6		Категория приоритета	Стоимость вне ЕС (млн. Долл.)	Стоимость в ЕС (млн. Долл.)	Общая стоимость (млн. Долл.)
						Учет стоимости проекта в маршруте 6 (да/нет)	Учет стоимости проекта в маршруте на др. маршруты (No маршрута)				
AZE-ROD-04	Азербайджан	-	829,490	829,490	-	Да	-	I	829,490	-	829,490
KAZ-ROD-09	Казахстан	-	-	-	3,4	Нет	3	I	-	-	-
RUS-ROD-05	Российская Федерация	604,080	-	604,080	-	Да	-	II	-	-	-
RUS-ROD-08	Российская Федерация	-	-	-	1,2	Нет	2	II	-	-	-
RUS-ROD-10	Российская Федерация	-	-	-	1,2	Нет	2	II	-	-	-
	Общая стоимость	-	1433,57	1433,57	-	-	-	Общая стоимость кат. I	829,490	-	829,490

Таблица А-7 Первоочередной автодорожной маршрут EATS 7

Код проекта	Страна	Стоимость вне ЕС (млн. Долл.)	Стоимость в ЕС (млн. Долл.)	Общая стоимость (млн. Долл.)	Совпадение с другими маршрутами (No маршрута)	ПРИОРИТЕТНЫЙ АВТОДОРОЖНЫЙ МАРШРУТ EATS 7		Категория приоритета	Стоимость вне ЕС (млн. Долл.)	Стоимость в ЕС (млн. Долл.)	Общая стоимость (млн. Долл.)
						Учет стоимости проекта в маршруте 7 (да/нет)	Учет стоимости проекта в маршруте на др. маршруты (No маршрута)				
RUS-ROD-11	Российская Федерация	87,840	-	87,840	-	Да	-	II	-	-	-
	Общая стоимость	87,84	-	87,84	-	-	-	Общая стоимость кат. I	-	-	-

Таблица А-8 Первоочередной автодорожной маршрут EATS 8

Код проекта	Страна	Стоимость вне ЕС (млн. Долл.)	Стоимость в ЕС (млн. Долл.)	Общая стоимость (млн. Долл.)	Совпадение с другими маршрутами (No маршрута)	ПРИОРИТЕТНЫЙ АВТОДОРОЖНЫЙ МАРШРУТ EATS 8		Категория приоритета	Стоимость вне ЕС (млн. Долл.)	Стоимость в ЕС (млн. Долл.)	Общая стоимость (млн. Долл.)
						Учет стоимости проекта в маршруте 8 (да/нет)	Учет стоимости проекта в маршруте на др. маршруты (No маршрута)				
	Общая стоимость	-	-	-	-	-	-	Общая стоимость кат. I	-	-	-

Таблица А-9 Первоочередной автодорожной маршрут EATS 9

Код проекта	Страна	Стоимость вне ЕС (млн. Долл.)	Стоимость в ЕС (млн. Долл.)	Общая стоимость (млн. Долл.)	Совпадение с другими маршрутами (No маршрута)	ПРИОРИТЕТНЫЙ АВТОДОРОЖНЫЙ МАРШРУТ EATS 9		Категория приоритета	Стоимость вне ЕС (млн. Долл.)	Стоимость в ЕС (млн. Долл.)	Общая стоимость (млн. Долл.)
						Учет стоимости проекта в маршруте 9 (да/нет)	Учет стоимости проекта в маршруте на др. маршруты (No маршрута)				
RUS-ROD-21	Российская Федерация	155,520	-	155,520	-	Да	-	I	155,520	-	155,520
	Общая стоимость	155,520	-	155,520	-	-	-	Общая стоимость кат. I	155,520	-	155,520

Приоритизация железнодорожных проектов

Таблица В-1 Первоочередной железнодорожный маршрут ЕАТС 1

ПРИОРИТЕТНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ МАРШРУТ ЕАТС 1											
Код проекта	Страна	Стоимость вне ЕС (млн. долл.)	Стоимость в ЕС (млн. долл.)	Общая стоимость (млн. долл.)	Совпадение с другими маршрутами (No маршрута)	Учет стоимости проекта в затратах на маршрут 1 (да/нет)	Учет стоимости проекта в затратах на др. маршруты (No маршрута)	Категория приоритета	Стоимость кат. I вне ЕС (млн. долл.)	Стоимость кат. I в ЕС (млн. долл.)	Общая стоимость кат. I (млн. долл.)
DEU-RLW-1	Германия		716,870	716,870	2	Да	-	III			0,000
LAT-RLW-01	Латвия		14,497	14,497	8	Да	-	I		14,497	14,497
LAT-RLW-02	Латвия		60,648	60,648	8	Да	-	I		60,648	60,648
LAT-RLW-04	Латвия		160,850	160,850	8	Да	-	IV			0,000
LAT-RLW-05	Латвия		20,083	20,083	-	Да	-	I		20,083	20,083
LAT-RLW-06	Латвия		125,020	125,020	8	Да	-	I		125,02	125,020
LAT-RLW-07	Латвия		123,557	123,557	-	Да	-	I		123,557	123,557
LAT-RLW-08	Латвия		57,057	57,057	-	Да	-	I		57,057	57,057
LAT-RLW-09	Латвия		40,565	40,565	8	Да	-	I		40,565	40,565
LAT-RLW-10	Латвия		118,929	118,929	-	Да	-	I		118,9286	118,929
LTU-RLW-01	Литва		17,423	17,423	2,8	Да	-	I		17,423	17,423
LTU-RLW-02	Литва		64,239	64,239	2,8	Да	-	I		64,239	64,239
LTU-RLW-03	Литва		9,842	9,842	2,8	Да	-	I		9,842	9,842
LTU-RLW-04	Литва		83,524	83,524	2,8	Да	-	I		83,524	83,524
LTU-RLW-05	Литва		14,231	14,231	2,8	Да	-	I		14,231	14,231
LTU-RLW-06	Литва		3,857	3,857	2	Да	-	I		3,857	3,857
LTU-RLW-07	Литва		18,886	18,886	2	Да	-	I		18,886	18,886
LTU-RLW-08	Литва		34,580	34,580	2,8	Да	-	I		34,58	34,580
LTU-RLW-10	Литва		43,225	43,225	2	Да	-	I		43,225	43,225
LTU-RLW-11	Литва		44,289	44,289	2	Да	-	I		44,289	44,289
LTU-RLW-12	Литва		21,280	21,280	2	Да	-	I		21,28	21,280
LTU-RLW-15	Литва		78,337	78,337	2,8	Да	-	I		78,337	78,337
LTU-RLW-16	Литва		55,860	55,860	2,8	Да	-	I		55,86	55,860
LTU-RLW-17	Литва		43,092	43,092	2,8	Да	-	I		43,092	43,092
LTU-RLW-18	Литва		3,950	3,950	2	Да	-	I		3,9501	3,950
LTU-RLW-19	Литва		0,160	0,160	2	Да	-	I		0,1596	0,160
LTU-RLW-20	Литва		1,357	1,357	2	Да	-	I		1,3566	1,357
LTU-RLW-21	Литва		50,939	50,939	2	Да	-	I		50,939	50,939
LTU-RLW-22	Литва		10,640	10,640	2	Да	-	I		10,64	10,640
LTU-RLW-23	Литва		46,018	46,018	2	Да	-	I		46,018	46,018
LTU-RLW-24	Литва		5,586	5,586	2	Да	-	I		5,586	5,586
LTU-RLW-25	Литва		34,314	34,314	2	Да	-	I		34,314	34,314
LTU-RLW-26	Литва		8,512	8,512	2	Да	-	I		8,512	8,512
LTU-RLW-27	Литва		28,329	28,329	2	Да	-	I		28,329	28,329
LTU-RLW-28	Литва		29,127	29,127	2	Да	-	I		29,127	29,127
LTU-RLW-29	Литва		10,507	10,507	2	Да	-	I		10,507	10,507
LTU-RLW-30	Литва		1,197	1,197	2,8	Да	-	I		1,197	1,197
LTU-RLW-31	Литва		44,023	44,023	2,8	Да	-	I		44,023	44,023
LTU-RLW-32	Литва		1,197	1,197	2,8	Да	-	I		1,197	1,197
LTU-RLW-33	Литва		35,112	35,112	2,8	Да	-	I		35,112	35,112
RUS-RLW-01	Российская Федерация	238,070		238,070	2	Да	-	II			
RUS-RLW-02	Российская Федерация	41,230		41,230	2	Да	-	II			
RUS-RLW-06	Российская Федерация	532,000		532,000	2,5,9	Да	-	II			
RUS-RLW-07	Российская Федерация	1564,080		1564,080	2,5,9	Да	-	II			
RUS-RLW-29	Российская Федерация	29,260		29,260	-	Да	-	I	29,260		29,260
RUS-RLW-31	Российская Федерация				2,5,9	Да	-	IV			
RUS-RLW-32	Российская Федерация				2	Да	-	IV			
RUS-RLW-34	Российская Федерация	18773,163		18773,163	-	Да	-	IV			
RUS-RLW-35	Российская Федерация				-	Да	-	IV			
UKR-RLW-01	Украина	178,885		178,885	6,7,8	Да	-	I	178,885		178,885
	Общая стоимость	21356,688	2281,708	23638,396				Общая стоимость кат. I	208,145	1403,988	1612,133

Таблица В-2 Первоочередной железнодорожный маршрут ЕАТС 2

ПРИОРИТЕТНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ МАРШРУТ ЕАТС 2											
Код проекта	Страна	Стоимость вне ЕС (млн. долл.)	Стоимость в ЕС (млн. долл.)	Общая стоимость (млн. долл.)	Совпадение с другими маршрутами (No маршрута)	Учет стоимости проекта в затратах на маршрут 2 (да/нет)	Учет стоимости проекта в затратах на др. маршруты (No маршрута)	Категория приоритета	Стоимость кат. I вне ЕС (млн. долл.)	Стоимость кат. I в ЕС (млн. долл.)	Общая стоимость кат. I (млн. долл.)
DEU-RLW-1	Германия		-		1	Нет	1	III			
KAZ-RLW-04	Казахстан	-		3,47		Нет	4	I			
LTU-RLW-01	Литва		-	1,8		Нет	1	I			
LTU-RLW-02	Литва		-	1,8		Нет	1	I			
LTU-RLW-03	Литва		-	1,8		Нет	1	I			
LTU-RLW-04	Литва		-	1,8		Нет	1	I			
LTU-RLW-05	Литва		-	1,8		Нет	1	I			
LTU-RLW-06	Литва		-	1		Нет	1	I			
LTU-RLW-07	Литва		-	1		Нет	1	I			
LTU-RLW-08	Литва		-	1,8		Нет	1	I			
LTU-RLW-10	Литва		-	1		Нет	1	I			
LTU-RLW-11	Литва		-	1		Нет	1	I			
LTU-RLW-12	Литва		-	1		Нет	1	I			
LTU-RLW-15	Литва		-	1,8		Нет	1	I			
LTU-RLW-16	Литва		-	1,8		Нет	1	I			
LTU-RLW-17	Литва		-	1,8		Нет	1	I			
LTU-RLW-18	Литва		-	1		Нет	1	I			
LTU-RLW-19	Литва		-	1		Нет	1	I			
LTU-RLW-20	Литва		-	1		Нет	1	I			
LTU-RLW-21	Литва		-	1		Нет	1	I			
LTU-RLW-22	Литва		-	1		Нет	1	I			
LTU-RLW-23	Литва		-	1		Нет	1	I			
LTU-RLW-24	Литва		-	1		Нет	1	I			
LTU-RLW-25	Литва		-	1		Нет	1	I			
LTU-RLW-26	Литва		-	1		Нет	1	I			
LTU-RLW-27	Литва		-	1		Нет	1	I			
LTU-RLW-28	Литва		-	1		Нет	1	I			
LTU-RLW-29	Литва		-	1		Нет	1	I			
LTU-RLW-30	Литва		-	1,8		Нет	1	I			
LTU-RLW-31	Литва		-	1,8		Нет	1	I			
LTU-RLW-32	Литва		-	1,8		Нет	1	I			
LTU-RLW-33	Литва		-	1,8		Нет	1	I			
RUS-RLW-01	Российская Федерация	-			1	Нет	1	II			
RUS-RLW-02	Российская Федерация	-			1	Нет	1	II			
RUS-RLW-06	Российская Федерация	-		1,5,9		Нет	1	II			
RUS-RLW-07	Российская Федерация	-		1,5,9		Нет	1	II			
RUS-RLW-31	Российская Федерация				1,5,9	Нет	1	IV			
RUS-RLW-32	Российская Федерация				1	Нет	1	IV			
	Общая стоимость	-	-	-				Общая стоимость кат. I	-	-	-

Таблица В-3 Первоочередной железнодорожный маршрут ЕАТС 3

ПРИОРИТЕТНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ МАРШРУТ ЕАТС 3											
Код проекта	Страна	Стоимость вне ЕС (млн. долл.)	Стоимость в ЕС (млн. долл.)	Общая стоимость (млн. долл.)	Совпадение с другими маршрутами (No маршрута)	Учет стоимости проекта в затратах на маршрут 3 (да/нет)	Учет стоимости проекта в затратах на др. маршруты (No маршрута)	Категория приоритета	Стоимость кат. I вне ЕС (млн. долл.)	Стоимость кат. I в ЕС (млн. долл.)	Общая стоимость кат. I (млн. долл.)
ARM-RLW-01	Армения	1463,000		1463,000	8	Да	-	IV			0,000
ARM-RLW-04	Армения				8	Да	-	IV			0,000
ARM-RLW-05	Армения	1057,284		1057,284	8	Да	-	IV			0,000
AZE-RLW-01	Азербайджан				8	Да	-	I			0,000
BGR-RLW-03	Болгария		-		4	Нет	4	I			0,000
BGR-RLW-04	Болгария		-		4	Нет	4	I			0,000
FYROM-RLW-01	БЮРМ	-			4	Нет	4	II			0,000
FYROM-RLW-02	БЮРМ	-			4	Нет	4	II			0,000
FYROM-RLW-03	БЮРМ	-			4	Нет	4	II			0,000
FYROM-RLW-04	БЮРМ	-			4	Нет	4	II			0,000
GEO-RLW-01	Грузия	332,500		332,500	8	Да	-	I	332,500		332,500
GEO-RLW-02	Грузия	399,000		399,000	-	Да	-	II			0,000
GEO-RLW-03	Грузия	200,000		200,000	-	Да	-	I	200,000		200,000
GEO-RLW-04	Грузия				-	Да	-	IV			0,000
KAZ-RLW-03	Казахстан	-			4,7	Нет	4	I			0,000
KAZ-RLW-04	Казахстан	-			2,4,7	Нет	4	I			0,000
KGZ-RLW-01	Кыргызстан	2000,000		2000,000	-	Да	-	IV			0,000
KGZ-RLW-02	Кыргызстан	100,000		100,000	-	Да	-	IV			0,000
KGZ-RLW-03	Кыргызстан	65,600		65,600	-	Да	-	II			0,000
KGZ-RLW-04	Кыргызстан	145,000		145,000	-	Да	-	IV			0,000
MDA-RLW-01	Молдова	317,000		317,000	-	Да	-	IV			0,000
TJK-RLW-06	Таджикистан	53,900		53,900	-	Да	-	IV			0,000
TJK-RLW-08	Таджикистан	16,400		16,400	9	Да	-	IV			0,000
TU-RLW-03	Турция	-			4	Нет	4	I			0,000
TU-RLW-05	Турция	373,730		373,730	-	Да	-	I	373,730		373,730
UZB-RLW-01	Узбекистан	85,400		85,400	-	Да	-	I	85,400		85,400
UZB-RLW-02	Узбекистан	40,460		40,460	5,7,9	Да	-	I	40,460		40,460
UZB-RLW-03	Узбекистан	447,500		447,500	9	Да	-	I	447,500		447,500
UZB-RLW-04	Узбекистан	75,000		75,000	-	Да	-	I	75,000		75,000
UZB-RLW-06	Узбекистан	388,300		388,300	9	Да	-	II			0,000
UZB-RLW-07	Узбекистан	-			4	Нет	4	II			0,000
UZB-RLW-08	Узбекистан	-			4,7,9	Нет	4	I			0,000
UZB-RLW-09	Узбекистан	9,200		9,200	-	Да	-	I	9,200		9,200
UZB-RLW-10	Узбекистан	10,000		10,000	5,7,9	Да	-	I	10,000		10,000
UZB-RLW-11	Узбекистан	-			4,7,9	Нет	4	I			0,000
	Общая стоимость	7579,274	-	7579,274				Общая стоимость кат. I	1573,790	-	1573,790

Таблица В-4 Первоочередной железнодорожный маршрут ЕАТС 4

ПРИОРИТЕТНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ МАРШРУТ ЕАТС 4											
Код проекта	Страна	Стоимость вне ЕС (млн. долл.)	Стоимость в ЕС (млн. долл.)	Общая стоимость (млн. долл.)	Совпадение с другими маршрутами (No маршрута)	Учет стоимости проекта в затратах на маршрут 4 (да/нет)	Учет стоимости проекта в затратах на др. маршруты (No маршрута)	Категория приоритета	Стоимость кат. I вне ЕС (млн. долл.)	Стоимость кат. I в ЕС (млн. долл.)	Общая стоимость кат. I (млн. долл.)
BGR-RLW-01	Болгария		500,834	500,834	-	Да	-	I		500,834	500,834
BGR-RLW-02	Болгария		31,992	31,992	-	Да	-	I		31,992	31,992
BGR-RLW-03	Болгария		1,351	1,351	3	Да	-	I		1,351	1,351
BGR-RLW-04	Болгария		4105,034	4105,034	3	Да	-	I		4105,034	4105,034
BGR-RLW-05	Болгария		176,913	176,913	-	Да	-	I		176,913	176,913
BGR-RLW-06	Болгария		2032,432	2032,432	-	Да	-	I		2032,432	2032,432
FYROM-RLW-01	БЮРМ	59,850		59,850	3	Да	-	II			
FYROM-RLW-02	БЮРМ	291,270		291,270	3	Да	-	II			
FYROM-RLW-03	БЮРМ	263,340		263,340	3	Да	-	II			
FYROM-RLW-04	БЮРМ	399,000		399,000	3	Да	-	II			
GRC-RLW-01	Греция		17,290	17,290	-	Да	-	I		17,290	17,290
IR-RLW-04	Иран	100,000		100,000	-	Да	-	I	100,000		100,000
IR-RLW-07	Иран	400,000		400,000	-	Да	-	I	400,000		400,000
KAZ-RLW-03	Казахстан		1000,000	1000,000	3,7	Да	-	I	1000,000		1000,000
KAZ-RLW-04	Казахстан		507,000	507,000	2,3,7	Да	-	I	507,000		507,000
PAK-RLW-01	Пакистан				-	Да	-	IV			
TU-RLW-01	Турция	4655,000		4655,000	-	Да	-	I	4655,000		4655,000
TU-RLW-02	Турция	4455,500		4455,500	-	Да	-	I	4455,500		4455,500
TU-RLW-03	Турция	208,810		208,810	3	Да	-	I	208,810		208,810
TU-RLW-04	Турция	3497,900		3497,900	-	Да	-	I	3497,900		3497,900
TU-RLW-06	Турция	1030,750		1030,750	-	Да	-	IV			
TU-RLW-07	Турция	4149,600		4149,600	-	Да	-	IV			
TU-RLW-08	Турция	2000,000		2000,000	-	Да	-	III			
TU-RLW-09	Турция	2000,000		2000,000	-	Да	-	II			
UZB-RLW-07	Узбекистан		443,900	443,900	3	Да	-	II			
UZB-RLW-08	Узбекистан		76,700	76,700	3,7,9	Да	-	I	76,700		76,700
UZB-RLW-11	Узбекистан		334,300	334,300	3,7,9	Да	-	I	334,300		334,300
	Общая стоимость	25872,920	6865,846	32738,766				Общая стоимость кат. I	15235,210	6865,846	22101,056

Таблица В-5 Первоочередной железнодорожный маршрут ЕАТС 5

ПРИОРИТЕТНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ МАРШРУТ ЕАТС 5											
Код проекта	Страна	Стоимость вне ЕС (млн. долл.)	Стоимость в ЕС (млн. долл.)	Общая стоимость (млн. долл.)	Совпадение с другими маршрутами (No маршрута)	Учет стоимости проекта в затратах на маршрут 5 (да/нет)	Учет стоимости проекта в затратах на др. маршруты (No маршрута)	Категория приоритета	Стоимость кат. I вне ЕС (млн. долл.)	Стоимость кат. I в ЕС (млн. долл.)	Общая стоимость кат. I (млн. долл.)
IR-RLW-01	Иран	800,000		800,000	-	Да		I	800,000		800,000
IR-RLW-03	Иран	778,000		778,000	-	Да		I	778,000		778,000
IR-RLW-05	Иран	450,000		450,000	-	Да		I	450,000		450,000
IR-RLW-06	Иран	1350,000		1350,000	-	Да		II			
RUS-RLW-06	Российская Федерация	-			1,2,9	Нет	1	II			
RUS-RLW-07	Российская Федерация	-			1,2,9	Нет	1	II			
RUS-RLW-13	Российская Федерация	106,400		106,400	9	Да		II			
RUS-RLW-14	Российская Федерация	154,280		154,280	9	Да		I	154,280		154,280
RUS-RLW-24	Российская Федерация	295,260		295,260	9	Да		II			
RUS-RLW-26	Российская Федерация	198,170		198,170	9	Да		II			
RUS-RLW-27	Российская Федерация	131,670		131,670	9	Да		I	131,670		131,670
RUS-RLW-28	Российская Федерация	246,050		246,050	9	Да		II			
RUS-RLW-31	Российская Федерация	-			1,2,9	Нет	1	IV			
RUS-RLW-37	Российская Федерация				9	Да		IV			
RUS-RLW-38	Российская Федерация				-	Да		IV			
UZB-RLW-02	Узбекистан				3,7,9	Нет	3	I			
UZB-RLW-10	Узбекистан				3,7,9	Нет	3	I			
	Общая стоимость	4509,830	-	4509,830				Общая стоимость кат. I	2313,950	-	2313,950

Таблица В-6 Первоочередной железнодорожный маршрут EATC 6

ПРИОРИТЕТНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ МАРШРУТ EATC 6											
Код проекта	Страна	Стоимость вне ЕС (млн. долл.)	Стоимость в ЕС (млн. долл.)	Общая стоимость (млн. долл.)	Совпадение с другими маршрутами (No маршрута)	Учет стоимости проекта в затратах на маршрут 6 (да/нет)	Учет стоимости проекта в затратах на др. маршруты (No маршрута)	Категория приоритета	Стоимость кат. I вне ЕС (млн. долл.)	Стоимость кат. I в ЕС (млн. долл.)	Общая стоимость кат. I (млн. долл.)
DEU-RLW-3	Германия				-	Да	-	IV			
RUS-RLW-03	Российская Федерация	13,300		13,300	-	Да	-	I	13,300		13,300
UKR-RLW-01	Украина	-			1,7,8	Нет	1	I			
	Общая стоимость	13,300	-	13,300				Общая стоимость кат. I	13,300	-	13,300

Таблица В-7 Первоочередной железнодорожный маршрут EATC 7

ПРИОРИТЕТНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ МАРШРУТ EATC 7											
Код проекта	Страна	Стоимость вне ЕС (млн. долл.)	Стоимость в ЕС (млн. долл.)	Общая стоимость (млн. долл.)	Совпадение с другими маршрутами (No маршрута)	Учет стоимости проекта в затратах на маршрут 7 (да/нет)	Учет стоимости проекта в затратах на др. маршруты (No маршрута)	Категория приоритета	Стоимость кат. I вне ЕС (млн. долл.)	Стоимость кат. I в ЕС (млн. долл.)	Общая стоимость кат. I (млн. долл.)
KAZ-RLW-03	Казахстан	-			3,4	Нет	4	I			
KAZ-RLW-04	Казахстан	-			2,3,4	Нет	4	I			
UKR-RLW-01	Украина	-			1,6,8	Нет	1	I			
UZB-RLW-02	Узбекистан	-			3,5,9	Нет	3	I			
UZB-RLW-08	Узбекистан	-			3,4,9	Нет	3	I			
UZB-RLW-10	Узбекистан	-			3,5,9	Нет	3	I			
UZB-RLW-11	Узбекистан	-			3,4,9	Нет	3	I			
	Общая стоимость	-	-	-				Общая стоимость кат. I	-	-	-

Таблица В-8 Первоочередной железнодорожный маршрут ЕАТС 8

ПРИОРИТЕТНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ МАРШРУТ ЕАТС 8											
Код проекта	Страна	Стоимость вне ЕС (млн. долл.)	Стоимость в ЕС (млн. долл.)	Общая стоимость (млн. долл.)	Совпадение с другими маршрутами (No маршрута)	Учет стоимости проекта в затратах на маршрут 8 (да/нет)	Учет стоимости проекта в затратах на др. маршруты (No маршрута)	Категория приоритета	Стоимость кат. I вне ЕС (млн. долл.)	Стоимость кат. I в ЕС (млн. долл.)	Общая стоимость кат. I (млн. долл.)
ARM-RLW-01	Армения	-			3	Нет	3	IV			
ARM-RLW-04	Армения	-			3	Нет	3	IV			
ARM-RLW-05	Армения	-			3	Нет	3	IV			
AZE-RLW-01	Азербайджан	-			3	Нет	3	I			
GEO-RLW-01	Грузия	-			3	Нет	3	I			
LAT-RLW-01	Латвия		-		1	Нет	1	I			
LAT-RLW-02	Латвия		-		1	Нет	1	I			
LAT-RLW-03	Латвия		1995,000	1995,000	-	Да	-	IV			
LAT-RLW-04	Латвия		-		1	Нет	1	IV			
LAT-RLW-06	Латвия		-		1	Нет	1	I			
LAT-RLW-09	Латвия		-		1	Нет	1	I			
LTU-RLW-01	Литва		-		1,2	Нет	1	I			
LTU-RLW-02	Литва		-		1,2	Нет	1	I			
LTU-RLW-03	Литва		-		1,2	Нет	1	I			
LTU-RLW-04	Литва		-		1,2	Нет	1	I			
LTU-RLW-05	Литва		-		1,2	Нет	1	I			
LTU-RLW-08	Литва		-		1,2	Нет	1	I			
LTU-RLW-15	Литва		-		1,2	Нет	1	I			
LTU-RLW-16	Литва		-		1,2	Нет	1	I			
LTU-RLW-17	Литва		-		1,2	Нет	1	I			
LTU-RLW-30	Литва		-		1,2	Нет	1	I			
LTU-RLW-31	Литва		-		1,2	Нет	1	I			
LTU-RLW-32	Литва		-		1,2	Нет	1	I			
LTU-RLW-33	Литва		-		1,2	Нет	1	I			
RUS-RLW-17	Российская Федерация	47,880		47,880	-	Да	-	II			
RUS-RLW-19	Российская Федерация	41,230		41,230	-	Да	-	I	41,230		41,230
RUS-RLW-21	Российская Федерация	-			9	Нет	9	II			
RUS-RLW-39	Российская Федерация				-	Да	-	IV			
UKR-RLW-01	Украина	-			1,6,7	Нет	1	I			
	Общая стоимость	89,110	1995,000	2084,110				Общая стоимость кат. I	41,230	-	41,230

Таблица В-9 Первоочередной железнодорожный маршрут ЕАТС 9

ПРИОРИТЕТНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ МАРШРУТ ЕАТС 9											
Код проекта	Страна	Стоимость вне ЕС (млн. долл.)	Стоимость в ЕС (млн. долл.)	Общая стоимость (млн. долл.)	Совпадение с другими маршрутами (No маршрута)	Учет стоимости проекта в затратах на маршрут 9 (да/нет)	Учет стоимости проекта в затратах на др. маршруты (No маршрута)	Категория приоритета	Стоимость кат. I вне ЕС (млн. долл.)	Стоимость кат. I в ЕС (млн. долл.)	Общая стоимость кат. I (млн. долл.)
RUS-RLW-06	Российская Федерация				1,2,5	Нет	1	II			
RUS-RLW-07	Российская Федерация	-			1,2,5	Нет	1	II			
RUS-RLW-13	Российская Федерация	-			5	Нет	5	II			
RUS-RLW-14	Российская Федерация	-			5	Нет	5	I			
RUS-RLW-21	Российская Федерация	223,440		223,440	8	Да	-	II			
RUS-RLW-24	Российская Федерация	-			5	Нет	5	II			
RUS-RLW-25	Российская Федерация	414,960		414,960	-	Да	-	I	414,960		414,960
RUS-RLW-26	Российская Федерация	-			5	Нет	5	II			
RUS-RLW-27	Российская Федерация	-			5	Нет	5	I			
RUS-RLW-28	Российская Федерация	-			5	Нет	5	II			
RUS-RLW-31	Российская Федерация				1,5,9	Нет	1	IV			
RUS-RLW-37	Российская Федерация				5	Нет	5	IV			
TJK-RLW-08	Таджикистан	-			3	Нет	3	IV			
UZB-RLW-02	Узбекистан	-			3,5,7	Нет	3	I			
UZB-RLW-03	Узбекистан	-			3	Нет	3	I			
UZB-RLW-06	Узбекистан	-			3	Нет	3	II			
UZB-RLW-08	Узбекистан	-			3,4,7	Нет	3	I			
UZB-RLW-10	Узбекистан	-			3,5,7	Нет	3	I			
UZB-RLW-11	Узбекистан	-			3,4,7	Нет	3	I			
	Общая стоимость	638,400	-	638,400				Общая стоимость кат. I	414,960	-	414,960

ЧАСТЬ V

ГЕОГРАФИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИОННАЯ СИСТЕМА (ГИС) НА БАЗЕ ИНТЕРНЕТА

5.1 Роль ГИС в проекте по развитию евро-азиатских транспортных связей

Проект по развитию евро-азиатских транспортных связей имеет важную географическую составляющую: в рамках этого проекта путем анализа и оценки предложений участвующих в нем стран определяются автомобильные, железнодорожные и внутренние водные маршруты. Практически все данные, собираемые в процессе реализации проекта, рассчитаны на использование в рамках географической информационной системы (ГИС), поскольку наглядная визуализация результатов анализа облегчает их восприятие и позволяет усваивать информацию лучше, чем при работе с текстом или с данными в табличной форме. Соответственно, для выбора приоритетных маршрутов и первоочередных проектов использовались материалы из базы данных проекта ГИС. При разработке Интернет-приложения ГИС ставились, в частности, следующие задачи:

- представление данных в форме, включающей пространственный компонент;
- использование данных ГИС для проведения автоматических расчетов вместо "ручной" обработки данных в процессе анализа;
- графическая визуализация данных, облегчающая принятие решений;
- обеспечение возможности экспорта информации в другие базы данных .

5.2 Прделанная работа

- Для создания ГИС использовалось программное обеспечение MapInfo Professional (версия 7.5).
- Было выполнено сведение базовых "слоев" и основных данных системы.
- Все рабочие области и карты создавались в расчете как на их размещение в Интернете, так и на распространение в печатной форме.
- Создание базы данных ГИС EATC полностью завершено; задачи ввода данных и локализации объектов выполнены по большинству типов данных.
- Произведена сравнительная оценка ряда систем программного обеспечения и прикладных программных решений; выбранное решение соответствует целям проекта и учитывает имеющиеся ограничения.
- Разработано и реализовано Интернет-приложение для визуализации данных EATC и обработки запросов к базе данных.

База данных ГИС EATC включает данные двух типов:

- имеющиеся общие данные;
- данные, непосредственно относящиеся к EATC.

Все данные одного и того же типа в ГИС сведены воедино в виде таблицы, называемой также "слоем".

Для целей исследования ЕАТС сформированы следующие слои данных ГИС:

- общие данные (из официальных источников):
 - государственные границы;
 - реки и озера;
 - города (столицы, другие города, населенные пункты, застроенные районы);
 - все железнодорожные линии;
 - железнодорожные станции;
 - автодороги (по категориям);
- данные, непосредственно относящиеся к ЕАТС:
 - транспортные узлы:
 - города и/или железнодорожные станции (железные дороги);
 - города/узловые пункты/развязки (автомобильные дороги);
 - города/станции/др., связанные с автодорожными проектами;
 - города/станции/др., связанные с железнодорожными проектами;
 - пограничные переходы;
 - железнодорожные маршруты ЕАТС;
 - автодорожные маршруты ЕАТС;
 - проекты ЕАТС в области железнодорожного транспорта (текущие и планируемые);
 - проекты ЕАТС в области автомобильного транспорта (текущие и планируемые);
 - внутренние водные пути ЕАТС;
 - морские порты ЕАТС;
 - порты внутреннего плавания ЕАТС .

5.3 Источники

Данные, использовавшиеся для построения и наполнения базы данных ЕАТС, были получены из ряда источников:

- информация, поступившая от стран-участниц в форме докладов и ответов на разосланные вопросники;
- **ADC WorldMap Version 4.0A**: набор общих данных, приобретенный для проекта;
- исследования и доклады, размещавшиеся на официальных сайтах в Интернете (веб-сайты государственных органов, международных организаций и проектов, включая Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество, Транспортный коридор Европа – Кавказ – Азия, Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана, Азиатский банк развития);
- Данные ГИС, полученные с помощью порталов Google Earth, Bing, OpenStreets.

5.4 Цели

Данные ГИС соответствуют следующим параметрам:

- точность: 1:100 000;
- масштаб карт: 1:1 000 000;
- проекция (категория): продольная/поперечная WGS 1984;
- координаты учитываются в десятичных долях градуса.

База данных ГИС EATC предназначена:

- в качестве основы для составления карт, необходимых при реализации проекта;
- для прокладки маршрутов и информирования о них руководства;
- в качестве Интернет-приложения, позволяющего представлять географические аспекты маршрутов, проектов и других данных в форме динамических карт и проекций, генерируемых в режиме онлайн.

База данных ГИС EATC не предназначена для использования подрядчиками и строительными компаниями для целей проектирования сооружаемых объектов.

Назначение карт, составляемых в рамках проекта EATC, заключается в том, чтобы наглядно представить:

- состояние отдельных видов транспорта в разных странах;
- общее состояние транспортной сети в разных странах
- распределение проектов по порядку приоритета;
- технические характеристики отдельных транспортных коммуникаций;
- регион EATC в целом.

Полученные карты использовались в процессе приоритизации проектов.

- База данных ГИС EATC представляет интерес для:
- стран – участниц EATC в рамках данного проекта;
- ЕЭК ООН при работе в области EATC;
- широкой аудитории пользователей соответствующего Интернет-приложения.

5.5 Результаты

К числу результатов работы по созданию ГИС относятся:

- база данных ГИС EATC (доступная для использования в системах MapInfo, ArcGIS, Google Map);
- атлас, составленный из готовых карт (в виде отдельных изображений, на CD/DVD, в электронной форме для размещения в Интернете);
- средство просмотра данных ГИС в Интернете, позволяющее получить доступ к базе данных ГИС через Интернет и вести в ней поиск по номерам, присвоенным различным категориям данных;

Карты (категория/название)	Уровень	Номер
Район осуществления проектов	Регион	8
Все железнодорожные проекты	Регион	1
Все автодорожные проекты	Регион	1
Железнодорожные маршруты	Регион	10
Автодорожные маршруты	Регион	8
Железнодорожные маршруты по группам	Регион	18
Автодорожные маршруты по группам	Регион	9
Автодорожные проекты	Страны	24
Железнодорожные проекты	Страны	28
Автомобильные дороги, железные дороги и внутренние водные пути	Страны	30

- готовые карты, полученные администратором с помощью системы ГИС для использования в:
 - электронных и печатных документах;
 - веб-ресурсах;
 - презентациях на CD;
 - печатных изданиях (атласах);
- служебная документация, содержащая карты и аналитические таблицы с данными;
- готовые карты, совместимые с распространяемыми бесплатно приложениями для просмотра данных ГИС на персональном компьютере: ESRI ArcView, MapInfo (рабочие области (варианты интегрированной среды, включающей ряд слоев ГИС) для использования с программой MapInfo Viewer и базой данных ГИС).

5.6 Применение

5.6.1 Исходные посылки

ГИС является дорогостоящим начинанием. Промышленные и другие крупные базы данных ГИС создаются на основе специализированного программного обеспечения. Системные ресурсы, необходимые для оперативной обработки запросов к таким обширным базам данных, весьма велики; соответственно специализированное программное обеспечение ГИС обычно рассчитано на использование нескольких серверов с множественными процессорами и большими объемами памяти.

Объем базы данных ГИС ЕАТС сравнительно невелик, а скорость их изменения невысока.

При пользовании базой данных и приложением ГИС необходимо иметь ввиду следующее:

- для построения карт используется программное обеспечение MapInfo 7.5;
- проект ЕАТС не располагает выделенными компьютерными ресурсами;

- следует избегать использования дорогостоящего программного обеспечения ГИС;
- информация и данные были представлены странами в форме служебных документов.

5.6.2 Рассмотренные программные решения

Изучено три варианта прикладного программного обеспечения:

- 1) сетевое приложение, рассчитанное на работу со специализированным программным обеспечением для ГИС-серверов;
 - 2) приложение, использующее серверы и функции ГИС, к которым предоставляется открытый доступ на основе технологий Google (Google Map, Google Earth) или OpenStreets;
 - 3) приложение, рассчитанное на использование бесплатных информационных ресурсов и технологий без специализированного программного обеспечения ГИС.
1. Сетевое приложение, рассчитанное на работу со специализированным программным обеспечением для ГИС-серверов
 - Приложение, рассчитанное на работу со специализированным программным обеспечением для ГИС-серверов
 - Затраты
 - Базовое программное обеспечение
 - Программное обеспечение для ГИС-серверов
 - Операционная система + Интернет-сервер
 - Приложение для базы данных
 - Аппаратные средства
 - Аппаратная платформа для сервера ГИС
 - Сервер для базы данных
 - Разработка и монтаж
 - Служба поддержки пользователей, ремонтно-профилактическое обслуживание
 - Обновление данных
 - Преимущества
 - Полный спектр прикладных Интернет-технологий
 - Устойчивость среды и приложений/максимальная доступность
 - Короткие сроки разработки
 - Оперативное реагирование на сетевые запросы

- Проблемы
 - Первоначальные затраты на базовое программное обеспечение и аппаратную платформу
 - Расходы на службу поддержки и ремонтно-профилактическое обслуживание
 - Расходы на обновление данных
 - Потребность в квалифицированных администраторах для Интернет-сервера и базы данных ГИС.

Данное решение является оптимальным для промышленных и других крупных баз данных ГИС, к которым одновременно обращается большое число пользователей Интернета.

В качестве программного обеспечения рассматривалась система ESRI для ГИС-серверов. Тест-приложение для ее оценки было создано с помощью программного пакета .Net 2008.

На сегодняшний день проект не располагает ни лицензией на программное обеспечение для ГИС-сервера, ни необходимой аппаратной платформой.

2. Приложение, использующее серверы и функции ГИС, к которым предоставляется открытый доступ на основе технологий Google

- Потребности
 - Наличие собранных данных ГИС
 - Веб-сервер (Microsoft IIS/Apache/Zend Server)
 - Среда разработки на основе JavaScript/HTML (MS VS2008, Macromedia Dreamweaver)
- Преимущества
 - Меньшие затраты на внедрение
 - Не требуется Интернет-сервер ГИС. Конфигурация включает лишь одну аппаратную платформу с Интернет-сервером (не для ГИС)
 - Ряд технологий не требуют установки дополнительного программного обеспечения на пользовательских ПК и/или на Интернет-сервере
 - Продукт (приложение) совместим с большинством популярных интернет-браузеров
 - Отсутствует потребность в специально подготовленных администраторах для обслуживания ГИС на Интернет-сервере
 - Простота распространения приложений через Интернет
- Проблемы
 - Не подходит для представления больших объемов данных ГИС
 - Потенциально неустойчивая работа приложений, распространяемых бесплатно без гарантии надежности
 - Обработка запросов и получение результатов зависят от доступности ГИС-серверов (ArcGIS Online, Google Earth, Google Maps, Bing, OpenStreets, и др.)
 - Необходимость высокоскоростного подключения к Интернету (надежный широкополосный канал)

- Скорость получения результатов зависит от быстродействия пользовательских ПК; эффективность работы пользовательских ПК зависит от скорости обмена данными с сетевыми приложениями ГИС
- Медленная работа приложения. Затраты времени на загрузку, отправку запросов и представление данных ГИС
- Задержки, связанные с низким качеством документации и использованием разнородных технологий при разработке приложения
- Все данные ГИС попадают в открытый доступ и могут быть использованы любым желающим
- Приложение должно использоваться на некоммерческой основе.

Были разработаны два варианта тест-приложений:

- приложение с использованием технологии Google Map и языка JavaScript;
- приложение с использованием технологии Google Earth, языка JavaScript и библиотеки Dojo library/

Эти приложения хорошо подходят для визуализации данных на карте путем щелчка мышью на объекте. При необходимости обработки более сложных запросов к базе данных необходимо программирование с использованием специальных библиотек JavaScript. Для работы приложения необходим Интернет-браузер. Немаловажным аспектом является то, что данные должны находиться в открытом доступе в Интернете; поскольку используется программный код JavaScript, определить местонахождение этих данных и загрузить их имеет возможность любой достаточно квалифицированный пользователь. Еще одной проблемой является зависимость от доступности открытых ГИС-серверов и соответствующих функций. Условием получения лицензии на использование программного обеспечения Google является некоммерческий характер приложений-клиентов.

- Выводы
 - Google Maps + JavaScript + KML⁴³/KMZ⁴⁴ (язык разметки Keyhole на основе XML для географического аннотирования и визуализации географических данных на размещаемых в Интернете двухмерных картах и в трехмерных геопространственных браузерах)
 - Приложение может устанавливаться на различных Интернет-серверах (например, IIS, Apache, Zend Server). Дополнительное оборудование не требуется

⁴³ Язык Keyhole (KML) – язык разметки на основе XML для географического аннотирования и визуализации географических данных на размещаемых в интернете двухмерных картах и в трехмерных геопространственных браузерах. KML был предназначен для использования с приложением Google Earth, первоначально носившим название Keyhole Earth Viewer. Его разработала компания Keyhole, Inc, приобретенная компанией Google в 2004 году. В 2008 году язык KML был принят Открытым геопространственным консорциумом в качестве международного стандарта. Программа Google Earth стала первым приложением для просмотра и графического редактирования KML файлов. В настоящее время ведутся разработки, которые должны обеспечить поддержку KML в рамках других проектов, таких как "Marble".

⁴⁴ ZIP-архивы файлов, использующих язык разметки Keyhole (KMZ). Очень часто KML файлы распространяются в формате KMZ, т.е. в виде ZIP архивов с расширением .kmz. Они должны быть совместимыми с использовавшимися ранее (ZIP 2.0) алгоритмами архивирования данных (такими, как хранение в несжатом виде или алгоритм deflate), так как в противном случае их распаковка в некоторых геопространственных браузерах может оказаться невозможной. Архив KMZ содержит один корневой документ на языке KML (с условным именем файла "doc.kml"), дополнением к которому могут быть добавочные слои, изображения, значки и трехмерные модели в формате COLLADA, проиндексированные в KML, включая KML файлы с гиперссылками на сетевые ресурсы. Корневым документом KML обычно является файл с названием "doc.kml" в корневом каталоге архива, однако первым по порядку файлом с расширением .kml, зарегистрированным в KMZ архиве, является файл, фактически выбранный в программе "Google Earth", независимо от его названия. По умолчанию корневой документ KML располагается в корневом каталоге, а другие связанные с ним файлы (например, изображения для последующих слоев) – в подкаталогах.

- От клиента не требуется установки дополнительного программного обеспечения
 - Не требуются отдельные услуги по администрированию ПО
 - Возможность загрузки данных ГИС из открытых источников
 - Легкость обновления (путем простой замены файлов данных)
 - Продуктивность зависит от качества подключения клиента к Интернету, быстродействия компьютера и доступности ГИС–серверов Google
 - Google Earth + JavaScript + KML/KMZ
 - Возможность установки приложения на различных веб-серверах (IIS, Apache). Дополнительное оборудование не требуется
 - Для интеграции с браузером пользователя на его ПК должен быть установлен программный модуль Google Earth
 - Не требуются отдельные услуги по администрированию ПО
 - Возможность загрузки данных ГИС из открытых источников
 - Легкость обновления (путем простой замены файлов данных)
 - Продуктивность зависит от качества подключения клиента к Интернету, быстродействия компьютера и доступности ГИС–серверов Google
 - Высокое качество графического пользовательского интерфейса
 - Быстрая обработка данных ГИС в объеме 10 Мб для каждого слоя KMZ.
3. Приложение, использующее бесплатные библиотеки и технологии без специального программного обеспечения ГИС
- Потребности
 - Наличие собранных данных ГИС
 - Интернет-сервер (Microsoft IIS/Apache/Zend Server)
 - Среда программирования (MS VS2008 Sp1, .Net Framework 3.5 Sp1, Silverlight Toolkit 3.0, ESRI Silverlight SDK, SharpMap v2.0, и др.)
 - Преимущества
 - Низкие затраты на внедрение
 - Не требуется Интернет-сервер ГИС. Конфигурация включает лишь одну аппаратную платформу с Интернет-сервером (не для ГИС)
 - Ряд технологий не требуют установки дополнительного программного обеспечения на пользовательских ПК и/или на Интернет-сервере
 - Продукт (приложение) совместим с большинством популярных Интернет-браузеров
 - Отсутствует потребность в специально подготовленных администраторах для обслуживания ГИС на Интернет-сервере
 - Простота распространения приложений через Интернет
 - Высокая защищенность данных ГИС. Данные ГИС не находятся в открытом доступе и не размещаются на внешних ГИС–серверах

- Проблемы
 - Не подходит для представления больших объемов данных ГИС
 - Обработка запросов и получение результатов зависят от доступности открытых ГИС-серверов (ArcGIS Online, Google Earth, Google Maps, Bing, OpenStreets, и др.)
 - Необходимость высокоскоростного подключения к Интернету (надежный широкополосный канал)
 - Скорость получения результатов зависит от быстродействия пользовательских ПК; эффективность работы пользовательских ПК зависит от скорости обмена данными с сетевыми приложениями ГИС
 - Медленная работа приложения при отображении на карте большого числа объектов ГИС. Затраты времени на загрузку, отправку запросов и отображение данных ГИС.

Для создания тест-приложения использовалась клиентская технология Silverlight, разработанная ESRI, в сочетании со средой программирования MS VS2008 Sp1 и пакетами .Net Framework 3.5 Sp1, Silverlight Toolkit 3.0, ESRI Silverlight SDK, а также функции ГИС, предоставляемые приложением SharpMap v2.0.

Необходимо использование фоновых слоев ESRI Online, OpenStreets или Bing.

От пользователя требуется установка среды выполнения Silverlight Runtime. Таким образом, данное приложение может работать только на платформах Windows. Для работы приложения необходим информационный Интернет-сервер.

Основными преимуществами являются:

- Защищенность данных
- Защищенность приложения
- Современный графический интерфейс пользователя
- Отсутствие дополнительных затрат на программное обеспечение сервера ГИС и специализированную аппаратную платформу
- Возможность дальнейших разработок
 - Примеры технических решений
 - ESRI GIS Server Online + Silverlight + SharpMap
 - Сетевые ГИС-сервисы необходимо запрашивать на портале ESRI Online
 - Требуется установка модуля Silverlight на компьютере конечного пользователя
 - Приложение выглядит эффектно, работает хорошо, не застраховано от системных сбоев, тормозится при обработке больших объемов данных
 - Разработка занимает длительное время
 - На сервере Microsoft IIS провайдера приложения (в данном случае – проекта ЕЭК ООН по EATC) требуется установка набора библиотек.

5.6.3 Описание приложения

Для разработки сетевого приложения ГИС было выбрано техническое решение, основанное на клиентской технологии ESRI Silverlight в сочетании с продуктами ESRI GIS Server Online, Silverlight и SharpMap.

Сетевое приложение предназначено для:

- отображения данных ГИС на картах;
- идентификации "объектов", помещаемых на карты;
- обработки запросов по отображаемым данным.

На картах отображаются следующие типы данных ГИС:

- автомобильные маршруты;
- железнодорожные маршруты;
- морские порты;
- порты внутреннего плавания;
- узлы автодорожной сети (города и развязки);
- железнодорожные узлы (железнодорожные станции, города и узловые пункты);
- автодорожные проекты;
- железнодорожные проекты;
- узловые пункты автодорожных проектов;
- узловые пункты железнодорожных проектов.

Приложение поддерживает следующие виды запросов:

- идентификация объекта ГИС наведением курсора и щелчком мыши;
- вывод цифровых данных по объекту ГИС наведением курсора;
- запрос данных выбранного слоя по присвоенным им номерам.

В качестве фонового слоя может быть выбран один из трех вариантов:

- карта с отображением улиц;
- топографическая карта;
- карта мира, составленная из спутниковых фотоизображений.

Реализованы следующие функции:

- переключатель режима отображения фоновой карты;
- переключатель режима отображения обзорной карты;
- переключатель режима отображения экранной лупы;
- выделение областей/объектов.

Конфигурация приложения поддается изменению по всем параметрам.

Путем обновления файла конфигурации в формате XML можно добавлять дополнительные слои данных ГИС. Для каждого слоя данных ГИС могут отдельно задаваться отображаемые элементы, по которым возможны запросы.

5.6.4 Направления дальнейшей работы

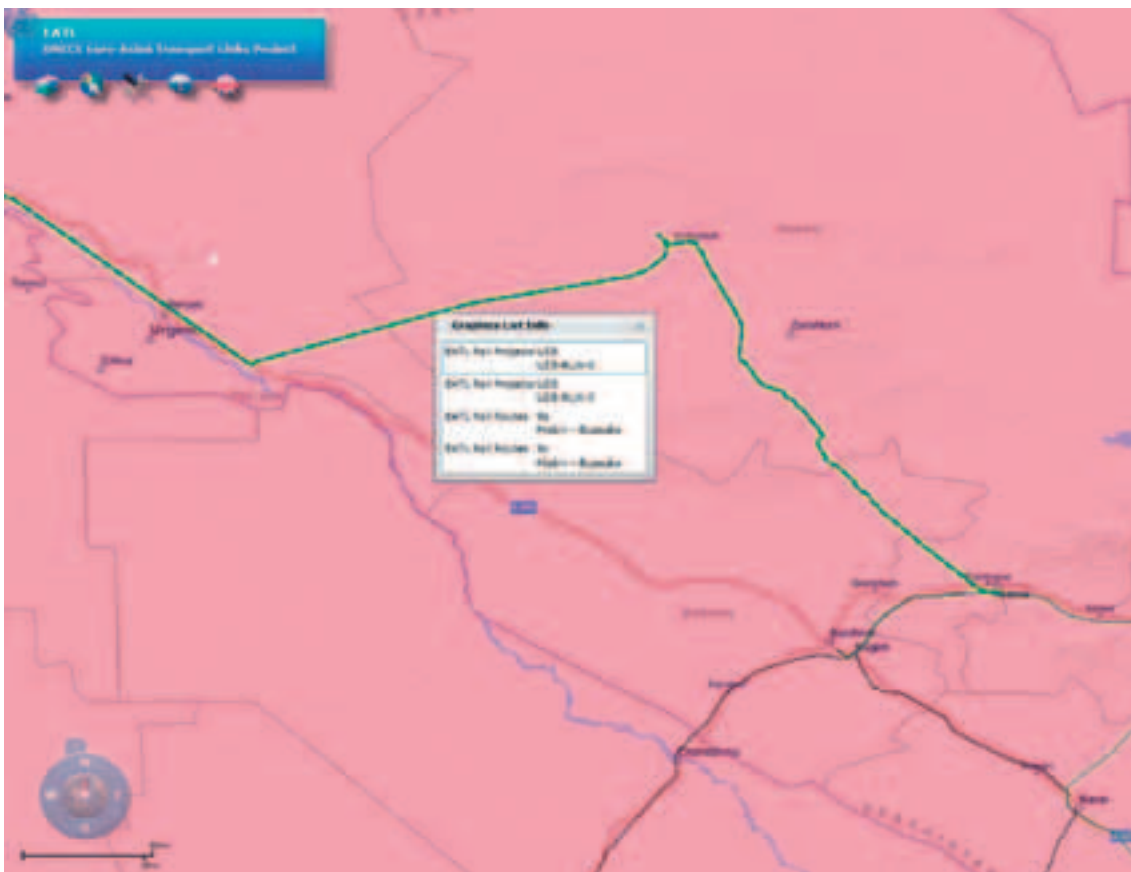
- Совершенствование содержания базы данных:
 - обновление цифровых данных;
 - обновление информации о линейных участках маршрута (железные дороги/автомобильные дороги/внутренние водные пути);
 - добавление недостающих данных (грузовые терминалы и другая инфраструктура интермодальных перевозок)
- Размещение в Интернете согласованных со странами карт их территории (в виде атласа)
- Внедрение разрабатываемых приложений для визуализации данных ГИС

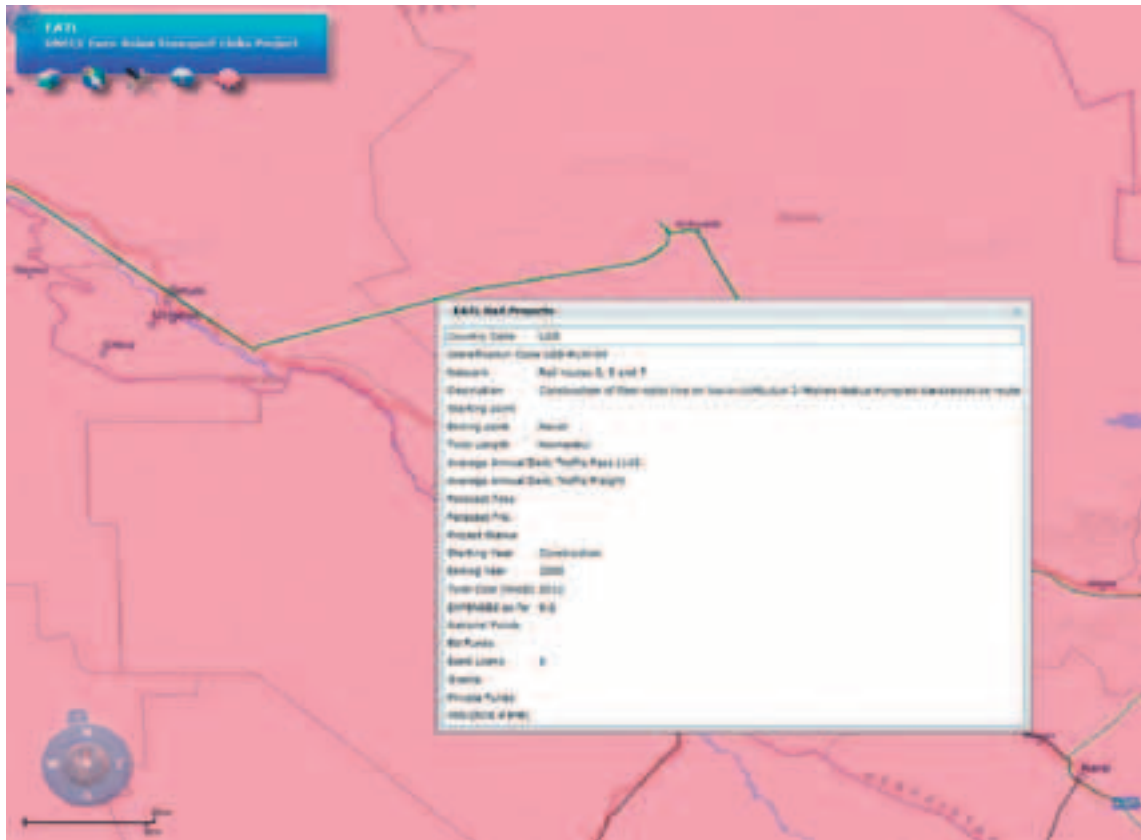
Загрузка выбранной группы железнодорожных маршрутов (выбраны маршруты, входящие в группу 4).

Отображаются цифровые данные о выбранном железнодорожном проекте.

Выводятся запрошенные данные слоя, выбранного для отображения.

Информация о проекте вызывается щелчком мыши при наведении курсора на соответствующий пункт.





Если в данном пункте осуществляется несколько проектов, их список отображается во всплывающем окне. Для получения цифровых данных пользователю необходимо выбрать один из проектов



Добавление 5.1

Акронимы и определения, связанные с ГИС

Акроним	Расшифровка	Пояснение
ADC	American Digital Cartography	Коммерческим продуктом компании "ADC" является цифровой атлас ADC WorldMap, содержащий исходные данные ГИС обо всей поверхности земного шара (http://www.adci.com/html/worldmap/adc_worldmap_digital_atlas.php).
ArcGIS		ArcGIS – программный пакет, включающий ряд продуктов для географической информационной системы (ГИС), разработанных ИИЭС.
ArcView		ArcView – программное обеспечение, позволяющее визуально отображать пространственные данные, генерировать многослойные карты и выполнять простейший пространственный анализ.
BING		BING – сетевая поисковая система, разработанная компанией Microsoft и используемая в документах формата Bing Maps.
BING MAPS		(предыдущее название –Live Search Maps, Windows Live Maps, Windows Live Local и MSN Virtual Earth) – онлайн-картографический сервис, предоставляемый в рамках пакета поисковиков "Bing" компании Microsoft и основанный на платформе Bing Maps для коммерческих предприятий.
Dojo		Набор инструментальных средств "Dojo" – модульная библиотека (или, говоря более конкретно, набор инструментов) JavaScript с открытым исходным кодом, предназначенный для облегчения и ускорения разработки совместимых с различными платформами приложений и веб-сайтов на основе JavaScript и Ajax. Начало ее созданию было положено в 2004 году Алексом Расселом, Диланом Шиманом, Дэвидом Шонцлером и др. Распространяется по двум лицензиям – модифицированной лицензии BSD и т.н. бесплатной научно-образовательной лицензии (начиная с версии 2.1). "Фонд Dojo" – некоммерческая организация, созданная для содействия распространению данного продукта.
ESRI (ИИЭС)	Environmental Systems Research Institute (Институт исследования экологических систем)	ИИЭС – компания по разработке и обслуживанию программного обеспечения, являющаяся поставщиком географических информационных систем (ГИС) и приложений, работающих с базами геопространственных данных. Базируется в Рэдлендсе, штат Калифорния.
ГИС	Географическая информационная система	Под географической информационной системой, наукой о географической информации, или исследованиями в области геопространственной информации, понимаются регистрация, хранение, обработка, анализ, организация и представление всех типов данных, имеющих географическую привязку. Говоря самым простым языком, ГИС – это продукт синтеза картографии, статистического анализа и технологий управления базами данных.

Акроним	Расшифровка	Пояснение
ГИП	Графический интерфейс пользователя	В сфере компьютерных технологий под ГИП (или английской аббревиатурой GUI) понимается пользовательский интерфейс, позволяющий использовать для взаимодействия с электронными устройствами не текстовые команды, а графические элементы. ГИП находят применение в компьютерах, портативных устройствах (таких как MP3-плееры, компактные медиапроигрыватели и игровые приставки) бытовых приборах и оргтехнике. ГИП позволяет представить пользователю необходимую информацию и доступные команды управления устройством посредством графических символов и визуальных индикаторов, т.е. так называемых вторичных обозначений, в отличие от текстовых интерфейсов, ввода команд с клавиатуры или навигации по текстовым меню. Управление устройством обычно осуществляется путем непосредственной манипуляции графическими элементами.
HTML	Hypertext Markup Language (язык гипертекстовой разметки)	HTML представляет собой наиболее распространенный язык разметки сетевых страниц. Элементы HTML являются базовыми "строительными блоками" веб-сайтов.
IIS	Internet Information Services (информационные Интернет-сервисы)	Под аббревиатурой IIS, ранее означавшей "информационный Интернет-сервер", понимаются приложение для веб-серверов и набор дополнительных функциональных модулей, разработанный компанией "Microsoft" для использования с ОС "Windows". Является наиболее распространенным приложением такого рода после Apache HTTP Server. IIS 7.5 поддерживает протоколы HTTP, HTTPS, FTP, FTPS, SMTP и NNTP и является составной частью семейства продуктов "Windows Server", а также некоторых выпусков Windows XP, Windows Vista и Windows 7. IIS не активируется по умолчанию при установке Windows.
JavaScript		JavaScript – прототипно ориентированный язык программирования, характеризующийся динамической типизацией, слабым контролем типов и использованием функций как объектов первого класса. Это язык множественных парадигм, поддерживающий объектно-ориентированное императивное и функциональное программирование. Язык JavaScript соответствует языковому стандарту ECMAScript и используется главным образом в клиентских скриптах, встраиваемых в Интернет-браузеры для расширения возможностей пользовательских интерфейсов и более динамичного взаимодействия с веб-сайтами. Это дает возможность программного доступа к объектам приложений в среде операционной системы.
KML	Keyhole Markup Language (язык разметки "Keyhole")	KML – система обозначений на основе языка XML, используемая для географической аннотации и визуализации объектов на размещаемых в Интернете двухмерных географических картах и в трехмерных геопрограммированных браузерах. Язык KML был разработан для приложения "Google Earth", первоначально называвшегося "Keyhole Earth Viewer" – по названию выпущившей его компании "Keyhole", которая в 2004 году была приобретена компанией "Google". KML принят Открытым геопрограммированным консорциумом в качестве международного стандарта. Первым приложением, позволявшим просматривать файлы KML и редактировать их в графическом режиме, стала программа "Google Earth". В рамках других проектов, таких как "Marble", также начаты разработки, направленные на то, чтобы сделать их совместимыми с KML.
KMZ	Keyhole Markup Language Zipped (ZIP-архивы файлов, использующих язык разметки "Keyhole")	Файлы KML в сжатом виде.

Акроним	Расшифровка	Пояснение
WWW	World Wide Web (мировая сеть)	WWW (другой вариант аббревиатуры – W3, общепотребительное название – "Сеть") представляет собой систему взаимосвязанных гипертекстовых документов, доступ к которым предоставляется через Интернет. Сетевой браузер позволяет просматривать веб-страницы, содержащие текст, изображения, видеоролики и другие мультимедийные материалы, а также перемещаться между ними, используя гиперссылки.
WGS-1984	Всемирная геодезическая система	WGS (WGS) – стандарт, используемый в картографии, геодезии и навигации. Включает стандартную систему географических координат, стандартную сферическую базисную поверхность (исходный эллипсоид, или референт-эллипсоид) для регистрации первичных данных о высоте над уровнем моря и уровенную поверхность потенциала силы тяжести (геоид), по которой определяется условный уровень моря. WGS-1984 является самой новой версией этой системы.
XML	Extensible Markup Language (расширяемый язык разметки)	XML представляет собой свод правил кодирования документов для придания им машинно-считываемой формы. В его основе лежат спецификация XML 1.0, разработанная консорциумом W3C, и ряд других связанных с ней спецификаций; все они представляют собой открытые стандарты, доступные для свободного использования. Главными условиями, поставленными при разработке XML, являлись простота, возможность широкого применения и использования в Интернете. Он представляет собой формат текстовых данных, пригодный для использования с большинством языков мира благодаря стандарту "Unicode". Хотя язык XML предназначен прежде всего для документов, он также широко используется для представления данных произвольной структуры, в частности, в рамках веб-сервисов. На сегодняшний день создано большое число интерфейсов программирования приложений (ИПП), позволяющих обрабатывать данные в формате XML; существует также ряд специализированных схем, облегчающих создание языков на основе XML.

ЧАСТЬ VI

АНАЛИЗ СИЛЬНЫХ И СЛАБЫХ СТОРОН, ВОЗМОЖНОСТЕЙ И УГРОЗ (ССВУ)

6.1 Введение

"Сильные и слабые стороны, возможности и угрозы" обозначаются далее аббревиатурой ССВУ. Анализ ССВУ дает возможность легко и быстро составить общее представление о том или ином проекте, предприятии или инициативе. Он позволяет сосредоточить внимание на анализе сильных сторон проекта, минимизации связанных с ним угроз и оптимальном использовании имеющихся возможностей. ССВУ-анализ может применяться при принятии решений, побуждая действовать на опережение, вместо того чтобы довольствоваться привычным, инстинктивным реагированием. Поэтому такой анализ является отправной точкой стратегического планирования.

ССВУ-анализ помогает лучше уяснить текущее состояние и потенциал проекта. Проведение такого анализа может прояснить многое как в смысле определения того, что необходимо сделать, так и в плане восприятия проблем в их более общем контексте. В то же время ССВУ-анализ может носить субъективный характер. Поэтому его результаты рекомендуется воспринимать в качестве ориентира, а не как жесткое предписание.

Изучение сильных и слабых сторон – это процесс ознакомления с проектом изнутри, помогающий оценить его потенциал. Участники многих проектов, успешно справляющиеся с таким внутренним анализом, оказываются при этом не способны исследовать то, что находится вне сферы их деятельности. Анализ угроз и возможностей направлен вовне, т. е. позволяет сосредоточить внимание на реальной ситуации в окружающем мире. Именно этим ССВУ- анализ полезен в первую очередь. Он дает возможность заглянуть за рамки проекта, выяснить открывающиеся перед ним возможности и научиться извлекать выгоду из его сильных сторон.

Сильные стороны следует рассматривать в сопоставлении с "конкурентами" и с позиций "клиентов". Все то, что пользуется спросом и что в состоянии предложить лишь данный проект, но не его "конкуренты", является потенциально сильной стороной.

К числу **слабых сторон** могут относиться любые недостатки проекта, включая высокие эксплуатационные или производственные издержки, большие затраты на персонал, продукты или услуги, не превосходящие по качеству продукцию конкурентов или даже уступающие ей.

Возможности возникают при изменении внешних условий. Каждый проект или предприятие испытывает на себе влияние правовых, политических, технологических, культурных и иных факторов. Учет изменений, из-за которых проект может утратить свою актуальность, и анализ того, чем он может быть заменен, создают предпосылки для упреждающих действий. Угрозы могут трансформироваться в новые возможности, и наоборот. Это касается смягчения норм государственного регулирования, разработки новых технологий, появления новых тенденций или изменения клиентской базы.

Угрозы могут исходить от новых видов услуг или продуктов, способных заменить собой продукцию проекта, либо возникать из-за ценовой конкуренции или экономического давления.

6.2 ССВУ-анализ наземных транспортных коммуникаций ЕАТС

6.2.1 Сильные стороны

Сильными сторонами наземных транспортных коммуникаций ЕАТС считается следующее:

- a) наземные транспортные маршруты ЕАТС **короче** (в некоторых случаях – в три раза) и зачастую позволяют доставлять грузы **быстрее**, чем морские маршруты, соединяющие ЕС со странами Азиатско-Тихоокеанского региона⁴⁵;
- b) наземные маршруты ЕАТС являются **важным направлением развития транспорта** для участвующих в ЕАТС развивающихся стран региона, которые не имеют выхода к морю и нуждаются в доступе на международный рынок для участия в процессах глобализации⁴⁶;
- c) основные **первоочередные маршруты ЕАТС и проекты по их развитию** уже определены⁴⁷;
- d) на некоторых участках автодорожных и железнодорожных маршрутов ЕАТС в направлении с востока на запад и с севера на юг имеется **неиспользуемый потенциал**;
- e) на ряде участков наземных маршрутов ЕАТС **сооружается новая транспортная инфраструктура**;
- f) ряд маршрутов ЕАТС на сегодняшний день представляет собой **наиболее предпочтительные и экономичные** пути сообщения некоторых стран на этих маршрутах с их основными торговыми партнерами;
- g) маршруты ЕАТС являются **составной частью и физическим продолжением** трансъевропейских транспортных сетей, общеевропейских транспортных коридоров, СМА, СМЖЛ, Европейского соглашения о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП), Сети азиатских автомобильных дорог (АН), Трансазиатской железной дороги (ТАЖД), Трансъевропейской автомагистрали (ТЕА), Трансъевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ), ТРАСЕКА и других связанных с ними транспортных коридоров и сетей, имеющих большое значение для Европы и Азии;
- h) имеется **политическая воля** к развитию наземных транспортных маршрутов ЕАТС со стороны правительств заинтересованных стран⁴⁸, а также ряда международных и субрегиональных организаций, реализующих инициативы в этой области⁴⁹;

⁴⁵ Сокращение сроков доставки имеет решающее значение при перевозке некоторых грузов (скоропортящиеся товары или срочные отправления, доставляемые непосредственно адресату). Кроме того, оперативная доставка ускоряет совершение сделок, т.е. позволяет быстрее проводить платежи и тем самым сокращает потребность в оборотном капитале для торговли.

⁴⁶ Другим направлением являются авиaperевозки, быстро расширяющиеся в последние годы.

⁴⁷ Это было сделано в рамках этапа I ЕАТС. Однако из-за неучастия Российской Федерации и весьма ограниченного участия Китая в работе по оценке проектов ЕАТС можно предположить, что на этапе I ЕАТС удалось наметить менее половины необходимого числа проектов.

⁴⁸ Она нашла свое выражение, в частности, в совместном заявлении министров транспорта 19 стран, поддержке со стороны Комитета по внутреннему транспорту, Алматинской программе действий и т.д.

⁴⁹ К ним относятся ЕС и ТРАСЕКА, Организация Черноморского экономического сотрудничества, Евразийское экономическое сообщество, Трансъевропейская автомагистраль и Трансъевропейская железнодорожная магистраль, Специальная программа для стран Центральной Азии, Международный союз автомобильного транспорта, Международный союз железных дорог, Организация сотрудничества железных дорог, Шанхайская организация сотрудничества, Конференция по связям между морскими портами и внутренними регионами и др.

- i) **налаживаются партнерские связи** между ключевыми игроками вдоль наземных маршрутов EATC с участием неправительственных организаций и структур;
- j) поскольку значительная часть маршрутов EATC находится в стадии планирования и проектирования, **существует возможность лучшего учета экологических рисков** в некоторых странах EATC.

6.2.2 Слабые стороны

Слабыми сторонами наземных транспортных коммуникаций EATC в целом считаются следующие (не все они обязательно присутствуют в каждой стране):

- a) **стоимость товаров, перевозимых по наземным маршрутам**, высока по сравнению с товарами, которые доставляются морским транспортом. Международные компании, располагающие обширным и высоко-рентабельным торговым флотом, в состоянии поддерживать низкий уровень тарифов на морские перевозки и портовое обслуживание⁵⁰;
- b) **качество услуг** по наземной перевозке грузов по маршрутам EATC отстает от качества услуг, предоставляемых морским транспортом. При этом судоходные компании предлагают высокий уровень дополнительного обслуживания, включая систему отслеживания грузов, современную логистику и гарантии своевременной и безопасной доставки;
- c) с точки зрения общей экономической эффективности доставки грузов от отправителя конечному получателю **мультимодальные перевозки и логистические службы** на маршрутах EATC развиты недостаточно, малоэффективно дополняют собой другие виды транспорта и другие потенциальные маршруты EATC, не обеспечивают эффективного использования морских портов/логистических центров/грузовых деревень и недостаточно встроены в основные цепи поставок между Европой и Азией⁵¹;
- d) **несбалансированность торговых потоков** (в направлениях на запад и на восток) создает больше проблем для наземного транспорта, чем для морского из-за более высоких удельных затрат на возврат порожних вагонов, грузовиков и контейнеров;
- e) перевозки по наземным маршрутам EATC связаны с трудностями, большими затратами, потерями времени, неопределенностью и непредсказуемостью из-за **множества как физических, так и нефизических барьеров**. К ним относятся:
 - нехватка, низкий технический уровень и запущенное состояние автомобильных и железных дорог, узкие места и недостающие звенья транспортных сетей;
 - длительные сроки ожидания на пограничных переходах, обременительные и малоэффективные процедуры контроля, обязательное сопровождение транзитных грузов, многочисленные проверки груза по пути следования, необходимость предъявления документов представителям большого числа

⁵⁰ По удельным затратам на перевозку грузов морской транспорт в высшей степени конкурентоспособен по сравнению с наземным. Стоимость доставки во многих случаях является основным соображением для грузоотправителей, стремящихся свести к минимуму долю транспортных издержек в цене товаров.

⁵¹ Наиболее верным подходом к развитию наземных транспортных коммуникаций EATC, по-видимому, является акцент на мультимодальных перевозках (от места производства товаров до конечного пункта назначения).

- учреждений на границах и уплаты множества государственных сборов в ряде пунктов маршрута;
- f) отсутствие согласованного **режима таможенного транзита** по всем автодорожным маршрутам ЕАТС создает серьезные трудности для автомобильного транспорта на этих маршрутах⁵²;
 - g) **высокие тарифы на транзитные перевозки** и взимаемые с них пошлины и сборы неоправданно завышают транспортные издержки на некоторых участках наземных маршрутов ЕАТС;
 - h) **применяемые к перевозкам ограничения**, правила и процедуры подвержены частым изменениям без предварительного оповещения;
 - i) **коррупция**, широко распространенная на некоторых автодорожных маршрутах ЕАТС, вынуждает международных перевозчиков производить незаконные платежи;
 - j) на некоторых участках автодорожных маршрутов ЕАТС существуют проблемы **технической безопасности**; недостаточно обеспечивается также **безопасность экипажей и груза** международных перевозчиков;
 - k) многие пограничные пропускные пункты **оснащены плохо**, а некоторые из них закрыты;
 - l) на маршрутах ЕАТС действуют **квоты на международные автомобильные перевозки**, а процедуры получения виз профессиональными водителями являются сложными и дорогостоящими;
 - m) **уровень тарифов на железнодорожные перевозки подрывает их конкурентоспособность**; тарифы не публикуются, а на некоторых участках маршрутов ЕАТС подлежат отдельному согласованию. При этом к ним взимаются скрытые надбавки, а единых сквозных тарифов на контейнерные перевозки не существует;
 - n) хотя в странах ЕАТС сейчас появилось много частных автотранспортных предприятий, в некоторых из них до сих пор существуют **транспортные монополии** (будь то государственные или частные), завышающие расценки при низком уровне обслуживания;
 - o) поскольку наземные маршруты ЕАТС пересекают территорию многих стран и большое число государственных границ, существенным барьером для международного транспорта и торговли становятся **различия в действующих нормах и правилах перевозок и транзита**;
 - p) различия в нормах и правилах перевозок и транзита, действующих на разных участках наземных маршрутов ЕАТС, дополнительно затрудняют **сбор, обобщение и обновление необходимых данных**;
 - q) имеющийся институциональный и людской **потенциал** недостаточен;
 - r) **отсутствие, слабая координация или недостаточность мер** по устранению нефизических препятствий, до сих пор существующих на многих участках наземных маршрутов ЕАТС, приводят к неоправданным задержкам при пересечении границ, необоснованному увеличению транспортных расходов, длительным и неопределенным срокам доставки, снижающим привлекательность наземных маршрутов ЕАТС для грузоотправителей;

⁵² Китай и ряд других стран ЕАТС до сих пор не присоединились к Конвенции МДП.

- s) неготовность стран ЕАТС **инвестировать необходимые суммы** в приоритетные проекты по развитию транспортной инфраструктуры усугубляется нехваткой средств, в которых многие страны ЕАТС остро нуждаются для других целей (здравоохранение, образование, жилищное строительство и т.д.);
- t) наличие **слабого или недостающего звена** в какой-либо одной стране может сделать целый маршрут ЕАТС экономически невыгодным для международных перевозок.

6.2.3 Возможности

К числу возможностей, открываемых наземными транспортными коммуникациями ЕАТС, можно отнести следующее⁵³:

- a) глобализация ведет к **увеличению объема грузоперевозок** между Европой и Азией. Быстрый рост экономики Китая и Индии создает дополнительный спрос на услуги транспорта и, соответственно, новые возможности для использования наземной сети ЕАТС;
- b) согласно прогнозам, торговля между ЕС и странами Азиатско-Тихоокеанского региона будет **расширяться**⁵⁴;
- c) часть "**срочных**" грузов может быть перенаправлена на наземные маршруты ЕАТС⁵⁵;
- d) начатая в Китае программа развития Синьцзян-Уйгурского автономного района под девизом "**Курс – на запад**", рассчитанная на увеличение производства товаров для экспорта в Европу, потенциально предполагает использование наземных маршрутов ЕАТС;
- e) **перегруженность основных портов и путей их сообщения с внутриматериковыми районами**, особенно в Западной Европе, открывает новые перспективы использования наземной сети ЕАТС для удовлетворения более весомой части будущего спроса на перевозки⁵⁶;
- f) создание **Таможенного союза** Российской Федерации, Беларуси и Казахстана и ожидающееся в связи с этим открытие внутренних границ между ними создаст новые возможности для наземных перевозок по северным маршрутам ЕАТС⁵⁷;
- g) вступление **Российской Федерации и Казахстана в ВТО** также облегчит транзитные перевозки по маршрутам ЕАТС;
- h) перевозкам по железнодорожной сети ЕАТС будет способствовать дальнейшее расширение применения **накладной ЦИМ/СМГС** на евро-азиатских железнодорожных маршрутах;

⁵³ Внимательный анализ приведенных здесь соображений указывает на то, что их следует воспринимать в долгосрочном контексте.

⁵⁴ Согласно отраслевому докладу о транспортных коридорах ЕврАзЭС, подготовленному Евразийским банком развития в марте 2009 года, в 2007 году торговый оборот между ЕС и странами Азиатско-Тихоокеанского региона достиг 700 млрд. долл. США, а к 2013-2015 годам должен увеличиться до 1 триллиона долларов. В 2007 году из Азии в Европу было доставлено 17,7 млн. ДФЭ контейнерных грузов, а из Европы в Азию – 10 млн. ДФЭ. К 2015 году объем контейнерных перевозок в направлении Азия – Европа должен достичь 26,1 млн. ДФЭ, а в противоположном направлении – 17,7 млн. ДФЭ, что говорит о наличии огромного потенциала для развития контейнерных перевозок по наземным маршрутам ЕАТС.

⁵⁵ По самым консервативным оценкам их количество составит 16 млн. тонн в год. Речь идет о перевозке в западном направлении таких товаров, как химическая продукция, продовольствие, приборы, бытовая электроника, мобильные средства связи, телевизоры, электротовары, электрический кабель, мебель, одежда, обувь и косметика, а в восточном – таких как промышленное оборудование, сельскохозяйственная техника, металлы, интегральные микросхемы, продукция тонких химических технологий, полимерные материалы, потребительские товары и продукты питания (мясо).

⁵⁶ В настоящее время острота этой проблемы снизилась из-за сокращения грузопотоков, вызванного мировым экономическим кризисом.

⁵⁷ Это должно произойти уже в ближайшем будущем.

- i) **пропускная способность Суэцкого канала** для контейнерных перевозок **ограничена**, и ее предел будет достигнут уже вскоре, тогда как использование альтернативного судоходного маршрута вокруг мыса Доброй Надежды увеличит стоимость и продолжительность морских перевозок;
- j) новые возможности для развития альтернативных наземных транспортных маршрутов возникают в связи с обострением **проблем безопасности** существующих морских коммуникаций EATC⁵⁸;
- k) развитие наземных EATC является важным **фактором социально-экономического развития**, интеграции в мировую экономику и достижения процветания для всех стран-участниц, и прежде всего для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и соседних с ними государств транзита;
- l) дополнительные возможности создает **развитие торговли между странами EATC**, и в частности между развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и соседними государствами транзита;
- m) наращивание усилий и достижение прогресса в области **регионального сотрудничества и межстрановой интеграции** открывает перед государствами новые возможности скоординированного решения существующих проблем.

6.2.4 Угрозы

Угрозы для развития наземных транспортных коммуникаций EATC усматриваются в следующем:

- a) ввиду высокой **конкурентоспособности морских маршрутов по уровню транспортных издержек** они и впредь будут представлять собой самый привлекательный для грузоотправителей путь доставки товаров из важнейших центров евро-азиатской торговли, каковыми являются юго-восточные провинции Китая и другие страны Юго-Восточной Азии, в Европу, а также в противоположном направлении;
- b) дополнительной угрозой для перевозок по наземным маршрутам EATC могут быть чреваты **призывы к повышению эффективности транспортных систем**⁵⁹;
- c) глобальное потепление и открытие **Северного морского пути** для контейнерных перевозок могут сделать морской транспорт еще более конкурентоспособным⁶⁰;
- d) дополнительные вызовы могут быть связаны с **инновационными решениями в секторе воздушного транспорта**, ведущими к удешевлению перевозок;
- e) опасность создают также рост **экономического национализма, затяжные конфликты и политическая нестабильность** на некоторых участках маршрутов EATC.

⁵⁸ Имеются в виду нападения пиратов на суда у побережья Сомали, в Малаккском проливе и т.д.

⁵⁹ По мнению некоторых, это также несет в себе дополнительные возможности для EATC в плане оптимальной интеграции ряда маршрутов EATC в глобальные производственно-сбытовые цепи и более рационального и эффективного использования интермодальных перевозок между Европой и Азией.

⁶⁰ Несмотря на выражаемый по этому поводу оптимизм, некоторые ученые и эксперты считают, что Северный морской путь едва ли сможет использоваться для международных контейнерных перевозок в силу ряда причин, включая технические, коммерческие и политические препятствия; неясными остаются также связанные с этим вопросы страхования грузов. На данную тему необходима дополнительная информация.

6.3 Выводы

ССВУ-анализ применительно к наземным транспортным коммуникациям ЕАТС позволил получить полезную информацию для определения их сильных и слабых сторон, потенциала их дальнейшего развития и факторов, способных представлять для них угрозу.

Анализ вновь доказал, что рекомендации, изложенные в исследовании ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН относительно развития евро-азиатских транспортных связей, которые представляют собой результат пятилетних совместных усилий соответствующих стран, секретариатов ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН и других органов, вовлеченных в эту работу, не утратили своей актуальности и заслуживают активного осуществления.

Он также подтвердил полезность создания Группы экспертов по евро-азиатским транспортным связям и принятого ею плана работы, направленного на укрепление сотрудничества в регионе, согласованное развитие приоритетной транспортной инфраструктуры и интенсивное принятие мер по облегчению перевозок и транзита. Чтобы подчеркнуть важность усиления координации и сотрудничества между всеми странами на маршрутах ЕАТС, достаточно вспомнить лишь одно из слабых мест, перечисленных выше: *"наличие слабого или недостающего звена в какой-либо одной стране может сделать целый маршрут ЕАТС экономически невыгодным для международных перевозок"*.

Наконец, ССВУ-анализ показал, что реальный потенциал развития наземных транспортных коммуникаций ЕАТС зависит от возможностей их интеграции в основные цепи поставок между Европой и Азией, включая комбинирование различных дополняющих друг друга видов транспорта, с особым акцентом на повышении экономичности, оперативности и надежности доставки грузов от отправителя конечному получателю, а также от содействия неотложным мерам по снижению транспортных издержек, сокращению продолжительности перевозок и проведению необходимых реформ в странах с переходной экономикой, участвующих в ЕАТС.

В нижеследующей таблице обобщаются результаты ССВУ-анализа наземных транспортных коммуникаций ЕАТС.

Таблица 6.1 - СВУ-анализ наземных транспортных коммуникаций ЕАТС

<ul style="list-style-type: none"> • Сильные стороны 	<ul style="list-style-type: none"> • Слабые стороны
<ul style="list-style-type: none"> a. Наземные маршруты короче и зачастую позволяют доставлять грузы быстрее, чем морские маршруты, соединяющие ЕС со странами Азиатско-Тихоокеанского региона. b. Важное направление развития транспорта для развивающихся стран региона, которые не имеют выхода к морю. c. Наиболее первоочередные маршруты ЕАТС и проекты по их развитию уже определены. d. Неиспользуемый потенциал на некоторых участках автодорожных и железнодорожных маршрутов ЕАТС. e. На ряде участков маршрутов ЕАТС сооружается новая транспортная инфраструктура. f. Ряд маршрутов ЕАТС представляют собой наиболее предпочтительные и экономичные пути сообщения. g. Маршруты ЕАТС являются составной частью и физическим продолжением важных транспортных коридоров и сетей. h. Политическая воля к развитию наземных маршрутов ЕАТС. i. Налаживаются партнерские связи между ключевыми сторонами. j. На некоторых участках ЕАТС существует возможность лучшего учета экологических рисков. 	<ul style="list-style-type: none"> a. Стоимость товаров, перевозимых по наземным маршрутам, высока по сравнению с морскими перевозками. b. Качество услуг при перевозке грузов по маршрутам ЕАТС отстает от качества услуг, предоставляемых морским транспортом. c. Мультимодальные перевозки и логистические службы на маршрутах ЕАТС развиты недостаточно. d. Несбалансированность торговых потоков (в направлениях на запад и на восток) создает больше проблем для наземного транспорта, чем для морского. e. Перевозки по наземным маршрутам ЕАТС связаны с трудностями, большими затратами, потерями времени, неопределенностью и непредсказуемостью из-за множества физических и нефизических барьеров, включая нехватку, низкий технический уровень и запущенное состояние автомобильных и железных дорог, узкие места, недостающие звенья, длительные сроки ожидания на границах, обременительные и малоэффективные процедуры контроля, обязательное сопровождение транзитных грузов, многочисленные проверки груза по пути следования. f. Отсутствие согласованного режима таможенного транзита создает трудности для автомобильного транспорта. g. Высокие транзитные тарифы, пошлины и сборы. h. Применяемые к перевозкам ограничения, правила и процедуры меняются без предварительного оповещения. i. Широкое распространение коррупции. j. Проблемы технической безопасности; недостаточная безопасность экипажей и груза международных перевозчиков. k. Многие пограничные пропускные пункты плохо оснащены или закрыты. l. Ущемляющие конкуренцию квоты на международные автомобильные перевозки, сложные и дорогостоящие процедуры получения виз. m. Неконкурентоспособность железнодорожных перевозок по уровню тарифов. n. Сохранение транспортных монополий. o. Различия в нормах и правилах перевозок и транзита. p. Трудности сбора, обобщения и обновления данных о правилах, действующих на наземных маршрутах ЕАТС. q. Нехватка институционального и людского потенциала. r. Отсутствие, слабая координация или недостаточность мер по устранению нефизических препятствий. s. Неготовность инвестировать необходимые суммы в приоритетные проекты по развитию транспортной инфраструктуры. t. Слабое звено в одной стране делает целый маршрут экономически невыгодным.

<ul style="list-style-type: none"> • Возможности a. Глобализация увеличивает объем грузоперевозок между Европой и Азией; новые возможности для EАТС связаны с дальнейшим быстрым ростом экономики Китая и Индии. b. Ожидаемое расширение торговли между ЕС и странами Азиатско-Тихоокеанского региона. c. Перенаправление "срочных" грузов на наземные маршруты EАТС. d. Программа развития Синьцзян-Уйгурского автономного района под девизом "Курс – на запад" потенциально предполагает использование наземных маршрутов EАТС. e. Перетруженность основных портов и путей их сообщения с внутриматериковыми районами открывает новые перспективы использования наземной сети EАТС. f. Создание Таможенного союза Российской Федерации, Беларуси и Казахстана и ожидающееся открытие внутренних границ. g. Вступление Российской Федерации и Казахстана в ВТО. h. Расширение применения накладной ЦИМ/СМГС на маршрутах EАТС. i. Достижение предела пропускной способности Суэцкого канала для контейнерных перевозок и увеличение издержек и сроков доставки при использовании альтернативного морского маршрута. j. Обострение проблем безопасности существующих морских коммуникаций EАТС. k. Важный фактор социально-экономического развития стран EАТС. l. Развитие торговли между странами EАТС. m. Прогресс в области регионального сотрудничества и интеграции. 	<ul style="list-style-type: none"> • Угрозы a. Сохранение конкурентоспособного уровня транспортных издержек на морских маршрутах. b. Призывы к повышению эффективности транспортных систем в условиях экономического кризиса. c. Ожидаемое открытие Северного морского пути для контейнерных перевозок. d. Инновационные решения, ведущие к удешевлению услуг воздушного транспорта. e. Рост экономического национализма, конфликты и политическая нестабильность.
--	---

ЧАСТЬ VII

ОБЗОР МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СЕТЕЙ И ИНИЦИАТИВ, СВЯЗЫВАЮЩИХ АЗИЮ С ЕВРОПОЙ

7.1 Транспортные сети в регионе ЕАТС, поддерживаемые Организацией Объединенных Наций

Транспорт жизненно важен для успешной экономической деятельности и является ключевым фактором общественного благополучия и социальной общности. Он обеспечивает каждодневные потребности людей в передвижении и играет ключевую роль в производстве и распределении товаров. Важнейшей предпосылкой функционирования транспортных систем является наличие соответствующей инфраструктуры. Однако усилия руководства государств и международных организаций по содействию развитию транспорта наталкиваются на немалые трудности. К ним относятся такие физические барьеры или помехи, как нехватка или низкое качество транспортной инфраструктуры, узкие места и недостающие звенья, а также отсутствие денежных средств, необходимых для их устранения. Решение этих проблем является нелегким делом и требует от правительств заинтересованных стран соответствующих усилий, которые необходимо координировать на международном уровне.

Правительства стран – членов ЕЭК обладают многолетним опытом и экспертным потенциалом в области развития европейских транспортных сетей и обеспечения их слаженного функционирования. Ими разработаны четыре основных соглашения о взаимоувязанном развитии таких сетей – соответственно, в секторах автомобильного, железнодорожного и внутреннего водного транспорта, а также смешанных перевозок. К числу соглашений ЕЭК ООН о транспортных сетях относятся:

- Европейское соглашение о международных автомагистралях (**СМА**), заключенное в 1975 году;
- Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях (**СМЖЛ**), заключенное в 1985 году;
- Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (**СЛКП**), заключенное в 1991 году;
- Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения (**СМВП**), заключенное в 1996 году.

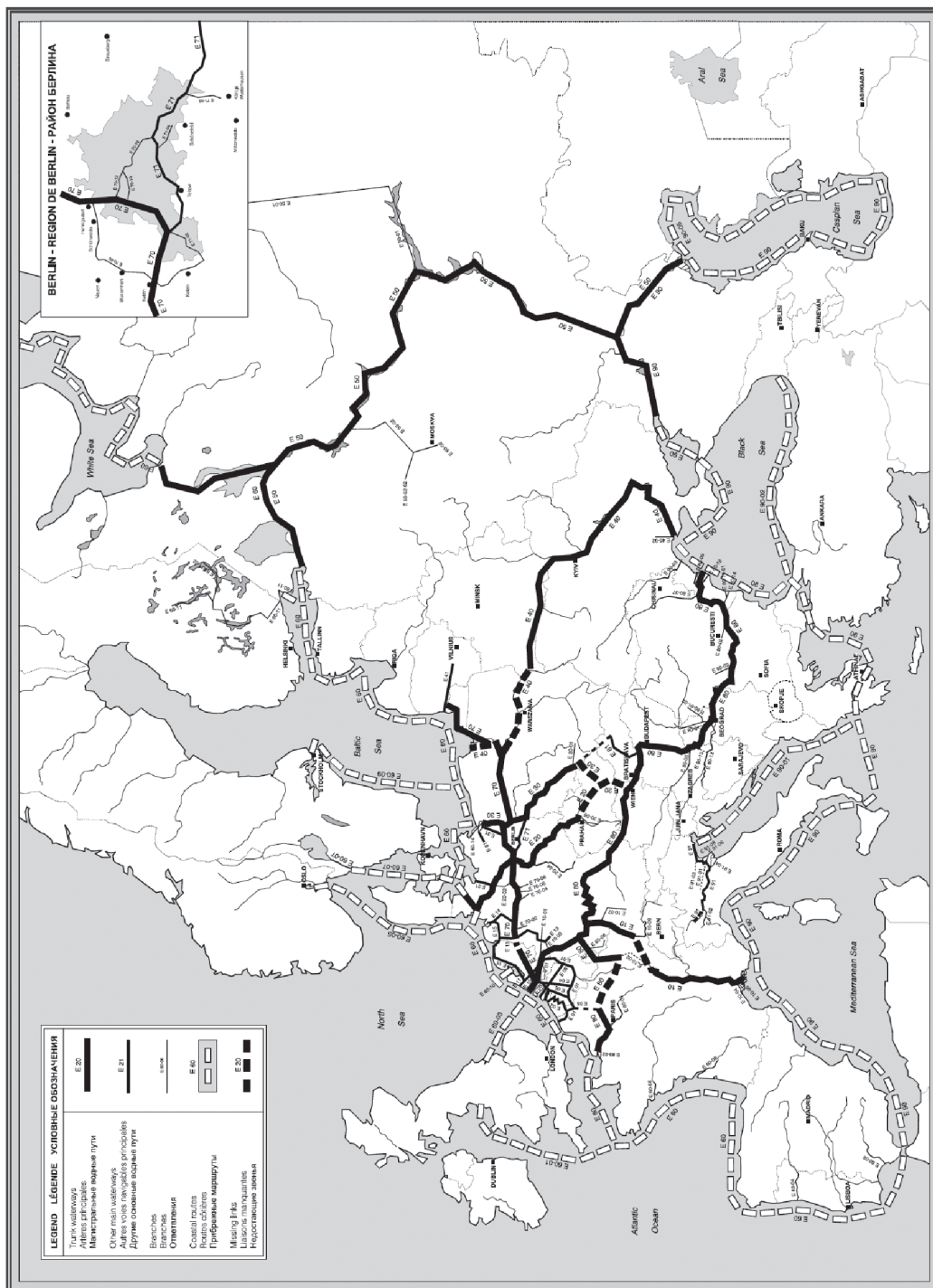
Карта 7.1 - Международная дорожная сеть Е Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА)



Карта 7.2 - Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ);
Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и
соответствующих объектах (СЛКП)



Карта 7.3 - Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП)



В этих четырех международных соглашениях определены параметры сетей категории E соответственно для автомобильного, железнодорожного, комбинированного и внутреннего водного транспорта. В них также установлены минимальные технические нормы и требования, которым должна соответствовать сооружаемая инфраструктура этих видов транспорта. В СЛКП также указаны операционные параметры комбинированных транспортных услуг. Наконец, вышеперечисленными соглашениями установлена общеизвестная система нумераций магистралей, в целом соответствующая их направлениям в сети маршрутов Север–Юг и Восток–Запад.

Хотя соглашения ЕЭК ООН по вопросам инфраструктуры имеют обязательную юридическую силу для присоединившихся к ним государств, правительства этих государств пользуется широкой свободой действий при их осуществлении. Так, в соглашениях не предусмотрено ни конкретных сроков, ни какого-либо распределения приоритетов. Тем не менее эти инфраструктурные соглашения ЕЭК ООН, содержание которых регулярно приводится в соответствии с текущей ситуацией, являются единственными общеевропейскими документами межправительственного уровня, закладывающими основу долгосрочного развития согласованных международных сетей различных видов внутреннего транспорта. В качестве таковых они были приняты за основу при планировании общеевропейских транспортных коридоров участниками общеевропейских конференций по транспорту на Крите и в Хельсинки.

Наиболее полезной основой для определения приоритетных транспортных коридоров между Европой и Азией являются соглашения об автодорожных и железнодорожных сетях категории E, поскольку они уже включают автомагистрали и магистральные железнодорожные линии, сооружение которых планируется в восточных районах Российской Федерации, а также в странах Кавказа и Центральной Азии.

Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА) обеспечивает правительствам стран ЕЭК ООН международные правовые рамки для создания и развития согласованной международной сети дорог, позволяющей развивать международный автомобильный транспорт и перевозки во всем регионе ЕЭК ООН. В соглашении СМА содержится определение международной сети дорог категории E, включающей автомобильные магистрали, по которым проходят основные потоки автомобильного транспорта в Европе, а также параметры инфраструктуры, которым такие магистрали должны соответствовать. Соглашение СМА систематически пересматривается и по мере необходимости подвергается изменениям с учетом новых реалий в политической области в области транспорта, таких как потребность в новых дорогах при появлении новых государств или возникновении новых транспортных потоков. Данное соглашение было существенно пересмотрено в начале 1990-х годов, когда после падения "железного занавеса" необходимо было учесть новые транспортные потоки между Востоком и Западом. Еще один обширный пересмотр данного соглашения имел место в последние годы в связи с его распространением на международные автомобильные дороги стран Кавказа и Центральной Азии. Становясь договаривающимися сторонами СМА, государства принимают на себя обязательства по выполнению этого соглашения и, в частности, по строительству и модернизации дорог категории E на своей территории в рамках национальных программ инвестиций, хотя вопрос о сроках завершения таких строительных работ оставлен полностью на усмотрение соответствующих стран. На сегодняшний день договаривающимися сторонами СМА являются 33 государства – члена ЕЭК ООН.

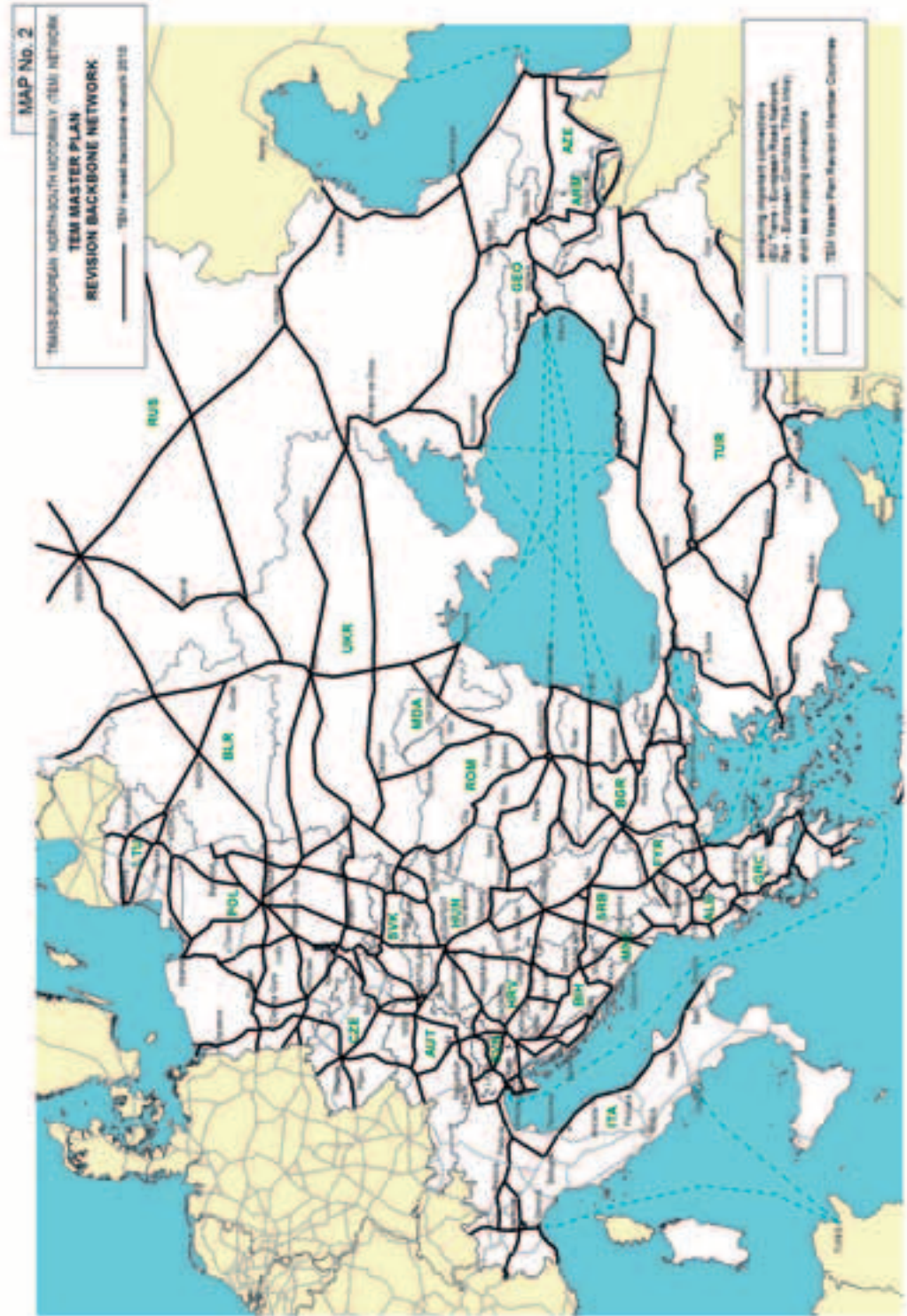
Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ) аналогичным образом обеспечивает правовые и технические рамки для развития в регионе согласованной сети международных железнодорожных маршрутов. В этом соглашении определены наиболее важные с международной

точки зрения железнодорожные линии, входящие в железнодорожную сеть Е, а также указаны инфраструктурные параметры, которым должны соответствовать эти линии. Такие параметры установлены для железных дорог двух категорий: для тех, которые уже существуют, и тех, которые еще будут строиться. Последние, в свою очередь, подразделяются на грузопассажирские линии и линии, предназначенные только для перевозки пассажиров. Соглашение СМЖЛ также пересматривается в случаях, когда возникает необходимость учесть происходящие в Европе политические изменения или изменения в сфере транспорта. В последние годы оно подверглось значительному пересмотру в связи с распространением его действия на международные железные дороги стран Кавказа и Центральной Азии. Становясь договаривающимися сторонами СМЖЛ, европейские государства обязуются выполнять это соглашение, в том числе в части строительства или модернизации в пределах своей территории железнодорожных линий категории Е в рамках своих национальных программ, но без каких-либо ограничений по срокам. На сегодняшний день договаривающимися сторонами СМЖЛ являются 24 государства – члена ЕЭК ООН.

Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) определяет технические и правовые рамки для развития эффективной инфраструктуры и обслуживания международных комбинированных перевозок на автомобильном и железнодорожном транспорте. Комбинированные автомобильные и железнодорожные перевозки включают перевозку контейнеров, съемных кузовов, а также грузовых автомобилей целиком 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, важные для обслуживания таких перевозок. В нем также установлены приемлемые на международном уровне стандарты инфраструктуры таких железнодорожных линий и связанных с ними сооружений для комбинированных перевозок и изложены международные требования к эксплуатационным характеристикам поездов, объектов и оборудования для комбинированных перевозок. Становясь договаривающимися сторонами СЛКП, европейские государства принимают на себя обязательства по выполнению этого соглашения, и в том числе по строительству или модернизации железнодорожных линий и связанных с ними объектов инфраструктуры комбинированных перевозок на своей территории, в рамках национальных программ, но без каких-либо ограничений по срокам. Соглашение СЛКП вступило в силу 20 октября 1993 года. В настоящее время сторонами этого соглашения являются 26 государств – членов ЕЭК ООН.

Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП) определяет согласованную на международном уровне европейскую сеть внутренних водных путей и портов внутреннего плавания, а также устанавливает единые инфраструктурные и эксплуатационные характеристики этой сети. Географически сеть водных путей категории Е, включающая судоходные реки, каналы и морские прибрежные маршруты, простирается от Атлантики до Урала, соединяет 37 стран и выходит за пределы европейского региона. Присоединяясь к соглашению СНВП, государства берут на себя обязательства осуществлять развитие и строительство имеющих международное значение внутренних водных путей и портов внутреннего плавания в своих странах в соответствии с согласованными едиными условиями и в рамках своих инвестиционных программ. Соглашение СМВП вступило в силу 26 июля 1999 года. На сегодняшний день сторонами этого соглашения являются 13 государств – членов ЕЭК ООН.

Карта 7.4 - Магистральная сеть TEA



7.2 Трансъевропейская автомагистраль и трансъевропейская железнодорожная магистраль

Проекты "Трансъевропейская автомагистраль (ТЕА)" и "Трансъевропейская железнодорожная магистраль (ТЕЖ)" представляют собой рамочные механизмы субрегионального сотрудничества, созданные правительствами стран Центральной, Восточной и Юго-Восточной Европы под эгидой ЕЭК ООН в целях согласованного развития сетей инфраструктуры автомобильных, железнодорожных и комбинированных перевозок в регионе и для облегчения международного сообщения в Европе.

7.2.1 ТЕА

Начатый в 1977 году проект ТЕА заключается в организации и поддержке строительства сети трансъевропейских автомагистралей (карта 7.4), общей протяженностью более 22 000 км, из которых 6 118 км (26,4% сети ТЕА) уже введены в эксплуатацию, а 1 575 км строятся в настоящее время. Этот проект стал вкладом в формирование будущих трансъевропейских транспортных сетей (ТЕС-Т), составной частью которых он является. Согласно решениям второй и третьей общеевропейских конференций по транспорту (состоявшихся соответственно на Крите в 1994 году и в Хельсинки в 1997 году), сеть ТЕА была принята за основу при прокладке трансъевропейских автодорожных коридоров в регионе ЦВЕ. Это стало важным шагом к выработке нового стратегического плана развития транспорта в Европе и позволило ТЕА занять центральное место в Оценке потребностей в транспортной инфраструктуре (ТИНА) применительно к автодорожной сети ЦВЕ. Наконец, сеть ТЕА учитывалась при разработке плана первоочередных шагов по распространению трансъевропейских сетей ЕС на страны, являющиеся кандидатами на вступление в Европейский союз.

Проект призван облегчить автомобильные перевозки между участвующими странами Европы и по территории этих стран⁶¹; повысить качество и эффективность работы транспорта; уменьшить диспропорции между транспортными сетями Западной, Восточной, Центральной и Юго-Восточной Европы; а также способствовать процессу интеграции систем европейской транспортной инфраструктуры в интересах развития региона в целом.

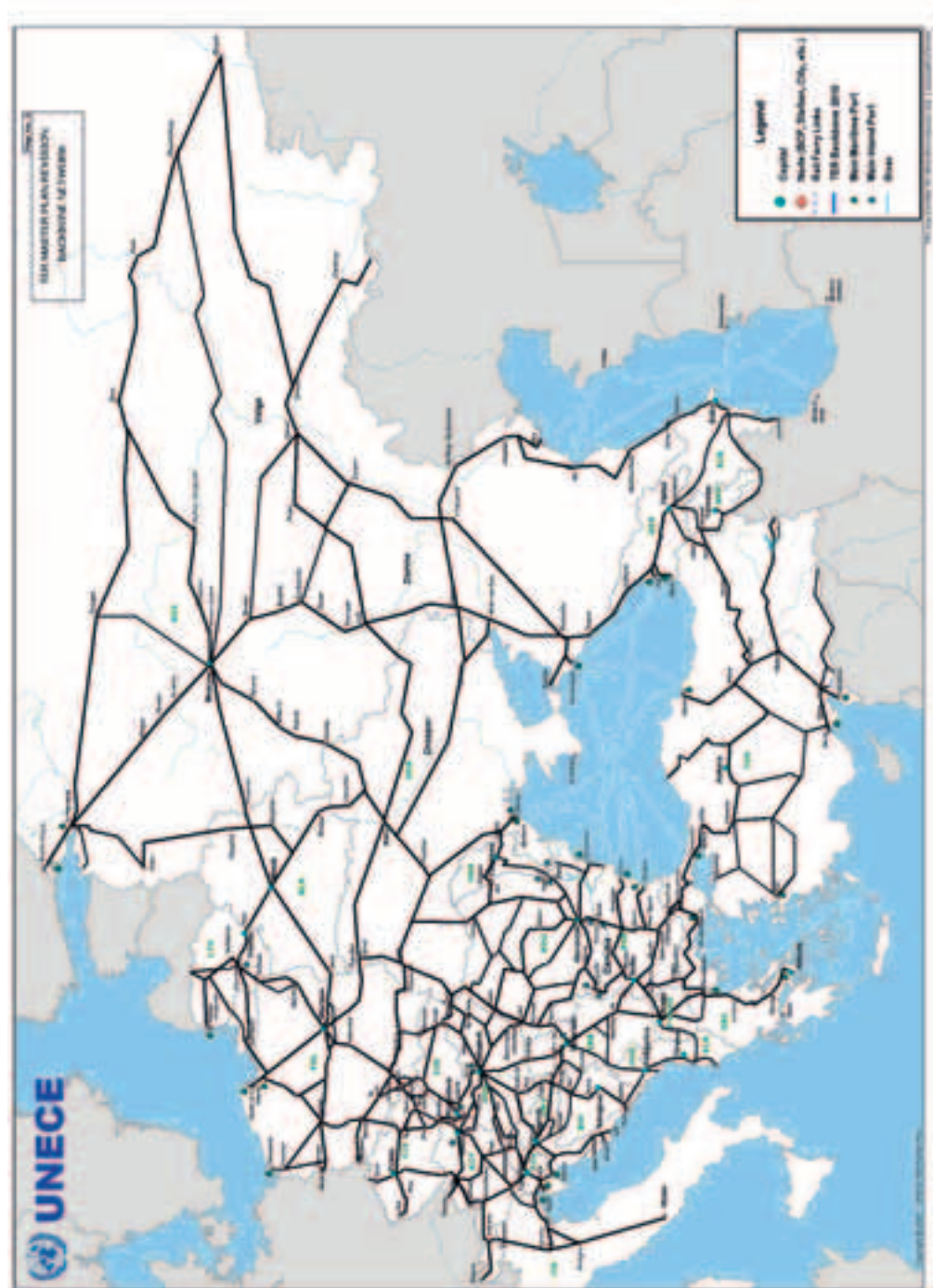
7.2.2 ТЕЖ

Проект ТЕЖ был начат в 1990 году. Его цель – способствовать развитию согласованных, эффективных систем международных железнодорожных и комбинированных перевозок между странами Центральной и Восточной Европы и по территориям стран-участниц⁶², а также между ними и другими европейскими государствами. Достижению этой цели будет способствовать, в частности, модернизация железнодорожной сети, протяженность которой превышает 24 000 км (карта 7.5) и устранение препятствий в пунктах пересечения границ. Проект направлен на развитие инфраструктуры железных дорог, углубление сотрудничества во всех вопросах, касающихся железнодорожных перевозок между странами – участницами ТЕЖ и поддержку процесса европейской интеграции путем содействия осуществлению директив ЕС.

⁶¹ В проекте ТЕА участвуют следующие 15 стран: Австрия (ассоциированный участник), Армения, Болгария, Босния и Герцеговина, Венгрия, Грузия, Италия, Литва, Польша, Румыния, Словакия, Словения, Турция, Хорватия и Чешская Республика. Статус наблюдателей имеют еще четыре страны – Сербия, Украина, Черногория и Швеция.

⁶² В ТЕЖ участвуют следующие 17 стран: Австрия, Армения, Болгария, Босния и Герцеговина, Венгрия, Греция, Грузия, Италия, Литва, Польша, Российская Федерация, Румыния, Словакия, Словения, Турция, Хорватия и Чешская Республика. Кроме того, в некоторых мероприятиях по проекту принимают участие страны-наблюдатели: Беларусь, бывшая югославская Республика Македония, Латвия, Республика Молдова, Сербия, Украина и Черногория.

Карта 7.5 - Магистральная сеть ТЕЖ



7.2.3 Пересмотр Генерального плана проектов ТЕА и ТЕЖ

В 2006 году ЕЭК ООН опубликовала первоначальный Генеральный план проектов Трансъевропейской автомагистрали Север–Юг (ТЕА) и Трансъевропейской железнодорожной магистрали, представив в нем надежную и прагматичную краткосрочную, среднесрочную и долгосрочную инвестиционную стратегию развития магистральных сетей автомобильного, железнодорожного и комбинированного сообщения в участвующих странах.

После того как в регионе произошли важные экономические и политические перемены, а также изменения в технической области, первоначальный вариант Генерального плана был пересмотрен; целью этого пересмотра, проведенного в 2008–2011 годах, были: а) анализ результатов развития инфраструктуры автомобильных и железных дорог в 25 участвующих странах Центральной, Восточной и Юго-Восточной Европы, а также Кавказа; б) описание текущего состояние автодорожных и железнодорожных сетей и с) определение программ их развития на период до 2020 года. К процессу пересмотра дополнительно подключились четыре государства – Азербайджан, Албания, Армения и Черногория.

Пересмотренный Генеральный план стал важным шагом к улучшению работы транспортного сектора в рассматриваемом регионе. Уже освоены многие целевые инвестиции – например, завершены около 45% из 491 проекта по развитию железнодорожного и автомобильного транспорта, предусмотренные первоначальным Генеральным планом.

В пересмотренном Генеральном плане нашли отражение изменения в транспортных потоках, политические перемены в регионе, потребности новых участвующих стран, желание согласовать параметры сетей ТЕА и ТЕЖ с другими международными транспортными сетями, изменившиеся приоритеты, а также необходимость оптимальной увязки этих сетей с важными маршрутами международных комбинированных перевозок и с перевалочными пунктами и узлами.

В первоначальном Генеральном плане не рассматривался вопрос об интеллектуальных транспортных системах (ИТС). Применение ИТС способствовало бы повышению общего уровня услуг за счет более эффективного управления транспортом и использования инфраструктуры. В пересмотренном Генеральном плане подчеркивается, что более широкому применению ИТС могла бы способствовать их интеграция. Интеграция ИТС также является необходимым предварительным условием эксплуатационной совместимости систем ИТС на европейском уровне.

Наконец, в пересмотренном Генеральном плане особое внимание уделяется наиболее важным видам воздействия транспорта на окружающую среду, а именно выбросам двуокси углерода и шумовому загрязнению, а также вопросам безопасности дорожного движения и надежности транспорта. В настоящее время эти вопросы лежат в основе определения качества транспортных услуг – при условии наличия баланса между эксплуатационными потребностями и требованиями безопасности.

Источники:

В основу данного раздела положена общедоступная информация:

Веб-сайты ТЕА и ТЕЖ

<http://www.unece.org/trans/main/tem/tem.html>

<http://www.unece.org/trans/main/ter/ter.html>

UNECE (2011). TEM and TER revised Master Plan, Final Report, Volumes I and II. UNECE Transport Division, Executive Summary. New York and Geneva. Available from http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/temtermpl/docs/TEM_and_TER_Vol_I.pdf and http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/temtermpl/docs/TEM_and_TER_Vol_II.pdf.

7.3 Экономическая и социальная комиссия Организации Объединенных Наций для Азии и Тихого океана

Экономическая и социальная комиссия Организации Объединенных Наций для Азии и Тихого океана (ЭКСКАТО) – региональный орган Организации Объединенных Наций по вопросам развития в Азиатско-Тихоокеанском регионе; в ней участвуют правительства 62 стран, 58 из которых являются государствами этого региона. Штаб-квартира Комиссии расположена в Бангкоке, Таиланд⁶³. ЭСКАТО ООН была основана в 1947 году в целях решения региональных проблем развития и борьбы с нищетой.

7.3.1 Инициативы/проекты в рассматриваемой области

Отделом транспорта был реализован проект на тему "Ввод в эксплуатацию международных интермодальных транспортных коридоров в Северо-Восточной и Центральной Азии". Его главные цели заключаются в том, чтобы помочь странам наметить приоритетные интермодальные транспортные коридоры между странами Северо-Восточной и Центральной Азии, разработать и внедрить механизмы сотрудничества в деле развития и использования этих коридоров. В рамках проекта намечено шесть интермодальных коридоров (карта 7.6), которые соответствуют существующим направлениям сети азиатских автомобильных дорог (АН) и Трансазиатской железной дороги (ТАЖД).

Как проект АН, так и проект ТАЖД осуществлялись в рамках начатого в 1992 году проекта по развитию инфраструктуры наземного транспорта в Азии, призванного способствовать скоординированному развитию региональной транспортной сети.

Проект азиатской сети автомобильных дорог был инициирован в 1959 году в целях развития международных автомобильных перевозок и удовлетворения растущего спроса на надежные и эффективные наземные транспортные коммуникации и услуги в данном регионе. Государства-участники утвердили автодорожную сеть протяженностью 141 000 км, охватывающую 32 азиатских государства и имеющую соединения с Европой (карта 7.7). Она обеспечивает доступ к столицам, основным центрам промышленного и сельскохозяйственного производства, важнейшим воздушным, морским и речным портам, крупным контейнерным терминалам и складам, а также основным туристическим центрам. Официальный статус сети АН был закреплен в Межправительственном соглашении по сети азиатских автомобильных дорог, которое вступило в силу в 2005 году⁶⁴. Соглашение подписано 28 странами, 23 из которых уже стали его участниками.

Проект ТАЖД осуществляется с начала 1960-х годов и имеет своей целью обеспечение эффективного железнодорожного сообщения в регионе, а также между Азией и Европой. Он охватывает железнодорожную сеть протяженностью 114 000 км на территории 28 стран (карта 7.8) и прошел в своем развитии три этапа: определение контуров сети посредством четырех исследований по планированию транспортных коридоров⁶⁵ (1994–2001 годы); ввод сети в эксплуатацию с проведением демонстрационных пробегов маршрутных контейнерных поездов⁶⁶

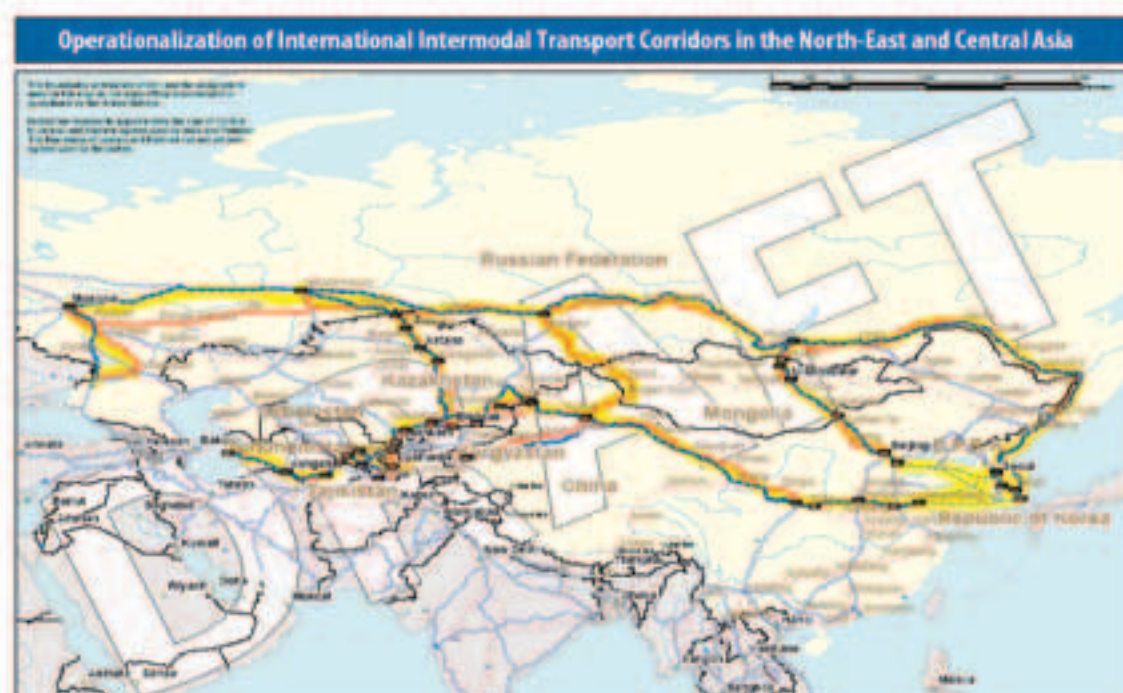
⁶³ Подробнее о составе ЭСКАТО ООН см. по адресу: <http://www.unescap.org/about/member.asp>.

⁶⁴ Подробнее о межправительственном соглашении по АН см. по адресу: <http://www.unescap.org/ttdw/common/tis/АН/АН-Agreement-E.pdf>.

⁶⁵ Этими четырьмя коридорами являются: Северный коридор, соединяющий Китай, Казахстан, Монголию, Российскую Федерацию и Корейский полуостров (1995 год, уточнен в 1999 году); субрегиональная сеть стран АСЕАН и Индокитайского полуострова, охватывающая Вьетнам, Камбоджу, Китай, Индонезию, Лаосскую Народно-Демократическую Республику, Малайзию, Мьянму, Сингапур и Таиланд (1996 год); Южный коридор, соединяющий Таиланд и южнокитайскую провинцию Юньнань с Турцией через Бангладеш, Индию, Иран, Мьянму, Пакистан и Шри Ланку (1999 год); и коридор Север – Юг, соединяющий Северную Европу со странами Персидского залива через Российскую Федерацию, Центральную Азию и Кавказский регион (2001 год).

⁶⁶ Демонстрационные пробеги осуществлялись по Северному коридору ТАЖД.

Карта 7.6 - Шесть интермодальных транспортных коридоров



Карта 7.7 - Маршруты АН



(1997–2005 годы); и оформление официального статуса сети путем выработки и заключения Межправительственного соглашения о трансазиатской железнодорожной сети⁶⁷ (2001–2006 годы).

Указанное соглашение вступило в силу в июне 2009 года. Согласно его положениям была учреждена рабочая группа для регулярного обсуждения общих вопросов и конкретных проблем, касающихся развития железнодорожной сети.

Источники:

В основу данного раздела положена общедоступная информация, полученная на веб-сайте ЭСКАТО ООН (<http://www.unescap.org/>), в частности в следующих разделах:

<http://www.unescap.org/about/index.asp>

<http://www.unescap.org/ttdw/>

http://www.unescap.org/about/committee_t.asp

<http://www.unescap.org/ttdw/index.asp?MenuName=Infrastructure>

<http://www.unescap.org/ttdw/index.asp?MenuName=Facilitation>

<http://www.unescap.org/ttdw/index.asp?MenuName=Tourism>

<http://www.unescap.org/ttdw/index.asp?MenuName=AsianHighway>

http://www.unescap.org/ttdw/common/tis/ah/IGA_intro.asp

http://www.unescap.org/ttdw/common/TIS/TAR/tar_home.asp

<http://www.unescap.org/unis/press/2009/jun/g41.asp>

Карта 7.8 - Сеть ТАЖД



⁶⁷ Подробнее о Межправительственном соглашении по ТАЖД см. по адресу: <http://www.unescap.org/ttdw/common/tis/tar/TARintergovagreement.asp>.

7.4 Специальная программа Организации Объединенных Наций для стран Центральной Азии

Специальная программа Организации Объединенных Наций для стран Центральной Азии (СПЕКА) была инициирована совместно ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН в 1998 году. В настоящее время в ней участвуют Азербайджан, Афганистан, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан. Создан ряд рабочих групп по проектам, которые должны способствовать расширению регионального сотрудничества⁶⁸. Одной из таких групп является проектная рабочая группа по транспорту и упрощению пересечения границ (ПРГ-ТПГ), ведущей страной в которой является Казахстан. Главная задача ПРГ-ТПГ заключается в дальнейшем развитии евро-азиатских транспортных коридоров с учетом потенциальной роли региона СПЕКА как транспортного узла на пути между Европой и Азией.

7.4.1 Инициативы/проекты в рассматриваемой области

Проекты сетей автомобильных и железных дорог СПЕКА разрабатывались на основе таких региональных соглашений, как Межправительственное соглашение по сети азиатских автомобильных дорог, Межправительственное соглашение по сети трансасиатских железных дорог, Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА), Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ) и Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП), а также на основе маршрутов и сетей, определенных в рамках Организации экономического сотрудничества (ОЭС), Содружества Независимых Государств (СНГ), Транспортного коридора Европа – Кавказ – Азия (ТРАСЕКА) и Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД). Автодорожные и железнодорожные сети СПЕКА показаны на картах 7.9 и 7.10.

Усилиями ПРГ-ТПГ были созданы четыре базы данных по приоритетным вопросам транспорта (железнодорожные маршруты, автодорожные маршруты, пункты пересечения границ и интермодальные перевозки). Им сейчас отводится ключевая роль в отслеживании положения дел в сфере транспорта в странах СПЕКА.

В 2008 году ПРГ-ТПГ рассмотрела ряд инициатив стран СПЕКА, связанных с осуществлением Алматинской программы действий на национальном уровне, подчеркнув при этом значение Пусанской декларации о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе⁶⁹. Она также отметила проблемы, затрудняющие международные перевозки в регионе СПЕКА, включая длительные простои в пунктах пересечения границ, высокую стоимость транзита, неоправданно большое число национальных контрольно-пропускных пунктов, взимание неофициальных платежей, низкое качество инфраструктуры, а также наличие узких мест и недостающих звеньев в сети.

⁶⁸ В рамках СПЕКА действуют проектные рабочие группы по гендерным вопросам и экономике, по развитию, основанному на знаниях, по статистике, по торговле, по транспорту и упрощению пересечения границ, а также по водным и энергетическим ресурсам.

⁶⁹ Пусанская декларация о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе была принята на конференции министров по транспорту в Пусане (Республика Корея) в 2006 году. Подробнее см. по адресу: http://www.unescap.org/ttdw/common/TIS/TAR/text/busan_declaration_11nov06.pdf, а также в резолюции 63/9 "Осуществление Пусанской декларации о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе и Региональной программы действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2007–2011 годы)", по адресу: http://www.unescap.org/EDC/English/Committee/CMG/CMG4-I/Resolution63_9.pdf.

Источники:

В основу данного раздела положена общедоступная информация о СПЕКА, полученная на веб-сайте ЕЭК ООН по адресу <http://www.unecce.org/speca/>, в частности в следующих разделах:

<http://www.unecce.org/speca/tbc.html>

http://www.unecce.org/trans/main/speca/speca_12.html

http://www.unecce.org/trans/main/speca/speca_13.html

http://www.unecce.org/trans/main/speca/speca_14.html

7.5 Канцелярия Высокого представителя Организации Объединенных Наций по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам

Канцелярия Высокого представителя Организации Объединенных Наций по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам (КВПНРС–ООН) была учреждена резолюцией 56/227 Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций в 2001 году для выполнения рекомендованных Генеральным секретарем в его докладе A/56/645⁷⁰ функций по обеспечению надлежащей поддержки наименее развитым, не имеющим выхода к морю и малым островным развивающимся государствам.

7.5.1 Инициативы/проекты в рассматриваемой области

В целях содействия преодолению трудностей, с которыми сталкиваются страны, не имеющие выхода к морю, в 2003 году в Алматы, Казахстан, была созвана Международная конференция министров развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, развивающихся стран транзита, стран-доноров и представителей международных учреждений, занимающихся вопросами финансирования и развития по вопросу о сотрудничестве в области транзитных перевозок. В целях создания эффективных систем транзитных перевозок в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита на этой конференции была принята "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".

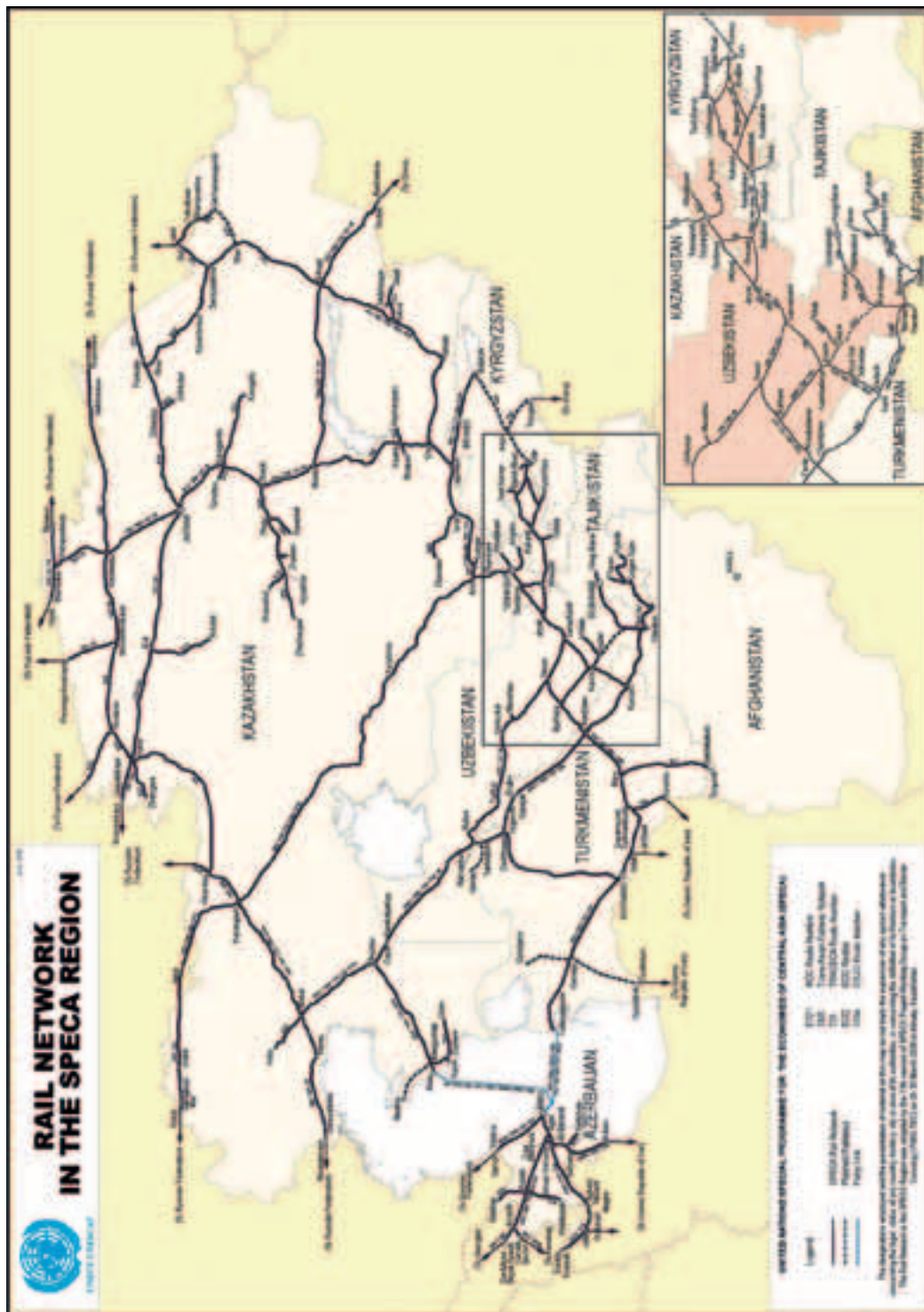
Цель этой программы действий заключается в налаживании партнерского взаимодействия, направленного на решение специфических проблем развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, обусловленных их удаленностью и изолированностью от мирового рынка. Программа включает пять первоочередных направлений: организационные улучшения, ведущие к сокращению бюрократических препятствий на таможне и уменьшению взимаемых сборов; развитие инфраструктуры и ремонтно-техническое обслуживание путевого хозяйства, дорожной сети, портов, внутренних водных путей, трубопроводов и воздушного транспорта; содействие международной торговле; техническая и финансовая международная помощь; а также вопросы выполнения и обзора заключенных соглашений, с тем чтобы:

⁷⁰ Доклад Генерального секретаря "Механизм последующей деятельности для координации, контроля за ходом осуществления и обзора хода осуществления Программы действий для наименее развитых стран на десятилетие 2001–2010 годов", размещено по адресу: http://www.unohrls.org/UserFiles/File/LDC%20Documents/Reports/N0165665_A%2056%20645.pdf.

Карта 7.9 - Автодорожная сеть в регионе СПЕКА



Карта 7.10 - Железнодорожная сеть в регионе СПЕКА



- обеспечить доступ к морю и от него для всех видов транспорта;
- сократить расходы и улучшить качество услуг для повышения конкурентоспособности экспортируемых товаров;
- снизить стоимость доставки импортируемых товаров;
- решить проблемы несвоевременности и ненадежности поставок на торговых маршрутах;
- развивать надлежащие национальные транспортные сети;
- сократить ущерб от потерь, повреждения и порчи грузов в пути;
- создать условия для расширения экспорта;
- повысить безопасность автомобильного транспорта и людей, проживающих вдоль транспортных коридоров.

Среднесрочный обзор Алматинской программы действий был проведен в 2007–2008 годах. В ходе этого обзора было указано на достижения и трудности в деле осуществления программы на пяти ее первоочередных направлениях, были даны практические рекомендации и определены конкретные конечные результаты, нацеленные на согласование правовых режимов, принятие комплексного подхода к проблеме содействия торговле и развитию транспорта, ликвидацию физических и нефизических препятствий для перевозок, поощрение разработки комплексных программ подготовки кадров как в государствах, так и в частном секторе, создание национальных комитетов содействия транзитному транспорту и торговле, восполнение недостающих транспортных звеньев, поощрение использования смешанных перевозок, комплексное развитие транспортных коридоров и логистического обслуживания, а также мобилизацию внутренних и внешних ресурсов.

Источники:

В основу данного раздела положена общедоступная информация, полученная на веб-сайте КВПНРС–ООН (<http://www.unohrlls.org/>), в частности в следующих разделах:

<http://www.unohrlls.org/en/about/>

<http://www.unohrlls.org/en/lldc/40/>

<http://www.unohrlls.org/en/lldc/673/>

<http://www.unohrlls.org/en/orphan/644/>

7.6 Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию

Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД), учрежденная в 1964 году, поддерживает способствующий развитию процесс интеграции развивающихся стран в мировую экономику, выполняя три важнейшие функции: служить форумом для межправительственных обсуждений, подкрепляемых дискуссиями с участием экспертов и обменом опытом в интересах формирования консенсуса; проводить исследования, аналитическую работу и сбор данных; а также оказывать техническую помощь развивающимся странам.

Задача Отдела технологий заключается в содействии экономическому развитию и повышению конкурентоспособности развивающихся стран путем создания эффективных служб торговой логистики, систем транзитных перевозок, расширения доступа к информационно-коммуникационным технологиям и обеспечения их

устойчивого использования, а также организации программ профессиональной подготовки и повышения потенциала для местных организаций.

7.6.1 Инициативы/проекты в рассматриваемой области

В рамках подготовки к среднесрочному обзору осуществления Алматинской программы действий совещание экспертов ЮНКТАД, проведенное в 2007 году, стало форумом, в ходе которого были изучены модели и передовой опыт совершенствования практики международных транзитных перевозок на основе практических решений, направленных на повышение их эффективности в интересах развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита.

В июле 2008 года ЮНКТАД организовала глобальное подготовительное совещание по среднесрочному обзору осуществления Алматинской программы действий в целях закрепления достигнутого в вопросах упрощения процедур торговли в интересах развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита. Совещание рекомендовало соответствующим международным организациям продолжать и наращивать усилия по улучшению условий для перевозок по транзитным коридорам в период с 2008 по 2013 год.

Источники:

В основу настоящего раздела положена общедоступная информация, полученная на веб-сайте ЮНКТАД (<http://www.unctad.org/Templates/StartPage.asp?intItemID=2068>), в частности в следующих разделах:

<http://unctad.org/Templates/Page.asp?intItemID=1530&lang=1>

<http://www.unctad.org/Templates/Page.asp?intItemID=1536&lang=1>

Сектор логистического обеспечения торговли ЮНКТАД, веб-сайт по вопросам логистики транспорта и торговли, <http://r0.unctad.org/ttl/>

UNCTAD Transport Newsletters No. 35 to No. 39, см. по адресу: <http://archive.unctad.org/Templates/Page.asp?intItemID=2651&lang=1>.

7.7 Европейский союз

Политика ЕС в области транспорта направлена на создание в масштабах всей Европы экологически чистой, безопасной и эффективной транспортной сети. В эту всеобъемлющую сеть входят 95 700 км автомобильных дорог, 106 000 км железных дорог, включая 32 000 км высокоскоростных линий, 13 000 км внутренних водных путей, 411 аэропортов и 404 морских порта; при этом, однако, еще предстоит построить или существенно модернизировать почти 20 000 км автомобильных дорог, более 20 000 км железных дорог и 600 км внутренних водных путей, что, по предварительным оценкам, обойдется в 500 млрд. евро⁷¹.

7.7.1 Инициативы/проекты в рассматриваемой области

Рекомендация о проведении оценки потребностей в транспортной инфраструктуре (ТИНА) была разработана в ходе первого структурированного диалога между Транспортным советом ЕС и министрами транспорта ассоциированных с ЕС государств. Руководствуясь этой рекомендацией, Европейская комиссия запустила процесс ТИНА (карты 7.11 и 712), целью которого было определение параметров будущей Трансевропейской сети транспортной инфраструктуры.

⁷¹ Commission of the European Communities (2009). Green Paper TEN-T: A policy review, Towards a Better Integrated TransEuropean Transport Network at the Service of the Common Transport Policy, 4 February. См. по адресу: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0044:FIN:EN:PDF>.

Карта 7.11 - Автодорожная сеть ТИНА



Карта 7.12 - Железнодорожная сеть ТИНА



Проекты по созданию трансевропейских транспортных сетей (ТЕС-Т) играют заметную роль в создании общего рынка со свободным перемещением людей и товаров, а также в усилении экономической и социальной сплоченности, стимулировании экономической конкурентоспособности и устойчивого развития при финансовой поддержке Европейского инвестиционного банка⁷². На основе предложений государств-членов были отобраны 30 первоочередных проектов (карта 7.13). Из них 18 относятся к сфере железнодорожного транспорта, а еще 3 касаются смешанных автомобильно-железнодорожных перевозок⁷³.

Основными вехами в развитии ТЕС-Т были:

- принятие первого плана работы в 1990 году;
- утверждение перечня 14 приоритетных проектов в 1994 году;
- принятие связанных с ними финансовых правил в 1995 году;
- принятие первых руководящих принципов в 1996 году⁷⁴;

⁷² Инвестиционные потребности инфраструктуры ТЕС на период 2007–2013 годов оцениваются в общей сложности примерно в 300 млрд. евро.

⁷³ Подробнее о проектах ТЕС-Т см. по адресу: http://tentea.ec.europa.eu/en/ten-t_projects/30_priority_projects/; см. также European Commission Directorate-General for Energy and Transport (May 2008). TEN-T: Implementation of the Priority Projects, Progress Report по адресу: http://ec.europa.eu/transport/publications/doc/2008_brochure_tent_t_implementation_priority_projects_progress_report.pdf.

⁷⁴ Эти руководящие принципы сформулированы в решении № 1692/96/ЕС Европейского парламента и Совета от 23 июля 1996 года о руководящих принципах развития трансевропейской транспортной сети. См. по адресу: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31996D1692:EN:HTML>.

- принятие в 2004 году пересмотренных руководящих принципов и финансовых правил, направленных на интеграцию в сети ТЕС-Т соответствующей инфраструктуры новых государств – членов ЕС⁷⁵.

В опубликованном в 2004 году исследовании "Сценарии, прогнозы развития перевозок и анализ коридоров трансъевропейских транспортных сетей" были проанализированы транспортные потоки, узкие места и вопросы охраны окружающей среды в 25 транспортных коридорах.

В 2006 году было образовано Исполнительное агентство по трансъевропейской транспортной сети со штаб-квартирой в Брюсселе, призванное эффективно оказывать действенные услуги по техническим и финансовым аспектам реализации программы ТЕС-Т в тесном сотрудничестве с Комиссией. При этом Комиссия принимает решения относительно программы ТЕС-Т, определяет стратегию, цели и первоочередные направления работы, выносит окончательные решения по финансовым вопросам и осуществляет контроль и надзор за деятельностью Исполнительного агентства по трансъевропейской транспортной сети, которое, в свою очередь, занимается осуществлением программы ТЕС-Т по поручению Комиссии и под ее общим руководством обеспечивает эффективное управление проектами в течение всего цикла их реализации, готовит финансовые вопросы для принятия решений и докладывает Комиссии важнейшую информацию о ходе работы.

Укреплению связей между Европой и Азией служит Совещание Азия–Европа (АСЕМ) – площадка для неформального диалога и укрепления сотрудничества по вопросам политики, экономики и культуры между представителями 27 государств – членов ЕС, Европейской комиссии, 16 стран Азии и секретариата АСЕАН. На первом совещании министров транспорта в рамках АСЕМ, состоявшемся в октябре 2009 года в Вильнюсе, Литва, обсуждались вопросы развития международных перевозок и международной торговли; совещание проходило параллельно Форуму по развитию транспорта в странах Азии и Европы, который был посвящен рассмотрению транспортных коммуникаций между Азией и Европой с позиций деловых кругов.

Осуществляемая Европейской комиссией программа ТЕС-Т представляет собой важный механизм финансирования Европейским союзом проектов по развитию транспортной инфраструктуры в Европе. Сумма, выделенная на реализацию этой программы на финансовый период 2007–2013 годов, превышает 8 млрд. евро. Проекты ТЕС-Т осуществляются в каждом из государств – членов ЕС и охватывают все виды транспорта. Мандат Исполнительного агентства по трансъевропейской транспортной сети был продлен до конца 2015 года.

Источники:

В основу настоящего раздела положена общедоступная информация, полученная на веб-сайте ЕС (<http://europa.eu/>), в частности в следующих разделах:

http://europa.eu/abc/panorama/index_en.htm

http://europa.eu/abc/panorama/howorganised/index_en.htm

http://europa.eu/legislation_summaries/enlargement/2004_and_2007_enlargement/e50017_en.htm

а также на веб-сайте Европейской комиссии, посвященном транспорту, по адресам:

http://tentea.ec.europa.eu/en/ten-t_projects/30_priority_projects/

На веб-сайте АСЕМ по адресу: <http://www.aseminfoboard.org/>, в частности: <http://www.aseminfoboard.org/about-aseam-menu.html>

⁷⁵ 1 мая 2004 года к ЕС присоединились десять стран (Венгрия, Кипр, Латвия, Литва, Мальта, Польша, Словакия, Словения, Чешская Республика и Эстония).

7.8 Транспортный коридор Европа – Кавказ – Азия

Программа развития Транспортного коридора Европа–Кавказ–Азия (ТРАСЕКА) – финансируемый ЕС проект, направленный на расширение торговли и улучшение транспортного сообщения. На сегодняшний день в нем участвуют 13 государств⁷⁶, которые объединяют усилия для достижения следующих целей:

- стимулирование сотрудничества среди стран-участниц в интересах развития торговли в регионе;
- содействие оптимальной интеграции ТРАСЕКА в трансъевропейскую сеть (ТЕС);
- определение факторов, препятствующих развитию торговых и транспортных систем;
- продвижение проектов ТРАСЕКА как способ привлечения займов со стороны международных финансовых учреждений и частных инвесторов.

Программа ТРАСЕКА была учреждена на конференции в Брюсселе в 1993 году в целях развития транспортного коридора на оси Запад – Восток, идущего из Европы через Черное море и далее через Кавказ и Каспийское море – в Центральную Азию (карта 7.14). В ходе Брюссельской конференции было указано на целый ряд проблем и недостатков в торговых и транспортных системах данного региона. План программы был разработан в четырех рабочих группах по следующим секторам: упрощение процедур торговли, автомобильный, железнодорожный и водный транспорт.

Карта 7.14 - Сеть ТРАСЕКА



⁷⁶ Азербайджан, Армения, Болгария, Грузия, Иран, Казахстан, Кыргызстан, Республика Молдова, Румыния, Таджикистан, Турция, Узбекистан и Украина.

За период с 1996 по 2006 год поддержку по линии программы ТРАСЕКА получили 61 проект технического сотрудничества⁷⁷ и 15 инвестиционных проектов⁷⁸ на общую сумму около 160 млн. евро. Эти проекты подбирались и разрабатывались в рамках Программы действий⁷⁹, а также в соответствии с правилами и программным циклом ТАСИС⁸⁰. Техническая помощь по линии программы ТРАСЕКА позволила привлечь инвестиции со стороны ряда партнеров по процессу развития, включая Европейский банк реконструкции и развития, Всемирный банк, Азиатский банк развития и Исламский банк развития.

В 2006 году в Софии была представлена новая стратегия развития программы ТРАСЕКА на период до 2015 года. В ней предлагается развивать ряд конкретных направлений и принципов деятельности, которые вкратце сводятся к следующему:

- укреплять и модернизировать институциональную составляющую транспортной отрасли путем организационной реструктуризации и повышения квалификации персонала;
- способствовать интеграции и слаженному функционированию инфраструктурных сетей путем определения принципов их развития, методологии планирования, а также путем прогнозирования транспортных потоков, организации ключевых транспортных проектов и постоянного совершенствования транспортной сети;
- развивать эффективные цепи мультимодальных перевозок путем модернизации портов, организации "морских автострад" и создания более современной индустрии автомобильного транспорта, развития железных дорог с учетом их перспективных возможностей, упрощения процедур пересечения границ, а также путем составления комплексных планов мультимодальных перевозок, использования современной логистики и применения передовых информационных технологий;
- изучать возможности авиационного транспорта и увеличивать объем воздушных пассажирских перевозок;
- обеспечить безопасную, надежную и устойчивую работу транспорта;
- привлечь финансирование путем разработки национальных планов финансирования, мобилизации региональных и международных ресурсов и поощрения схем государственно-частного партнерства;
- укреплять статус ТРАСЕКА как международной организации.

Источники:

В основу настоящего раздела положена общедоступная информация, полученная на веб-сайте ТРАСЕКА по адресу: <http://www.traceca-org.org/default.php?l=en>.

⁷⁷ Подробнее см. по адресу: <http://www.traceca-org.org/en/home/>.

⁷⁸ Там же.

⁷⁹ Программа действий включает проекты, предложенные государствами-членами и согласованные с установленными ЕС правилами и целями.

⁸⁰ Целью программы ЕС ТАСИС было содействие переходу к рыночной экономике и укрепление демократии и верховенства права в восточноевропейских и центральноазиатских государствах-партнерах. Подробнее см. на веб-сайте ЕС, раздел, посвященный программе ТАСИС (2000–2006 годы), по адресу: http://europa.eu/legislation_summaries/external_relations/relations_with_third_countries/eastern_europe_and_central_asia/r17003_en.htm.

7.9 Организация по безопасности и сотрудничеству в Европе

Организация по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ), объединяющая 56 государств Европы, Центральной Азии и Северной Америки, является крупнейшей в мире региональной организацией по вопросам безопасности. Она служит форумом для проведения политических переговоров и принятия решений по вопросам раннего предупреждения, предотвращения конфликтов, регулирования кризисов и постконфликтного восстановления.

7.9.1 Мандат в области транспорта

В области транспорта Бюро координатора экономической и экологической деятельности ОБСЕ (БКЭЭД) во взаимодействии со структурами ОБСЕ на местах продолжает заниматься осуществлением принятых Советом министров в последние годы решений о будущем транспортном диалоге в ОБСЕ, о дальнейших шагах по итогам 16-й встречи Экономико-экологического форума по вопросам сотрудничества на морских и внутренних водных путях, а также недавнего решения об усилении транспортного диалога в ОБСЕ.

Основываясь на этих документах, БКЭЭД предпринимает усилия в целях:

- содействия широкому распространению и лучшей практики и стандартов;
- поддержки принятия и осуществления правовых документов по вопросам транспорта, торговли и упрощения процедур пересечения границ;
- оказания политической (а также практической) поддержки развитию мультимодальных перевозок и систем логистики, включая дальнейшее развитие проекта ЕЭК ООН по ЕАТС (этапы I и II) и проектов ТЕА–ТЕЖ в качестве вклада в выполнение в регионе ОБСЕ Алматинской программы действий ООН "Удовлетворение особых потребностей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю";
- содействия борьбе с коррупцией на транспорте и на таможене;
- поощрения диалога между государственным и частным секторами, в том числе путем организации программ по предоставлению особого статуса доверенным участникам торгового обмена;
- проведения учебных мероприятий по тематике предотвращения и выявления незаконной трансграничной перевозки отходов и их удаления.

7.9.2 Деятельность в области транспорта

7.9.2.1 Подготовка Справочника ОБСЕ/ЕЭК ООН по оптимальной практике пересечения границ

В феврале 2012 года БКЭЭД и Отдел транспорта ЕЭК ООН совместно опубликовали "Справочник по оптимальной практике пересечения границ: упрощение процедур торговли и перевозок". Он содержит справочные материалы и более 120 конкретных примеров передовой практики в пунктах пересечения границ, которые могут быть приняты за основу при выработке странами политики нового типа, позволяющей одновременно повышать безопасность и создавать более благоприятные условия для международной торговли и транспорта. Пока справочник издан только на английском языке, но его перевод на русский должен быть готов к концу 2012 года.

Рост объемов трансграничной торговли и перевозок в условиях глобализации мировой экономики заставляет правительства разрабатывать более эффективные процедуры контроля границ. Обременительные пограничные процедуры ведут

к удорожанию транспортных операций, препятствуют международной торговле и привлечению иностранных капиталовложений. С учетом этого в Справочнике приводятся материалы, которые могут быть использованы для согласования и упрощения существующих процедур и правил и для совершенствования межучрежденческого сотрудничества. Внимание читателя также привлекается к необходимости осваивать передовой опыт и следовать принятым на международном уровне нормам и стандартам. Главной целью Справочника, способствующего распространению уже имеющейся на местах позитивной практики, является содействие государствам – участникам ОБСЕ и государствам – членам ЕЭК ООН с ограниченными возможностями доступа на мировой рынок (особенно это касается стран, не имеющих выхода к морю, многие из которых участвуют в ЕАТС) в выработке более эффективного режима государственных границ и более эффективной таможенной политики.

Целевую аудиторию Справочника составляют:

- должностные лица руководящего и среднего звена в министерствах транспорта, торговли и финансов, а также в таможенных органах и старший персонал пунктов пересечения границ;
- специалисты по транспорту, грузоперевозкам и логистике, а также ассоциации деловых кругов, стремящиеся к созданию лучших условий для своей деятельности;
- гражданское общество, ученые и исследователи.

Справочник призван повысить осведомленность вышеперечисленных категорий лиц об имеющемся в их распоряжении наборе средств для выработки и проведения более успешной политики в области торговли, транспорта, пограничного и таможенного режима. В нем представлена информация о передовом опыте как государств, так и частных структур, подкрепляемая фактическими данными и анализом конкретных примеров. Хотя основное внимание в публикации уделяется пограничным пропускным пунктам для автотранспорта, в ней также говорится и о пересечении границ железнодорожным и морским транспортом.

Как получить Справочник

Справочник в электронной форме можно скачать по адресам : <http://www.osce.org/eea/88200> и http://www.unece.org/trans/publications/wp30/best_practices.html.

Дальнейшие шаги

В течение 2012 года и в последующий период для распространения Справочника и информирования о нем будет проведен ряд мероприятий по созданию потенциала и обучению. Содержание Справочника может быть положено в основу дальнейшего обсуждения нефизических препятствий развитию транспорта в ходе возможного следующего этапа проекта ЕАТС.

7.9.2.2 Обеспечение безопасности на транспорте

В 2012 году БКЭЭД совместно с Отделом транспорта ЕЭК ООН планирует опубликовать отчет о работе круглого стола экспертов в рамках дискуссионного форума по безопасности внутреннего транспорта, состоявшегося в Вене в декабре 2011 года. В публикацию войдут также работы экспертов, в которых определяются

слабые места и угрозы в сфере безопасности транспорта и намечаются пути дальнейшего улучшения координации и повышения эффективности национальных и международных усилий, призванных сделать внутренний транспорт более безопасным. Материалы будут опубликованы как на английском, так и на русском языке. Впоследствии в разных частях региона могут быть организованы мероприятия по дальнейшему развитию этой работы.

7.9.2.3 Содействие осуществлению международных правовых документов

За прошедшие годы разработан целый ряд международных правовых документов, конвенций, стандартов и норм, применение которых может привести к значительному улучшению ситуации в области трансграничной торговли и транспорта.

В связи с этим БКЭЭД оказывает государствам-участникам помощь в организации региональных учебных мероприятий и семинаров на национальном уровне в поддержку осуществления следующих международных правовых документов и концепций, направленных на решение вышеупомянутых проблем:

- Международная конвенция ЕЭК ООН о согласовании условий проведения контроля грузов на границах ("Конвенция о согласовании");
- пересмотренная Киотская конвенция Всемирной таможенной организации об упрощении и согласовании таможенных процедур;
- Рамочные стандарты безопасности и облегчения мировой торговли, разработанные Всемирной таможенной организацией.

В тесном сотрудничестве с Отделом транспорта ЕЭК ООН и структурами ОБСЕ на местах БКЭЭД оказывает государствам техническую помощь с учетом национальной специфики. Семинары в этих целях были организованы в Казахстане, Туркменистане и Узбекистане, а также в других странах региона.

7.9.2.4 Внедрение оптимальной практики управления и борьба с коррупцией

Международной торговле и перевозкам принадлежит жизненно важная роль в экономическом развитии государств – участников ОБСЕ, однако процедурные препятствия при пересечении границ тормозят международный торговый обмен и привлечение иностранных инвестиций, повышают транзакционные издержки и замедляют движение грузов через государственные границы. В свете этих проблем укрепление профессиональной этики таможенных и пограничных служб может стать фактором ускорения экономического развития, одновременно способствуя профилактике трансграничной преступности. В рамках мандата по экономико-экологическому измерению БКЭЭД содействует государствам-участникам в создании потенциала и проведении региональных учебных мероприятий, направленных на борьбу с коррупцией в таможенных и пограничных службах. При этом БКЭЭД стремится повышать осведомленность об имеющихся средствах борьбы с коррупцией в органах, осуществляющих пограничный контроль, и к созданию условий для планирования конкретных национальных мероприятий по дальнейшему развитию этой работы. Его основными партнерами в этом отношении выступают ВТамО и Всемирный банк. Одним из важнейших мероприятий в данной области стало проведенное при поддержке ВТамО региональное совещание на тему "Содействие целостности в работе таможенных и пограничных служб Центральной Азии и Южного Кавказа" в Алматы, Казахстан, в июле 2010 года.

7.9.2.5 Предупреждение и обнаружение незаконных трансграничных перевозок

В области охраны окружающей среды предметом основного внимания Бюро является перевозка опасных грузов и опасных веществ. При поддержке секретариата Базельской конвенции в странах Восточной Европы и Центральной Азии организуются учебные курсы по предупреждению и обнаружению случаев незаконной трансграничной перевозки отходов и их удаления.

7.9.2.6 Прочие инициативы, поддерживаемые ОБСЕ

К числу прочих инициатив, осуществляемых при поддержке ОБСЕ, относятся, в частности:

- Таджикистан: центры по содействию трансграничной торговле

Бюро ОБСЕ в Таджикистане продолжает способствовать расширению торговли между Таджикистаном и Афганистаном и оказывает поддержку четырем постоянно действующим центрам по содействию трансграничной торговле, три из которых функционируют в Горно-Бадахшанской области и один – в Хатлонской области, где расположены основные пропускные пункты на границе с Афганистаном. Эти центры снабжают предпринимателей по обе стороны границы информацией по таможенным вопросам и данными о рынках, а также организуют бизнес-тренинги для малых предприятий, участвующих в трансграничной торговле.

- Пограничный колледж ОБСЕ в Душанбе

Начиная с 2009 года в пограничном колледже ОБСЕ в Душанбе проходят занятия для старших должностных лиц пограничных служб и служб безопасности по широкому кругу тем, связанных с пограничным режимом.

Источники:

В основу настоящего раздела положены материалы, предоставленные ОБСЕ, а также общедоступная информация, полученная на веб-сайте ОБСЕ (<http://www.osce.org/>), в частности в следующих разделах:

<http://www.osce.org/who>

<http://www.osce.org/eea/45046>

<http://www.osce.org/eea/45050>

<http://www.osce.org/eea/60738>

<http://www.osce.org/eea/45546>

Office of the Co-ordinator of OSCE Economic and Environmental Activities (2009). Activity Report, June 2008-May 2009. Vienna. См. <http://www.osce.org/eea/37329>.

7.10 Организация Черноморского экономического сотрудничества (ОЧЭС)

Организация Черноморского экономического сотрудничества (ОЧЭС) была учреждена в 1999 году для укрепления взаимодействия, обеспечения мира, стабильности и процветания в ее государствах-членах⁸¹.

На совещании министров транспорта государств – членов ОЧЭС в 2005 году было решено, что при развитии транспортных осей, соединяющих трансъевропейскую транспортную сеть с черноморской транспортной сетью, следует принять за основу

⁸¹ В число 11 государств – учредителей ОЧЭС входят Азербайджан, Албания, Армения, Болгария, Греция, Грузия, Республика Молдова, Российская Федерация, Румыния, Турция и Украина. В 2004 году членом этой организации стала Сербия.

евро-азиатские транспортные коридоры и основные маршруты, намеченные в рамках осуществляемого ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН проекта ЕАТС, а также другие международные соглашения и инициативы.

7.10.1 Инициативы/проекты в рассматриваемой области

ОЧЭС объединяет усилия с ЕЭК ООН в вопросах содействия перевозкам. Подписанное между ними в 2001 году соглашение о сотрудничестве направлено на ускоренное развитие международных сетей транспортной инфраструктуры, упрощение процедур перевозки и пересечения границ, а также согласование стандартов безопасности и охраны окружающей среды для транспортной отрасли. Это основные соображения, которыми ОЧЭС руководствуется в рамках своей стратегии развития транспорта.

План действий в области транспорта для государств – членов Организации Черноморского экономического сотрудничества предусматривает меры по развитию высокоэффективной и устойчивой региональной транспортной системы. В число приоритетных мероприятий, намеченных в Плане действий, входят реконструкция, модернизация и строительство объектов транспортной инфраструктуры, упрощение и согласование процедур пересечения границ и гармонизация законодательных положений по вопросам транспорта.

План развития транспортной инфраструктуры нашел отражение в Меморандуме о взаимопонимании по скоординированному развитию кольцевой автомагистрали вокруг Черного моря⁸². Проект кольцевой автомагистрали способствует сотрудничеству в развитии инфраструктуры интермодальных перевозок, обеспечивающий соединение этого транспортного маршрута протяженностью около 7 000 км с трансъевропейской, общеевропейской и евро-азиатской транспортными сетями.

Источники:

В основу настоящего раздела положены подготовленный ОЧЭС доклад под названием "Вклад ОЧЭС в развитие евро-азиатских коммуникаций" и общедоступная информация, полученная на веб-сайте ОЧЭС (<http://www.bsec-organization.org/Pages/homepage.aspx>), в частности в следующих разделах:

<http://www.bsec-organization.org/Information/Pages/testt.aspx>

<http://www.bsec-organization.org/aoc/Transport/Pages/Information.aspx>

<http://www.bsec-organization.org/aoc/Transport/Pages/ActionP.aspx>.

7.11 Организация экономического сотрудничества

Организация экономического сотрудничества (ОЭС) – межправительственная организация, основанная в 1985 году для содействия экономическому, техническому и культурному сотрудничеству между ее государствами-членами⁸³. К числу основных целей ОЭС относятся устойчивое экономическое развитие, экономическая либерализация и приватизация, взаимовыгодное сотрудничество с региональными и международными организациями, устранение барьеров в торговле и развитие инфраструктуры транспорта и связи. Работа ОЭС организована в рамках шести управлений, действующих под руководством Генерального секретаря и его заместителей.

⁸² Меморандум о взаимопонимании был подписан в 2007 году и вступил в силу в 2008 году. Текст Меморандума см. по адресу: <http://www.bsec-organization.org/documents/LegalDocuments/agreementmous/m3/Documents/MoU%20BSRH%200711227.pdf>.

⁸³ Учредителями организации стали Иран, Пакистан и Турция. Азербайджан, Афганистан, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан вошли в ее состав в 2002 году.

7.11.1 Инициативы/проекты в рассматриваемой области

Управление транспорта и связи сыграло важную роль в выработке соглашений и деклараций ОЭС по вопросам транспорта и связи, имеющих своей целью укрепление экономического сотрудничества, интеграции и сплоченности стран региона ОЭС. В области транспорта ОЭС добилась немалых успехов, в частности в обеспечении соединения автодорожных и железнодорожных сетей центральноазиатских республик с сетями Ирана, Пакистана и Турции, а также в развитии международных авто-мобильных перевозок между всеми странами ОЭС на основе двусторонних соглашений и в восполнении недостающих звеньев транспортных коммуникаций в регионе ОЭС. Эта работа велась в рамках Алматинского основного плана развития транспортного сектора в регионе ОЭС, утвержденного на первом совещании министров транспорта стран ОЭС в 1993 году.

В 2006 году состоялось первое заседание Транзитно-транспортного координационного совета, посвященное обсуждению наиболее важных проблем и развитию сотрудничества в соответствии с Рамочным соглашением ОЧЭС по транзитным перевозкам. Целями Соглашения являются надлежащая организация транзитных перевозок для нужд региональной и международной торговли и достижение экономического прогресса путем решения следующих задач:

- облегчение движения грузов, багажа и пассажиров и обеспечение транзитного транспорта всеми необходимыми удобствами;
- обеспечение сохранности грузов и багажа и безопасности пассажиров и предотвращение ненужных задержек при транзитных перевозках;
- сотрудничество и координация усилий во избежание случаев обмана таможенных служб и уклонения от налогов;
- согласование соответствующих административных вопросов, связанных с транзитными перевозками.

На совещании были учреждены четыре комитета Транзитно-транспортного координационного совета: комитет по автомобильному транспорту, комитет по железнодорожному транспорту, комитет по правовым вопросам и комитет по страхованию. На втором совещании Совета в 2007 году была достигнута окончательная договоренность об учреждении Фонда ОЧЭС для осуществления Рамочного соглашения по транзитным перевозкам.

Транспортный сектор ОЧЭС занимается развитием инфраструктуры транспорта, обеспечивающей государствам-членам сообщение между собой, а также с другими регионами. В апреле 2009 года в Тегеране было проведено первое региональное рабочее совещание в рамках этапа II проекта по евро-азиатским транспортным связям, организованное ОЧЭС совместно с ЕЭК ООН.

Источники:

В основу настоящего раздела положена общедоступная информация, полученная на веб-сайте ОЧЭС по адресу: <http://www.ecosecretariat.org/> .

7.12 Евразийское экономическое сообщество

Евразийское экономическое сообщество (ЕврАзЭС) – учрежденная в 2000 году межправительственная организация, в которую входят шесть государств-членов⁸⁴. Двумя главными целями ЕврАзЭС являются создание таможенного союза и образование единого экономического пространства. Его деятельность в различных областях осуществляется через четыре основных органа: Межгосударственный совет в составе глав государств и правительств; Интеграционный комитет на уровне заместителей премьер-министров, Межпарламентскую ассамблею и Генерального секретаря.

Интеграционным комитетом ЕврАзЭС сформирован Совет по транспортной политике, в задачи которого входит рассмотрение проблем в области транспорта.

7.12.1 Инициативы/проекты в рассматриваемой области

В рамках Совета по транспортной политике министры транспорта всех стран ЕврАзЭС работают над скоординированными инициативами, такими как создание международных транспортных коридоров между Европой и Азией, развитие инфраструктуры транспорта и стандартизация технических и технологических параметров, а также совершенствование правового режима пересечения границ.

ЕврАзЭС предпринимает усилия по созданию единой транспортной системы и транспортного союза, объединяющего его членов. В этих целях в январе 2008 года Межгосударственный совет утвердил Концепцию формирования единого транспортного пространства и одобрил меры по формированию единого транспортного пространства ЕврАзЭС на 2008–2010 годы. Эти меры включают гармонизацию положений, регламентирующих работу транспорта в странах ЕврАзЭС, и соответствующих соглашений между ЕврАзЭС и третьими странами, а также развитие транспортной инфраструктуры, создание общих информационных систем и сети логистических центров.

Источники:

В основу настоящего раздела положены доклад "Транспортные коридоры ЕврАзЭС", опубликованный в марте 2009 года Евразийским банком развития⁸⁵ (см. по адресу: http://mprpra.ub.uni-muenchen.de/20908/1/MPRA_paper_20908.pdf) и общедоступная информация из следующих источников:

Организация Объединенных Наций по вопросам образования, науки и культуры (2008). Отношение между ЮНЕСКО и Евразийским экономическим сообществом. Париж. См. по адресу: <http://unesdoc.unesco.org/images/0016/001618/161885e.pdf>;

Министерство иностранных дел Республики Беларусь.

7.13 Международный транспортный форум

Международный транспортный форум (МТФ) представляет собой общемировую площадку для встреч на уровне министров, посвященных развитию транспорта и логистики, а также разработке политики по вопросам передвижения людей. В число его участников входят государства – члены ОЭСР, а также страны Центральной и Восточной Европы⁸⁶.

⁸⁴ Членами ЕврАзЭС являются Беларусь, Казахстан, Кыргызстан, Российская Федерация, Таджикистан и Узбекистан. Кроме того, статус наблюдателей имеют Армения, Республика Молдова и Украина.

⁸⁵ Евразийский банк развития – международное финансовое учреждение, созданное в соответствии с межправительственным соглашением, подписанным в 2006 году Российской Федерацией и Казахстаном в целях поддержки экономического роста и интеграционных процессов в Евразии.

⁸⁶ Список стран-членов см. по адресу: <http://www.internationaltransportforum.org/about/members.html>. Список стран – членов ОЭСР см. по адресу: http://www.oecd.org/pages/0,3417,en_36734052_36761800_1_1_1_1_1,00.html.

7.13.1 Инициативы/проекты в рассматриваемой области

ЭК ООН был организован совместный семинар⁸⁷ с Европейской конференцией министров транспорта (предшественница МТФ⁸⁸) по вопросам интермодальных перевозок между Европой и Азией. На семинаре подчеркивалось, что для обеспечения эффективного интермодального транспортного сообщения между странами Европы и Азии необходимо вести работу по следующим направлениям:

- развитие технических и технологических возможностей транспортных инфраструктур;
- упрощение процедур пересечения границ;
- устранение физических и нефизических препятствий;
- расширение сети комбинированных перевозок;
- разработка и реализация совместных инвестиционных проектов и обеспечение их финансирования;
- создание сети логистических центров и средств информационного сопровождения;
- проведение согласованной тарифно-ценовой политики;
- улучшение использования внутренних водных путей для интермодальных перевозок;
- гармонизация нормативно-правовой базы.

В интересах более глубокого осознания жизненно важной роли транспорта в экономике Международный транспортный форум ежегодно проводит конференции в Лейпциге. Тематику уже состоявшихся ежегодных мероприятий этой серии были:

- в 2008 году: Транспорт и энергетика: проблема изменения климата
- в 2009 году: Транспорт для глобальной экономики
- в 2010 году: Транспорт и инновации
- в 2011 году: Транспорт и общество
- в 2012 году: Бесперебойные перевозки: согласованность расписаний.

Источники:

В основу настоящего раздела положена общедоступная информация, полученная на веб-сайте МТФ по адресу: <http://www.internationaltransportforum.org>.

7.14 Организация сотрудничества железных дорог

Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД) – международная организация, занимающаяся развитием международных железнодорожных перевозок и обеспечением обмена информацией между странами-членами⁸⁹. Ею учреждены пять комиссий: по транспортной политике, по транспортному праву, по грузоперевозкам, по пассажирским перевозкам и по инфраструктуре и подвижному составу.

⁸⁷ Транспортные связи между Европой и Азией. Париж. См. по адресу: <http://internationaltransportforum.org/pub/pdf/06Europe-Asia.pdf>.

⁸⁸ <http://www.internationaltransportforum.org/>.

⁸⁹ Список членов Организации см. по адресу: http://osjd.jdvm.cz/u-index_uvod_dokumenty.htm.

7.14.1 Инициативы/проекты в рассматриваемой области

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 границ и изучала возможные способы совершенствования технологий 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 меморандумы о взаимопонимании, касающиеся развития упомянутых коридоров, которые послужили основой для скоординированных действий государств по реорганизации и модернизации соответствующих железнодорожных линий.

ОСЖД на постоянной основе уточняет и совершенствует свои стратегии развития межконтинентальных связей вдоль главных железнодорожных маршрутов. Например, в ее программе работы на 2005–2015 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, а в 2007 году приняты комплексные планы по коридорам № 2, 3, 4, 6, 10 и 12. На карте 7.15 показаны 13 железнодорожных коридоров ОСЖД.

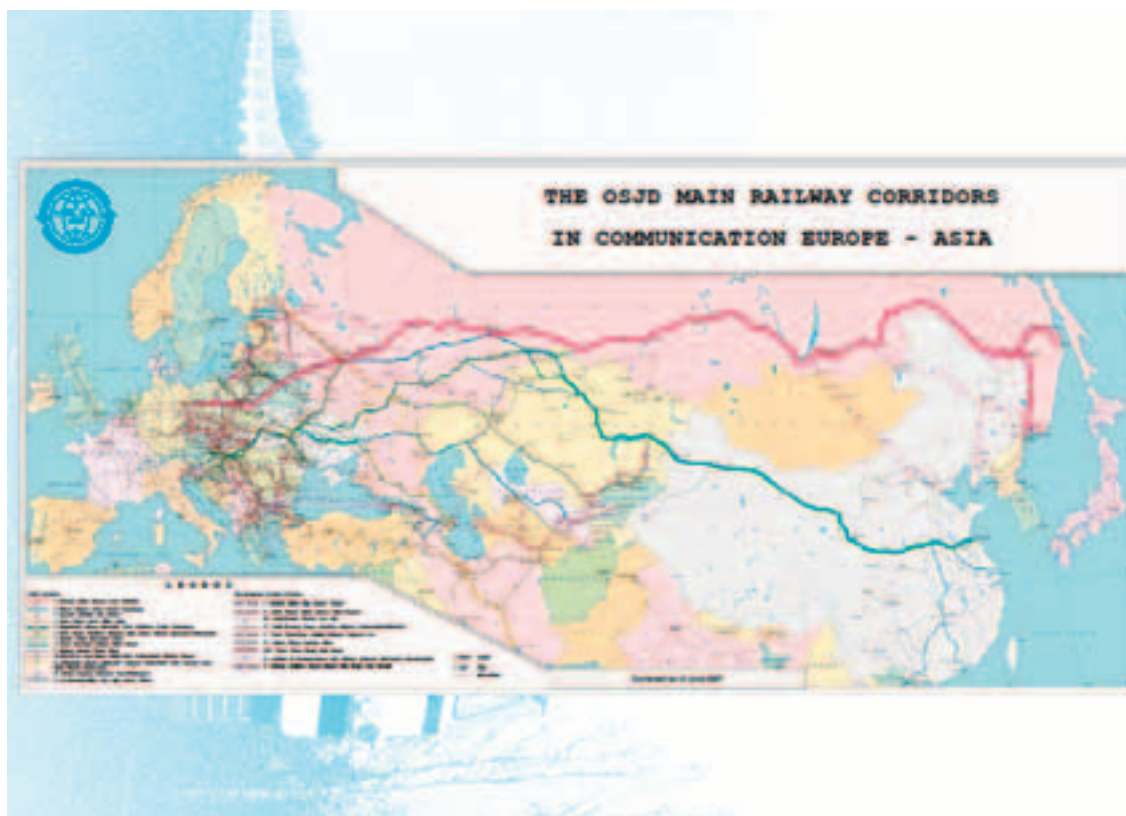
Источники:

В основу настоящего раздела положена общедоступная информация, полученная на веб-сайте ОСЖД (<http://osjd.jdvm.cz/>), в частности в следующих разделах:

http://osjd.jdvm.cz/u-index_uvod_dokumenty.htm;

Организация сотрудничества железных дорог (2010). Отчет о деятельности ОСЖД за 2010 год. Варшава. См. по адресу: www.osjd.org.

Карта 7.15 - ОСЖД



7.15 Всемирный банк

Всемирный банк – международное учреждение, принадлежащее 185 государствам-членам⁹⁰, задачей которого является оказание финансовой и технической помощи развивающимся странам. Группа Всемирного банка состоит из двух учреждений по содействию развитию, а именно Международного банка реконструкции и развития, предоставляющего финансирование странам со средним уровнем дохода и кредитоспособным странам с низким доходом, и Международной ассоциации развития, работающей с беднейшими странами мира, а также трех ассоциированных структур⁹¹.

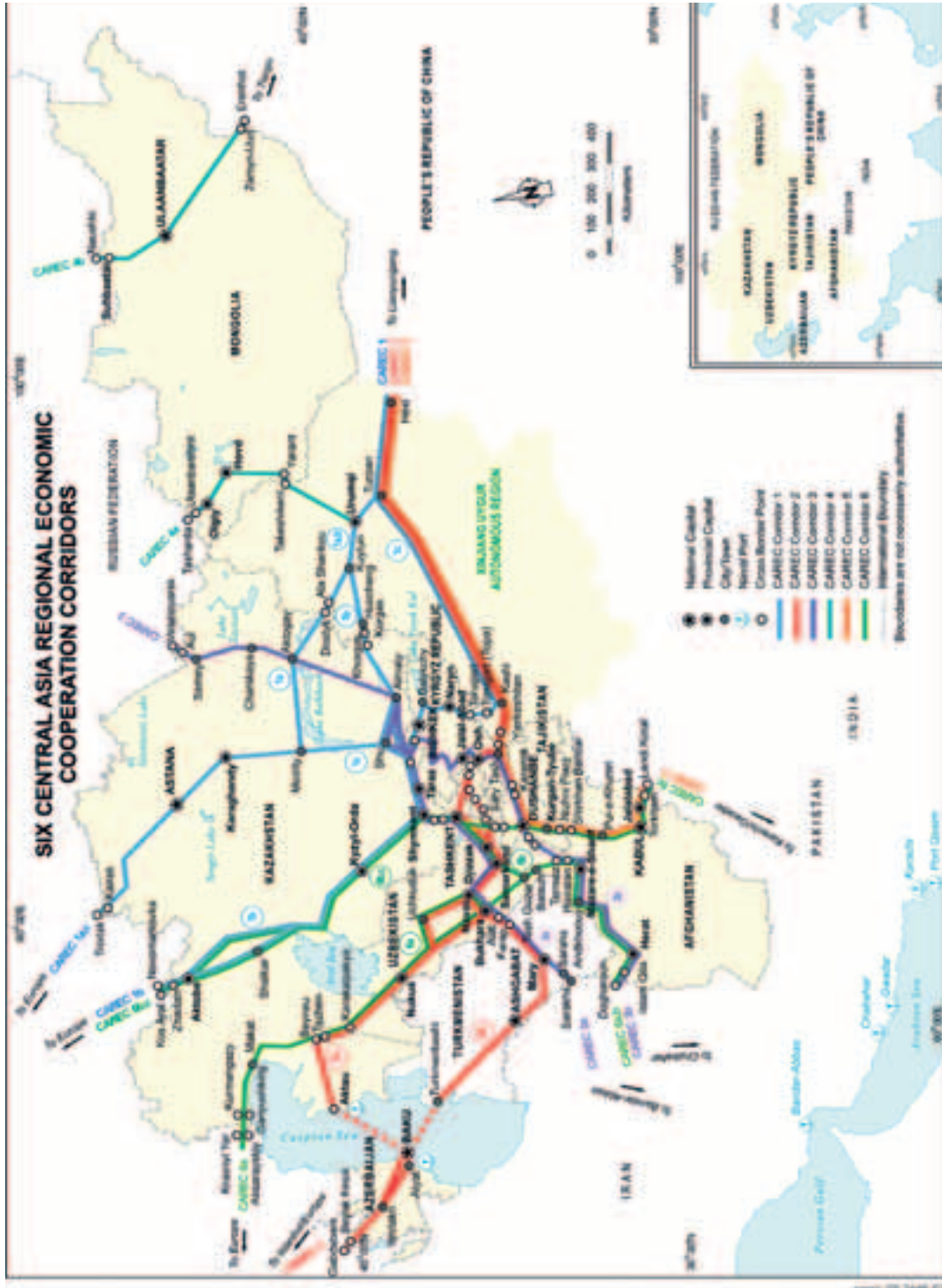
7.15.1 Инициативы/проекты в рассматриваемой области

На долю транспортного сектора приходится значительная часть кредитного портфеля Всемирного банка. В его стратегии кредитования транспорта на 2008–2012 годы подчеркивается необходимость сделать транспорт безопасным, экологически чистым и экономически доступным, создав тем самым предпосылки для экономического роста и сокращения нищеты. За последние 10 лет на средства Международной ассоциации развития было построено, реконструировано или отремонтировано около 260 000 км дорог (150 000 км в сельской местности и 110 000 км в других районах) и 10 700 мостов, что позволило улучшить условия жизни примерно 75 млн. человек. В 2011 финансовом году сумма кредитов, предоставленных Всемирным банком транспортному сектору, составила 8 638 млн. долл. США.

⁹⁰ Список стран-членов см. по адресу: <http://web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/EXTABOUTUS/0,contentMDK:20103870~menuPK:1697011~pagePK:51123644~piPK:329829~theSitePK:29708,00.html>.

⁹¹ Ассоциированными структурами группы Всемирного банка являются Международная финансовая корпорация, Многостороннее агентство по гарантированию инвестиций и Международный центр по урегулированию инвестиционных споров.

Карта 7.16 - Шесть коридоров Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества



Согласно статистике Всемирного банка, 56% проектов, осуществлявшихся на средства Всемирного банка в 2010 году, относились к сфере транспорта (диаграмма 7.1).

Диаграмма 7.1 - Проекты, осуществляемые по состоянию на 2010 год



Источник: Группа Всемирного банка

<http://web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/TOPICS/EXTTRANSPORT/EXTRURALT/0%2c%2cmenuPK:515376~pagePK:149018~piPK:149093~theSitePK:515370%2c00.html>

Примечание. По состоянию на ноябрь 2010 года мероприятия по развитию дорожной сети в сельских районах предусматривались 225 текущими проектами Всемирного банка:

- 94% этих мероприятий осуществлялось в рамках Сети устойчивого развития (СУР);
- на долю Совета по транспортному сектору приходилось 56% кредитного портфеля Банка;
- доля Совета по аграрному сектору и развитию сельских районов (АРС) составляла около 19%.

Целью Стратегии для транспортного сектора на 2008–2012 годы является "оказание странам-партнерам помощи во внедрении управленческой практики, стратегий, подходов и услуг, способных обеспечить устойчивое в экономическом, финансовом, экологическом и социальном отношении функционировании транспорта для нужд развития"⁹². В Стратегии намечаются пять первоочередных задач, связанных с достижением этой цели:

- создать условия для более широкой поддержки инвестиций в транспортном секторе;
- активнее развивать взаимодействие с сектором строительства автомобильных дорог;
- шире взаимодействовать с подсектором городского транспорта;
- диверсифицировать участие в работе, касающейся транспортного обеспечения торговли;
- сдерживать выбросы и смягчать воздействие на климат.

Совместно с Европейским союзом, Азиатским банком развития и другими учреждениями Всемирный банк участвует в усилиях по совершенствованию транспортных коммуникаций между Европой и Азией, пролегающих через Центральную Азию и Кавказ. Он уделяет все большее внимание стимулированию роста торговли и региональной интеграции с помощью проектов по развитию более современных международных транспортных связей, включая реконструкцию автомагистралей, модернизацию железных дорог и развитие мультимодальных транспортных коридоров.

⁹² International Bank for Reconstruction and Development and the World Bank Group, Safe, Clean, and Affordable... Transport for Development: The World Bank Group's Transport Business Strategy for 2008-2012 (Washington, D.C., 2008), p. 80.

Источники:

В основу настоящего раздела положена общедоступная информация, полученная на веб-сайте Всемирного банка (<http://www.worldbank.org/>), в частности по следующим адресам:

<http://web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/EXTABOUTUS/0,,pagePK:50004410~piPK:36602~theSitePK:29708,00.html>

<http://web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/TOPICS/EXTTRANSPORT/0,,contentMDK:21517582~menuPK:337124~pagePK:148956~piPK:216618~theSitePK:337116,00.html>

International Bank for Reconstruction and Development and the World Bank Group (2008). Safe, Clean, and Affordable... Transport for Development: The World Bank Group's Transport Business Strategy for 2008-2012. Washington, D.C. См. По адресу: http://siteresources.worldbank.org/INTTRANSPORT/Resources/336291-1211381200616/Transport_Business_Strategy_web.pdf.

7.16 Исламский банк развития

Исламский банк развития (ИБР) – международное финансовое учреждение со штаб-квартирой в Джидде, Саудовская Аравия, и региональными отделениями в Алматы (Казахстан), Куала-Лумпуре (Малайзия), Рабате (Марокко) и Дакаре (Сенегал). ИБР был учрежден в 1973 году для поддержки экономического развития и социального прогресса в его странах-членах⁹³.

7.16.1 Инициативы/проекты в рассматриваемой области

7.16.1.1 Стратегический план группы ИБР в области инфраструктуры (1431Н-1433Н / 2009-2011Г)

В 2009–2011 годах группа ИБР сосредоточила свое внимание на ключевых секторах инфраструктуры, включая сектор транспорта и входящие в него подсекторы – автомобильную и железнодорожную сеть, аэропорты, морские порты и объекты для обслуживания мультимодальных перевозок.

В связи с масштабными преобразованиями в ИБР его план в области инфраструктуры на 2009–2011 годы предусматривал постепенное внедрение нового подхода ко всем аспектам инфраструктуры. Переходный период был необходим для постепенного наращивания внутреннего потенциала группы ИБР и способности его стран-членов к освоению капиталовложений на различных направлениях.

Целью ряда текущих и планируемых проектов в секторе транспорта является обеспечение круглогодичного, надежного наземного сообщения между восточной частью Европы и западной частью Азиатского региона в интересах расширения торговли и увеличения пассажиро- и грузопотоков между Европой и Азией в соответствии с программой Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества.

7.16.1.2 Инвестиции ИБР

Объем финансирования, предоставленного по линии ИБР в 2005–2010 годах для развития транспорта, торговли и энергетики, составил 716 млн. долл. США. В число важнейших проектов входили:

- **Казахстан.** Вместе со своими партнерами по финансированию – АБР и Японским агентством по международному сотрудничеству – ИБР утвердил проект по реконструкции 480-километрового участка автомагистрали в Жамбылской

⁹³ Членами ИБР являются 56 стран (список см. по адресу: <http://www.isdb.org/irj/portal/anonymous?NavigationTarget=navurl://750e51a0219adf78e6329e889512714e>).

области⁹⁴, являющегося частью международного транспортного коридора Западная Европа – Западный Китай⁹⁵. В феврале 2009 года ИБР выделил 186 млн. долл. США на финансирование участка протяженностью 58 км на территории Жамбылской области.

- **Кыргызстан.** В ноябре 2008 года АБР предоставил грант на сумму 20 млн. долл. США на восстановление автодороги Бишкек – Торугарт. Еще 50 млн. долл. планировалось выделить в 2009 году. В целях завершения создания этого нового автомобильного коридора был подписан меморандум о взаимопонимании относительно возможного финансирования участка коридора Бишкек – Торугарт от Долонского перевала до Атбаши. Удовлетворительными темпами велись также работы в рамках финансируемых ИБР этапов проекта по реконструкции дороги Тараз – Талас – Суусамыр.
- **Таджикистан.** В 2008 году в Душанбе состоялось совещание участников софинансирования, на котором присутствовали члены координационной группы (ИБР, Кувейтский фонд экономического развития арабских стран, Фонд развития Абу-Даби, Фонд международного развития ОПЕК и Саудовский фонд развития) и был подписан меморандум о взаимопонимании относительно возможного финансирования автомобильного коридора Куляб – Халайкум. На вторую половину 2009 года была запланирована еще одна оценочная миссия ИБР в Таджикистан в целях решения вопроса о финансировании третьего этапа строительства автодороги Шагон – Зигар при условии успешного завершения второго этапа.

Карта 7.17 - Шесть транспортных коридоров ЦАРЭС



⁹⁴ Расходы на реконструкцию участка дороги в Жамбылской области оцениваются примерно в 1,5 млрд. долл. США и финансируются АБР (700 млн. долл.), ИБР (414 млн. долл.), ЯАМС (150 млн. долл.) и правительством (216 млн. долл.).

⁹⁵ Общая протяженность коридора составляет около 2 715 км, из которых сооружению или реконструкции подлежат 2 237 км. Суммарный объем планируемых инвестиций в развитие данного коридора оценивается в 6,7 млрд. долл. США, который должны быть предоставлены Азиатским банком развития (700 млн. долл.), Европейским банком реконструкции и развития (181 млн. долл.), Исламским банком развития (414 млн. долл.), Японским агентством по международному сотрудничеству (150 млн. долл.), Всемирным банком (2 125 млн. долл.), частным сектором (2 221 млн. долл.) и правительством (909 млн. долл.).

Источники:

В основу настоящего раздела положены материалы, предоставленные ИБР, и общедоступная информация, полученная на веб-сайте ИБР (http://www.isdb.org/irj/portal/anonymouse?guest_user=idb_eng), в частности по следующим адресам:

<http://www.isdb.org/irj/portal/anonymouse?NavigationTarget=navurl://fd0cb8101ac50bfe83d6477ba087e1b8>

http://www.isdb.org/irj/go/km/docs/documents/IDBDevelopments/Internet/English/IDB/CM/Publications/Annual_Reports/31st/Contents-1426H.pdf

7.17 Азиатский банк развития

Азиатский банк развития (АБР) – базирующееся в Маниле международное учреждение по финансированию развития, основанное в 1966 году для поддержки усилий его членов по сокращению нищеты и улучшению качества жизни. Основными партнерами АБР являются правительства, неправительственные организации, учреждения по вопросам развития и частный сектор. В его состав входят 67 членов⁹⁶.

Деятельность АБР в транспортном секторе направлена на поддержку экономического роста и неуклонного повышения благосостояния населения его развивающихся стран-членов. Основное внимание в этой связи АБР уделяет мерам по совершенствованию сети дорог и автомагистралей, систем городского транспорта, железных дорог, портов и внутренних водных путей, а также развитию гражданской авиации, предпринимаемым совместно с другими донорами, и в частности с ИБР.

7.17.1 Инициативы/проекты в рассматриваемой области

Программа ЦАРЭС представляет собой инициативу, начатую при поддержке АБР в 1997 году в целях стимулирования экономического сотрудничества стран Центральноазиатского региона на основе партнерства между центральноазиатскими республиками⁹⁷ и шестью многосторонними учреждениями: АБР, Европейским банком реконструкции и развития, ИБР, Международным валютным фондом, Программой развития Организации Объединенных Наций и Всемирным банком. К числу основных проблем наземного транспорта в регионе ЦАРЭС относятся:

- нерациональная организация приграничного и транзитного перемещения людей и товаров из-за излишних бюрократических процедур;
- отсутствие унифицированных положений, регламентирующих работу транспорта в странах ЦАРЭС;
- не отвечающая требованиям региональная транспортная сеть;
- отсутствие конкуренции в железнодорожном секторе, вызванное монолитной структурой и монопольным положением компаний;
- ограниченность институциональных и людских ресурсов;
- отсутствие регионального подхода к развитию гражданской авиации.

В целях решения этих проблем Координационный комитет ЦАРЭС по транспортному сектору в 2005 году разработал Региональную дорожную карту развития транспортного сектора на 2005–2010 годы (уточнена в 2006 году), в которой намечены совместные мероприятия стран ЦАРЭС в области транспорта. Согласно Региональной дорожной карте транспортного сектора, шестью стратегическими

⁹⁶ Список стран-членов см. по адресу: <http://www.adb.org/About/membership.asp>.

⁹⁷ Азербайджан, Афганистан, Казахстан, Китай, Кыргызстан, Монголия, Таджикистан и Узбекистан.

приоритетами в работе по созданию эффективной интегрированной транспортной системы в регионе ЦАРЭС являются:

- гармонизация и упрощение процедур трансграничных перевозок;
- гармонизация положений, регламентирующих работу транспорта в странах ЦАРЭС;
- развитие и модернизация региональных и международных транспортных коридоров;
- реструктуризация и модернизация железных дорог;
- увеличение объемов финансирования сектора и улучшение управления сектором;
- поэтапный подход к либерализации подсектора гражданской авиации.

Совместно с другими участниками, и в частности с Комитетом таможенного сотрудничества, Координационный комитет по транспортному сектору разработал также Стратегию ЦАРЭС по транспорту и содействию торговле⁹⁸. Стратегия преследует три основные цели: создание конкурентоспособных транспортных коридоров в регионе ЦАРЭС; содействие эффективному перемещению людей и товаров по этим коридорам и через границы; а также развитие устойчивых, безопасных и удобных транспортных и торговых сетей.

Общая протяженность дорожной сети ЦАРЭС составляет 271 000 км, протяженность железнодорожной сети – 25 700 км. Шесть транспортных коридоров ЦАРЭС уже играют важную роль в обеспечении более эффективного транспортного сообщения (карта 7.17).

Источники:

В основу настоящего раздела положена общедоступная информация, полученная на веб-сайте АБР (<http://www.adb.org/>), в частности по следующим адресам:

<http://www.adb.org/About/default.asp>

<http://www.adb.org/Transport/default.asp>

<http://www.adb.org/countries/subregional-programs/capec>

<http://www.capecprogram.org/index.php?page=transport>

7.18 Европейский банк реконструкции и развития

Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР) – международное финансовое учреждение, созданное в 1991 году для содействия становлению демократии в бывших коммунистических странах. В его капитале участвуют 63 страны и две межправительственных организации⁹⁹. ЕБРР оказывает поддержку проектам в 29 странах, от Центральной Европы до Центральной Азии¹⁰⁰, направленным на развитие предпринимательства и переход к открытой, демократичной рыночной экономике.

Транспортный сектор как фактор экономического развития привлекает к себе большое внимание ЕБРР. Операции ЕБРР в сфере транспорта строятся на основе

⁹⁸ Стратегия была утверждена на Шестой конференции министров в 2007 году; ее оценки приводятся в публикации Asian Development Bank, Transport and Trade Facilitation Strategy Report: Final Report (December 2008). См. по адресу: <http://www2.adb.org/Documents/Reports/Consultant/37362-REG/37362-REG-TACR.pdf>.

⁹⁹ Список стран и организаций см. по адресу: <http://www.ebrd.com/pages/about/who/shareholders.shtml>.

¹⁰⁰ Подробнее о проектах см. по адресу: <http://www.ebrd.com/pages/project.shtml>.

Карта 7.18 - Маршруты НЕААИ



Принципов деятельности в транспортном секторе¹⁰¹. Главная цель этого документа заключается в обзоре и уточнении способов, с помощью которых ЕБРР выполняет свои задачи, касающиеся развития аэропортов и авиации, морских портов, судоходства и внутренних водных путей, а также инфраструктуры железных и автомобильных дорог.

7.18.1 Инициативы/проекты в рассматриваемой области

ЕБРР способствует развитию эффективных, надежных и безопасных систем транспорта. В 2012 году при его участии осуществлялись 200 проектов в этой области на общую сумму 30,8 млрд. евро¹⁰².

ЕБРР инвестирует свои капиталы как в государственном, так и в частном секторе. Проект Юго-западного автодорожного коридора¹⁰³ предусматривает финансовую помощь правительству Казахстана в целях реконструкции и модернизации 102-километрового участка дороги от границы Российской Федерации до города Актобе, Казахстан, являющегося частью транспортного коридора Западная Европа – Западный Китай, который соединяет Европу с Китаем через территории Казахстана и Российской Федерации.

Источники:

В основу настоящего раздела положена общедоступная информация, полученная на веб-сайте ЕБРР (website at <http://www.ebrd.com/>), в частности по следующим адресам:

<http://www.ebrd.com/pages/about.shtml>

<http://www.ebrd.com/pages/sector/transport.shtml>,

а также материалы Ежегодного доклада ЕБРР за 2011 год, размещенного по адресу: <http://www.ebrd.com/downloads/research/annual/ar11e.pdf>.

¹⁰¹ Эти Принципы (на 2005–2008 годы) были утверждены Советом директоров в 2005 году и являются третьим по счету документом на данную тему со времени принятия в 1997 году первой редакции Принципов деятельности в транспортном секторе. Полный текст Принципов см. по адресу: <http://www.ebrd.com/downloads/policies/sector/transport.pdf>.

¹⁰² <http://www.ebrd.com/pages/sector/transport.shtml>.

¹⁰³ Детали проекта см. по адресу: <http://www.ebrd.com/english/pages/project/psd/2008/39258.shtml>.

7.19 Международный союз автомобильного транспорта

Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ) был основан в 1948 году как организация, представляющая на международном уровне интересы автотранспортной отрасли. Целью МСАТ является создание условий для передвижения людей и товаров при одновременном повышении безопасности и улучшении экологических показателей автомобильного транспорта. Каждый два года МСАТ проводит евро-азиатские конференции по автомобильному транспорту, привлекая внимание к проектам возрождения "Великого шелкового пути", соединявшего Европу с Азией.

7.19.1 Инициативы/проекты в рассматриваемой области

В ходе пятой евро-азиатской конференции по автомобильному транспорту, организованной МСАТ в июне 2009 года в Алматы, обсуждалась тема осуществления Новой евро-азиатской автотранспортной инициативы (НЕААИ). Официальный старт этому проекту, разработанному МСАТ, был дан в сентябре 2008 года. При поддержке международных организаций и правительств проект сыграл заметную роль в сборе данных о транспортных коридорах, соединяющих Европу с Китаем через страны Центральной Азии. Его цель – налаживание регулярных автомобильных грузоперевозок между Европой и Китаем и содействие реализации транзитного потенциала, прежде всего в государствах Центральной Азии и Кавказа. Основные задачи проекта:

- вклад в реализацию Целей развития тысячелетия ООН и Алматинской программы действий для не имеющих выхода к морю развивающихся стран в целях развития евро-азиатских наземных транспортных связей;
- содействие развитию торговли стран и регионов, не имеющих выхода к морю, и расширению доступа их товаров на международные рынки;
- увеличение вклада автомобильного транспорта в международную торговлю и социально-экономическое развитие;
- содействие предприятиям из стран, не имеющих выхода к морю, в организации маршрутов доставки, альтернативных морскому транспорту.

Общая протяженность сети НЕААИ, включающей три транспортных коридора, уже превысила 1 100 000 км (карта 7.18).

К числу проблем, с которыми сталкивается проект НЕААИ, можно отнести простои в пунктах пересечения границ, несогласованность правил, действующих в разных странах-участницах и слаборазвитость инфраструктуры на маршрутах НЕААИ. Второй этап НЕААИ (НЕААИ–2), продолжавшийся с 2009 по 2011 год, был посвящен отслеживанию ситуации в узких местах, а также работе с правительствами стран транзита и региональными экономическими организациями в целях выполнения рекомендаций, сформулированных по итогам первого этапа НЕААИ. В ходе НЕААИ–2 для руководящих органов национального и международного уровня была составлена "дорожная карта" осуществления намеченных мер по развитию международных автомобильных перевозок по маршрутам, соединяющим Европу и Азию.

На шестой Евро-азиатской конференции по автомобильному транспорту, проходившей в Тбилиси 16 и 17 июня 2011 года, обсуждались вопросы создания системы коммуникаций, охватывающей все предприятия и все виды транспорта в Европе и Азии, с акцентом на слаженном и бесперебойном осуществлении перевозок и торгового обмена.

Источники:

В основу настоящего раздела положена общедоступная информация, полученная на веб-сайте MCAT (<http://www.iru.org/>), в частности по следующим адресам:

http://www.iru.org/index/en_event_Almaly2009_programme

http://www.iru-nelti.org/index/en_nelti_problems

Доклады и публикации MCAT:

Международный союз автомобильного транспорта (2008). "Стартуем 16 сентября 2008 года". Женева. См. по адресу: http://www.iru-nelti.org/index/cms-filesystem-action?file=nelti/nelti_en.pdf

Международный союз автомобильного транспорта (2009). "Проект IRU NELTI – новые возможности для бизнеса". Женева. См. по адресу: http://www.iru-nelti.org/index/cms-filesystem-action?file=publications/nelti_join_us_en.pdf

Международный союз автомобильного транспорта (2009). "Отчет о реализации проекта NELTI в течение первых шести месяцев". Женева. См. по адресу: http://www.iru-nelti.org/index/cms-filesystem-action?file=nelti/report_6_months_eng.pdf

Институт исследования транспортных проблем NEA и MCAT (2009). "Итоговый доклад NELTI: результаты анализа данных, полученных в рамках проекта NELTI в 2008–2009 годах". См. по адресу: http://www.iru.org/index/cms-filesystem-action?file=events_2009_almaty/NELTI-report-EN.pdf.

Институт исследования транспортных проблем NEA и MCAT (2011). "Итоговый доклад NELTI–2: дорожная карта". См. по адресу: <http://www.iru-nelti.org/index/cms-filesystem-action?file=nelti3/Nelti2011.E.pdf>.

ЧАСТЬ VIII

ВЫВОДЫ

В условиях глобализации, рассредоточения производства по странам мира и либерализации рынков объем международной торговли между Европой и Азией стремительно растет, отчасти в результате быстрого развития восточноазиатских стран, и прежде всего Китая, но также благодаря подъему экономики России и стран Центральной Азии, равно как и других государств, таких как Турция и Индия. При этом торговый оборот недавно переживших индустриализацию стран Азии после кризиса восстанавливался увереннее, чем у экономически развитых государств; это позволяет предположить, что их недавний рост был в значительной мере обусловлен развитием торговли внутри Азиатского региона. Таким образом, внутриазиатские грузопотоки нарастают и могут в предстоящие годы сравняться по масштабам с евро-азиатскими. До сих пор основным видом транспорта, обслуживающим евро-азиатскую торговлю, остается морской, причем рост объема перевозок все больше концентрируется в ряде крупнейших морских транспортных узлов Европы и Азии. Дополнительной проблемой для международных перевозчиков становится несбалансированность грузопотоков, вследствие которой из Европы в Азию приходится транспортировать большие количества порожних контейнеров.

Сказанное выше свидетельствует о необходимости диверсификации существующих маршрутов и открытия альтернативных путей сообщения между двумя континентами. Одним из направлений ведущейся работы является развитие транспортных коридоров; в этой связи ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН поддерживают ряд инициатив по укреплению "евро-азиатских связей" с использованием наземных маршрутов. Эти усилия направлены на то, чтобы раскрыть потенциал, связанный с почти не используемой на сегодняшний день пропускной способностью сетей наземного транспорта, и стимулировать развитие инфраструктуры в целях совершенствования транспортных коммуникаций между Центральной Азией и Европой, а также между Восточной и Центральной Азией.

Настоящее исследование, опирающееся на итоги совместной работы, которую ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН проделали в ходе этапа I EATC с 2003 по 2007 год, представляет собой результат усилий национальных координаторов от 27 стран-участниц, по территориям которых проходит "сухопутный мост" между Европой и Азией, внесивших свой вклад в работу Группы экспертов по EATC в ходе этапа II (2008–2011 годы) при поддержке секретариата ЕЭК ООН и ряда консультантов.

В частности, ключевые результаты этапа II исследования EATC заключаются в следующем:

- определены основные автодорожные, железнодорожные и внутренние водные маршруты, намеченные для первоочередного развития как продолжение маршрутов, определенных на этапе I EATC, включая новые первоочередные и наиболее приоритетные проекты на территории новых стран, присоединившихся к EATC на этапе II (бывшая югославская Республика Македония, Германия, Латвия, Литва, Люксембург, Монголия и Финляндия);
- определен ряд ключевых пунктов складирования контейнеров, интермодальных терминалов и портов на выбранных маршрутах;

- оценен ход реализации проектов, идентифицированных на этапе I EATC;
- разработан новый план инвестиций в инфраструктуру, согласно которому первоочередными признаны 311 инвестиционных проектов на общую сумму около 215 млрд. долл. США, а высокоприоритетными – 188 проектов на общую сумму около 78 млрд. долл. США;
- обновлена и расширена всеобъемлющая база данных Географической информационной системы (ГИС), созданная на этапе I EATC, которая была дополнена новыми картами ГИС для региона EATC и каждой участвующей страны и размещена в Интернете;
- проведен обзор международных транспортных сетей и инициатив, связывающих Азию и Европу;
- рассмотрены евро-азиатские транспортные потоки, соответствующие статистические данные и тенденции;
- проведен ССВУ-анализ, позволивший выявить сильные и слабые стороны наземных транспортных коммуникаций EATC, определить потенциал их дальнейшего развития, а также факторы, создающие для них угрозу;
- проведено исследование, посвященное сравнению евро-азиатских морских маршрутов с отдельными железнодорожными маршрутами, которое показало, что в большинстве случаев (при определенных условиях) железнодорожный транспорт работает эффективнее морского как с точки зрения издержек, так и по срокам доставки;
- выявлены нефизические барьеры, затрудняющие перевозки по евро-азиатским транспортным маршрутам; операторам автомобильных, железнодорожных и комбинированных перевозок, а также специалистам по поставкам, экспедиторам и крупным грузоотправителям было разослано 1000 экземпляров вопросников, в которых им предлагалось сообщить о существующих проблемах и потенциальных решениях на используемых ими маршрутах EATC;
- существующие евро-азиатские морские маршруты были сопоставлены с отдельными железнодорожными маршрутами, намеченными в рамках проекта EATC;
- продолжал функционировать координационный механизм в виде группы экспертов, назначенных участвующими правительствами;
- сформулированы рекомендации по трем стратегическим направлениям, а именно по инфраструктуре, упрощению процедур и вопросам политики;
- подготовлена справочная информация по каждой участвующей стране с подробным описанием текущего состояния транспортной инфраструктуры, а также национальных планов по развитию транспорта.

Первоочередные маршруты, намеченные в рамках исследования EATC, открывают многообещающие перспективы развития перевозок между Европой и Азией, особенно с учетом потенциально огромной пропускной способности наземных путей транзита через северные районы Евразии, используемых на сегодняшний день лишь в очень малой степени. Обзор выполнения инвестиционного плана, составленного в рамках этапа I EATC, показал, что создание инфраструктурной сети завершено наполовину, а 25% намеченных проектов могут рассматриваться как часть этапа II EATC. Таким образом, развитие новых и продолжение существующих маршрутов EATC позволит создать дополнительные возможности для евро-азиатского транспортного сообщения

наряду с существующими морскими коммуникациями и одновременно послужит рычагом для ускорения развития многих стран Евро-Азиатского региона, особенно не имеющих выхода к морю.

Следует отметить, что создание сети, запланированной на этапе II EATC, представляет собой длительный процесс и предполагает прежде всего наличие политической воли и готовности национальных властей всех участвующих в нем государств. Поэтому для достижения поставленной цели, т.е. для создания эффективной и жизнеспособной сети EATC, необходимо постоянное тесное сотрудничество между 27 странами – участницами EATC¹⁰⁴, а также между ними и сопредельными странами и между их национальными координаторами и ЕЭК ООН.

Однако создания транспортной инфраструктуры еще недостаточно для движения грузопотоков между Европой и Азией. Так, включение некоторых стран EATC в систему мировой торговли будет затруднено до тех пор, пока они будут воздерживаться от присоединения к 57 существующим международным правовым документам по вопросам транспорта, использовать вместо грузовых контейнеров товарные вагоны с деревянными стенками, закупать железнодорожные зерновозы бункерного типа вместо отвечающих современным мировым стандартам 20-футовых контейнеров с вкладышами и пропускать грузовики МДП на общих основаниях с другим автотранспортом при перемещении экспортных, импортных и транзитных грузов через государственные границы. Ключевыми этапами предстоящего процесса должны стать устранение или сведение к минимуму нефизических барьеров, согласование административно-правовых норм, усилия по присоединению к ряду международных конвенций и их применению, наращивание институционального и людского потенциала, а также улучшение делового климата в секторах автомобильного, железнодорожного, внутреннего водного и морского транспорта.

В этих целях по итогам этапа II исследования EATC сформулирована серия рекомендаций в четырех областях, а именно в области инфраструктуры, упрощения процедур, эксплуатации и обслуживания и общей политики; они направлены на эффективное выявление помех транзитным перевозкам и могут быть положены в основу стратегических планов действий.

В заключение можно сказать, что использование наземного транспорта как альтернативы морским перевозкам между странами ЕС и странами Азиатско-Тихоокеанского региона позволяет уменьшить географическую протяженность пути и сократить время, затрачиваемое на перевозку. Преимуществами этого варианта являются возможность непосредственной доставки грузов от отправителя конечному получателю, экономия времени и высокая надежность. В свете вышесказанного этап II EATC позволил: отобрать первоочередные автодорожные и железнодорожные маршруты и проекты; продемонстрировать, что перевозка грузов по некоторым наземным маршрутам обходится дешевле их доставки по морю; стимулировать развитие партнерских связей между ключевыми сторонами в целях комплексного наращивания инфраструктуры и уменьшения экологических рисков путем сотрудничества между национальными координаторами при поддержке секретариата ЕЭК ООН; а также создать предпосылки для поддержки дальнейшего развития EATC на высоком политическом уровне.

Глобализация экономики и расширение экономических связей между Европой, с одной стороны, и Китаем и Индией – с другой, открывают перед проектом EATC новые перспективы. Этому способствуют экономический рост западных районов Китая, перегруженность крупнейших морских портов и некоторых судоходных маршрутов

¹⁰⁴ С недавним присоединением Польши к инициативе EATC число ее стран-участниц увеличилось до 28.

(Суэцкий канал), экономическая интеграция Беларуси, Казахстана и Российской Федерации и расширение этой экономической группировки, а также углубление экономического сотрудничества между странами ЕАТС.

Проблемы, способные осложнить развитие ЕАТС, связаны с возможным предложением более привлекательных расценок на морские перевозки, недоиспользованием потенциала интермодального транспорта, политической нестабильностью, экономическим кризисом и сокращением государственных расходов, которое может затронуть ассигнования на развитие и обслуживание инфраструктуры, а также с возможностью налаживания контейнерных перевозок по Северному морскому пути. Нефизические препятствия, включая вопросы регулирования, отсутствие координации и различные формы вымогательства, также создают на маршрутах ЕАТС серьезные проблемы, требующие решения на политическом уровне.

ЧАСТЬ IX

РЕКОМЕНДАЦИИ

Процесс осуществления первоочередных проектов этапа II ЕАТС рассчитан на длительную перспективу и предполагает в первую очередь наличие политической воли и готовности у всех вовлеченных в него стран. Для того чтобы этот процесс принес свои плоды, необходимо также постоянное тесное сотрудничество между участвующими странами-членами, их национальными координаторами, а также международными, государственными и неправительственными организациями по вопросам транспорта, финансовыми учреждениями, Комитетом по внутреннему транспорту ЕЭК ООН и его вспомогательными органами. Не менее важно и то, чтобы страны продолжали руководствоваться духом сотрудничества во всех аспектах развития транспорта. Первоосновой сети ЕАТС является ее инфраструктура; однако успешная реализация проектов зависит от нескольких факторов. В ходе этапа II исследования ЕАТС был сформулирован ряд рекомендаций стратегического характера по трем ключевым направлениям: инфраструктура, упрощение процедур и общая политика. В конце настоящего раздела говорится также о потребностях и проблемах, которым может быть посвящен следующий, третий этап исследования ЕАТС.

Рекомендации по развитию инфраструктуры

Следует отметить чрезвычайную важность привлечения необходимых средств на реализацию запланированных инвестиционных проектов. Участвующими странами были представлены данные о проектах ЕАТС на предмет их оценки и приоритизации по согласованной методике. При этом использовался набор критериев, учитывающих социальные ценности, приоритеты и имеющиеся ресурсы, а также жизнеспособность проектов и их глобальный/международный характер.

Совокупная стоимость 311 проектов оценивается примерно в 215 млрд. долл. США, включая:

- автодорожные проекты, оцениваемые в 114 млн. долл. США, или 53% общей суммы инвестиций;
- железнодорожные проекты, оцениваемые в 75 млрд. долл. США, или 35% общей суммы инвестиций;
- прочие проекты (морской транспорт, внутренний водный транспорт и др.), оцениваемые в 26 млрд. долл. США, или 12% общей суммы инвестиций.

Из упомянутых 311 проектов наиболее приоритетными были признаны 188 (60%). Объем инвестиций, необходимый для их осуществления, оценивается в 78 млрд. долл. США. Еще 100 млрд. долл. США (47% планируемой общей суммы капиталовложений) необходимы для реализации 68 (22%) приоритетных проектов, заручиться финансированием которых пока не удалось. Остальные 2% капиталов, которые государственные органы планируют инвестировать в инфраструктуру (33 млрд. долл. США), предназначаются для 52 (17%) проектов, которые были отнесены к категории менее приоритетных или не смогли быть оценены за недостатком данных.

На 100% обеспечены финансированием только проекты, представленные Азербайджаном, Грецией, Казахстаном и Литвой. Поскольку развитие транспортной инфраструктуры входит в обязанности правительств соответствующих государств, международному сообществу следует оказать странам дальнейшую помощь, с тем чтобы недостающие инвестиционные капиталы были мобилизованы уже в ближайшем будущем.

Однако для осуществления всех вышеуказанных проектов правительствам необходимо дополнительно усовершенствовать свои подходы к планированию инвестиций в транспортном секторе, обеспечив включение своей части приоритетных проектов EATC в национальные планы развития.

Основная часть грузопотоков между Европой и Азией до сих пор приходится на морские перевозки; однако их прирост все сильнее концентрируется в нескольких крупнейших морских транспортных узлах, отчасти из-за увеличения размеров судов. Наземные транспортные маршруты, как правило, короче морских, однако морскому транспорту обычно отдается предпочтение из-за сравнительно низких издержек. Развитие современной, хорошо продуманной инфраструктуры наземного транспорта может способствовать снижению себестоимости

Основные рекомендации по итогам проекта EATC

Рекомендации по развитию инфраструктуры

- Совершенствовать инфраструктуру в целях создания технически обоснованной и коммерчески привлекательной альтернативы морскому транспорту, а также предпосылок для развития и использования интермодальных перевозок.
- Предоставить необходимые финансовые ресурсы для осуществления первоочередных инвестиционных проектов по развитию инфраструктуры на намеченных автодорожных и железнодорожных маршрутах.
- Обеспечить координацию и осуществление национальных планов инвестирования в инфраструктуру, а также включить программу EATC в национальные инвестиционные планы и программы.
- Усовершенствовать практику управления крупномасштабными инвестициями и программами на межстрановом и национальном уровнях, а также на уровне проектов.

Рекомендации по упрощению процедур

- Рационализировать и упростить процедуры и практику пересечения границ, обеспечить согласованность норм и правил и, в частности, присоединение к соответствующим международным конвенциям об упрощении процедур пересечения границ (см. приложение II).
- Обеспечить техническую и эксплуатационную совместимость систем.
- Выявлять и устранять физические факторы, ограничивающие пропускную способность.

- Использовать существующие системы таможенного транзита (такие, как режим МДП) для ускорения транзитных перевозок и повышения защищенности транспортных средств, их экипажей и груза в пути.
- Упростить визовые требования и формальности.
- Стандартизировать торговую и транспортную документацию; в перспективе рассмотреть возможность перехода к электронному документообороту.
- Сокращать и устранять скрытые издержки, связанные с транспортными и смежными услугами и преодолением нефизических барьеров.
- Укрепить институциональный и людской потенциал.

Рекомендации в области политики

- Разработать на национальном уровне генеральные планы развития транспорта с опорой на достигнутое в рамках проекта EATC.
- Разработать и осуществить необходимые реформы в транспортном секторе, в области упрощения процедур пересечения границ и в области управления крупномасштабными программами инвестиций в развитие транспорта.
- Смягчать давление со стороны национальных монополий в сфере транспорта и торговли.
- Создать условия для включения страны в производственно-сбытовые и транспортные цепи современного мирового хозяйства.
- Улучшить мониторинг состояния инфраструктуры и осуществления планов по содействию перевозкам.
- Наметить контрольные и эталонные показатели для оценки результатов проводимой политики.
- Поддерживать расширение торговли между странами ЕС и странами Дальнего Востока, а также на маршрутах EATC.
- Поощрять государственно-частное партнерство в области развития инфраструктуры.
- Улучшить международный обмен передовым и другим позитивным опытом, а также работу по его внедрению.
- Улучшить сбор и распространение данных, повысить качество и расширить охват данных статистики транспорта в целом.

перевозок, что позволило бы автомобильному и железнодорожному транспорту успешно конкурировать с морским на евро-азиатских маршрутах.

Еще одной проблемой являются перегруженность и ограниченная пропускная способность наземных путей доступа к портам. Если ее удастся устранить, то это может усилить функциональные преимущества автомобильного и железнодорожного транспорта и дополнительно расширить возможности развития интермодальных перевозок между Европой и Азией. Страны EATC могут стать более привлекательными для прямых иностранных инвестиций, увеличить свой экспорт и извлечь выгоду из участия в цепях поставок по маршрутам, частично пролегающим по морю.

Совершенствование инфраструктуры в целях создания технически обоснованной и коммерчески привлекательной альтернативы морскому транспорту, а также для содействия интермодальным перевозкам

Для развития интермодальных перевозок по евро-азиатским маршрутам, включающих использование морского транспорта, необходимо надежное и эффективное ролкерное (ро–ро) и пассажирское паромное сообщение на Черном и Каспийском морях. Паромные перевозки являются важным компонентом международного судоходного бизнеса. Результатами новой политики и более активного сотрудничества должны стать:

- строгое соблюдение расписания на ролкерных и ролкерно-пассажирских морских паромных переправах и публикация этого расписания, облегчающая планирование перевозок автотранспортными компаниями, которые осуществляют доставку экспортных, импортных и транзитных грузов между Азией и Европой;
- организация дополнительных рейсов ролкерных и ролкерно-пассажирских морских паромов в случае значительного роста объемов евро-азиатских автомобильных перевозок;
- развитие взаимодействия судоходного бизнеса с портовыми администрациями Азербайджана, Грузии, Казахстана и Украины с целью упрощения и ускорения административных процедур на морских терминалах;
- развитие взаимодействия судоходного бизнеса с экспедиторскими компаниями с целью внедрения и использования механизма предварительного бронирования мест на ролкерных и ролкерно-пассажирских паромах, что сократит для грузового автотранспорта время ожидания в портах.

Несколько маршрутов, намеченных в рамках ЕАТС, являются интермодальными, в связи чем эффективность создаваемой сети ЕАТС будет в значительной степени зависеть от пропускной способности перевалочных пунктов. Поэтому особое внимание необходимо уделить созданию эффективных узлов стыковки между различными видами транспорта, включая порты, сухопутные порты, внутренние контейнерные терминалы, грузовые деревни и т.д. Странам, не имеющим выхода к морю, и соседним с ними странам транзита особенно необходимо рассмотреть вопрос о создании и обеспечении функционирования надлежащим образом оборудованных сухопутных портов, т.е. внутренних контейнерных складов, логистических центров, специализированных складских и иных объектов в местах стыковки различных видов транспорта. В связи с этим следует шире использовать для планирования соответствующие финансовые и экономические модели в партнерстве с различными организациями. Необходимо поощрять активность частного сектора по предоставлению логистических услуг, прежде всего малым и средним предприятиям.

К числу дополнительных рекомендаций и мер по расширению интермодальных перевозок путем развития в регионе сети сухопутных портов относятся:

- усиление сотрудничества в области транзитных перевозок между участвующими в ЕАТС странами, не имеющими выхода к морю, и странами транзита в целях создания более широких возможностей для интермодального транспорта;
- первоочередное развитие сухопутных портов в каждой из стран ЕАТС в целях формирования в регионе ЕАТС сети таких портов, связанных с морскими терминалами;
- анализ трудностей, которыми сопровождается создание сухопутных портов, и оценка открывающихся при этом возможностей;
- координация усилий различных государственных министерств/ведомств и частного сектора в целях создания условий, благоприятствующих развитию сухопутных портов.

Привлечение и предоставление необходимых финансовых ресурсов для реализации инвестиционных проектов по развитию инфраструктуры на приоритетных автодорожных и железнодорожных маршрутах

Страны – участницы этапа I ЕАТС согласовали маршруты, образующие так называемые "евро-азиатские транспортные связи". Чрезвычайно важно, чтобы они и впредь оказывали поддержку развитию этих связей и сосредоточивали усилия на объединении своих национальных транспортных сетей с маршрутами ЕАТС, получившими продолжение на этапе II. Странам, присоединившимся к ЕАТС на втором этапе, также следует включить в свои транспортные сети те маршруты, которые намечены в рамках ЕАТС. В любом случае расширение сетей должно осуществляться при наличии достаточного спроса и с соблюдением требований функциональности и согласованности.

Для того чтобы транспортные маршруты ЕАТС были как можно более конкурентоспособными, необходимо подготовить или завершить уже готовящиеся технико-экономические обоснования первоочередных проектов. Дальнейшие усилия следует направить на то, чтобы заручиться финансированием, необходимым для запланированных капиталовложений.

Кроме того, требуется изучить возможные источники финансовых ресурсов для проектов, которые пока не обеспечены ими в необходимом объеме. В связи с этим следует определить и проанализировать критерии, на основании которых решается вопрос о выделении средств тем или иным странам. Рассмотрения заслуживают, в частности, следующие источники финансирования:

- финансирование на национальном уровне;
- банки, такие как ЕБРР, АБР, ИБР и Всемирный банк. Необходимо также выяснить наличие в странах

национальных банков развития, потенциально способных финансировать сооружение инфраструктуры;

- ТРАСЕКА, ЦАРЭС, ОЧЭС, ОС, ЕврАзЭС;
- альтернативные схемы финансирования, включая государственно-частное партнерство (по принципу "строительство-эксплуатация-передача"), которые можно использовать для создания и эксплуатации объектов инфраструктуры, а также частные инициативы по финансированию соответствующих служб/операций и другие трансграничные механизмы финансирования.

Более активное выделение средств в объемах, достаточных для создания инфраструктуры, должно подкрепляться соответствующей политикой компетентных органов. Любые схемы финансирования инфраструктурных проектов за счет выпуска ценных бумаг могут использоваться лишь в случае, если проект отвечает как минимум следующим требованиям:

- прогнозируемый объем перевозок, оправдывающий инвестиции;
- наличие данных о текущих и предполагаемых капитальных затратах;
- необходимая степень готовности проекта;
- конкретно определенные годы начала и завершения;
- подтвержденное наличие других источников финансирования;
- институциональный потенциал, необходимый для управления проектом и выполнения работ.

Наконец, ключевыми элементами подбора, планирования и финансирования инфраструктурных проектов являются сбор данных и мониторинг. Мониторинг показателей функционирования маршрутов ЕАТС и реализации программ/проектов необходим для выявления проблем и выработки рекомендаций по их решению. Так, мониторинг в духе прозрачности должен решать следующие задачи:

- наблюдение, количественная оценка, регистрация, обобщение и обработка информации в целях принятия необходимых решений/мер;
- получение информации о текущем состоянии программ/проектов на предмет сопоставления с первоначальными планами и сметами расходов;
- выявление факторов, тормозящих реализацию проектов, и предложение решений по их устранению;
- обеспечение участия заинтересованных сторон;
- более эффективное распоряжение ресурсами, подотчетность, прозрачность.

В свете вышесказанного рекомендуется, чтобы национальные координаторы участвующих стран систематически представляли данные в ЕЭК ООН.

Сетевой мониторинг может быть реализован в формате, подобном формату ГИС с системой поддержки принятия решений, обеспечивающем непосредственное графическое отображение хода создания сети и сроков его завершения в зависимости от состояния работ по сооружению инфраструктуры.

Следует поощрять синергическое объединение и координацию усилий стран по созданию инфраструктуры, координировать сроки реализации проектов в целях обеспечения согласованности, эксплуатационной совместимости и бесперебойной работы транспорта и сокращать потенциальный риск маргинализации внутриматериковых районов и стран, не имеющих выхода к морю.

Разработка и утверждение первоочередных маршрутов и проектов должны основываться на положениях национальных генеральных планов и исходить из имеющихся возможностей финансирования при учете действующих международных, региональных, межрегиональных и субрегиональных соглашений по вопросам инфраструктуры.

Несколько проектов ЕАТС вполне могут быть отнесены к категории крупномасштабных инвестиций даже в пределах участков, ограниченных территорией отдельных стран. Если же говорить о целых сериях взаимосвязанных национальных проектов, то их внушительные масштабы не вызывают никаких сомнений. Из этого следует целый ряд выводов с точки зрения планирования и управления проектами. Сложность поставленных задач, отсутствие единого графика и последствия потенциальных задержек или срывов заставляют с особым вниманием подходить к анализу рисков.

Таким образом, наличие механизмов и институтов, позволяющих сводить эти риски к минимуму, является важнейшей предпосылкой успеха. Как показывает международный опыт, необходимо по меньшей мере обеспечить регулярный обмен информацией об имеющихся инвестиционных планах и о ходе реализации проектов. В качестве более высокоразвитой формы международного сотрудничества можно рассматривать создание центров по наблюдению за функционированием коридоров, что позволяет не только обеспечивать согласованность национальных инвестиционных проектов, но и отслеживать их результаты.

Координация выработки и осуществления национальных планов инвестирования в инфраструктуру, а также включение ЕАТС в национальные инвестиционные планы и программы

Совершенствование практики управления крупномасштабными инвестициями и программами на межстрановом и национальном уровнях, а также на уровне проектов

Рекомендации по упрощению процедур

Создание транспортной инфраструктуры является необходимым, но не достаточным условием поступательного развития международной торговли и эффективного использования первоочередных евро-азиатских маршрутов, так как отсутствие слаженного взаимодействия на общеполитическом и административном уровнях и несогласованность законодательства приводят к возникновению барьеров и узких мест, особенно на границах. Крайне важно, чтобы вопросы содействия перевозкам решались на комплексной основе, общими усилиями всех заинтересованных органов и в непосредственном партнерстве с частным сектором.

Секретариат ЕЭК ООН придает немалое значение согласованию правовых, технических и административных аспектов эксплуатации соответствующих маршрутов и будет и впредь оказывать странам по их просьбе помощь в присоединении к связанным с этим международным правовым документам и применении их положений.

Меры по содействию перевозкам охватывают широкий круг вопросов, который может включать упрощение процедур и существующей практики, модернизацию оборудования и инфраструктуры, а также повышение квалификации должностных лиц на пограничных пропускных пунктах; при этом некоторые из таких вопросов имеют на сегодняшний день особое значение для стран ЕАТС:

Рационализация и упрощение процедур и практики, обеспечение согласованности норм и правил, включая присоединение к соответствующим международным конвенциям об упрощении процедур пересечения границ

Рационализация национальных процедур и гармонизация действующих норм и правил могут позволить значительно сократить транспортные издержки и затраты времени на перевозки. Поэтому меры содействия перевозкам должны быть направлены на стандартизацию, согласование и упрощение политики в области транзита, а также соответствующих положений, формальностей, процедур и документов, и на решение вопросов организационного характера. Это крайне важно для транзитных и трансграничных перевозок, особенно когда речь идет о странах, не имеющих выхода к морю.

Могут быть рассмотрены следующие вопросы:

- упрощение и согласование документации и процедур, связанных с пересечением границ и транзитными перевозками, включая таможенное оформление и пограничный контроль;
- согласование и интеграция процедур и механизмов пограничного контроля путем применения Конвенции о согласовании¹⁰⁵. Эта конвенция закладывает основу для введения национальными органами интегрированных процедур контроля, согласованных с процедурами сопредельных государств, и, по возможности, создания объединенных контрольно-пропускных пунктов, сокращающих затраты времени на пересечение границ;
- содействие внедрению единых стандартов и сертификационных систем в таких областях, как выдача разрешений на эксплуатацию транспортных средств и управление ими и контроль безопасности;

Стандартизация торговых и транспортных документов; в перспективе – переход к электронному документообороту

¹⁰⁵ Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций. *Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах* (Женева, 1982 год).

- поддержка мер, касающихся государственного контроля, распространения и применения стандартов, таможенного режима, коммерческой торговой практики, платежных процедур, страхования и использования информационных технологий;
- использование интегрированных информационных систем, а также электронной системы "единого окна" для представления данных в электронной форме, позволяющего сократить объем импортно-экспортной документации (самой передовой в этом отношении из стран ЕАТС является Грузия, где при экспорте и импорте товара приходится оформлять всего четыре документа);
- перевод транзитной документации в электронную форму в рамках усилий по реформированию и модернизации таможенных служб, в целях сокращения затрат времени на начальном этапе транзита или при его завершении; система АСОТД и другие системы включают модуль контроля транзитных перевозок, обеспечивающий связь пограничных пунктов с центральными таможенными учреждениями;
- включение мер по содействию перевозкам в двусторонние и многосторонние договоренности;

Нужны более широкие и эффективные усилия для повышения осведомленности о международных правовых документах, касающихся как упрощения процедур перевозок вообще, так и вопросов пересечения границ в частности, в целях присоединения к таким документам и их практического применения. Для присоединения стран к международным конвенциям требуются понимание ими последствий и выгод такого шага, а также создание механизмов, таких как комитеты и иные органы, необходимых для ускорения процесса присоединения. Кроме того, надлежит отслеживать и поощрять осуществление соглашений как на уровне политики, так и на практическом уровне. Это также способствовало бы слаженности действий координаторов ЕАТС и других участников. Следует изучать различные варианты институциональных механизмов, облегчающих транзитные перевозки; правительства участвующих стран могли бы рассмотреть вопрос о том, чтобы выступить со следующими инициативами:

- составление национальных планов действий по присоединению к международным конвенциям;
- перевод текстов международных конвенций на национальные языки в интересах их более широкого распространения и лучшего понимания;
- организация учебных программ в целях распространения знаний о конвенциях и их эффективного осуществления;

*Обеспечение эксплуатацион-
ной совместимости систем*

- обмен опытом и передовой практикой осуществления конвенций и сотрудничества между развивающимися/соседними государствами;
- обзор внутреннего законодательства в целях выяснения того, какие изменения могут потребоваться для включения в него положений конвенций ООН по вопросам транспорта.

В условиях сокращения сферы применения таможенного и паспортного контроля, а также либерализации транспортного рынка еще более актуальной становится проблема потерь времени, вызванных взаимной несогласованностью национальных систем (особенно на железнодорожном транспорте). Постепенное устранение факторов, препятствующих эксплуатационной совместимости на границах, при одновременном стремлении к эффективному контролю и поддержанию необходимого уровня безопасности, будет иметь ключевое значение для конкурентоспособности маршрутов ЕАТС и перспектив их использования.

*Выявление и устранение
физических факторов, ог-
раничивающих пропускную
способность*

Для выявления узких мест, а также для оценки эффективности мер по упрощению процедур и определения конкурентоспособности намеченных маршрутов в ходе периодических обзоров могут использоваться различные методы, включая разработанный ЭСКАТО ООН метод "время/издержки–расстояние". Кроме того, для поддержки планирования, создания и обслуживания инфраструктурных объектов, содействия транзитным перевозкам, выявления узких мест и мониторинга соблюдения соглашений могут с успехом применяться современные системы обеспечения информацией и поддержки принятия решений в сочетании с исследованиями по отдельным коридорам.

Весьма желательно пересмотреть действующие таможенные процедуры и таможенную политику. Для повышения эффективности международного транспорта, снижения стоимости доставки грузов и увеличения объема перевозок следует:

- ускорить процесс приведения таможенных процедур, действующих в странах транзита, в соответствие с международными нормами, правилами и положениями о документации, требуемой при пересечении государственных границ, руководствуясь приложением 8 к Международной конвенции ООН о согласовании условий проведения контроля грузов на границах 1982 года;
- активизировать работу по модернизации пунктов пересечения границ и их оснащению современными средствами неинтрузивного досмотра (устройства для сканирования транспортных средств и т.д.), а также необходимой инфраструктурой ИТ для обмена данными с таможенными органами других стран;

Использование существующих систем таможенного транзита (таких, как режим МДП) для ускорения транзитных перевозок и повышения защищенности транспортных средств, их экипажей и груза в пути

- при проведении проверок полагаться на методы оценки и регулирования риска вместо преобладающей на сегодняшний день практики 100-процентного физического досмотра ввозимых товаров;
- побуждать таможенные органы стран транзита к более эффективному использованию информационно-коммуникационных технологий (ИКТ) для защищенного трансграничного обмена таможенными данными, а также к принятию мер, обеспечивающих возможность заблаговременной подачи перевозчиками деклараций в электронной форме, в соответствии с принципами, разработанными в рамках проекта eTIR, – например, с помощью предложенной МСАТ системы TIR-EPD¹⁰⁶;
- внедрять передовую практику, успешно применяемую в Грузии, странах ЕС и таможенных администрациях стран транзита, использующих опыт этих государств и соответствующие меры борьбы с коррупцией и противозаконной деятельностью.

Таможенным администрациям также рекомендуется разработать и применять показатели эффективности работы пограничных пропускных пунктов, позволяющие оценивать результаты инвестиций в соответствующие проекты и пересмотра процедур пересечения границ.

В качестве примера можно привести показатели работы пунктов пересечения границ, разработанные в рамках Проекта по упрощению процедур торговли и облегчению перевозок для Юго-Восточной Европы¹⁰⁷:

- общее число проведенных досмотров;
- общее количество выявленных нарушений/число проведенных досмотров;
- средние затраты времени при выезде с пропускного пункта;
- средние затраты времени при въезде на пропускной пункт;
- количество зафиксированных случаев коррупции;
- количество случаев коррупции, доведенных до сведения компетентных органов.

Эти показатели могут быть доработаны в целях лучшего учета критериев эффективности, имеющих отношение к транспортным логистическим цепям.

Таможенная конвенция 1975 года о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП, 1975 год) предусматривает создание международной системы

МДП

¹⁰⁶ TIR-EPD – система электронного предварительного декларирования для держателей книжек МДП. См. по адресу: www.iru.org/en_iru_tir_epd и www.iru.org/cms-filesystem-action?file=tir/en_TIR-EPD_HolderUserManual.pdf.

¹⁰⁷ Проект по упрощению процедур торговли и облегчению перевозок для Юго-Восточной Европы финансируется Всемирным банком.

Упрощение визовых требований и формальностей

таможенного транзита, позволяющей перевозить товары из страны отправления в страну назначения в опломбированных грузовых отделениях транспортных средств и обеспечивающей признание сопроводительной транспортной документации таможенными органами на всех промежуточных этапах перевозки. Это позволяет свести к минимуму административные формальности и финансовые издержки, причем для покрытия таможенных сборов и пошлин, которыми может быть обложен товар, предусматривается международная гарантия. Система МДП рассчитана на международные транзитные перевозки в глобальном масштабе и предоставляет в распоряжение перевозчиков и таможенных органов простой, гибкий, экономичный и надежный механизм перемещения грузов через государственные границы.

Сокращение и устранение скрытых издержек, связанных с транспортными и смежными услугами и преодолением нефизических барьеров

Ощутимое сдерживающее воздействие на перевозку грузов из Азии в Европу оказывают визовые процедуры; в связи с этим рекомендуется применять новые подходы для сокращения времени, затрачиваемого на оформление виз, а также расходов на уплату консульских сборов, включая:

- синхронизацию процедур выдачи виз;
- упрощение визовых требований;
- выдачу долгосрочных виз, действительных для многократного въезда.

Ввод в эксплуатацию намеченных маршрутов EATC и предоставление соответствующих транспортных услуг в равной мере важны для создания эффективной сети, поскольку высокие транспортные издержки и ненадежность сообщения существенно влияют на состояние рынка и на возможность передвижения людей и товаров. В связи с этим рекомендуется провести индивидуальное обследование эксплуатационных возможностей каждого намеченного в рамках EATC транспортного коридора, результаты которого могут быть положены в основу соответствующего плана действий и весьма облегчить выявление существующих помех транзитным перевозкам. Такое исследование маршрутов EATC должно стать источником предварительных данных, в частности, о:

- эксплуатационно-технических характеристиках автомобильных и железных дорог (допустимый общий вес транспортных средств, длина автопоездов, длина железнодорожных составов, величина предельной нагрузки на ось, уклон, скорость, пригодность для движения в любую погоду и т. д.);
- время прохождения маршрута;
- уровень цен/путевые расходы;
- расстояние между пунктами обслуживания;
- экспедиторские и логистические службы;
- пропускная способность, стоимость и ассортимент услуг терминалов/перевалочных пунктов.

Государственным органам и пограничным службам рекомендуется выработать и проводить политику максимально возможного снижения суммарных логистических издержек, включая:

- меры по повышению предсказуемости поставок, позволяющие уменьшить затраты на хеджирование;
- меры (некоторые из которых могут быть частью более общих административных реформ), направленные на борьбу с вымогательством и тем самым на сокращение накладных логистических расходов;
- реструктуризацию рынка с переходом от системы картелей/синдикатов грузоперевозчиков к эффективным рыночным механизмам, способствующим снижению фиксированных транспортных издержек.

Государственным органам и пограничным службам также рекомендуется:

- подсчитать время, необходимое для доставки на рынок каждого из основных видов экспортной продукции;
- подсчитать время, необходимое для доставки импортных грузов национальным компаниям и прямым иностранным инвесторам;
- проводить политику, направленную на сокращение количества дней, затрачиваемых на поставку товаров на внешний рынок и на доставку импортных грузов;
- рассмотреть возможность использования современных эталонных показателей эффективной работы таможенных и пограничных органов, таких как показатели трансграничной торговли и эффективности логистических служб, используемые в рейтингах Всемирного банка по условиям ведения бизнеса.

Меры по укреплению институционального и людского потенциала

Странам, участвующим в проекте ЕАТС, следует сосредоточить усилия на сотрудничестве в создании потенциала. Необходимо обеспечить, чтобы национальные должностные лица, ответственные за повседневное соблюдение конвенций, соглашений, норм и правил, были хорошо знакомы с их положениями. Необходимо также укреплять экспедиторский и логистический сектор, особенно на уровне малых и средних предприятий.

Большое значение имеет также уровень подготовки водителей автомобильного транспорта. Поэтому рекомендуется развивать систему подготовки профессиональных водителей грузовых автомобилей, а также персонала автотранспортных компаний и государственных органов, ответственных за работу национальных транспортных сетей на маршрутах Европа–Азия. Для расширения перевозок по намеченным маршрутам, а также для перехода на новые типы транспортных средств (например, автопоезда большей длины и грузоподъемности) потребуются качественно новые

системы обучения, способные обеспечить водителям дальнейшее повышение квалификации и улучшенное владение иностранными языками. Для подготовки надежных и грамотных профессиональных водителей требуется также проведение политики, направленной на:

- расширенное осуществление программ по повышению профессионального уровня участников международных автотранспортных перевозок, в том числе в национальных высших учебных заведениях транспортной специализации;
- использование потенциала Академии MCAT в целях подготовки управленческих кадров автотранспортных компаний и повышения квалификации профессиональных водителей, обслуживающих международные автомобильные перевозки;
- совершенствование критериев подбора профессиональных водителей; использование международного опыта и рекомендуемой практики в отношении критериев допуска к профессии водителя международных рейсов в целях повышения качества и безопасности перевозок;
- содействие улучшению языковой подготовки водителей, обслуживающих международные перевозки на дальние расстояния.

Рекомендации в области политики

Для успешного решения задач по созданию и эксплуатации эффективной и жизнеспособной транспортной сети EATC перечисленные выше меры по развитию инфраструктуры и упрощению процедур должны иметь под собой прочную основу в виде соответствующей политики. В связи с этим ниже следует ряд рекомендаций общего характера, адресованных как участвующим странам, так и соответствующим международным организациям.

Разработка национальных генеральных планов развития транспорта с опорой на достигнутое в рамках проекта EATC

Необходимо и впредь опираться на опыт, накопленный в ходе осуществления обоих этапов проекта по развитию евроазиатских транспортных связей. Речь идет о результатах работы по определению первоочередных маршрутов, приоритизации проектов, применению методики "время/издержки-расстояние", созданию базы данных ГИС, использованию новых информационных технологий и наращиванию потенциала. Этот опыт также должен учитываться при выработке национальных программ развития транспорта и при техническом проектировании.

Государственным органам и пограничным службам следует устранять противоречия между интересами государства и частных компаний и учреждать официальные комитеты, форумы и государственно-частные партнерства для выработки решений, согласованных обеими сторонами.

Разработка и осуществление необходимых реформ в транспортном секторе, в области упрощения процедур пересечения границ и управления крупномасштабными программами инвестиций в развитие транспорта

- Государственным органам и пограничным службам необходимо разработать политику, увязывающую модернизацию материальной инфраструктуры транспорта и пограничных пунктов с разработкой и внедрением отвечающих современным мировым требованиям процедур и методов хозяйственного управления.

Смягчение давления национальных монополий в сфере транспорта и торговли.

Создание условий для включения страны в современные производственно-сбытовые и транспортные цепи

- Государственные органы и пограничные службы должны руководствоваться единой общегосударственной политикой во избежание возможных коллизий или дублирования сфер ответственности.

Показатели работы транспортных служб и степень удовлетворения запросов клиентов, т.е. отправителей и владельцев груза, обычно зависят от уровня конкуренции между транспортными компаниями или по крайней мере от способности регулирующих органов и министерств, курирующих работу транспорта в целом, пресекать потенциальные злоупотребления со стороны монополий. Страна, стремящаяся к большей интеграции в мировую экономику, повышению своей конкурентоспособности и участию в глобальных цепях поставок, тем самым встает и на путь пересмотра традиционной структуры транспортного сектора. Проведение реформ на транспорте – нелегкое дело. Оно требует большой подготовки как в части планирования, так и в части разъяснительной работы. Роль и ответственность правительств в этом отношении особенно велики при переходе от центрально-планового принципа организации транспорта на базе государственных монополий к рыночным механизмам предоставления транспортных услуг.

Следует рассмотреть возможность создания надлежащего механизма для эффективной координации и мониторинга деятельности, связанной с развитием сети маршрутов EATC.

Кроме того, при наличии финансирования следует поощрять сотрудничество, направленное на поддержку таких существующих и новых инициатив и проектов, как:

- ТЕА, ТЕЖ и ТЕС–Т (в части транспортных коридоров и сетей);
- железнодорожно-морской маршрут Север-Юг (Российская Федерация, Иран, Индия);
- железнодорожные маршруты/демонстрационные поезда ОЭС: i) Стамбул – Тегеран – Алматы, ii) Алматы – Бендер–Аббас, iii) Исламабад – Тегеран – Стамбул;
- кольцевая автомагистраль ОЧЭС;
- анализ эксплуатационных показателей транспортных коридоров;
- экспериментальный маршрут Германских железных дорог Китай – Германия.

Полезными источниками информации могут служить и другие программы, мероприятия и исследования в данной области:

- группа высокого уровня ЕС по вопросу о продлении основных общеевропейских транспортных магистралей на соседние страны и регионы;

Улучшение мониторинга инфраструктуры и лучшее осуществление планов по содействию перевозкам

Поддержка расширения торговли не только между странами ЕС и Дальнего Востока, но и на определенных участках маршрутов ЕАТС. Улучшение международного обмена передовым и другим позитивным опытом, а также работы по его внедрению

- программа по развитию транспортного коридора Европа – Кавказ – Азия (ТРАСЕКА);
- проект скоординированного развития Черноморской кольцевой дороги;
- программа Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС);
- справочник ОБСЕ/ЕЭК ООН по оптимальной практике пересечения границ;
- методология анализа времени/издержек–расстояния, разработанная ЭСКАТО ООН.

Примеры "передовой практики" правительств и международных организаций в области развития транспортной инфраструктуры и содействия международным перевозкам в Европе и Азии следует широко распространять. В этих целях предлагается определить соответствующие направления и поощрять объединение усилий с другими заинтересованными сторонами, включая ОЧЭС, ЦАРЭС, ОЭС, ЕврАзЭС, ИБР, ОБСЕ, ТРАСЕКА и ЭСКАТО ООН, а также региональные интеграционные инициативы и проекты в сфере транспорта, осуществляемые международными региональными и субрегиональными организациями и соответствующими органами. Следует также изучить возможность пересмотра, при наличии необходимых финансовых ресурсов, ряда соглашений об автодорожных, железнодорожных и интермодальных транспортных сетях (СМЖЛ, СМА, СЛКП, АН, ТАЖД).

Кроме того, следует способствовать широкому ознакомлению с исследованием ЕАТС и распространению информации о нем, вступив для этого в официальный диалог с другими международными органами (Европейская комиссия, ОЧЭС, МСАТ, ОЭС и др.) и международными финансовыми учреждениями, с тем чтобы заручиться их поддержкой ведущейся работы и наладить обмен информацией.

Полезным механизмом обмена мнениями между всеми заинтересованными сторонами, соответствующими органами и странами-участницами мог бы стать центр мониторинга ЕАТС, собирающий и распространяющий информацию об инвестициях в инфраструктуру интермодальных перевозок и о практической деятельности в намеченных транспортных коридорах. Порядок работы такого центра мониторинга могла бы определить ЕЭК ООН совместно с участвующими странами. Он был бы полезен для обобщения имеющегося опыта и для более эффективного использования практических результатов настоящего исследования.

*Улучшение сбора
и распространения данных,
повышение качества общей
статистики транспорта.*

*Поощрение
государственно-частного
партнерства в области
развития инфраструктуры*

Хотя усиление конкуренции может привести к более оптимальному распределению ресурсов, общие проблемы антимонопольной политики, возникающие в связи с созданием транспортной инфраструктуры, могут принять в ряде стран региона весьма серьезный характер. В связи с этим на региональном уровне следует поощрять шаги по созданию организационно-правовых условий для развития государственно-частных партнерских инициатив. Хотя в транспортной отрасли имеется хорошо документированный позитивный опыт стимулирования конкуренции и формирования ГЧП, каждый конкретный случай и каждый проект имеют свои особенности. Поэтому модели, предлагаемые в качестве примеров, должны в интересах их успешного воспроизводства учитывать специфические потребности той или иной конкретной страны.

Общие рекомендации по устранению некоторых препятствий ускоренному развитию ГЧП, адресованные государственным органам и пограничным службам в странах ЕАТС, которые сталкиваются с трудностями в привлечении частного сектора, включают, среди прочего:

- улучшение знания и понимания схем ГЧП в политических/руководящих кругах;
- наращивание институционального потенциала, необходимого государственному и частному секторам для разработки и осуществления соответствующих проектов;
- расширение сферы охвата правовых режимов/институциональных механизмов ГЧП;
- повышение прозрачности ГЧП;
- увеличение числа типовых концессионных соглашений;
- увеличение сумм, выделяемых государственным сектором на разработку проектов;
- усиление государственного стимулирования, увеличение государственных субсидий/финансовой поддержки;
- упрощение обременительных и затяжных процедур приобретения земельных участков;
- улучшение координации между центральными и местными органами власти;
- создание в стране/регионе более благоприятных экономических и политических условий для развития сетей маршрутов ЕАТС.

Продолжение проекта EATC

Выводы, сделанные в докладе об итогах этапа II EATC, и поставленные в нем стратегические цели ясно указывают на необходимость дальнейшей интенсивной работы по повышению осведомленности о приоритетных маршрутах EATC и ходе осуществления инфраструктурных проектов, по распространению информации о достигнутых результатах и получению недостающих данных о состоянии некоторых участков магистральной сети и планах по их развитию.

Поэтому представляется весьма целесообразным продолжить работу в рамках исследования EATC, **третий этап** которого может быть посвящен решению, в частности, следующих задач:

- анализ социально-экономической ситуации в странах – участницах этапа II EATC и сценариев роста их экономики;
- обновление и/или пополнение данных по проектам, намеченным в ходе этапа II EATC;
- обновление данных, касающихся возможного финансирования проектов EATC за счет эмиссии ценных бумаг;
- привлечение к участию в исследовании новых стран;
- выявление новых возможностей для продолжения намечаемых маршрутов EATC и определение новых инфраструктурных проектов;
- выяснение ситуации с предоставлением услуг на предлагаемых маршрутах EATC;
- выявление ситуации с предоставлением услуг в интермодальных транзитных узлах;
- создание центра мониторинга EATC;
- синергическое взаимодействие со смежными программами и интеграция полученных результатов;
- обзор проблем и препятствий, связанных с пересечением границ;
- обзор достигнутого в области упрощения процедур перевозок и принятых в этой связи мер технического и институционального характера;
- обзор выполнения рекомендаций по вопросам политики;
- распространение материалов и результатов исследования EATC.

Наряду с инфраструктурными проектами на маршрутах, намеченных в ходе этапа II EATC, большинство стран-участниц также представили предложения по проектам вне этих маршрутов, которые

для целей настоящего исследования были отнесены к проектам национального значения. В зависимости от важности этих проектов и поставленных перед ними первоочередных задач, а также от их потенциальных последствий для намечаемых соединений с маршрутами EATC эти национальные проекты могут быть рассмотрены на предмет включения в исследование EATC, если оно будет продолжено.

ПРИЛОЖЕНИЕ I

СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ ПО СТРАНАМ

Афганистан

Афганистан расположен на стыке четырех самых густонаселённых и богатых ресурсами регионов мира – Южной Азии, Центральной и Северной Азии, Ближнего и Дальнего Востока. Главной целью афганского Национального комитета по упрощению торговых и транспортных процедур, а также Национальной стратегии развития Афганистана является модернизация торговли, транспорта и транзитных перевозок в стране и их приведение в соответствие с передовой международной практикой и требованиями современных технологий.

Автомобильный транспорт

Перед Афганистаном стоят огромные задачи послевоенного восстановления. По состоянию на 2005 год протяженность дорог страны составляла 34 782 км, из которых 6,8% имели твердое покрытие. Общая плотность дорожной сети – 53,3 км на 1 000 км². Она включает 3 300 км шоссейных дорог регионального значения, важных для развития региональной торговли и экономических связей с соседними государствами. Восстановление эффективной транспортной инфраструктуры важно как для укрепления единства страны, так и для активизации процессов восстановления и развития её экономики.

Шоссе Кабул – Кандагар протяженностью 483 км связывает два крупнейших города Афганистана и является важнейшей частью национальной системы автомобильных дорог Афганистана – т.н. "Кольцевой дороги", в пределах 50 км от которой проживают 13,6 млн. человек, или 66% населения страны, насчитывающего в общей сложности 20,6 млн. жителей. Примерно 35% населения Афганистана живет на удалении не более 50 км от участка Кольцевой дороги, связывающего Кабул с Кандагаром. В систему Кольцевой дороги также входит 557-километровое шоссе Кандагар – Герат.

Железнодорожный транспорт

На сегодняшний день в стране имеются всего две железнодорожные линии:

- Термез (Узбекистан) – Хайратон (север Афганистана)
- Кушка (Туркменистан) – Тургунди (Афганистан)

Железные дороги в приграничных районах соседних стран:

- Иран: железнодорожного сообщения с Афганистаном нет. Ближайшая конечная станция железной дороги находится в Мешхеде и имеет колею шириной 1 435 мм. Начато строительство железнодорожной линии между Мешхедом и Гератом;
- Пакистан: железнодорожного сообщения нет, но имеется конечная железнодорожная станция на границе (в пункте Чаман) с колеей 1 676 мм.

Морские порты и порты внутреннего плавания

Морских портов в Афганистане нет. Афганистан является одной из стран, наиболее удаленных от морского побережья: от ближайшего порта его отделяют более 2 000 км местности с резко пересеченным рельефом. Значительная часть населения Афганистана живет в труднодоступных районах. Главная водная артерия страны – река Амударья (протяженность 1 200 км; проходима для судов с дедвейтом до 500 тонн). Главные речные порты – Хайрабад и Шерхан.

Международные пункты пересечения границ (автомобильные и железнодорожные)

Функционируют следующие пункты пересечения границы:

- С Пакистаном (2 430 км):
 - Торхам,
 - Веш (или Чаман),
 - Барикот,
 - Торхан,
 - Хусейн-Ника,
 - Спинболдак;
- С Ираном (936 км):
 - Догарун (Иран) – Ислам-Кала (Афганистан),
 - Зарандж;
- С Таджикистаном (1 206 км):
 - Ишкашим,
 - Через Амударью из Панджи-Пайона (Нижний Пяндж) в Таджикистане в Шерхан (Афганистан);
- С Туркменистаном (744 км):
 - Серхетабат (или Кушка) в Туркменистане – Тургунди (Афганистан),
 - Имам-Назар;
- С Китаем (76 км): нет;
- С Узбекистаном (137 км):
 - через Мост дружбы в Хайратоне (Термез).

На следующих участках границы уже действует система АСОТД:

- Торхам – Нангархар – Кабул (граница с Пакистаном)
- Ислам-Кала – Герат – Кабул (граница с Ираном)
- Тургунди – Герат – Кабул (граница с Туркменистаном)
- Хайратон – Балх – Кабул (граница с Узбекистаном)

В перспективе внедрение АСОТД намечено на следующих участках:

- Акина (граница с Туркменистаном)
- Шерхан (граница с Таджикистаном)
- Веш (граница с Пакистаном)

- Милак (граница с Ираном)
- Гулам-Хан (граница с Пакистаном)

Осуществляемые и запланированные проекты транспортной инфраструктуры международного значения и суммы соответствующих инвестиций

Согласно Национальной стратегии развития Афганистана, представленной донорам в конце апреля 2006 года, в следующее пятилетие предстояло решить следующие стратегические задачи:

- к концу 2008 года должны были быть полностью завершены ремонт и модернизация Кольцевой дороги, а также автомобильных дорог, связывающих ее с соседними странами, а также создана устойчивая в финансовом отношении система эксплуатации и ремонта дорожной сети;
- к концу 2010 года международный аэропорт Кабула и аэропорт Герата должны были полностью соответствовать требованиям Международной организации гражданской авиации; аэропорты Мазари-Шарифа, Джелалабада и Кандагара должны были пройти модернизацию, в ходе которой предстояло отремонтировать и модернизировать взлетные полосы, системы управления воздушным движением, противопожарное, спасательное и коммуникационное оборудование; планировалась модернизация еще семи внутренних аэропортов в интересах развития внутреннего воздушного транспорта; конкурентоспособность авиаперевозок по качеству и стоимости должна была повыситься, приблизившись к стандартам обслуживания и тарифам международного рынка.

При поддержке Всемирного банка в Афганистане был начат ряд проектов:

- в рамках "Чрезвычайного проекта реабилитации транспорта" основное внимание уделяется автомобильным дорогам (80%) и авиации (20%); на этот проект будут предоставлены займы в размере 128,8 млн. долл. США и дополнительный грант на сумму 45 млн. долл. США, предназначенный исключительно для модернизации автодорожной сети;
- "Чрезвычайный национальный проект по расширению занятости и укреплению связей с сельскими районами" направлен на проведение ремонта дорог и шоссе провинциального и районного значения (50%) и развитие сферы социальных услуг (50%). Стоимость проекта – 39,2 млн. долл. США.

Одной из самых первоочередных задач признана реабилитация Кольцевой дороги, на которую предполагается израсходовать 160 млн. долл. США. В Афганистане начал осуществляться проект по реабилитации дорожной сети на приоритетных направлениях, затраты на которую составят 305 млн. долл. США. Для проведения работ выбраны следующие пять участков:

- Кабул – Джелалабад – Торхам (224 км);
- Доши – Шибарган (250 км);
- Пули-Хумри – Мазари-Шариф (220 км);
- Мазари-Шариф – Шибарган – Герат (760 км);
- Герат – Дугаран (121 км).

Предлагаемые новые проекты транспортной инфраструктуры международного значения и суммы соответствующих инвестиций

После завершения работ на шоссе регионального значения планируется осуществить следующие дорожно-строительные проекты:

- реабилитация коридора Север – Юг;
- реабилитация коридора Восток – Запад;
- Хайратон – Мазари-Шариф – Ислам-Кала – Герат;
- Шерхан-Бандар – Кундуз – Кабул – Джелалабад – Торхам (расширение до четырех полос);
- сооружение дороги от Нангархарского канала до Каргая в провинции Лагман (9 км);
- реабилитация дороги Кайзар – Бала-Мургаб;
- реабилитация дороги Пули-Хумри – Доши.

В железнодорожном секторе запланированы следующие проекты:

- Кабул – Джелалабад – Торхам – Пешавар (Пакистан);
- Кандагар – Спин-Болдак – Кветта (Пакистан);
- Иран – Таджикистан – Китай (согласно проведенному исследованию, стоимость этой 630-километровой железной дороги составит 2 млрд. долл. США. Линия пересекает границу Таджикистана в пункте Шерхан-Бандар);
- Торхам (афгано-пакистанская граница) – один из пропускных пунктов на границах стран Центральной Азии.

Еще один проект предусматривает прокладку линии по маршруту Кашгар Иркештам (Китай) – Сары-Таш – Карамык (Кыргызстан) – Джиргатал – Таджикабад – Нурабад – Абигарм – Фейзабад – Янгибазар-Илияк – Курган-Тюбе – Колхозабад – Нижний Пяндж (Таджикистан) – Шерхан-Бандар – Кундуз – Мазари-Шариф – Герат – Деларам – Зарандж (Афганистан) – Захедан – Чабахар (Иран). Общая протяженность этого маршрута – около 2 155 км, в том числе 215 км по территории Китая, 194 км по территории Кыргызстана, 496 км по территории Таджикистана и 1 250 км (от Шерхан-Бандара до Герата) по территории Афганистана.

Существующие проблемы

Афганистану необходимо восстановить и заново отстроить свою материальную инфраструктуру и транспортные службы в интересах подъема национальной экономики и создания условий, в которых люди смогут использовать открывающиеся перед ними новые социально-экономические возможности. Перед страной стоят следующие серьезные проблемы:

- слабость профильных 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, неспособность мобилизовать внутренние ресурсы страны и управлять этими ресурсами;
- слаборазвитый институт профессиональных консультантов и подрядчиков;

- техническое состояние дорог и строений, пострадавших от войны и отсутствия ухода;
- повсеместный упадок инфраструктуры гражданской авиации и нехватка квалифицированного персонала.

Реконструкции и развитию транспортного сектора существенно препятствуют незатухающие конфликты и все еще низкий уровень безопасности в стране.

Источники:

Всемирный банк, ЮСАИД, <http://www.and.s.gov.af>

Yalda Natiq. *National Report of Afghanistan on Transport Sector, United Nations Economic Commission for Europe*. Kabul. См. по адресу: <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2009/wp5/ECE-TRANS-WP5-GE2-02-pres07e.pdf>.

Армения

Удельный вес транспорта в ВВП

Министерство транспорта и связи (совместно с Национальным статистическим управлением Армении) не ведет отдельного учета долей транспортного сектора и сектора связи в ВВП страны. Данные о совокупной доле транспорта и связи в ВВП представлены в таблице А1.1 ниже.

Таблица А1.1 - Доля транспорта и связи в ВВП Армении, 2000–2010 годы

Год	Доля (%)
2000	7,2
2001	7,0
2002	6,1
2003	5,9
2004	6,0
2005	6,0
2006	6,3
2007	6,9
2008	6,8
2009	7,2
2010	6,8

Протяженность автомобильных и железных дорог

Общая протяженность автомобильных дорог в Армении составляет 7 800 км, в том числе:

- дорог международного значения – 1 780 км
- дорог республиканского значения – 4 060 км
- дорог местного значения – 1 960 км.

В Армении имеется 840 км железных дорог, из которых эксплуатируются 342 км (Ерасх – Ереван – Айрум).

Краткие сведения об основных видах транспорта

Автомобильный транспорт

Дорожная сеть Армении служит главной опорой экономического развития страны, обеспечивая внутреннее сообщение между ее районами, а также связь с соседними государствами, странами материковой Азии и Европой. Плотность дорожной сети является наименьшей в Арагатцотнской области (274 метра на кв. км). Правительством проведена модернизация почти 13% общей протяженности дорог (7 704 км), еще 49% которых находятся в удовлетворительном состоянии, а на остальных 38% планируются работы по модернизации. Из 1 686 км скоростных дорог за государственный счет было восстановлено 15%; еще примерно 75% находятся в удовлетворительном состоянии, а 10% (около 169 км) нуждаются в реабилитации. Модернизированы или находятся в удовлетворительном состоянии около 62% (примерно 1 083 км) из 1 747 км второстепенных дорог, еще 1 540 км которых требуют реабилитации. Из 1 962 км дорог местного значения около 61% срочно нуждаются в улучшении.

Железнодорожный транспорт

Общая протяженность железнодорожной сети в Республике Армения составляет 1 328,6 км, включая 780 км магистральных линий. На сегодняшний день функционирует железная дорога протяженностью 726 км.

Действующие железнодорожные линии полностью электрифицированы и оборудованы полуавтоматическими системами блокировки и современными средствами связи. Железнодорожная сеть насчитывает 75 станций, в том числе четыре узловых.

Из соседних стран на сегодняшний день железнодорожное сообщение поддерживается только с Грузией. В результате одностороннего закрытия границ Турцией и Азербайджаном доступ в эти страны по железной дороге невозможен; с 1993 года это также касается Ирана, поскольку железнодорожная линия, ведущая из Армении в Иран, пересекает Нахичеванскую область Азербайджана, границы которой также были в одностороннем порядке закрыты азербайджанской стороной.

В 2008 году железные дороги Армении были переданы на 30-летний срок в концессионное управление компании «Южно-Кавказская железная дорога» – дочернему предприятию Российских железных дорог. Главными задачами компании являются модернизация железнодорожной сети Армении и развитие межгосударственных и международных пассажирских и грузовых маршрутов. Сумма планируемых ею капиталовложений составляет 572 млн. долл. США, из которых 220 млн. должны быть инвестированы в 2013 году.

Начиная с 2008 года компания ведет обширные работы по ремонту железнодорожных линий, включая реконструкцию старейшего и самого длинного железнодорожного моста «Замарлу» на участке, соединяющем Армению с Грузией. Церемония официального открытия движения по этому мосту состоялась 21 апреля 2012 года.

Наряду с программами реконструкции и модернизации имеются также планы по сооружению новых железнодорожных линий. Так, планируется построить железную дорогу, которая обеспечит прямое сообщение между Арменией и Ираном, а также железнодорожную линию Ванадзор – Фиолетово. Ведется работа над технико-экономическим обоснованием строительства линии Армения – Иран; затем Республика Армения сможет заняться привлечением необходимых для этого финансовых

ресурсов. Технико-экономическое обоснование для линии Ванадзор – Фиолетово готовит российская компания “ОАО Сибгипротранс”. В ближайшее время оно будет завершено, вскоре после чего начнутся инженерно-строительные работы.

Таблица А1.2 - Железнодорожные грузоперевозки в Армении, 2005–2009 годы

Год	Импорт (в %)	Экспорт (в %)	Внутренние (в %)	Всего (в %)
2005	1 108 (42,40)	426 (16,30)	1 079 (41,29)	2 613 (100,00)
2006	1 274 (46,86)	513 (18,87)	932 (34,28)	2 719 (100,00)
2007	1 537 (51,35)	710 (23,72)	746 (24,92)	2 993 (100,00)
2008	1 374 (49,87)	636 (23,09)	745 (27,04)	2 755 (100,00)
2009	1 350 (44,83)	569 (19,74)	964 (33,44)	2 883 (100,00)

Воздушный транспорт

В Армении три крупных аэропорта – Звартноц, Ширак и Эребуни. Главными воздушными воротами страны служит международный аэропорт Звартноц. Управление аэропортами Звартноц и Ширак осуществляет компания "Международные аэропорты Армении" на основании концессионного соглашения сроком на 30 лет.

Таблица А1.3 - Воздушные перевозки в Армении, 2005–2008 годы

Виды перевозок	2005 год	2006 год	2007 год	2008 год
Пассажирские ('000)	1 158	1 172	1 406	1 507
Авиарейсы (протяженность в км)	7 397	7 104	8 119	8 791
Объем перевезенных грузов и почты (в тоннах)	9 268	9 294	10 010	10 839
Транзит по международным воздушным линиям (км)	25 937	26 741	29 155	32 282

Таблица А1.4 - Пользование общественным транспортом (городским и международным) в Армении

Вид транспорта (млн. пассажиров)	2001 г.	2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.	Доля в % (2008 г.)
Автобусы и микроавтобусы	121,9	128,9	147,5	158,6	174,0	214,0	216,0	207,7	84,0
Такси	0,0	0,7	1,2	2,8	7,8	10,0	12,5	14,9	6,0
Ж/д транспорт	1,2	1,3	1,1	0,8	0,7	0,7	0,6	0,7	0,5
Воздушный транспорт	0,8	0,9	0,9	1,1	1,2	1,2	1,4	1,5	0,5
Метро	15,3	15,1	16,2	16,6	15,8	15,4	17,3	18,9	7,0
Троллейбус, трамвай, фуникулер	12,7	9,9	7,1	5,7	4,8	4,1	3,6	3,4	1,5
Итого	151,9	156,8	174,0	185,6	204,8	230,7	251,4	247,1	100,00

Пункты пересечения границы (автомобильные и железнодорожные)

Армения связана с Грузией тремя автомобильными дорогами (Баграташен – Садахло, Гогаван – Гугути и Бавра – Жданови), с Турцией – двумя (Ахурян – Догукани и Маргара – Игдир, обе в настоящее время закрыты), с Ираном – одной (Агарак – Тебриз)

и с Азербайджаном – шестью (Иджеван – Казах, Варденис – Кельбаджан, Горис – Лачин, Ерасх – Садарак, Мегри – Ордубад и Мегри – Минджеван, все шесть в настоящее время закрыты).

Имеются две железных дороги, ведущие в Азербайджан (Ерасх – Садарак и Иджеван – Казах, обе в настоящее время закрыты), одна – в Турцию (Ахурян – Догукапи) [Карс – Гюмри], в настоящее время закрыта) и одна – в Грузию (Айрум – Садахло).

Грузовые терминалы

Основным грузовым терминалом в Армении сейчас является Кармир-Блур, где имеется оборудование для погрузки и разгрузки контейнеров, а также складские и сортировочные объекты. Терминал действует с 2000 года и имеет отделения в Гюмри, Ванадзоре и Айруме. С января 2011 года управление терминалом и его эксплуатацию осуществляет ООО "Апавен".

Контейнерный терминал оснащен мостовыми кранами грузоподъемностью 20 тонн и боковым погрузчиком, способным перемещать 40-тонные контейнеры. Средняя производительность терминала составляет шесть контейнеров в день (из которых три принимаются и три отгружаются), или 150–200 контейнеров в месяц. Сортировочная станция Кармир-Блур используется для стоянки неиспользуемых вагонов и вагонов местных грузоотправителей и обслуживается маневровым локомотивом и экипажем Ереванского локомотивного депо, работающими на участке Ереван – Массис.

Станция Айрум служит для сортировки подвижного состава, предназначенного для обмена с Грузинскими железными дорогами. Она характеризуется интенсивным движением и имеет 12 рельсовых путей для прибывающих и отбывающих поездов. Длина путей позволяет размещать на каждом из них от 15 до 20 вагонов. Как правило, станция пропускает в Грузию и из Грузии от пяти до шести товарных составов в день. В Айруме вагоны проходят таможенное оформление, после чего следуют на пограничный пункт для проверки документации и далее – на терминал Грузинских железных дорог. Аналогичная процедура соблюдается и при движении поездов в обратном направлении. Таможенная информация и документация на ввоз товаров в Армению обрабатываются в основном экспедиторскими компаниями.

Станция Гюмри используется для сортировки, отправки и приема составов. На сегодняшний день она служит прежде всего местом стоянки поездов, курсирующих между Айрумом и Ереваном. В Гюмри производится смена экипажей и локомотивов: на участках к северу от Гюмри используются локомотивы ВЛ10, а на участках к югу от Гюмри – локомотивы ВЛ8. Лишь для небольшого числа вагонов Гюмри является конечным пунктом назначения. Здесь осуществляются маневровые операции и составляются поезда, следующие в Ереван через Массис. В Гюмри работает один маневровый локомотив.

Осуществляемые и запланированные проекты транспортной инфраструктуры международного значения и суммы соответствующих инвестиций

Армянский автодорожный коридор Север-Юг (Мегри – Ереван – Бавра, 556 км)

Арменией получен кредит Азиатского банка развития для финансирования инвестиционной программы по созданию автодорожного коридора Север-Юг (проекты первого и второго траншей).

Министерством транспорта и связи Армении объявлен конкурс на проведение работ по реабилитации и реконструкции дорог на трех участках:

Участок 1:

- модернизация и расширение существующей автодороги М1 Аштарак – Талин, с устройством на участке между км 29+600 и км 71+500, имевшем по одной полосе движения в каждую сторону без разделительной полосы, двух полос движения в каждую сторону с разделительной полосой. Общая протяженность участка Аштарак – Талин составляет 41,9 км.

Участок 2:

- реабилитация и оборудование дополнительными средствами обеспечения безопасности существующей четырехполосной автодороги М2 Ереван – Арарат между км 9+312 и км 47+400;
- производство работ на существующем четырехполосном участке автодороги М2 Ереван – Арарат (около 38 км).

Участок 3:

- реабилитация автодороги М1 Ереван–Аштарак на участке от км 18+370 до км 29+773;
- производство работ по замене покрытия, реконструкции дренажа и обочин и ремонту существующих бетонных сооружений на участке дороги М1 Ереван – Аштарак протяженностью около 12 км.

Сроки завершения работ:

- Участок 1 – 36 месяцев (1 096 дней)
- Участок 2 – 18 месяцев (548 дней)
- Участок 3 – 18 месяцев (548 дней)

Полностью проект должен быть завершен к концу 2017 года.

Реабилитация железнодорожной инфраструктуры в Армении

Данный проект входит в число мероприятий по развитию железнодорожного коридора Запад-Восток (протяженность – 180 км, маршрут: граница с Турцией – граница с Грузией – граница с Азербайджаном). Его планируется осуществлять по трем направлениям:

Направление 1: восстановление существующей железной дороги Ереван – Тбилиси.

После 12-месячной работы завершены три основных исследования:

- технико-экономическое обоснование реабилитации железнодорожной линии между Тбилиси и Ереваном;
- технико-экономическое обоснование реабилитации участка Раздан – Иджеван на железной дороге, ведущей в Азербайджан, движение по которому стало невозможным из-за обширного оползня;
- технико-экономическое обоснование восстановления технического оборудования до уровня, достигнутого Грузинскими железными дорогами.

В рамках проекта проведена также предварительная оценка возможности строительства новой линии между Ванадзором и Фиолетово, что позволило бы сократить расстояние по железной дороге от Еревана до Тбилиси примерно на 100 км по сравнению с нынешним маршрутом.

Направление 2: полное восстановление движения на участке Раздан – Иджеван

Участок сооружен в 1984 году и использовался лишь частично из-за того, что около двух километров путей оказались в оползневой зоне.

Стоимость полного восстановления: 176,5 млн. евро.

Стоимость восстановления части путей, разрушенной оползнем, и общего капитального ремонта линии: 121,85 млн. евро.

Направление 3: сооружение новой линии Ванадзор – Фиолетово

Общая сметная стоимость – 200 млн. евро (5 млн. евро на километр).

Компания "Южно-Кавказская железная дорога" намеревается финансировать проектно-изыскательские работы, связанные с сооружением новой железнодорожной линии Ванадзор – Фиолетово (96 млн. долл. США). Работы будет выполнять российское предприятие "Сибгипротранс". Она уже предложила для линии Ванадзор – Фиолетово пять возможных маршрутов, один из которых рассматривается в связи с приобретением в общей сложности 200 гектаров земли для прокладки путей.

Международный логистический центр

Планы по созданию международного логистического центра на территории, прилегающей к международному аэропорту Звартноц, а также генеральный план и бизнес-план такого центра разработаны в рамках программы ТРАСЕКА. Будущий логистический центр станет также составной частью сети ТРАСЕКА.

В проекте участвуют правительство Армении (планирующее создать вблизи грузового комплекса международного аэропорта Звартноц свободную экономическую зону) и держатель концессии на эксплуатацию международного аэропорта Звартноц.

В логистическом центре проектируются три основных функциональных зоны:

- логистические службы (под которые отводится около 60% территории центра);
- контейнерный терминал (около 20% территории центра);
- технические и торговые предприятия с выраженным логистическим уклоном (около 20% территории центра).

Основное назначение планируемого логистического центра – обеспечить развитие интермодальных перевозок и других логистических услуг в районе Еревана, способствуя тем самым расширению экспорта. За первый год работы международного логистического центра Звартноц через него должно пройти 375 000 тонн грузов, при прогнозируемом росте спроса на 4,5%. В завершающий год развития центра его годовой грузооборот предположительно должен составить 525 000 тонн.

Расчетные сроки создания логистического центра:

- 2011 год – подготовка документации, включая технико-экономическое обоснование, и переговоры с заинтересованными инвесторами;
- 2012 год – начало строительства;
- 2013 год – начало предоставления ряда услуг и выделение площадей для сдачи в аренду на льготных условиях в целях формирования делового комплекса;
- 2015 год – завершение проекта и начало полномасштабной эксплуатации центра.

Для создания логистического центра потребуются следующие инвестиции:

- строительные работы нулевого цикла – 8 320 000 евро;
- инфраструктура – 4 287 000 евро, в том числе транспортная инфраструктура – 2 260 000 евро и инфраструктура коммунальных служб – 2 027 000 евро;
- складские сооружения – 450 000 евро;
- здания для логистических служб – 6 060 000 евро;
- сооружения/оборудование для погрузки и разгрузки – 1 110 000 евро;
- ограждение и охрана – 334 000 евро;
- прочие здания – 639 000 евро;
- планирование, изыскания, исследование грунта – 2 120 000 евро;
- прочие расходы – 1 060 000 евро;
- всего – 24 379 000 евро.

25 мая 2011 года в Армении был принят закон о свободных экономических зонах. Согласно этому закону предприятиям, зарегистрированным в свободной экономической зоне, предоставляются налоговые льготы, включая освобождение от налога на добавленную стоимость, налогов на прибыль, на имущество и т. д.¹⁰⁸. Главной целью создания свободных экономических зон является привлечение прямых иностранных инвестиций. От иностранных инвесторов ожидают внедрения и применения передовых технологий, содействия расширению экспорта, вклада в устойчивое развитие и создания новых рабочих мест¹⁰⁹.

Проблемы развития транспорта и транспортной инфраструктуры

Ключевые задачи

- завершение работ по восстановлению дорожной сети;
- модернизация инфраструктуры железнодорожных линий и автомобильных дорог международного значения;
- решение проблем городского транспорта, и прежде всего достижение устойчивого равновесия между частным и общественным транспортом;
- успешная реализация концессионного соглашения в железнодорожном секторе;
- дальнейшее развитие авиаперевозок;
- смягчение отрицательных последствий возросшего спроса на транспортные услуги;
- перевод управления материально-технической базой транспортного сектора, и особенно автодорожной сетью, на принципы долговременной устойчивости;
- сокращение транспортных издержек;
- обеспечение ремонтно-технического обслуживания дорог;
- решение финансовых проблем;
- обеспечение безопасности движения.

¹⁰⁸ <http://www.mineconomy.am/am/138/> (на армянском языке).

¹⁰⁹ Интервью с министром экономики Армении Тиграном Давтяном от 28 декабря 2011 года. См. по адресу: <http://www.panorama.am/am/economy/2011/12/28/economics-armenia/> (на армянском языке).

Азербайджан

Выгодное положение Азербайджана на пересечении таких крупных международных транспортных артерий, как Великий шелковый путь и коридор Север-Юг, предопределяет стратегическое значение транспорта для экономики страны. Азербайджан называют воротами Европы, ведущими в Азию.

В 2002 году в Азербайджане было создано министерство транспорта с широким кругом директивных и административных функций. При содействии международных консультантов и финансовой поддержке Азиатского банка развития оно разработало всестороннюю Стратегию развития транспортного сектора в Азербайджане, в которой определены соответствующая долгосрочная программа и приоритеты, а также намечены необходимые реформы в области транспортной политики, правил, регулирующих работу транспорта, и его организационной структуры.

Автомобильный транспорт

В 2004 году доля автомобильного транспорта в общем объеме грузов, перевезенных в стране, составила 33%. В Азербайджане имеется 25 000 км автомобильных дорог, около 92% из них – с твердым покрытием. По данным Всемирного банка, к началу 2006 года более 50% автомобильных дорог Азербайджана нуждались в срочном ремонте. В связи с ростом транзитных перевозок скоростные, магистральные и местные дороги модернизируются в соответствии с мировыми стандартами.

Основные магистрали, используемые для международного автотранспортного сообщения, образуют коридор Баку – Алат – Гянджа – граница с Казахстаном – граница с Грузией (азербайджанский участок сети ТРАСЕКА) длиной 503 км и коридор Север-Юг, протянувшийся на 521 км от границы с Российской Федерацией до границы с Ираном.

В сеть ЕАТС входят три международных автомобильные дороги (Е60-АН5, Е119-АН8, Е002-АН81) общей протяженностью 1 551 км. По информации властей, все три автомобильные дороги ЕАТС нуждаются в серьезной реконструкции.

Железнодорожный транспорт

Протяженность железных дорог Азербайджана – 2 125 км, не считая нескольких малых железнодорожных веток промышленного назначения. Большинство путей имеют колею 1 520 мм; все основные линии (1 278 км) электрифицированы. Около 60% железнодорожных линий (1 126 км) оборудованы полностью автоматической блокировкой, а 479 км входят в систему диспетчерской централизации.

В 2004 году на долю железнодорожного транспорта пришлось 35% грузоперевозок в стране (по количеству тонно-километров), что значительно ниже уровней 1991 года (71%) и 1998 года (45%). Работа данного 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. 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 магистралей (Е60, Е595, Е694), и один неэлектрифицированный участок (198 км на маршруте Е694). Одна секция электрифицированной линии Е694 (Физули – граница Армении) закрыта для международного движения из-за продолжающегося конфликта на Южном Кавказе.

Морские порты и порты внутреннего плавания

В 2004 году доля морского транспорта в грузообороте составила 32%, т.е. превысила уровень 1991 года (21%), но оставалась меньше, чем в 1998 году (42%). Азербайджан напрямую сообщается по морю со всеми другими прикаспийскими государствами. Столица государства, город Баку, является крупнейшим портом на Каспийском море. По существующим морским маршрутам в Туркменистан, южные районы России и Казахстан проходят лишь незначительные потоки экспорта. В то же время страна имеет некоторые поступления от транзита нефти, экспортируемой Казахстаном и Туркменистаном через Азербайджан по Каспийскому морю, к нефтяным терминалам Грузии и Российской Федерации на черноморском побережье.

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 настоящее время на контейнерном терминале ведутся работы по реконструкции морской секции.

Международные пункты пересечения границ (автомобильные и железнодорожные)

На маршрутах ЕАТС имеется пять автомобильных пунктов пересечения границ. Все они открыты ежедневно и работают круглосуточно, за исключением пропускного пункта Астара на границе с Ираном, который функционирует с 9 до 20 часов. Если не считать узкого подъезда к пограничному пункту Астара, то физических препятствий, мешающих перевозкам, нет. Время ожидания составляет от 5-15 минут для автобусов до 10-20 минут для грузового автотранспорта. Три железнодорожных пограничных перехода на маршрутах ЕАТС открыты круглосуточно. Среднее время ожидания составляет 2 минуты как для грузовых, так и для пассажирских поездов.

Осуществляемые и запланированные проекты транспортной инфраструктуры международного значения и суммы соответствующих инвестиций

Работы на участке автодороги, относящемся к транспортному коридору 2 Программы Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (реконструкция шоссе Восток-Запад) полностью обеспечены финансированием из государственного бюджета Азербайджана и внешних источников. Проект осуществляется успешно.

Вскоре будут завершены следующие четыре проекта по реабилитации и реконструкции автомобильных дорог на общую сумму 939 млн. долл. США, финансируемые за счет государственных средств и банковских займов, в частности по линии ЕБРР и Всемирного банка:

- реабилитация участка Кюрдамир-Уджар;
- реабилитация участка Евлах-Гянджа;
- реабилитация участка Газах – граница Грузии;
- реконструкция участка дороги E119 от границы Российской Федерации через Баку до границы с Ираном.

По входящей в коридор 2 железной дороге от Баку до пункта Беюк-Кесик на границе с Грузией осуществляются значительные транзитные поставки нефти и нефтепродуктов из Казахстана и Туркменистана на рынки европейских стран. При финансовой поддержке Всемирного банка начаты работы по совершенствованию

железнодорожного коридора 2 ЦАРЭС. Цель проекта – обеспечить надежное и высокоскоростное грузопассажирское сообщение путем реабилитации магистральной железнодорожной линии Восток-Запад.

Недавно завершены два проекта по модернизации Бакинского порта; сумма инвестиций составила примерно 10 млн. долл. США. Новый комплекс Бакинского международного морского торгового порта общей стоимостью 400 млн. долл. США должен полностью вступить в строй в 2015 году. В 2008-2011 годах была сооружена его первая очередь, позволившая довести грузооборот порта до 7-8 млн. тонн в год. После сдачи второй очереди (сроки строительства – 2011-2013 годы) объем грузоперевозок возрастет до 10 млн. тонн, а заключительная, третья очередь увеличит его до 15 млн. тонн в год. Порт был официально открыт в 2011 году. Правительство также планирует закупку новых паромов и ролкерных судов большой вместимости для эффективного удовлетворения спроса на транзитные перевозки между Европой и Центральной Азией по транспортному коридору 2 ЦАРЭС.

После подписания в июне 2006 года официального трехстороннего соглашения началось осуществление крупного железнодорожного проекта по развитию железнодорожного сообщения между Российской Федерацией, Азербайджаном и Ираном. Он предусматривает строительство и сдачу в эксплуатацию железной дороги Газвин – Рашт – Астара (Иран) – Астара (Азербайджан). На первом этапе планируется завершить работы в Азербайджане, после чего построить в Иране связующий участок железной дороги протяженностью 400 км. Строительные работы в рамках проекта уже ведутся.

Предлагаемые новые проекты транспортной инфраструктуры международного значения и суммы соответствующих инвестиций

Предложен новый проект по сооружению железнодорожной линии Баку – Тбилиси – Карс ориентировочной стоимостью более 500 млн. долл. США, для осуществления которого уже привлечены государственные средства и банковские кредиты. По оценкам экспертов, на начальном этапе годовой объем перевозок по этому маршруту будет составлять около 1 млн. пассажиров и 6,5 млн. тонн груза. К 2030 году он должен, согласно прогнозам, вырасти до 3 млн. пассажиров и 17 млн. тонн груза.

Строительство линии Баку – Тбилиси – Карс планируется завершить в 2012 году. Полностью коридор вступит в строй начиная с 2013 года¹¹⁰.

Источники:

Статистический комитет СНГ; Материалы аналитического подразделения группы компаний "Экономист" (Economist Intelligence Unit); справочная информация, полученная от НК Азербайджана;

<http://www.abc.az/eng/news/23628.html>;

Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество. Азербайджан: Доклад страны о проделанной работе по реализации Плана мероприятий относительно Стратегии по содействию транспорту и торговле. 2009 год. См. по адресу: <http://www.carecprogram.org/uploads/events/2009/8th-TSCC/TTFS-Country-Progress-Report-AZE.pdf>

¹¹⁰ <http://en.trend.az/capital/business/1944251.html>.

Беларусь

Транспорт является важным сектором экономики Беларуси, на долю которого в 2008 году приходилось 6,7%, а в 2009 году – 6,6% ВВП. Беларусь является нетто-экспортером практически всех видов транспортных услуг. Страна занимает стратегически выгодное географическое положение, позволяющее ей служить коридором для транзитных перевозок между Европейским союзом и Российской Федерацией, а потенциально также между ЕС и странами Азии.

Автомобильный транспорт

Сеть дорог республиканского значения (включая магистральные и региональные дороги) имеет в Беларуси сравнительно высокую плотность и общую протяженность около 15 000 км; по этим дорогам осуществляется более 75% всех перевозок. Протяженность дорог местного значения составляет около 70 000 км. Общая плотность сети дорог категории 1 (автомагистрали) – 112 км на 1 млн. жителей. По состоянию на 2009 год 87% всей протяженности этих дорог имели твердое покрытие. Общее техническое состояние одной трети дорог республиканского значения оценивается как хорошее или удовлетворительное, но остальные две трети нуждаются в капитальном ремонте или реабилитации.

Железнодорожный транспорт

По плотности и доступности железнодорожной сети, протяженность которой составляет 5 514,4 км, Беларусь сопоставима с другими странами Центральной Европы. Инфраструктура железных дорог находится в удовлетворительном техническом состоянии, но имеет сравнительно большой возраст и требует модернизации в средне- и долгосрочной перспективе. Тем не менее белорусские железные дороги характеризуются превосходными технико-экономическими показателями, а эффективность их функционирования оценивается очень высоко. Железнодорожный транспорт Беларуси обслуживает в основном международные грузоперевозки и занимает на рынке транспортных услуг в стране весьма важное место по сравнению с 25 странами – членами ЕС: так, в 2008 году на его долю приходилось 35% общего грузооборота (в тонно-километрах).

Грузовые терминалы и другая инфраструктура интермодального транспорта

Большое значение для белорусских железных дорог в последние годы имело формирование транспортно-логистической системы и создание логистических центров и совместных предприятий логистического профиля. На базе сети транспортных и логистических центров образовано государственное предприятие "БЕЛИНТЕРТРАНС – транспортно-логистический центр".

Это предприятие имеет отделения в Минске, Бресте, Гомеле, Гродно, Могилеве и Витебске, ориентирующиеся на развитие транспортно-экспедиторских услуг, интенсивное использование складских терминалов и оборудования, улучшение организации экспортных перевозок и наращивание объемов перевозки транзитных грузов. Оно располагает 16 контейнерными терминалами для рециркуляции 20- и 40-футовых контейнеров большой вместимости и 19 станциями для рециркуляции среднетоннажных трех- и пятитонных грузовых контейнеров.

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

В Беларуси приняты документы, эквивалентные национальной стратегии и плану действий в области транспорта. Программа обеспечения эффективного использования транзитных возможностей Республики Беларусь на 2006–2010 годы, проект программы развития транзитного потенциала Республики Беларусь на 2011–2015 годы и программа "Дороги Беларуси" являются тремя основными компонентами национальной транспортной стратегии. В дополнение к ним правительством недавно были утверждены Стратегия развития транзитного потенциала Республики Беларусь на 2011–2015 годы и Концепция развития транспортной системы Республики Беларусь на период до 2025 года. В Концепции определяются основная цель, приоритеты, задачи, ключевые направления и параметры развития транспортной системы страны до 2025 года, включая смягчение последствий выбросов CO и CH₂.

Программа "Дороги Беларуси" направлена на:

- 1) увеличение протяженности сети автомагистралей;
- 2) улучшение транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог;
- 3) повышение пропускной способности наиболее грузонапряженных участков;
- 4) повышение безопасности дорожного движения;
- 5) привлечение частных инвестиций.

Программа включает перечень первоочередных инвестиционных проектов с указанием их ориентировочной сметной стоимости. Основной задачей является модернизация проходящих по территории страны участков двух международных транспортных коридоров (коридор II и коридор IX), важных для перевозок по транзитным маршрутам Запад–Восток и Север–Юг. В 2009 году программа была совместно пересмотрена министерством транспорта и связи и министерством финансов в целях распределения приоритетов между основными планируемыми инвестиционными проектами, среди которых были выделены:

- модернизация участка автодороги М5 между Минском и Гомелем (общей протяженностью 74 км);
- модернизация автодороги М4 Минск–Могилев (общей протяженностью 97 км);
- строительство объездной магистрали г. Минска (общей протяженностью 85 км).

Потребности, связанные с развитием дорожной сети в 2011–2016 годах согласно утвержденной правительством программе представлены в таблице ниже.

Таблица А1.5 - Приоритетные направления работ по программе "Дороги Беларуси" и их сметная стоимость

Описание	Протяженность	Смета	Возможные источники финансирования	Сроки осуществления	Текущее состояние
Модернизация автодороги М4 по нормативам 1-й категории (км 79 – км 176)	97 км	340 млн. долл. США	Правительство Беларуси, кредиты, привлекаемые по линии правительства Китая	2011–2012 гг.	Ведутся строительные работы
Модернизация автодороги М5 по нормативам 1-й категории (км 57 – км 131)	74 км	164 млн. долл. США	Кредит Всемирного банка (131 млн. долл. США) с софинансированием за счет госбюджета (33 млн. долл. США)	2011–2012 гг.	В стадии подготовки
Новая объездная магистраль г. Минска	70 км	140 млн. долл. США	Правительство Беларуси, кредиты, привлекаемые по линии правительства Китая	2011–2012 гг.	Готовится технико-экономическое обоснование

Источник: Белавтодор

На развитие железнодорожной сети в предстоящие 25 лет необходимо израсходовать около 340 млн. долл. США, что позволит провести модернизацию коридоров II и IX. Для того чтобы сохранить за собой нынешние позиции на рынке, Белорусским железным дорогам необходимо модернизировать инфраструктуру и оснащение этих коридоров, обеспечив их полную эксплуатационную совместимость с железными дорогами ЕС. Это включает 100-процентную электрификацию линий, увеличение скорости движения поездов, дальнейшее внедрение электронных систем централизации, более широкое применение автоблокировочных систем и переход на европейские системы авторегулировки. Данные об объеме этих работ представлены в таблице ниже.

Таблица А1.6 - Модернизация железнодорожных коридоров в Беларуси

Железнодорожные коридоры в Беларуси	Протяженность (км)	Затраты на модернизацию (млн. долл. США)
Коридор II	611	3 485,29
Коридор IX (Терюха–Гомель–Витебск–Езерище)	489	2 789,38
Коридор IX (Гудогай–Молодечно–Минск–Гомель)	372	2 121,98
Всего	1 472	8 396,65
Среднегодовые показатели (согласно 25–летней программе модернизации)	58,88	335,87

Источник: данные белорусский железных дорог. Оценка затрат проведена специалистами банка.

Источники:

Белорусские железные дороги: http://www.rw.by/en/index.php?option=com_content&view=article&id=297&Itemid=1

Всемирный банк. Отдел транспорта, Департамент устойчивого развития, регион Европы и Центральной Азии. "Обзор транспортного сектора Республики Беларусь". 14 декабря 2010 года. Доклад № 55015-ECA. См. по адресу: http://www-wds.worldbank.org/external/default/WDSContentServer/WDSP/IB/2011/02/03/000356161_20110203004308/Rendered/PDF/550150ESW0whit1Box358280B01PUBLIC1.pdf.

Болгария

Автомобильный транспорт

Доля автомобильного транспорта в наземных грузоперевозках увеличивалась до 2004 года, когда она достигла 67% (в тонно-километрах). Инфраструктура включает 18 957 км дорог с твердым покрытием (категории III и выше), в том числе 308 км автомагистралей. В последние годы темпы работ по программе строительства автомагистралей существенно снизились из-за ряда судебных споров. Протяженность автодорог категории E на территории Болгарии составляет 2 580 км. Болгарская часть дорожной сети EАТС имеет общую длину 1 564 км и состоит из следующих шести транспортных артерий:

- E80: Калотина – София – Пловдив – ППГ Капитан-Андреево (граница с Турцией);
- ППГ Македония/Болгария – Гешево – Перник – София (E871) – Пловдив (E80) – Стара-Загора – Бургас (E773) – Варна (E87);
- Русе – Велико-Тырново – Хасково (E85) – Капитан-Андреево (E80);
- София – Ботевград (E79) – Ябланица (E771) – Велико-Тырново – Шумен (E772) – Варна (E70); и
- Русе-Варна (E70).

Эти маршруты находятся в общеевропейских транспортных коридорах IV, VIII, IX и X.

Железнодорожный транспорт

Железные дороги все еще играют существенную роль во внутренних грузоперевозках, хотя на автомобильный транспорт сейчас приходится преобладающая и по-прежнему растущая доля их общего объема. Общая протяженность болгарских железных дорог составляет 5 923 км. В конце 2001 года государственная железнодорожная компания была разделена на два предприятия, одно из которых отвечает за управление путевым хозяйством, а второе ("Болгарские государственные железные дороги") - за перевозки. Кроме того частным операторам сейчас разрешено работать с грузовым подвижным составом, однако первые две компании получили такие лицензии лишь в 2005 году, и на них до сих пор приходится весьма незначительные объемы грузооборота.

На территории Болгарии к сети EАТС относятся следующие железнодорожные линии общей протяженностью свыше 2 500 км:

- E070: ППГ Сербия/Болгария – Калотина – София – Пловдив – Свиленград – ППГ Болгария/Турция;
- E680: София – Мездра – Горна-Оряховица – Варна (паромное сообщение с Ильичевском (Украина) / Потти / Батуми (Грузия));
- E855: София – Радомир (соединение с T855);
- T855: (соединение с E855) Радомир – Гешево;
- E720: Стара-Загора (соединение с E070) – Карнобат – Бургас;
- E095: ППГ Румыния/Болгария – Русе – Горна-Оряховица – Стара-Загора (соединение с E070 и E720) – Димитровград.

Колея этих линий соответствует стандарту 1 435 мм. На маршруте T855 есть недостающее звено в соединении с бывшей югославской Республикой Македония. Узкие места возникают из-за неэлектрифицированного участка протяженностью

14 км на линии E070, ведущей к границе с Сербией, и из-за незавершенного строительства моста на линии T056.

Морские порты и порты внутреннего плавания

К сети ЕАТС относятся два болгарских порта: Варна и Бургас. В совокупности через них проходит 60% всего импорта и экспорта страны, остальная часть которого перевозится наземным транспортом. В этих двух портах имеются достаточные возможности для приема и отправки генеральных, сухих массовых и наливных грузов, контейнеров, тяжелых упаковок и грузов, перевозимых ролкерными судами.

В эту сеть также входят 236 км реки Дунай и три дунайских порта внутреннего плавания: Русе, Лом и Видин. Крупнейшим из них является порт Русе – мультимодальный узел на пересечении транспортных коридоров VII и IX. Его портовое хозяйство в основном устарело; сказываются нехватка оборудования и плохое техническое состояние причалов. Движению судов по болгарской части Дуная также мешают семь узких мест, связанных с инфраструктурой. Внутренний водный транспорт используется в основном для международных грузоперевозок (а также для перевозки небольшого количества пассажиров); в последние годы сектор внутреннего судоходства становится прибыльным.

Грузовые терминалы и другая инфраструктура интермодального транспорта

Основные грузовые деревни расположены в городах София, Русе, Стара-Загора и Димитровград. В последние годы ведется масштабная модернизация морских портов. Порты Варна и Бургас имеют хорошее соединение с железными дорогами и могут обрабатывать, соответственно, по 300 и по 200 ДФЭ контейнерных грузов в день. Годовая пропускная способность порта Варна превышает 7 млн. тонн массовых грузов и 64 000 ДФЭ; соответствующие показатели бургасского порта – 6 млн. тонн и 25 000 ДФЭ. Мощности для обработки грузов в портах внутреннего плавания на Дунае значительно меньше. В связи с развитием системы 30-летних концессий в портах и терминалах Болгарии ожидается дальнейшая модернизация интермодальной инфраструктуры. Первые тендеры по двум сравнительно небольшим портам прошли в начале 2005 года, и ожидается, что эта практика будет продолжена. Например, в порту Лом на Дунае планируется провести модернизацию стоимостью 30 млн. евро, после чего порт сможет обрабатывать контейнерные грузы и использовать выгоды своего местоположения на маршруте пролегающего с севера на юг общеевропейского транспортного коридора IV Европейского союза.

Международные пункты пересечения границ (автомобильные и железнодорожные)

Четыре международных пограничных перехода функционируют круглосуточно, еще два – от 15 до 18 часов в сутки. Среднее время ожидания составляет для пассажирских поездов от 50 до 70 минут, а для товарных – от 180 до 240 минут.

Осуществляемые и запланированные проекты транспортной инфраструктуры международного значения и суммы соответствующих инвестиций

Реализуется ряд крупных проектов по строительству дорог и созданию инфраструктуры железнодорожного транспорта, использующих выгоды географического положения страны. В этих целях определены стратегические рамки инфраструктурного планирования, включающие:

- Стратегию развития транспортной инфраструктуры в Республике Болгария на период до 2015 года, утвержденную Советом министров в 2006 году (бюджет – 4 712 млн. евро);

- Оперативную программу в области транспорта на 2007-2013 годы, официально подписанную в Брюсселе 27 ноября 2007 года (бюджет – 2 003 млн. евро);
- Генеральный план развития транспорта в Болгарии;
- Стратегию развития транспортной инфраструктуры Республики Болгария на основе концессионных соглашений;
- Национальную программу развития государственных портов.

Недавно завершённые и осуществляемые в настоящее время проекты обеспечили реабилитацию ряда участков автомобильных дорог E79, E80, E85 и E773, относящихся к общеевропейским транспортным коридорам IV, VIII, IX и X; была также продолжена автомагистраль "Фракия" – часть Трансевропейской автомагистрали (TEA) Север-Юг, соединяющей Центральную и Восточную Европу с Ближним Востоком. Финансирование связанных с этим инвестиций в сумме 159 млн. евро осуществлялось за счет займов международных финансовых учреждений (МФУ) и из государственного бюджета. Большинство дорожно-строительных проектов к настоящему времени должны были завершиться. В 2011 году предполагалось завершить крупный (стоимостью 340 млн. евро) проект модернизации железнодорожной магистрали E070 на участке от Пловдива до Свиленграда на границе с Турцией. Финансирование этого проекта в основном обеспечивалось займом Европейского инвестиционного банка (ЕИБ) и специальным грантом для стран-кандидатов на вступление в ЕС (ИСПА) – в объеме, соответственно, 45% и 44% – а остальные 11% были предоставлены из государственного бюджета.

Предлагаемые новые проекты транспортной инфраструктуры международного значения и суммы соответствующих инвестиций

Стоимость инфраструктурных проектов в автодорожном секторе, которые предлагается осуществить на маршрутах EATC, составляет около 655 млн. долл. США. В их число входит сооружение трех автомагистралей – "Фракия", "Марица" и "Струма". Автомагистрали "Фракия" и "Марица" уже обеспечены финансированием и находятся в стадии строительства, которое должно завершиться в 2012 году. Подряды на выполнение работ по 1-му, 2-му и 4-му лотам магистрали "Струма" выставлены на конкурс; завершение строительства намечено на 2013 год. Информация об источниках финансирования отсутствует.

В 2010-2019 годах планируется осуществить шесть проектов в железнодорожном секторе на общую сумму свыше 6 849 млн. долл. США. Примерно 85% этой суммы будет профинансировано за счет структурных фондов ЕС, а остальные 15% выделены из государственного бюджета. Проекты предусматривают модернизацию существующей инфраструктуры и продолжение работ по электрификации железных дорог, а именно:

- замену участков железнодорожного пути на линии Пловдив – Бургас
- модернизацию и электрификацию железнодорожной линии Радомир – Гешево
- модернизацию железнодорожной линии София – Радомир
- модернизацию железнодорожной линии София – Драгоман
- модернизацию железнодорожной линии Радомир – Кулата
- ремонт и электрификацию железнодорожной линии Волюяк – Драгоман – Димитровград – ГСБС.

Существенного расширения существующей сети железных дорог не предусматривается.

Кроме того, завершены работы по расширению порта Бургас (стоимостью 145 млн. долл. США), а в 2015 году планируется провести реабилитацию, реконструкцию и модернизацию речного порта Лом.

Болгария представила для оценки в общей сложности одиннадцать проектов ЕАТС: три автодорожных, шесть железнодорожных и по одному проекту в области морского и внутреннего водного транспорта.

Источники:

Аналитическое подразделение группы компаний "Экономист", доклад НК.

Китай

За последние годы Китай добился впечатляющих успехов в ускорении экономического роста и сокращении нищеты. Одним из способствовавших этому факторов было развитие транспортной инфраструктуры. В последнее время в транспортном секторе Китая произошли беспрецедентные изменения: была построена одна из самых разветвленных в мире систем автомагистралей и существенно увеличена пропускная способность железнодорожной сети. Крупные средства были также вложены в развитие портов и внутренних водных путей. Значительной модернизации подверглись аэропорты. Одновременно с этим благодаря изменению экономической политики на всех направлениях усилился приток частных инвестиций, способствующих повышению конкурентоспособности.

Автомобильный транспорт

На сегодняшний день Китай располагает сетью автомобильных дорог (скоростные дороги общегосударственного значения) и автомагистралей (система "Автомагистрали Китая"), развитие которой продолжается. К концу 2010 общая длина скоростных дорог в Китае превышала 74 000 км, а вся государственная дорожная сеть имела протяженность 3 984 000 км. По состоянию на 2004 год она включала 770 265 км дорог с твердым покрытием, а также гравийные, улучшенные грунтовые и грунтовые дороги. Важнейшим фактором экономического роста в Китае стали скоростные дороги и автомагистрали (общая протяженность которых достигла 130 000 км), компенсировавшие слабое развитие сбытовой сети в условиях, когда правительство перешло к прямому стимулированию хозяйственной деятельности.

Сектор автомобильного транспорта вносит весомый вклад в продолжающееся социально-экономическое развитие Китая, которое, в свою очередь, ведет к быстрому росту этого сектора. Доля автомобильного транспорта в наземных перевозках за последние 10 лет увеличилась с 45% до 60% по количеству пассажиро-километров и с 24% до 30% по количеству тонно-километров груза.

Железнодорожный транспорт

Основным видом транспорта в Китае являются железные дороги. Китайская железнодорожная сеть, на долю которой приходится около 24% общемирового объема грузов, перевозимых железнодорожным транспортом, играет жизненно важную роль в экономике страны. По протяженности она занимает второе место в мире (86 000 км по состоянию на 2009 год). Национальная система железных дорог быстро модернизируется и расширяется. Так, в 2010 году было дополнительно построено около 5 000 км железнодорожных путей. Общая протяженность сети была доведена до 91 000 км, примерно половина из которых электрифицированы.

Морские порты и порты внутреннего плавания

В Китае, располагающем более чем 2 000 портов, возник один из самых динамичных в мире рынков судоходства. В стране насчитывается 16 портов с грузопотоком более 50 млн. тонн в год, а общая пропускная способность портов Китая превосходит 2 890 млн. тонн. Согласно прогнозам, в 2010 году из Китая должно было отправляться 35% всех грузов, перевозимых морским транспортом мира. Семью крупнейшими портами страны являются Далянь, Гуаньчжоу, Наньцзин, Нинбо, Циндао, Циньхуандао и Шанхай. Следует упомянуть и такой крупный международный порт и важный коммерческий центр Китая, как ОАР Гонконг.

Сеть внутренних водных путей Китая занимает в мире первое место как по протяженности, так и по объему грузоперевозок. В 2006 году ее общая протяженность равнялась 123 388 км; ее грузооборот за 2005 год составил почти 3 855 млрд. тонно-километров, а объем пассажирских перевозок – 7,36 млрд. пассажиро-километров. Основные судоходные реки – Хэйлунцзян, Янцзы, Сянцзян, один из коротких рукавов Янцзы, Чжуцзян, Хуанпу, Лицзян и Сицзян. Невзирая на вышесказанное, порты внутреннего плавания пока не обустроены в достаточной степени для того, чтобы оптимально использовать возможности внутренних водных путей.

Грузовые терминалы и другая инфраструктура интермодального транспорта

Расширение внешнеторговых связей Китая привело к быстрому росту логистической отрасли. Она наиболее представлена на восточном побережье, где сосредоточены основные центры обрабатывающей промышленности. Тремя зонами ее интенсивного развития являются район Бохайского залива на севере страны, где расположены Ляонин, Шаньдун, Пекин, Тяньцзинь и Хэбэй; дельта реки Янцзы в районе Шанхая, включая провинции Цзянсу и Чжэцзян; и дельта реки Чжуцзян, главными центрами которой являются Шэньчжэнь и Гуаньчжоу. В каждом из этих районов созданы или строятся многочисленные крупномасштабные логистические комплексы.

Осуществляемые и запланированные проекты транспортной инфраструктуры международного значения и суммы соответствующих инвестиций

В 2004 правительством Китая были утверждены планы дальнейшего развития Сети национальных автомагистралей, известной также под названием "Сеть 7-9-18", которое должно быть завершено к 2020 году. Эта расширенная сеть, частью которой станет существующая система магистральных дорог национального значения, будет включать около 85 000 км высококлассных скоростных магистралей, в том числе 7 радиусов, ведущих из столицы, 9 крупных артерий в направлении Север-Юг и 18 коридоров Восток-Запад.

В Китае также начата программа железнодорожного строительства, аналогов которой мир не видел с XIX века. В 2004 году Государственным советом был утвержден составленный министерством путей сообщения план развития железнодорожной сети на средне- и долгосрочную перспективу, в котором определены размеры инвестиций, необходимых в период до 2020 года для своевременного удовлетворения спроса на перевозки. В этом первом в своем роде государственном плане намечены основные шаги по повышению провозной способности железнодорожного транспорта и повышению качества услуг, с акцентом на получении максимальной отдачи от планируемых инвестиций и поддержке устойчивого развития как городских, так и сельских районов. К 2020 году совокупную протяженность действующих железных дорог в Китае намечено увеличить до 100 000 км, включая строительство отдельных высокоскоростных линий для пассажирских и грузовых

перевозок вдоль основных транспортных коридоров, а также доведение километража двухпутных и/или электрифицированных линий до 50% общей протяженности сети.

Центральное правительство стремится повысить и роль внутренних водных путей. В рамках 11-го пятилетнего плана поставлена цель увеличить вклад внутреннего водного транспорта в обеспечение транспортных потребностей Китая. Сумма государственных субсидий, которые будут выделены за эти пять лет на развитие данного сектора, составит почти 3 млрд. долл. США, половину из которых предстоит израсходовать на улучшение состояния и обустройство внутренней водно-транспортной сети.

Предлагаемые новые проекты транспортной инфраструктуры международного значения и суммы соответствующих инвестиций

За период с 2010 по 2017 год в Китае планируется осуществить следующие дорожно-строительные проекты общей стоимостью 6 288 млрд. долл. США:

- сооружение дороги Тяньшуй – Диньси в провинции Ганьсу;
- сооружение дороги Сюйцзямо – Гулан в провинции Ганьсу;
- реконструкция дороги Аньси – Синсинся в провинции Ганьсу;
- реконструкция дороги Синсинся – Сяоцаоху в Синьцзяне;
- реконструкция южного участка кольцевой дороги г. Урумчи в Синьцзяне;
- реконструкция дороги Куйтун – озеро Сайрам в Синьцзяне;
- реконструкция дороги от озера Сайрам до ППГ Хоргос в Синьцзяне;
- сооружение дороги Сицзяган – Цидун в Шанхае;
- сооружение дороги Люхэ – Пукоу в провинции Цзяньсу;
- реконструкция дороги S205 Цзиньхэ – Алашанькоу в Синьцзяне;
- реконструкция дороги Сяоцаоху – Хэшо в Синьцзяне;
- реконструкция дороги Корла – Аксу в Синьцзяне;
- реконструкция дороги Аксу – Каши в Синьцзяне;
- сооружение кольцевой дороги г. Каши в Синьцзяне;
- реконструкция дороги Каши – Хонкилаф в Синьцзяне;
- сооружение дороги Каши – Иркештам в Синьцзяне.

Кроме того, в Китае предложено осуществить два проекта по строительству дополнительных причалов в морских портах Ляньюньгана и Шанхая.

Источники:

China Auto Web, см. по адресу: <http://chinaautoweb.com/2010/12/chinas-highway-network-expands-74000-kilometers/>

World Bank. An Overview of China's Transport Sector – 2007: East Working Paper No. 15: Transport, Energy and Mining Sector Unit, Sustainable Development Department East Asia and Pacific Region. Washington, D.C., см. по адресу: http://siteresources.worldbank.org/INTEAPREGTOPTRANSPORT/34004324-1189182692007/21600796/07-12-19_China_Transport_Sector_Overview_.pdf.

Финляндия

Удаленность Финляндии от основных транспортно-логистических магистралей Центральной Европы предопределяет сложный характер задач, которые должна решать транспортная политика этой страны. Четко и надежно организованная логистика – ключевой фактор коммерческого успеха, особенно важный для конкурентоспособности импорта. Финляндия расположена на периферии европейского континента, и перевозки по ее территории связаны с преодолением больших расстояний. Соответственно, доля логистических издержек в обороте компаний достигает 13%. Находясь вдали от основных рыночных центров Центральной Европы, Финляндия тем не менее является важной страной грузового транзита благодаря своему соседству с Российской Федерацией. Транзитные грузы, следующие в Российскую Федерацию, прибывают в Финляндию морем и перевозятся к месту назначения в основном автомобильным транспортом.

Автомобильный транспорт

Протяженность государственных дорог в Финляндии составляет около 78 000 км, из которых примерно 13 300 км приходится на магистральную сеть (главные дороги классов I и II). Общая длина автомагистралей Финляндии – 765 км. Около двух третей государственных дорог в стране имеют твердое покрытие.

Железнодорожный транспорт

Протяженность действующих железных дорог в Финляндии – 5 900 км, из них электрифицировано 52%. Около 90% сети составляют однопутные линии.

Морские порты и порты внутреннего плавания

Сеть морских и внутренних водных путей, находящихся в ведении государственного предприятия, имеет общую протяженность около 16 200 км. Менее 4 000 км из них приходится на маршруты торгового судоходства, а совокупная длина фарватеров с минимальной глубиной 8 м составляет 2 100 км, включая все пути захода в зимние порты.

Грузовые терминалы и другая инфраструктура интермодального транспорта

Контейнерные грузы, доставляемые в Российскую Федерацию через территорию Финляндии, прибывают из портов Дальнего Востока главным образом в порты Хельсинки, Котка и Хамина. Оттуда, после промежуточного складирования, большинство товаров, направляющихся в Российскую Федерацию, перевозятся грузовым автотранспортом до Москвы или Санкт-Петербурга. Через порты проходят также большие объемы финского импорта и экспорта.

Международные пункты пересечения границ (автомобильные и железнодорожные)

Важнейшим пограничным переходом в Финляндии является Ваалимаа (в 2006 году через него проследовали 69% транзитных грузов, перевезенных автомобильным транспортом), где, однако, все сильнее ощущается нехватка пропускной способности, приводящая к образованию длинных очередей перед въездом на территорию пропускного пункта. Известны случаи, когда очередь растягивалась более чем на 50 км.

Важным маршрутом доставки в Финляндию ценных контейнерных грузов с российского Дальнего Востока в прошлом была Транссибирская железнодорожная магистраль. В 2003-2005 годах по ней перевозилось более 100 000 единиц ДФЭ в год. В начале 2006 года Российская Федерация повысила тарифы на перевозки, вызвав этим резкое падение их годового объема до менее чем 10 000 ДФЭ. Грузоотправители

переключились на доставку грузов морским путем. Российские железные дороги и финская железнодорожная компания "VR" учредили совместное предприятие "КонтейнерТранс Скандинавия" для развития железнодорожных перевозок между Финляндией и Российской Федерацией, включая регулярное движение контейнерных поездов до Москвы.

Осуществляемые и запланированные проекты транспортной инфраструктуры международного значения и суммы соответствующих инвестиций

Согласно последним данным, вложения в транспортную инфраструктуру составляют более 300 млн. евро и распределяются следующим образом:

- автомобильные дороги: 158 млн. евро
- железные дороги: 161 млн. евро
- водные пути: 22 млн. евро

В 2008-2013 годах предполагалось осуществить проекты общей стоимостью около 2,2 млрд. евро. Краткие сведения об этих проектах представлены в таблице А1.7.

Таблица А1.7 - **Краткие сведения о проектах, 2008-2013 годы**

	Количество	Млн. евро
Автотранспортные проекты	19	1 175
Железнодорожные проекты	8	984
Проекты в области водного транспорта	1	5
Итого	28	2 164
Крупных инвестиций	23	1 928 (89%)
Тематических проектов	5	236 (11%)
Итого	28	2 164 (100%)

К числу тематических проектов относятся:

- электрификация ряда участков железнодорожной линии в районе Йоэнсуу, а также участков Хювинкяя – Ханко и Сейняяоки – Вааса;
- ликвидация одноуровневых железнодорожных переездов на участках Луумяки – Иматра, Сейняяоки – Оулу, Ювяскюля – Куопио и Турку – Тойяла;
- модернизация товарных железнодорожных станций Тампере и Рийхимяки, а также реконструкция железнодорожных путей на участке Ямсянкоски – Раума с целью доведения предельной допустимой нагрузки на ось до 25 тонн;
- создание системы мониторинга транспортных потоков в реальном масштабе времени на важнейших участках автомагистралей и в наиболее крупных городах.

В число крупных инвестиционных проектов входят:

- железная дорога "MARJA";
- повышение уровня обслуживания на линии Сейняяоки – Оулу (2-й этап);
- Е18 (главная дорога 7) Коскенкюля – Ловийса – Котка;
- прокладка второго пути на участке Луумяки – Вайниккала;
- модернизация участка железной дороги Луумяки – Иматра;
- Е18 (главная дорога 7) Хамина – Ваалимаа;
- модернизация главной дороги 12 Лаhti – Коуволла;

- модернизация главной дороги 3 Тампере (Юлъярви) – Вааса;
- модернизация главной дороги 8 Турку – Пори;
- модернизация главной дороги 15 Котка – Коуволла с ответвлением до порта;
- модернизация главной дороги 21 Палойоэнсуу – Килписъярви.

Предлагаемые новые проекты транспортной инфраструктуры международного значения и суммы соответствующих инвестиций

На презентации в Брюсселе 19 мая 2010 года Транспортное управление Финляндии предложило вниманию потенциальных подрядчиков и финансистов два крупномасштабных строительных проекта – сооружение второго железнодорожного пути на участке Коккола – Юливиеска и строительство автомагистрали на маршруте главной дороги 7, являющейся частью международной магистрали E18.

Проект по сооружению второго рельсового пути – один из крупнейших за последние годы проектов в железнодорожном секторе Финляндии. В 2011-2014 годах предстоит проложить второй путь на 76,5-километровом участке между городами Коккола и Юливиеска. Общая стоимость строительства – 263 млн. евро. Проект будет реализован в форме государственно-частного партнерства.

Планы по строительству автомагистралей включают следующие три проекта:

- переоборудование в автомагистраль дороги Коскенкюля – Ловийса, проверка проектной документации;
- сооружение автомагистрали Ловийса – Котка;
- совершенствование противозумовой защиты на участке Кархула – Рантахакка.

В 2010 году было решено выделить на эти цели 650 млн. евро; начать работы планируется в конце 2011 года.

Источники:

Министерство транспорта и связи Финляндии, <http://www.lvm.fi/web/en/home>.

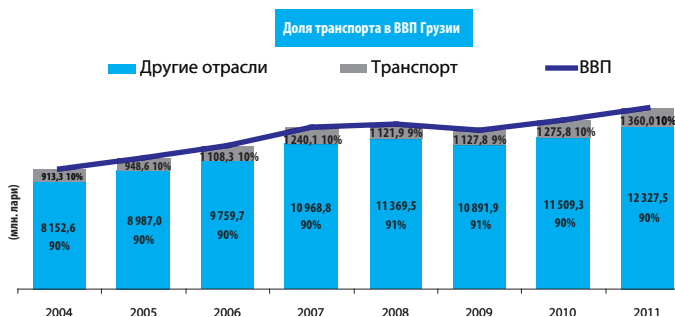
Ministry of Transport and Communications of Finland (2004). Strategy for the development and maintenance of Finland's transport infrastructure in 2004–2013: Report of the Ministerial Working Group. Helsinki. См. по адресу: <http://www.lvm.fi/files/strategy%20for%20the%20development%20and%20maintenance%20of%20finland's%20transport%20infrastructure.pdf>.

European Railway Review, см. по адресу: <http://www.europeanrailwayreview.com/5310/rail-industry-news/finnish-public-private-partnership-projects-introduced-for-constructors-and-financiers-in-brussels/>.

Finnish Centre for Economic Development, Transport and the Environment at <http://www.ely-keskus.fi/fi/Liikenne/tiehankeet/kaakkoissuomi/Vt7%28E18%29Koskenkyla-Loviisa-Kotka/Documents/koskenkyla-kotka-eng-esite.pdf> (на английском языке).

Грузия

Диаграмма А1.1 - Доля транспорта в ВВП Грузии



Автомобильный транспорт

С начала 1990-х годов объем автомобильных грузоперевозок значительно сократился: так, в 2004 году они составляли лишь 34% от уровня 1991 года. Тем не менее на долю автотранспорта сейчас приходится примерно 10% общего объема перевозок (в тонно-километрах), по сравнению с 3-4% в 1990-х годах. Автодорожная сеть состоит из 1 495 км дорог международного значения, 5 446 км общегосударственных дорог и 15 439 км дорог местного значения. Работы по реабилитации и реконструкции дорог международного значения были начаты в 2005 году и продолжаются до сих пор. Из-за суровых климатических условий поддержание этих дорог в рабочем состоянии обходится сравнительно дорого. К сети ЕАТС общей протяженностью 1 222 км относится ряд дорог категории Е (Е60, Е70, Е97, Е117, Е001, Е691, Е692) с расчетной скоростью движения от 60 до 110 км/час.

Грузией заключены двусторонние соглашения по вопросам автомобильного транспорта с 21 государством. Грузия также является стороной следующих многосторонних соглашений и конвенций:

- Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА);
- Венская конвенция о дорожном движении;
- Венская конвенция о дорожных знаках и сигналах;
- Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию о дорожных знаках и сигналах;
- Протокол о разметке дорог к Европейскому соглашению, дополняющему Конвенцию о дорожных знаках и сигналах;
- Соглашение о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров;
- Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов;
- Протокол к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов;
- Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП);
- Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров;
- Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах;

- Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок.

В соответствии с Указом № 187 президента Грузии от 7 апреля 2011 года Грузия присоединилась к разработанному Европейской экономической комиссией Европейскому соглашению, касающемуся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки. По истечении переходного периода (шесть месяцев) она станет участником этого соглашения.

Таблица А1.8 - **Международные автомобильные перевозки в Грузии, по категориям**

(Кол-во рейсов) Категория	2007	2008	Годовой прирост (%)	2009	Годовой прирост (%)	2010	Годовой прирост (%)
Транзит	56 102	71 172	27	77 430	9	90 342	17
Импорт	57 825	62 794	9	61 548	-2	69 721	13
Экспорт	12 377	9 313	-25	12 338	32	7 022	-43
Всего	126 304	143 279	13	151 316	6	167 085	10

Железнодорожный транспорт

Грузооборот на железнодорожном транспорте в 2004 году достигал лишь 40% от уровня 1991 года. Однако произошло относительное улучшение показателей работы железных дорог, на долю которых в 2004 году приходилось 88% общего объема грузоперевозок, по сравнению с 24-25% в 1990-х годах. Сложный рельеф местности в Грузии диктует необходимость большого числа инженерных сооружений, которых насчитывается в общей сложности более 3 700. Общая протяженность железных дорог составляет 2 344 км. Самая загруженная железнодорожная линия связывает Тбилиси с портами Черного моря; до завершения строительства нефтепровода Баку – Супса она использовалась также для транспортировки азербайджанской нефти к черноморскому побережью. Железнодорожная сеть Грузии имеет прямое соединение с железными дорогами Армении, Азербайджана и Российской Федерации. Сеть ЕАТС включает 1 564 км электрифицированных линий.

В настоящее время в рамках программы ТРАСЕКА готовится экспериментальный проект по организации движения маршрутных контейнерных поездов между Поти и Баку. Его презентация состоится в ходе Инвестиционного форума ТРАСЕКА в 2012 году.

В 2011 году Грузия в соответствии с требованиями своего законодательства присоединилась к Конвенции о международных железнодорожных перевозках. Она вступит в силу для Грузии по завершении процедур присоединения.

Таблица А1.9 - Объемы грузоперевозок в Грузии, по категориям (млн. тонн)

Категория	2007	2008	2009	2010	Годовой прирост (%)
Транзит	14,4	13,8	11,4	13,2	16
Импорт	3,6	3,5	2,7	3,1	15
Экспорт	1,4	1,5	1,4	1,5	7
Местные	2,8	2,4	1,7	2,1	24
Всего	22,2	21,2	17,1	19,9	16,4

Морские порты

Доля морского транспорта в общем объеме перевозок грузов резко сократилась по сравнению с началом 1980-х годов, когда она составляла 73%. К 2004 году этот показатель упал до 1%. Отчасти это было вызвано гражданской войной и последующей утратой территорий, находившихся с начала 1990-х годов под контролем сепаратистов. На Черном море у Грузии имеются два крупных порта (Поти и Батуми) и два морских терминала – Кулеви и Супса. Эти терминалы используются в основном для транспортировки нефти.

Таблица А1.10 - Морской транспорт Грузии

Объекты	2008	2009	2010	Годовой прирост (%)
Морской порт Поти	8,0	6,1	7,3	20
Морской порт Батуми	8,6	7,8	8,0	3
Морской терминал Кулеви (наливные грузы)	1,3	2,1	3,4	62
Морской терминал Супса (наливные грузы)	0,6	4,2	4,0	-5
Всего	18,5	20,2	22,7	12

Паромные рейсы по Черному морю из портов Батуми и Поти напрямую связывают Кавказ и Центральную Азию с причерноморскими регионами Европы. Из Поти и Батуми осуществляются прямые паромные перевозки в Украину (Ильичевск, Керчь), Болгарию (Варна) и Российскую Федерацию (Кавказ, Новороссийск). Ролкерные суда курсируют только между Поти и Новороссийском.

Морской порт Поти

Держателем 80-процентного пакета акций морского порта Поти является компания "АПМ Терминалс" – одно из подразделений датского концерна "Маерск"; остальные 20% принадлежат грузинскому филиалу компании "Ракин". В ближайшие пять лет АПМ планирует вложить в развитие инфраструктуры порта более 100 млн. долл. США.

Занимающий стратегически выгодное положение порт Поти является крупнейшим в Грузии и используется для перевозки наливных, сухих массовых и контейнерных грузов, а также для паромного сообщения. В порту имеется 15 причалов общей длиной 2 900 метров и более 20 береговых кранов. Сегодня Поти служит Грузии, Армении и Азербайджану главными морскими воротами на рынки Европы, а в перспективе он идеально расположен для того, чтобы стать узловым пунктом торговых связей с центральноазиатскими странами. В структуре грузооборота порта Поти преобладают сухие грузы.

Таблица А1.11 - Причалы в порту Потти

Номер причала	Назначение	Длина (м)	Глубина (м)	Макс. осадка (м)
1	Наливные грузы	200	10,0	8,0
2	Паромный терминал (ж/д)	185	10,0	8,0
3	Генеральные/массовые грузы	215	8,5	8,0
4	Генеральные/массовые грузы	154	8,5	7,9
5	Генеральные/массовые грузы	173	8,5	8,0
6	Генеральные/массовые грузы	212	9,75	9,0
7	Контейнеры	211	8,5	8,5
8	Генеральные/массовые грузы	215	9,75	9,25
9	Генеральные/массовые грузы	220	8,0	7,5
10	Генеральные/массовые грузы	264	8,0	7,5
11	Генеральные/массовые грузы	71	8,0	7,4
12	Пассажирские суда	250	6,5	6,5
13	Паромный терминал (ро-ро)	97	6,5	6,5
14	Универсальный контейнерный терминал	253	8,4	
15	Зерновой терминал (проектируется)	155	8,5	

Таблица А1.12 - Грузооборот и основные объекты инфраструктуры порта Потти

Грузооборот (млн. тонн)		Основные объекты инфраструктуры		
2008 год	8,0	Круглогодичная навигация		
в т.ч. сухие грузы	7,0	Площади	Крытые и открытые склады	298 800 м ²
2009 год	6,1	В т.ч.	Причалы	2 715 м
в т.ч. сухие грузы	5,2		Волнорезы	1 810 м
2010 год	7,3		Общая акватория	653 400 м ²
в т.ч. сухие грузы	6,1			

Морской порт Батуми

Морской порт Батуми и Батумский нефтяной терминал находятся в стопроцентной собственности государственной нефтегазовой компании Казахстана "Казмунайгаз".

Пропускная способность нефтяного терминала – 15 млн. тонн в год. Терминал специализируется на переработке сырой нефти и практически всех видах нефтепродуктов, включая дизельное топливо, бензин, атмосферный мазут и др. На срок до 2019 года Батумскому нефтяному терминалу сданы в аренду причалы 1, 2 и 3.

Пропускная способность контейнерного терминала – 100 000 ДФЭ в год. На терминале имеются открытые складские площадки и погрузочно-разгрузочное оборудование, используемое как для прямой перегрузки, так и для складских операций.

Паромное сообщение осуществляется между Варной, Ильичевском, Поти и Батуми. Паромные перевозки полностью автоматизированы. Номинальная пропускная способность терминала – около 700 000 тонн. С ноября 2007 года причалы 4, 5 и 6, а также терминал железнодорожного паромов аренованы компанией "Батумский международный контейнерный терминал", входящей в группу "Интернэшнл контейнер терминал сервис".

Причалы 7, 8 и 9 используются для приема и отправки сухих грузов. Пропускная способность сухогрузного терминала – до 2 млн. тонн в год.

Морской вокзал пропускной способностью 180 000 пассажиров в год находится в центре города, на приморском бульваре. Причалы № 10 и 11 используются для приема пассажирских, а также малых грузовых судов и пассажирских паромов (ро-ро).

Таблица А1.13 - Грузооборот и основные объекты инфраструктуры порта Батуми

Грузооборот (млн. тонн)		Основные объекты инфраструктуры		
2008 год	8,7	Круглогодичная навигация		
в т.ч. наливные грузы	7,2	Площади	Крытые склады	13 221 м ²
2009 год	7,8		Открытые склады	18 889 м ²
в т.ч. наливные грузы	6,4	Грузовместимость	Глубины	8–16 м
2010 год	8,0		Сухогрузные суда	30 000 тонн
в т.ч. наливные грузы	6,1		Нефтеналивные танкеры	120 000 тонн

Диаграмма А1.2 - Автомобильные пункты пересечения границы, 2010 год

Пункты пересечения границы (автомобильные и железнодорожные)



Автомобильные ППГ:

- Красный мост (с Азербайджаном)
- Лагодехи (с Азербайджаном)
- Самтацкаро (с Азербайджаном)
- Мтквари (с Азербайджаном)
- Садахло (с Арменией)
- Ниноцминда (с Арменией)
- Гугути (с Арменией)
- Ахкерпи (с Арменией)
- Сарпи (с Турцией)
- Вале (с Турцией)
- Казбеги (с Российской Федерацией)
- Морской порт Батуми
- Морской порт Поти

Примечание. Данные с учетом транзита в обоих направлениях.

Железнодорожные ППГ:

- Гардабани (с Азербайджаном, 12,9 млн. тонн в 2010 году)
- Садахло (с Арменией, 1,7 млн. тонн в 2010 году)
- Морской порт Потти (5,3 млн. тонн в 2010 году)
- Морской порт Батуми (7,4 млн. тонн в 2010 году)
- Морской терминал Кулеви (3,6 млн. тонн в 2010 году)

Примечание. Данные с учетом транзита в обоих направлениях

Начиная с 2010 года на пограничных переходах введена система "единого окна", согласно которой функции проверки паспортов лиц, следующих через границу автомобильным транспортом, и занесения автотранспортных средств в базу данных министерства внутренних дел Грузии переданы уполномоченному на пропускном пункте. Пропускные пункты переоборудованы таким образом, чтобы водители могли проходить паспортный контроль, не покидая автомобилей.

В 2010 году электронные базы данных министерства внутренних дел Грузии и Налоговой службы министерства финансов Грузии были объединены, что создало предпосылки для внедрения принципа "единого окна". Это, в свою очередь, позволило значительно упростить процедуры пересечения границы, сократить их продолжительность и повысить качество обслуживания. До объединения баз данных затраты времени на пересечение границы составляли 5–6 минут для порожних и 20–25 минут для груженых транспортных средств. После объединения они сократились, соответственно, до 2–3 и 10–12 минут.

Германия

Протяженность и структура сети автомобильных дорог, железных дорог и внутренних водных путей (в км), порты (морские и внутреннего плавания)

Транспортная сеть Германии – одна из самых плотных и высокоразвитых в Европе: 12 800 км автомагистралей, 41 000 км скоростных автодорог федерального значения и 170 000 км дорог регионального и местного значения, 34 000 км железных дорог и 7 300 км внутренних водных путей. В Германии имеются также крупные порты и аэропорты, играющие роль международных транспортных узлов.

Основные виды транспорта

В 2010 году объем грузов, перевезенных в Германии всеми видами наземного транспорта, вновь увеличился после резкого спада, вызванного недавним финансово-экономическим кризисом. В частности, грузооборот как железнодорожного, так и внутреннего водного транспорта вырос примерно на 12%, а грузооборот автомобильного транспорта – на 4,9%. В 2010 году соотношение между видами транспорта выглядело следующим образом:

- автомобильный – 71,9%;
- железнодорожный – 17,8%;
- внутренний водный – 10,3%.

Пункты пересечения границ (для автомобильного, железнодорожного, морского и внутреннего водного транспорта)

Географическое положение Германии в центре Европы, где она граничит с девятью государствами, а также экспортная ориентация ее экономики делают трансграничные перевозки важным вопросом национальной политики в области транспорта. Германия входит в Шенгенскую зону, а все ее соседи, за исключением Швейцарии, являются государствами – членами ЕС. Обычной процедурой при подготовке проектов по развитию трансграничной инфраструктуры является создание совместных рабочих групп, дающих оценку экономических перспектив того или иного проекта, а затем готовящих необходимые соглашения.

Согласно недавнему исследованию на тему "Оптимизация перевозок на большие расстояния"¹¹¹, на долю Германии приходится основная часть грузооборота в рамках европейского общего рынка. Так, в 2007 году объем транзитных перевозок по территории Германии составил 16,2% всех перевезенных грузов. Эти перевозки будут продолжать расти, особенно на направлениях Восток–Запад и Северо–Запад/Юго–Восток, причем главенствующая роль в них, безусловно, будет принадлежать автомобильному транспорту. Кроме того, трансграничные перевозки демонстрируют намного более выраженную тенденцию к росту, чем перевозки, осуществляемые внутренним транспортом. В 2025 году на них будет приходиться примерно 57%, т. е. более половины всех перевозимых грузов. При этом в структуре международных автомобильных перевозок быстрее всего будут расти транзитные грузопотоки, удельный вес которых должен несколько превысить 20%.

Грузовые терминалы

На сегодняшний день в Германии функционируют более 120 объектов по перевалке грузов, доставляемых железнодорожным и водным транспортом. Сооружение и модернизация этих объектов осуществляются при финансовой поддержке федерального правительства. Это способствовало значительному совершенствованию сети терминалов в Германии и помогло заметно увеличить их совокупную пропускную способность – с 45,5 млн. брутто-тонн (1998 год) до 92,7 млн. брутто-тонн (2008 год). Кроме того, в 35 пунктах созданы грузовые деревни. В них размещаются свыше 1 300 компаний с общим штатом 50 000 человек. В целом сектор грузового транспорта и логистики, оборот которого в 2009 году превысил 200 млрд. евро, а количество занятых – 2,7 млн. человек, является третьей по масштабам отраслью германской экономики. Дальнейшее развитие смешанных перевозок предусматривается Планом действий в области грузового транспорта и логистики, который публикуется федеральным министерством транспорта, строительства и городского развития¹¹².

Проблемы транспорта и транспортной инфраструктуры

Невзирая на финансово-экономический кризис, следует ожидать дальнейшего уверенного роста грузоперевозок. Ожидается, что к 2025 году их совокупный объем увеличится примерно на 70%, причем прирост автомобильных грузоперевозок составит 79%, а автомобильных перевозок на большие расстояния – 84%. Рост будет весьма неравномерным в разных регионах страны и будет сосредоточен в ряде транспортных артерий и городских агломераций – прежде всего на маршрутах, связывающих морские порты с внутренними районами, а также пролегающих с севера на юг. С учетом этой тенденции необходимо поддерживать уровень качества, достигнутый в существующей дорожной сети. Кроме того, необходимо будет

¹¹¹ <http://www.bmvbs.de/SharedDocs/DE/Artikel/UI/langstreckenverkehre-optimieren.html>.

¹¹² <http://www.bmvbs.de/cae/servlet/contentblob/59840/publicationFile/30825/aktionsplan-22-11-2010.pdf>.

увеличить общую эффективность работы системы, с тем чтобы она могла справиться с прогнозируемым ростом перевозок. Для этого наиболее важны следующие меры:

- совершенствование цепей логистики и грузоперевозок: консолидация транспортных операций, недопущение порожних рейсов, стратегический подход к развитию логистики в городах, использование морских каботажных перевозок как части европейских логистических цепей:
 - активные системы управления движением на автомагистралях, в частности позволяющие в часы пиковой нагрузки использовать обочины в качестве дополнительных полос движения (к настоящему времени такими системами оборудованы более 2 500 км автомагистралей);
 - более рациональная организация дорожных работ, являющихся на сегодняшний день причиной 35% пробок на автомагистралях;
 - использование инновационных технических решений в автомобилестроении, позволяющих транспортным средствам поддерживать связь и обмениваться информацией друг с другом и с объектами инфраструктуры, что повышает безопасность движения, способствует его лучшей организации и защите окружающей среды;
 - повышение пропускной способности железных дорог при помощи новых технологий сигнализации и подвижного состава современных конструкций;
 - применение на транспорте спутниковых и информационно-коммуникационных технологий;
- укрепление роли морских портов, портов внутреннего плавания и аэропортов как важных узловых пунктов на внутренних и международных торговых путях, а также как логистических центров; общие директивы на этот счет изложены в принятых федеральным правительством национальных стратегиях развития портов¹¹³ и аэропортов¹¹⁴;
- разработка стратегии отхода от использования минеральных энергоносителей; это подразумевает применение широкого круга современных технологий, включая переход на альтернативные виды топлива, расширенное использование возобновляемых источников энергии на транспорте и в жилищно-коммунальном хозяйстве, а также повышение энергоэффективности традиционных приводных систем автомобилей.

Ключевой проблемой, однако, остается привлечение финансирования.

Текущие и планируемые проекты по развитию транспортной инфраструктуры международного значения и связанные с этим инвестиционные расходы

В апреле 1991 года, вскоре после воссоединения Германии, федеральное правительство приняло решение о реализации 17 транспортных проектов по восстановлению единства страны в целях скорейшего создания инфраструктуры, объединяющей старые федеральные земли с новыми и создающей условия для экономического подъема. Из этих 17 проектов 9 направлены на развитие железнодорожного, 7 – автомобильного и 1 – внутреннего водного транспорта. Основной целью транспортных проектов "Единой Германии" является укрепление коммуникаций между Западом и Востоком. На сегодняшний день в эти проекты

¹¹³ <http://www.bmvbs.de/cae/servlet/contentblob/31316/publicationFile/3887/nationales-hafenkonzept-fuer-die-see-und-binnenhaefen.pdf>.

¹¹⁴ <http://www.bmvbs.de/cae/servlet/contentblob/30822/publicationFile/446/flughafenkonzept-2009-der-bundesregierung.pdf>.

инвестировано более 29 млрд. евро. Обзор текущего состояния проектов приводится в ежегодных отчетах об их осуществлении¹¹⁵.

Маршруты, намеченные в рамках этапа II EATC, проходят по наиболее интенсивно используемым в Германии магистралям. Сумма средств, уже израсходованных и выделенных на ближайшие годы только на развитие предусмотренных в рамках этого этапа железнодорожных проектов, превышает 7 млрд. евро. Более 1,8 млрд. евро будут вложены в модернизацию важной автомагистрали А6, пролегающей с востока на запад. Подробнее данные по всем видам наземного транспорта приведены в действующем рамочном инвестиционном плане федерального министерства¹¹⁶.

В федеральном бюджете на 2010 год, а также в двух программах стимулирования экономики предусматривались инвестиции в инфраструктуру транспорта на общую сумму 11,8 млрд. евро. Из этой суммы около 4,3 млрд. евро были израсходованы на развитие железных дорог федерального значения, около 5,3 млрд. евро – на федеральную сеть автомагистралей и около 1 млрд. евро – на развитие федеральной системы внутренних водных путей. 150 млн. евро выделены на интермодальные транспортные объекты, улучшающие условия для смешанных перевозок. При этом более 4,5 млрд. евро из вышеуказанных средств были использованы для модернизации железных и автомобильных дорог. В период с 2011 по 2014 год на сооружение новой и реконструкцию существующей транспортной инфраструктуры, а также на ее капитальный и текущий ремонт будет ежегодно выделяться около 10 млрд. евро.

Греция

Доля транспорта в ВВП

Транспорт является важной отраслью греческой экономики, на которую приходится приблизительно 7–8% ВВП страны и которая играет особо важную роль в сфере экспорта, импорта, инвестиций и занятости.

Автомобильный транспорт

Автомобильный транспорт обслуживает основную часть пассажиро- и грузопотоков. В последние годы его доля в наземных грузоперевозках несколько увеличилась с соответствующим сокращением за тот же период доли грузового железнодорожного транспорта. По удельному весу автотранспорта в общем объеме перевозимых грузов Греция занимает одно из первых мест среди стран – членов ЕС (по данным за 2009 год – 97,8%, т.е. 27 791 млн. тонно-километров), при доле железнодорожного транспорта 2,3% (835 млн. тонно-километров). Как видно из нижеследующей таблицы, в 2008-2009 годах доля автомобильного транспорта увеличилась с 97,3 до 97,8%.

Таблица А1.14 - Доля различных видов транспорта в грузоперевозках: Греция, 2008–2009 годы

Доля видов транспорта в грузоперевозках		
	Автомобильный транспорт	Железнодорожный транспорт
2008	97,3%	2,7%
2009	97,8%	2,3%

¹¹⁵ <http://www.bmvbs.de/cae/servlet/contentblob/68032/publicationFile/40375/sachstandsbericht-verkehrsprojekte-deutsche-einheit-stand-mai-2011.pdf>.

¹¹⁶ http://www.bmvbs.de/DE/VerkehrUndMobilitaet/Verkehrspolitik/Infrastrukturplanung/Verkehrsinvestitionsbericht/verkehrsinvestitionsbericht_node.html.

Аналогичные тенденции наблюдались и в секторе пассажирских перевозок, где доля пассажиров, перевезенных железнодорожным, автомобильным и автобусным транспортом, претерпела в 2007–2008 годах следующие изменения:

Таблица А1.15 - Доля различных видов транспорта в перевозках пассажиров: Греция, 2007–2009 годы

Доля видов транспорта в перевозках пассажиров			
	Железные дороги	Легковые автомобили	Междугородние и городские автобусы и троллейбусы
2007	1,6%	79,9%	18,5%
2008	1,3%	80,8%	17,5%
2009	1,1%	80,8%	17,8%

В таблице ниже приведены данные о безопасности автомобильных и железнодорожных перевозок. Они свидетельствуют о сокращении на обоих видах транспорта количества происшествий, повлекших человеческие жертвы:

Таблица А1.16 - Число погибших в результате происшествий на наземном транспорте: Греция, 2008–2010 годы

Число погибших в происшествиях на наземном транспорте		
	Автомобильный транспорт	Железнодорожный транспорт
2008	1 555	40
2009	1 453	42
2010	-	39
Изменение (%)	-6,6	-2,5

Общая протяженность автомагистралей увеличилась в 2003–2008 годах с 958 км до 1 120 км (почти на 14,5%). Протяженность дорог национального значения к концу 2008 года составляла 10 189 км, дорог второстепенного или регионального значения – 30 864 км и прочих дорог – 75 600 км.

Железнодорожный транспорт

Объем железнодорожных перевозок, как грузовых, так и пассажирских, в 2009–2010 годах значительно сократился. Так, если в 2009 году он составлял 540 064 тонно-километров, то в 2010 году – лишь 393 166 тонно-километров (уменьшение на 27,2%). Перевозка пассажиров сократилась с 1 343 919 пассажиро-километров в 2009 году до 1 059 065 пассажиро-километров в 2010 году (т. е. на 21,2%).

Таблица А1.17 - Перевозка грузов и пассажиров железнодорожным транспортом, 2009–2010 годы

	Общий объем грузоперевозок в тонно-километрах	Общий объем пассажирских перевозок в пассажиро-километрах
2009	540 064	1 343 919
2010	393 166	1 059 065
Изменение в % к уровню прошлого года	-27.2	-21.2

Общая протяженность действующих железнодорожных линий составляет 2 552 км, из которых электрифицировано 368 км; 475 км приходится на высокоскоростные, и 2 077 км – на обычные линии. Основная часть железных дорог имеет ширину колеи 600, 1 000 или 1 435 мм. В сети электроснабжения используется ток напряжением 25 000 В и частотой 50 Гц.

В таблицах ниже перечислены действующие и сооружаемые в стране железнодорожные сети.

Таблица А1.18 - Действующие железнодорожные сети Греции

Действующие сети	
Сеть	Линии
Магистральная сеть ПАСЭП	Пирей-Афины-Плати-Салоники-Идомени
Ветки	Лианоклада – Лами – Стилида
	Палеофарсалос – Каламбака
	Ларисса – Волос
	Ано Лехония – Милеес
Западная Македония	Салоники – Плати – Эдесса – Арнисса
Ветки	Арнисса – Аминдео – Флорина
	Аминдео – Козани
Восточная Македония	Салоники – Стримонас – Александуполис – Дикея – Орменион
Ветки	Сримонас – Промахонас
Пелопоннес	
Ветки	Диакфто – Калаврита
	Рио – Патро – Айос-Андреас
	Пиргос – Олимпия
	Пиргос – Катаколо
	Коринф – Аргос – Триполи
	Аргос – Нафплион
Пригородные линии	Пирей – Лиосия – Киато
	Аэропорт – СКА – Лиосия – Киато
	Афины – Чалкис

Таблица А1.19 - Строящиеся железнодорожные сети Греции

Строящиеся сети	
Периферийная сеть	Маршрут
КОНТИНЕНТАЛЬНАЯ ГРЕЦИЯ (обычная колея)	Титорея – Домокос
ПРИГОРОДНОЕ СООБЩЕНИЕ (АФИНЫ)	Триасио-Педио – Нео-Иконио
ПЕЛОПОННЕС (обычная колея)	Киато – Рододафне – Рио
ПЕЛОПОННЕС (метровая колея)	Триполи – Лефктро – Зевголатио
ЗАПАДНАЯ МАКЕДОНИЯ (обычная колея)	Поликастро – Идомени (новая линия)

В начале 2007 года государственная железнодорожная корпорация была разделена на две компании, одна из которых отвечает за обслуживание инфраструктуры, а другая, получившая название "ТРЕНОЗЭ" – за железнодорожные перевозки.

Ниже приводятся данные о расходах на инфраструктуру как обычных, так и высокоскоростных железнодорожных линий, ее обслуживание, модернизацию и расширение, за 2010 год, а также о прогнозах на 2011 год.

Таблица А1.20 - Расходы на инфраструктуру железнодорожного транспорта в Греции

	Обслуживание	Модернизация
Обычные ж/д линии, 2010 год (евро)	2,2 млн.	23,5 млн.
Участки проведения работ (км)	869 км	405 км
Прогноз на 2011 год (евро)	6,1 млн.	
Участки проведения работ (км)	878 км	
Высокоскоростные линии, 2010 год (евро)		7,79 млн.
Участки проведения работ (км)		224 км
Прогноз на 2011 год (евро)		1,7 млн.

Морской транспорт: морские порты и порты внутреннего плавания

Греция – одна из крупнейших в мире морских держав: главными опорами ее экономики являются морское судоходство и туризм.

Вместе с тем, как видно из приведенной ниже таблицы, в 2008–2009 годах входящие и исходящие пассажиропотоки греческих портов сократились.

Таблица А1.21 - Число прибывающих и убывающих пассажиров в портах Греции, 2008–2009 годы

Число убывающих и прибывающих пассажиров во всех портах (млн. человек)	
Периферийная сеть	Маршрут
2008	91,101
2009	88,351

Ниже приводятся данные о пассажиропотоке основных морских портов: в 2007–2009 годах их рост был зафиксирован только в порту Игуменица.

Таблица А1.22 - **Пассажиропоток основных морских портов Греции, 2007–2009 годы**

Пассажиропоток основных морских портов: число отбывающих и прибывающих пассажиров (тыс. человек)				
	2007	2008	2009	Изменение за 2008–2009 гг. В %
Палокия Саламинас	13 066	13 063	12 821	-1,9
Перама	13 066	13 066	12 821	-1,9
Пирей	11 063	11 079	10 444	-5,7
Игуменица	2 683	2 631	2 741	4,2

Отмечено также сокращение тоннажа грузов, доставляемых в основные порты Греции и отправляемых из них.

Таблица А1.23 - **Грузопоток основных морских портов, 2008–2009 годы**

Морские грузоперевозки через основные порты: годовой тоннаж (в тыс. тонн)	
2008	42,377
2009	39,476

Из внутренних водных путей (судоходные каналы, реки и озера, регулярно используемые для перевозок) в Греции имеется только Коринфский канал (общая протяженность судоходной части – 6 км).

Пункты пересечения границ

Ниже перечисляются пункты пересечения границ Греции с соседними странами для автомобильного и железнодорожного транспорта.

Таблица А1.24 - **Пограничные пропускные пункты Греции**

Пропускные пункты на границах Греции с соседними странами		
	Для автомобильного транспорта	Для железнодорожного транспорта
Болгария	Промахонас	Промахонас
Бывшая югославская Республика Македония	Эвзони	Идомени
Албания	Какавия	Кристаллопиги
Турция	Кипи (временно: окончательное решение будет принято в связи с пересмотром планов ТЕС–Т)	Питио (временно: окончательное решение будет принято в связи с пересмотром планов ТЕС–Т)

Дополнительные данные будут представлены после пересмотра планов ТЕС–Т.

Грузовые терминалы

Основной грузовой узел, где должны будут концентрироваться функции, в настоящее время осуществляемые в ряде точек в окрестностях столицы (сортировочная станция, контейнерный терминал, товарные станции и терминалы, склады и т. д.) расположен в районе Триасио-Педио и напрямую связан с грузовыми портами Иконии и Пирей на юго-востоке, Салоники на севере, а также Патра и Мегалополи на западе. Прямое сообщение между Триасио и Аттики-Одо обеспечивают удобную связь этого района с национальной автодорожной сетью. Центры грузоперевозок планируется создать и в других крупных городах Греции.

Текущие и планируемые проекты по развитию транспортной инфраструктуры международного значения и связанные с ними инвестиционные затраты

К числу важнейших текущих и планируемых проектов по развитию транспортной инфраструктуры международного значения в контексте трансъевропейской политики относятся следующие:

Приоритетный проект 7: осевая автомагистраль Игуменица/Патра – Афины – София – Будапешт станет важным дополнением к дорожной сети Юго-Восточной Европы, соединив порты Патра, Игуменица, Афины (Пирей), Салоники и Констанца с центральными районами расширенного Европейского союза. Для завершения этого проекта необходимы:

- исследования в целях реконструкции/модернизации вертикальной оси Салоники – Серрес – Промахонас. Сметные затраты на эти цели составляют около 4 700 000 евро, 50% из которых предоставит ЕС;
- работы по проектированию автомагистрали стоимостью примерно в 2 250 000 евро, 50% из которых будут предоставлены ЕС.

Приоритетный проект 21: "Морские автострады", одна из которых пролегает по территории Юго-Восточной Европы, соединяя Адриатическое море с Ионическим и с восточными районами Средиземноморья и продолжаясь далее в направлении Черного моря. Общая стоимость проекта оценивается примерно в 5 643 000 евро, 50% из которых составит взнос ЕС.

Приоритетный проект 22: Железнодорожная магистраль Афины – София – Будапешт – Вена – Прага – Нюрнберг/Дрезден, частью которой является магистраль Патрас – Афины – Салоники – Идомени/Промахонас. Реализация этого проекта позволит обеспечить лучшую взаимоувязанность всех национальных сетей на основе общих стандартов. Затраты на нее составят около 13 000 000 евро и будут частично финансироваться по линии ЕС.

Приоритетный проект 29: Железнодорожная составляющая интермодального транспортного коридора между ионическим и адриатическим побережьями (линии Козани – Каламбака – Игуменица и Иоаннина – Антирио – Рио – Каламата), сооружение которой позволит повысить пропускную способность интермодальных соединений с использованием морского и железнодорожного транспорта. Эти маршруты призваны связать крупнейшие греческие порты друг с другом и с основными железнодорожными магистралями, объединяющими Грецию с остальной Европой.

Для реализации проекта необходимо:

- разработать проект реконструкции и модернизации железнодорожной линии Патрас – Каламата с перешивкой существующей колеи шириной 1 000 мм на 1 435 мм, стоимость которого оценивается в 31 000 000 евро и будет на 50% оплачена за счет ЕС;
- осуществить проектирование новой линии Антирио – Иоаннина сметной стоимостью около 43 000 000 евро, из которых 50% будут предоставлены по линии ЕС.

Задачи развития транспорта и транспортной инфраструктуры

Задачи, которые предстоит решить в области транспорта и транспортной инфраструктуры, конкретно определены в "белой книге" под названием "Дорожная карта создания единого европейского транспортного пространства: на пути к конкурентоспособной и экономической системе транспорта". Их можно суммировать следующим образом:

- создание подлинно единого европейского транспортного пространства путем устранения всех остающихся барьеров между отдельными видами и национальными системами транспорта, облегчения интеграционных процессов и создания условий для возникновения многонациональных поставщиков мультимодальных транспортных услуг (единая европейская система "Скай", Единое европейское железнодорожное пространство, программа "Синий пояс");
- курс на развитие наиболее перспективных технологий, таких как новое поколение систем управления воздушным движением, европейские системы управления железнодорожными перевозками и обработки железнодорожной информации, системы наблюдения за судоходством, речные информационные системы, интеллектуальные транспортные сети и универсальные технические решения по взаимной увязке будущих систем координации и информационного обеспечения мультимодальных перевозок (включая системы оплаты);
- содействие укреплению территориального единства и экономическому росту путем создания европейской сети перевозок, объединяющей восточную и западную части Европейского союза, формирующей единое европейское транспортное пространство и опирающейся прежде всего на компоненты сети ТЕС–Т;
- создание конкретной основы для развития ГЧП и внедрение официального механизма отбора проектов ТЕС–Т, пригодных для финансирования на основе ГЧП;
- создание условий для распространения политики Греции в области транспорта и инфраструктуры на сопредельные страны в целях лучшей увязки инфраструктуры и углубления интеграции рынков, включая составление планов бесперебойного сообщения.

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) общей протяженностью 10 716 км (15 149 км)¹¹⁷. Поскольку состояние 68% участков этих дорог оценивается как "хорошее" или "между хорошим и удовлетворительным", можно сказать, что автодорожная сеть нуждается в улучшении и модернизации.

Железнодорожный транспорт

Общая протяженность железнодорожных линий составляет 8 676 км; еще 4 000 км находятся в стадии строительства. За период с 21 марта 2004 по 20 марта 2005 года чистый грузооборот иранских железных дорог составил 18 182 млн. тонно-километров; на сегодняшний день он достигает 33 000 млн. тонно-километров.

Протяженность сети железных дорог ЕАТС, охватывающей шесть главных маршрутов (А21-24, В21-22), составляет 11 164 км.

Для устранения узких мест и восполнения недостающих звеньев принимаются следующие меры:

- предложено построить железнодорожные линии между населенными пунктами Астара и Рашт, Анзали (порт) и Рашт, а также между населенными пунктами Бам и Чабахар;

¹¹⁷ Имеется в виду суммарная длина всех маршрутов, без вычета участков, являющихся общими для нескольких из них.

- ведется строительство недостающих звеньев между Раштом и Казвином, на участке Сангбаст – Торбат-Хейдарие – Табас – Бафгх, а также между Керманом и Бамом.

По открытой в 2005 году железнодорожной ветке между Бафгхом и Мешхедом перевозятся значительные количества грузов: согласно данным "Рэйлуэй газет" (январь 2007 года), между портом Бендер-Аббас на побережье Ормузского залива и городом Мешхед в северо-восточном Иране три раза в неделю ходят пассажирские поезда, но большинство поездов на данной линии занято грузовыми перевозками. По этой железной дороге, обеспечивающей прямую связь между границей Туркменистана и морем, транспортируются крупные партии наливных грузов, в основном нефти, бензина и других нефтепродуктов. По ней также перевозят сжатые газы, щебень, серу и стальную проволоку, причем значительная часть этих товаров следует в республики Центральной Азии либо прибывает оттуда. Хотя в используемом подвижном составе преобладают товарные вагоны для массовых грузов, имеются свидетельства значительного роста объемов контейнерных перевозок.

Морские порты и порты внутреннего плавания

В Ирана имеется четыре морских порта (Бендер-Эмам, Бендер-Аббас, Чабахар и Бушер) и два порта внутреннего плавания (Анзали и Амирабад). Протяженность внутренних водных путей (по реке Карун) – 850 км. Фактический объем грузоперевозок составляет примерно 64 млн. тонн в год. В большинстве портов запланированы или выполняются проекты реконструкции и модернизации.

Грузовые терминалы и другая инфраструктура интермодального транспорта

В морских портах Бендер-Эмам и Бендер-Аббас имеются современные контейнерные терминалы с подъемно-транспортным оборудованием (механизмы для перегрузки контейнеров с железной дороги на суда и с железной дороги на автотранспорт). В порту внутреннего плавания Амирабаде также есть современные терминалы для контейнерных грузов, располагающие подъемно-транспортным оборудованием (для перегрузки контейнеров с железной дороги на суда и с железной дороги на автотранспорт, а также для обслуживания ролкерных ("ро-ро") перевозок).

Международные пункты пересечения границ (автомобильные и железнодорожные)

В Иране имеется большое число пунктов пересечения границ с соседними странами (см. диаграмму А 1.3), в том числе:

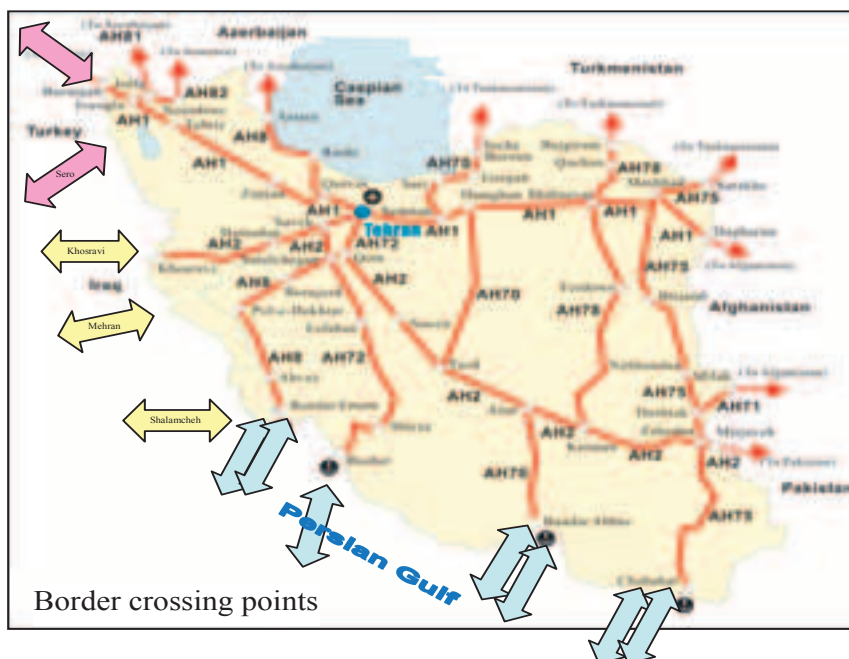
- Милак (автомобильный), Догарун (автомобильный) и Санган (железнодорожный) – с Афганистаном;
- Базарган (автомобильный) и Рази (железнодорожный) – с Турцией;
- Астара (железнодорожный и автомобильный), Нурдуз и Джольфа (железнодорожные и автомобильные) – с Азербайджаном;
- Мирджавех (железнодорожный) – с Пакистаном.

Кроме того, оборудованы три официальных пропускных пункта на границе с Ираком:

- Хосрави на дороге АН2 напротив иракского пункта Мантария, расположенного на дороге М40;
- Мехран напротив пункта Зорбатия в Ираке, имеющий выход на дорогу АН2 через города Илам и Керманшах;

- Шаламчех напротив иракского города Басра (на дороге М70), имеющий выход на Ахваз и Бендер-Эмам по дороге АН8 через Хорремшехр.

Диаграмма А1.3 - **Пункты пересечения границ**



Если для автомобильного транспорта круглосуточно и ежедневно открыты лишь несколько пограничных пропускных пунктов (Базарган, Нурдуз и Джольфа), а большинство остальных функционируют только в дневное время, то на железных дорогах круглые сутки и без выходных работают все семь пограничных переходов.

На международном пограничном переходе (железнодорожном и автомобильном) в Сераксе, на границе с Туркменистаном, имеется оборудование для замены колесных пар контейнерных поездов с пропускной способностью около 200 контейнеров за 24 часа.

Четкой и эффективной организации транзитных и иных перевозок препятствуют следующие факторы:

- отсутствие единообразных соглашений между соседними государствами;
- сложность действующих правил и требований к документации;
- несогласованность процедур и наборов документов, необходимых для пересечения границ;
- неясный порядок выполнения процедур;
- отсутствие стандартов, касающихся веса и габаритов транспортных средств;
- отсутствие современных логистических служб.

Осуществляемые и запланированные проекты транспортной инфраструктуры международного значения и суммы соответствующих инвестиций

В Иране рассматриваются следующие меры по ликвидации существующих узких мест в работе транспорта:

- повышение слаженности действий и развитие сотрудничества между странами региона в целях обеспечения совместимости существующих систем;
- создание торговой и таможенной инфраструктуры;
- введение гибкой и конкурентоспособной системы тарифов;
- сокращение сроков доставки грузов путем уменьшения простоя поездов на границах и принятия мер, сокращающих затраты времени на движение транзитных поездов по территории стран;
- усиление роли экспедиторских компаний в странах СНГ, Иране и Турции, а также привлечение частного сектора к обслуживанию перевозок на этих маршрутах;
- сооружение недостающих участков железнодорожных линий;
- унификация транспортных документов, правил, требований к информации и техническим системам;
- обеспечение присоединения всех участвующих государств к единой конвенции о железнодорожных перевозках.

Наряду с этим реализуются новые широкомасштабные программы развития автодорожной сети, железных дорог и портов, направленные на расширение и модернизацию транспортной инфраструктуры.

Предлагаемые новые проекты транспортной инфраструктуры международного значения и суммы соответствующих инвестиций

Ираном и Российской Федерацией завершена подготовка технико-экономической документации для строительства скоростной автодороги, которая должна связать город Рашт на севере Ирана с Москвой через территорию Азербайджана, включая сооружение шоссе Баку – Астара. В конце марта 2008 года в Тегеране прошло совещание рабочей группы с участием представителей Ирана, Азербайджана и Российской Федерации, в ходе которого организациями трех стран был подписан меморандум о взаимопонимании, касающийся практических аспектов сотрудничества по данному проекту. В соответствии с тегеранской договоренностью технико-экономические обоснования строительства объектов на иранском участке должны были быть подготовлены и представлены Азербайджану и Российской Федерации в шестимесячный срок. После их утверждения в рамках той же договоренности были определены сроки проведения строительных работ. На первом этапе общий объем грузоперевозок по данному маршруту составит порядка 5-7 млн. тонн, с последующим увеличением до 15-20 млн. тонн. По расчетам иранских специалистов, сооружение участка Рашт – Анзали обойдется в 600 млн. долл. США, а для прокладки линии Анзали – Астара потребуется еще 200 млн. долларов.

В настоящее время близится к завершению строительство двух железных дорог: линии Казвин – Рашт – Анзали – Астара, которая является недостающим звеном коридора Север-Юг, призванного сократить путь из Финляндии в Индию, и линии Мианех – Бостанабад – Тебриз, которая уменьшит расстояние между этими пунктами по железной дороге с нынешних 300 до 200 км.

Обеспечены финансированием и планируются к завершению в 2014 году следующие три проекта, также расположенные на маршрутах EATC:

- сооружение участка Бам – Чабахар;
- сооружение участка Захедан – Мирджавех;
- сооружение участка Шираз – Бушер.

Кроме того, в стадии планирования находится проект по реконструкции и модернизации линии Тегеран – Исфаган на общую сумму 1 350 млн. долл. США, пока не обеспеченный финансированием в полном объеме.

К числу других железнодорожных проектов общенационального значения относятся:

- ведущееся строительство линии Хорремшехр – Шаламчех – Басра на юге страны, которая свяжет иранские железные дороги с территорией Ирака;
- долгосрочный проект по сооружению 610-километровой линии Арак – Керманшах – Хосрави, ведущей в Ирак по перешейку между Средиземным морем и Персидским заливом.

Источники:

CIA Factbook, Railway Gazette (2007), доклад Исламской Республики Иран, представленный в Аммане в 2005 году, другая информация, полученная от Ирана.

H. Jamali, The first regional workshop of Euro-Asian transport links Phase II: Facilitation of Euro-Asia transport in the ECO region. См. по адресу: <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2009/wp5/GE2-wkshp1-Iran.pdf>.

Trend. Iran to Link Northern City to Russia via Azerbaijan, 3 October 2010. См. По адресу: <http://en.trend.az/capital/transport/1760595.html>.

Казахстан

В силу экономико-географических особенностей Казахстана (обширная территория, отсутствие выхода к морю, неравномерное распределение населения и природных ресурсов) транспортные сети играют весьма важную роль в экономике страны.

На автомобильные и железные дороги приходится основная часть общей протяженности наземных транспортных путей (соответственно 88 400 и 14 000 км).

На сегодняшний день становятся очевидными неудовлетворительное состояние материально-технической базы транспортной отрасли, старение инфраструктуры и нехватка современных технологий. Доля транспортных издержек в конечной стоимости товаров составляет от 8% до 11% (соответственно при перевозке внутренним железнодорожным и автомобильным транспортом). Таким образом, транспортные услуги обходятся экономике страны в среднем вдвое дороже, чем в промышленно развитых государствах. По индексу "транспортоемкости" отставание Казахстана от этих государств является приблизительно пятикратным: так, на каждый доллар ВВП в Казахстане приходится не менее 9 тонно-километров грузоперевозок, тогда как для стран ЕС этот показатель составляет менее 1 тонно-километра на доллар ВВП.

Территорию Казахстана пересекают четыре международных транспортных коридора, проложенных с учетом существующей в стране транспортной инфраструктуры:

- Северный коридор Трансазиатской железнодорожной магистрали, соединяющий Западную Европу с Китаем, Корейским полуостровом и Японией через Российскую Федерацию и Казахстан (участок Достык – Актогай – Саяк – Моинты – Астана – Петропавловск (Пресногорьковская))
- Южный коридор Трансазиатской железнодорожной магистрали, соединяющий Юго-Восточную Европу с Китаем и странами Юго-Восточной Азии через Турцию, Иран, центральноазиатские государства и Казахстан (участок Достык – Актогай – Алматы – Шу – Арыс – Сары-Агаш)
- ТРАСЕКА: коридор из Восточной Европы в Центральную Азию через Черное море, Кавказ и Каспийское море (участок Достык – Алматы – Актау)
- Север-Юг: коридор из Северной Европы в страны Залива через Российскую Федерацию, Иран, а также Казахстан на участках от морского порта Актау до уральских областей Российской Федерации и от Актау до Атырау.

Автомобильный транспорт

Общая протяженность дорожной сети Казахстана составляет более 88 900 км, из которых 13 000 км приходятся на дороги международного значения, соединяющие между собой сети автомагистралей Азии и Европы. В последние годы ведутся широкомасштабные работы по ремонту и реконструкции существующей инфраструктуры и сооружению новых дорог (отремонтировано 14 400 км дорог). Пользование дорожной сетью, как правило, является бесплатным. Ее общая плотность в Казахстане составляет 32,4 км на 1 000 км² территории; около 94% дорог имеют твердое покрытие.

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); их общая протяженность составляет 28 472 км¹¹⁸.

Железнодорожный транспорт

Сеть ЕАТС охватывает четыре основных маршрута общей протяженностью 4 588,5 км:

- Петропавловск – Достык (1 910,8 км);
- Пресногорьковская – Кокчетав (346,5 км);
- Сары-Агаш – Актогай (1 505,4 км);
- Аксарайская – Оазис (825,8 км);

Общая протяженность железнодорожной сети Казахстана составляет 14 200 км (на 2005 год), а её плотность – 5,1 км на 1 000 км². На казахстанские железные дороги приходится 70% всех перевозимых грузов и 50% всех пассажирских перевозок страны. Объем грузоперевозок в 2005 году составил 171,9 млрд. тонно-километров.

Морские порты и порты внутреннего плавания

Казахстан – государство, не имеющее выхода к морю (кратчайшее расстояние до моря – 3 750 км). Страна имеет выход только к побережью Каспия и поэтому в определенной мере 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 речного флота и 4,5 м для судов

¹¹⁸ Имеется в виду суммарная длина всех перечисленных дорог, без вычета участков, которые являются общими для нескольких из них.

типа "река-море". Плотность судоходной сети внутренних водных путей составляет 1,5 км на 1 000 км². Период навигации по внутренним водным путям ограничен и продолжается в среднем 200 дней в год. В навигации 2000 года участвовало 552 судна (в том числе 402 транспортных и 150 судов технического флота). Для устранения узких мест, затрудняющих перевозки по внутренним водным путям, требуются инвестиции в инфраструктуру.

Основные транзитные грузопотоки следуют через международный морской коммерческий порт Актау, годовая пропускная способность которого составляет до 8 млн. тонн нефти, 1,5 млн. тонн сухих массовых грузов и 24 000 контейнеров. Этот порт входит в число стратегически важных узлов одного из маршрутов ТРАСЕКА, а также международного транспортного коридора Север-Юг, соединяющего Северную Европу с Южной Азией и Индией.

Грузовые терминалы и другая инфраструктура интермодального транспорта

Для обеспечения функционирования контейнерных площадок на станциях Тюратам, Арыс и Туркестан требуется провести их капитальный ремонт. В 2003 году объем грузов, обработанных грузовыми терминалами, составил 31 116 тонн или 567 ДФЭ. Кроме того, имеются следующие порты: речной порт 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. Время работы пограничных переходов в пунктах Хоргос, Достык (железнодорожный и автомобильный), Кеген и Кольжат ограничено периодом с 9 до 18 часов; все остальные пункты открыты ежедневно и круглосуточно. Функционируют также 16 железнодорожных пропускных пунктов. На железнодорожном пограничном пункте с Российской Федерацией существуют нефизические препятствия в форме задержек, вызываемых долгими проверками и продолжительной процедурой оформления документов российской таможней.

Осуществляемые и запланированные проекты транспортной инфраструктуры международного значения и суммы соответствующих инвестиций

Правительством Казахстана разработана и утверждена Транспортная стратегия на период до 2015 года. Общая сумма инвестиций, необходимых для строительства инфраструктурных объектов в ближайшие 10 лет, составляет 26 млрд. долл. США. Стратегия, охватывающая период с 2006 по 2015 год, разделена на два этапа: 2006–2011 и 2011–2015 годы. Ее конечная цель состоит в обеспечении поступательного развития сетей транспорта и связи по мере реализации экономической стратегии государства.

Стратегия предусматривает сооружение примерно 1 600 км и электрификацию примерно 2 700 км железнодорожных линий, строительство и реконструкцию около 50 000 км автомобильных дорог, развитие национального торгового флота и инфраструктуры морских портов.

Предлагаемые новые проекты транспортной инфраструктуры международного значения и суммы соответствующих инвестиций

Создание нового транспортного коридора Западная Европа – Западный Китай позволит почти вчетверо увеличить объем грузов, доставляемых автомобильным транспортом. Ожидается, что поставки по этому коридору вырастут с нынешних 900 000 до 3,5 млн. тонн. Правительство поддержало идею финансирования работ по технико-экономическому обоснованию данного коридора. Помимо грузов,

перевозимых из Китая и Европы, данный проект позволит также привлечь в страну транспортные потоки из центральноазиатских государств. Его общая стоимость оценивается в 2 500 млн. долл. США. Правительство предложило Всемирному банку, АБР/Японскому агентству по международному сотрудничеству, ЕБРР и ИБР принять участие в совместном финансировании различных участков коридора Западная Европа – Западный Китай. Их сотрудничество получило официальное оформление в виде меморандума о взаимопонимании, подписанного министерством транспорта и связи со всеми участвующими МФУ. Сумма кредита составляет 2 125 млн. долл. США.

Осуществляются четыре инвестиционных проекта по реабилитации следующих участков дорожной сети Казахстана (на предполагаемых маршрутах ЕАТС):

- Астана – Караганда;
- Алматы – Капчагай;
- Актау – Бейнеу;
- транзитный коридор Западная Европа – Западный Китай.

Все инвестиционные проекты обеспечены финансированием и должны быть завершены к 2013 году.

Три инвестиционных проекта, под которые также выделены необходимые средства, предусматривают электрификацию к 2013 году существующих железнодорожных линий на маршрутах ЕАТС и сооружение одной новой линии (на участке Коргас – Жетыген).

Наконец, ведутся работы по расширению порта Актау с доведением его годовой пропускной способности до 20 млн. тонн нефти и 3 млн. тонн генеральных грузов.

Источники:

Всемирный банк, ЮНКТАД, CIA World Factbook, Казахстанские железные дороги (<http://www.railways.kz>), Международный союз железных дорог, посольство Республики Казахстан (<http://www.kazakhembus.com/index.php?page=infrastructure>)

Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество. Казахстан: страновой отчет о ходе реализации плана действий по Стратегии содействия торговле и транспорту. 22 апреля 2009 года. См. по адресу: <http://www.carecprogram.org/uploads/>

[events/2009/8th-TSCC/TTFS-Country-Progress-Report-KAZ.pdf](http://www.carecprogram.org/uploads/events/2009/8th-TSCC/TTFS-Country-Progress-Report-KAZ.pdf).

"Развитие инфраструктуры автомобильного и железнодорожного транспорта в Казахстане". Доклад делегата Казахстана на конференции ОБСЕ/ЕЭК ООН по вопросам финансирования инфраструктуры транспорта. Вена, ноябрь 2010 года.

Кыргызстан

Автомобильный транспорт

Удельный вес транспорта в ВВП Кыргызстана составляет примерно 2–3%; плотность автомобильных дорог в стране весьма низка (0,17 км/км²). Валовый объем транспортных услуг оценивается в 14,4 млрд. киргизских сомов (1 долл. США = 47 сомов); с января по июль 2010 года он увеличился на 10,9%. Совокупный объем грузо-перевозок вырос за тот же период 2010 года на 3,5%. Увеличение количества грузов, перевозимых автомобильным транспортом, связано с активизацией деятельности индивидуальных предпринимателей. Число пассажиров, перевозимых всеми видами транспорта, увеличилось за рассматриваемый период на 3,5%.

Кыргызстан не имеет выхода к морю. Более трех четвертей его территории занимают горные районы; на долю автомобильного транспорта приходится более 97% грузовых и 80% пассажирских перевозок в стране.

Сеть ЕАТС в Кыргызстане охватывает пять основных маршрутов на четырех автомобильных дорогах международного значения (АН5, АН7, АН61, АН65)¹¹⁹ с общей длиной проезжей части 1 715 км.

В настоящее время все дороги реконструируются на средства, предоставленные международными финансовыми учреждениями и/или странами-донорами. Завершена реконструкция шоссе АН7(5) Бишкек – Ош. Реконструкция дорог АН61 и АН65 должна завершиться в 2012–2014 годах.

Железнодорожный транспорт

По информации министерства транспорта и связи Кыргызстана, железнодорожная сеть Кыргызской Республики имеет общую протяженность 424,6 км и состоит из двух не связанных между собой линий – "южной" линии протяженностью 101,2 км и "северной" линии протяженностью 323,4 км.

Сеть ЕАТС в Кыргызстане охватывает три транспортных коридора:

- "северная" линия:
 - коридор от станции Луговая (Казахстан) до станции Рыбачье (Балыкчи) (Кыргызстан);
- "южная" линия:
 - коридор от станции Учкурган (Узбекистан) через пограничную станцию Шамалды-Сай (Узбекистан) до станции Таш-Кумыр (Кыргызстан);
 - коридор от станции Савай (Узбекистан) через станции Кара-Суу – Ош (Кыргызстан) и Ханабад (Узбекистан) до станции Кок-Янгак (Кыргызстан).

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 пересечения границ, включая два крупных пограничных перехода на железнодорожном коридоре. Крупнейший железнодорожный пропускной пункт находится в Бишкеке (примерно в 40 км от границы с Казахстаном), а крупнейший пункт пропуска автомобильного транспорта – в Акжоле (на границе с Казахстаном). Второй железнодорожный пропускной пункт – в городе Ош – обслуживает перевозки, осуществляемые через Ферганскую долину. По данным 2003 года, в среднем за год через эти два пункта перевозится, соответственно, более 1,1 млн. тонн и более 1,3 млн. тонн грузов. Ежегодно через пограничные пункты проходят 20 000 железнодорожных вагонов и примерно 125 000 грузовых автомобилей. За исключением недавно модернизированного перехода Акжол, основными проблемами в пунктах пересечения границы являются плохое состояние зданий и служебных помещений, нехватка коммуникационного оборудования и средств обработки информации.

¹¹⁹ В докладе АБР используются другие обозначения двух из этих маршрутов: АН64 вместо АН65 для маршрута Ош – Иркештам и АН74 вместо АН7 для маршрута Кара- Балта – Ош.

В число международных пунктов пересечения границ Кыргызстана с соседними странами входят:

- на границе с Казахстаном (1 051 км): Акжол (автодорожный), Георгиевка, Кеган;
- на границе с Узбекистаном (1 099 км): Ош (железнодорожный), Кара-Суу, Кызыл-Кия (контрольные пункты Кайтпас и Газпром);
- на границе с Таджикистаном (870 км): Исфанд, Сары-Таш (Кызылартский перевал), Карамык;
- на границе с Китаем (858 км): Торугартский перевал.

Осуществляемые и запланированные проекты транспортной инфраструктуры международного значения и суммы соответствующих инвестиций

Запланирован ряд проектов по реабилитации автомобильных дорог расчетной стоимостью 585,6 млн. долл. США, в том числе:

- Ош – Сары-Таш – Иркештам (АН65, Е007): кредит на сумму 139,7 млн. долл. США (АБР – 32,8 млн. долл., правительство Российской Федерации – 6,3 млн. долл., "Эксимбанк" (Китай) – 75,3 млн. долл., "Чайна девелопмент банк" – 25,3 млн. долл.);
- Бишкек – Нарын – Торугарт (АН61, Е125): кредит на сумму 397,3 млн. долл. США ("Эксимбанк" (Китай) – 200 млн. долл., Арабская координационная группа – 72,35 млн. долл., АБР – 125 млн. долл.);
- Сары-Таш – Карамык (АН65, Е60) – кредит на сумму 48,6 млн. долл. США (АБР).

Совокупная протяженность региональных транспортных коридоров в Кыргызстане составляет 2 242 км, включая следующие восемь маршрутов:

- Бишкек – Ош (АН65, Е007) – 672 км;
- Бишкек – Георгиевка (продолжение дороги Ош – Бишкек в направлении Казахстана) – 16 км;
- Бишкек – Чалдовар (участок Карабалта – Чалдовар) – 31 км;
- Бишкек – Нарын – Торугарт (АН61, Е125) – 539 км;
- Тараз – Талас – Суусамыр – 199 км;
- Ош – Сары-Таш – Иркештам (АН65, Е60) – 258 км;
- Ош – Исфана – 385 км;
- Сары-Таш – Карамык (АН65, Е60) – 142 км.

Предлагаемые новые проекты транспортной инфраструктуры международного значения и суммы соответствующих инвестиций

Имеющихся в Кыргызстане на сегодняшний день тупиковых железнодорожных линий общей протяженностью 425 км совершенно не достаточно для удовлетворения спроса на перевозки. При этом отсутствие прямых маршрутов доступа на мировой рынок заметно тормозит развитие внешнеэкономических связей страны и ведет к повышению доли транспортных издержек в цене экспортных товаров. Поэтому первоочередной задачей развития национальной железнодорожной сети становится прокладка южного коридора трансконтинентальной евро-азиатской магистрали, который соединит тихоокеанские порты с побережьем Персидского залива и Средиземного моря через территорию Кыргызстана.

Кыргызстану необходимо сооружение железнодорожных линий, обеспечивающих сообщение между северными и южными районами страны, а также возможность транзита в соседние государства. В 2003 году на средства, выделенные правительством Китая, было подготовлено технико-экономическое обоснование строительства железной дороги Китай – Кыргызстан – Узбекистан. Наряду с этим планируется построить новую линию из Кочкора через Казарман и далее до Торугарта и Джелалабада. Сейчас железная дорога, ведущая в Китай по маршруту Балыкчи – Джелалабад – Торугарт, находится в стадии проектирования.

В связи с этим предстоит проложить новую железнодорожную линию по территориям Китая и Кыргызстана. После долгих дискуссий в Кыргызстане был утвержден ее маршрут в северном направлении: железная дорога пройдет от китайского города Кашгар (конечная железнодорожная станция в южном Синьцзяне) через Торугарт, долину Арпа и Ферганский хребет и далее до Узгена и станции Кара-Суу на границе с Узбекистаном. Планируемая протяженность ее киргизского участка – 268,4 км, китайского – 165 км.

Между Китаем и Кыргызстаном до сих пор не достигнуто согласия о ширине колеи новой железной дороги. Киргизские власти настаивают на выборе стандарта 1 520 мм, тогда как китайские предпочитают колею шириной 1 435 мм.

В 2003 году Китай финансировал подготовку предварительного технико-экономического обоснования строительства данной линии, в котором был отмечен целый ряд преимуществ прокладки новых маршрутов по сравнению с сосредоточением усилий на уже имеющихся транспортных коридорах: так, новая линия будет короче существующего, более чем 900-километрового коридора, ее сооружение улучшит транспортное сообщение между странами Центральной Азии и обеспечит им удобный доступ к морю. Согласно предварительным расчетам, транзит грузов по территории Кыргызстана будет ежегодно приносить в бюджет около 200 млн. долл. США. Имеющиеся оценки указывают на то, что доля внутренних перевозок в пределах Кыргызстана в общем грузопотоке не будет превышать 5%. На момент проведения первоначальных расчетов затраты на сооружение железной дороги на территории Кыргызстана оценивались в 1 340 млн. долл. США; на сегодняшний день ее сметная стоимость приближается к 2 млрд. долл. К сожалению, Кыргызстан не располагает достаточными финансовыми ресурсами для строительства этого участка евро-азиатских железнодорожных коммуникаций, и в настоящее время имеется в виду, что его финансирование возьмет на себя правительство Китая. В качестве компенсации Китаю могут быть предложены месторождения полезных ископаемых в Кыргызстане, оцениваемые в 2 млрд. долл. США.

Вместе с тем на данном этапе правительство Китая выражает реальную заинтересованность в сооружении железной дороги Китай – Кыргызстан – Узбекистан. В этих целях министерство транспорта и связи запросило – а компания по сооружению транспортных объектов, входящая в концерн "Чайна груп", вызвалась подготовить за свой счет – технико-экономическую экспертизу данного проекта, а также программу развития национальной железнодорожной сети Кыргызстана. Завершить эту работу китайская сторона должна была к ноябрю 2011 года. Новое рассмотрение вопросов, касающихся строительства вышеупомянутой железной дороги, может начаться в 2012 году.

Другой предлагаемый проект предусматривает электрификацию линии Луговая – Балыкчи протяженностью 322,7 км. Общая стоимость строительных работ оценивается в 145 млн. долл. США. Первая очередь проекта (157-километровый участок Луговая – Аламедин) обойдется в 69 млн., а вторая (участок Аламедин – Балыкчи протяженностью 165,7 км) – в 76 млн. долларов.

В железнодорожном секторе предложено еще два проекта: электрификация линии Бишкек – Балыкчи (на которую планируется израсходовать 100 млн. долл. США) и реабилитация путевого хозяйства на участке Чалдовар – Балыкчи (сметная стоимость – 65,6 млн. долл. США). Оба проекта пока не обеспечены финансированием; при этом электрификация линии Бишкек – Балыкчи была признана малоприоритетной и отнесена к категории IV, а реабилитация путевого хозяйства на участке Чалдовар – Балыкчи – проектом средней степени приоритетности, относящимся к категории II.

Латвия

ВВП и транспорт (процентная доля транспорта в ВВП)

Транспорт является важным сектором латвийской экономики, на который приходится примерно 11–12% ВВП. На транспорте и в складском хозяйстве заняты около 9% работающего населения.

Автомобильный транспорт

Таблица А1.25 - **Дорожная сеть Латвии**

Категории дорог	Общая протяженность дорожной сети (км)
Государственные дороги, в том числе:	20 150,10
Магистральные дороги (А)	1 652,73
Дороги регионального значения (Р)	5 315,75
Дороги местного значения (V)	13 181,61
Муниципальные дороги и улицы	38 775,70
Лесные дороги	10 142,00
Частные дороги	3 500,00
Итого, дороги и улицы	72 567,81

Плотность дорожной сети в Латвии составляет 1 124 м на 1 км², что представляется достаточным с учетом численности населения и размеров территории страны. Сеть магистральных дорог включает практически все основные государственные дороги и является частью Трансъевропейской транспортной сети (ТЭС–Т).

В 2010 году национальными автотранспортными предприятиями было перевезено 46 809 000 тонн грузов. На долю автомобильного транспорта пришлось около 46% общего объема грузоперевозок в стране.

Железнодорожный транспорт

Крупнейшим железнодорожным перевозчиком является государственное акционерное общество "Латвияс дзелзцельш". Колея национальной железнодорожной сети имеет ширину 1 520 мм при общей протяженности действующих линий 2 206,3 км и допустимой максимальной нагрузке на ось 23,5 тонны. Разрешенная скорость движения на линиях, находящихся в общегосударственном пользовании, составляет до 120 км/ч для пассажирских поездов и до 80 км/ч для товарных поездов.

Железнодорожная сеть насчитывает 152 станции (операционных пункта) с вытяжными путями; на 70 из них имеется возможность проведения погрузочно-разгрузочных работ. В это число входят две сортировочные станции (Шкиротава и Даугавпилс) и четыре районных узла (Елгава, Резекне, Крустпилс, Гулбене).

Таблица А1.26 - **Национальные и международные железнодорожные грузоперевозки в Латвии, 2008–2010 годы**

(в тыс. тонн)	2008 год	2009 год	2010 год
Перевезено грузов	56 061	53 679	49 164
Внутренние перевозки	1 687	1 299	1 263
Международные перевозки	51 374	52 380	47 901
Экспорт	2 652	2 222	3 206
Импорт	47 116	47 092	40 973
Транзитные грузы	4 606	3 066	3 722
Грузы, следующие через порты (в общем объеме международных перевозок)	43 871	45 117	39 056
Грузооборот, млн. тонно–км	19 581	18 725	17 179

За первые десять месяцев 2011 года объем грузовых перевозок существенно вырос (на 18,5% по сравнению с аналогичным периодом 2010 года) и составил в общей сложности 48 405 млн. тонн.

Железнодорожные грузоперевозки составляли 48% от общего объема перевозок в Латвии, причем 80% перевезенных грузов направлялись в три крупнейших порта Латвии – Ригу, Вентспилс и Лиепаяу, в том числе из Российской Федерации и Беларуси через крупные железнодорожные узлы восточной Латвии – Даугавпилс и Резекне.

Морской транспорт

В Латвии действуют три крупных морских порта (франко-порт Рига, франко-порт Вентспилс и порт Лиепая), на долю которых приходится 98% всего грузооборота, а также семь малых портов (Энгуре, Лиелупе, Мерсрагс, Павилоста, Роя, Салацгрива, Скулте).

Таблица А1.27 - **Объем грузов, принимаемых и выгружаемых в портах Латвии латвийскими и иностранными судами, 2008–2010 годы**

Год	Всего	(в тыс. тонн)			
		Рига	Вентспилс	Лиепая	Малые порты
2008	63 649	29 566	28 570	4 188	1 326
2009	61 980	29 724	26 640	4 381	1 234
2010	61 160	30 476	24 816	4 384	1 485

Франко-порт Рига открыт для навигации круглый год. До 80% грузооборота рижского порта приходится на транзитные грузы, отправляемые в страны СНГ и прибывающие из этих стран. В основном это уголь, нефтепродукты, лесоматериалы, контейнеры, минеральные удобрения, химические грузы и продовольственные товары.

Максимальная глубина у причала, обслуживающего паромное сообщение Рига – Стокгольм (Швеция) составляет 14,5 м; после дноуглубительных работ она увеличится до 17 м.

Франко-порт Вентспилс – еще один круглогодичный, незамерзающий порт. Основными видами грузов, перевозимых через Вентспилс, являются нефтепродукты, уголь, минеральные удобрения, руда и лесоматериалы.

Функционируют паромные линии Вентспилс – Нюнесхамн (Швеция), Вентспилс – Травемюнде (Германия) и Любек (Германия) – Вентспилс – Санкт–Петербург (Российская Федерация). Максимальная глубина в порту – 17,5 м.

Порт Лиепая также не замерзает в течение всего года. Он обслуживает в основном перевозки лесоматериалов, металлов и металлоизделий, нефтепродуктов, сырой нефти и угля.

Осуществляется паромное сообщение Лиепая – Травемюнде (Германия). Максимальная глубина порта – 10,5 м; дноуглубительные работы позволят довести ее до 12,5 м.

Воздушный транспорт

В Латвии четыре международных аэропорта – в Риге, Лиепаяе, Вентспилсе и Даугавпилсе.

На долю рижского аэропорта приходится 99% всех авиарейсов. В результате существенного роста числа обслуживаемых пассажиров и воздушных судов этот аэропорт вышел на первое место среди аэропортов трех балтийских государств. В 2010 году увеличилось количество прямых рейсов из Риги в страны Скандинавии, Южной Европы, Ближнего Востока и Восточной Европы. Наиболее популярным направлением по итогам 2010 года стал Лондон.

Таблица А1.28 - Пассажиро- и грузооборот рижского аэропорта, 2008–2010 годы

Год	Пассажирооборот	Грузооборот (в тоннах)
2008	3 690 549	7 669
2009	4 066 793	9 429
2010	4 663 647	12 294

Пункты пересечения границ

На железных дорогах функционируют следующие пограничные переходы:

- на границах с Российской Федерацией – Карсава, станция Резекне Пречу, Зилупе;
- на границе с Беларусью – Индра, станция Даугавпилс Пречу;
- на границе с Эстонией – Лугажи;
- на границе с Литвой – Даугавпилс, Эглайне, Курцумс, Мейтене, Реньге; движение поездов через станции Приекуле и Вайнёде закрыто.

Пограничные переходы для автомобильного транспорта:

- на границе с Российской Федерацией: Виентули (Латвия) – Лудонка (Российская Федерация), Гребнева (Латвия) – Убылинка (Российская Федерация), Терехова (Латвия) – Бурачки (Российская Федерация), Педедзе (Латвия) – Брунишево (Российская Федерация);

- на границе с Беларусью: Патерниеки (Латвия) – Григоровщина (Беларусь), Силене (Латвия) – Урбаны (Беларусь).

Основные задачи и планируемые проекты по развитию транспортной инфраструктуры международного значения

- завершение реконструкции дорожной сети (расширение магистральных автодорог до четырех полос);
- модернизация железнодорожной и автодорожной инфраструктуры;
- развитие железнодорожного проекта "Rail Baltica";
- сооружение железнодорожной ветки, связывающей Ригу с международным аэропортом;
- создание нового терминала для пассажирских и прогулочных судов в франко-порту Риги;
- реконструкция подходного канала для судов, заходящих в рижский порт (этап I);
- реконструкция восточного и западного волноломов, освоение новой территории за западным волноломом рижского порта;
- сооружение северного портового комплекса в Вентспилсе.

Литва

Географическое положение Литвы предопределяет ключевую роль транспортного сектора, и особенно транзитных перевозок, в ее экономике. Основой транзитной индустрии являются грузопотоки между Востоком и Западом. Экономическое значение транспорта, складского хозяйства и коммуникаций для Литвы растет. В 2008 году на долю этих отраслей приходилось 12,1% ВВП страны. Литва превратилась в высокоразвитый транспортный коридор, соединяющий Восток и Запад. Благодаря плотной дорожной сети ей удалось значительно увеличить количество грузов, перевозимых как железнодорожным, так и автомобильным транспортом.

Автомобильный транспорт

Общая протяженность дорожной сети в Литве составляет 69 067 км. Ее размеры и плотность достаточны, чего нельзя сказать о качестве дорог. В государственной собственности находятся 21 335 км дорог, обслуживание и ремонт которых обеспечиваются за счет государственного бюджета. На направлениях с самым интенсивным движением (Вильнюс – Каунас – Клайпеда и Вильнюс – Паневежис) проложены автомагистрали европейского уровня общей протяженностью 376 км.

Железнодорожный транспорт

Железнодорожная сеть Литвы имеет протяженность 1 775,3 км, в том числе 557 км двухпутных линий. Компания "Литовские железные дороги" принадлежит государству и приносит доход в бюджет (ее прибыль в 2003 году составила 5,1 млн. долл. США). Главный железнодорожный коридор пролегает по маршруту основная территория Российской Федерации – Калининград – коридор IX – Клайпеда – Каунас – Беларусь. На сегодняшний день железнодорожный транспорт в техническом, экологическом, технологическом и организационном отношении несколько отстает от современных взаимосвязанных железнодорожных сетей стран – членов ЕС. Нехватка средств на ремонтно-профилактическое обслуживание и развитие железнодорожной сети приводит к устареванию подвижного состава, дефициту запчастей и ограничению скорости движения поездов.

Морские порты и порты внутреннего плавания

Главный морской порт Литвы, Клайпеда, обладает с точки зрения грузоперевозок рядом преимуществ перед другими портами региона: так, следует отметить четырехполосную автомагистраль европейского уровня от Клайпеды до Вильнюса, железные дороги, ведущие в восточном направлении и на Москву, и возможность ускоренной доставки грузов из западных стран в Российскую Федерацию по сравнению с наземными перевозками по территории Польши, благодаря отсутствию необходимости перевалки грузов, которая требуется перед пересечением польской границы по железной дороге, а также проблемы заторов на пограничных пропускных пунктах. Порт хорошо оборудован для интермодальных перевозок, поскольку располагает инфраструктурой как морского, так и наземного транспорта. Это создает прочную основу для облегчения транспортных и логистических операций на маршрутах между Европой и Азией.

Грузовые терминалы и другая инфраструктура интермодальных перевозок

Услуги по обеспечению транзитных грузопотоков предоставляются в трех основных коридорах:

- Восток – Запад (главный): в Российскую Федерацию и другие страны СНГ, а также в обратном направлении, через Беларусь, Вильнюс и Каунас в порт Клайпеда и далее в скандинавские страны и Западную Европу;
- Север – Юг: в Финляндию и в обратном направлении, через Эстонию, Латвию, Каунас и Шяштокай в Польшу, Германию и Центральную Европу (участок маршрута, известный как "Via Baltica" (Балтийский путь);
- Восток–Запад (вспомогательный): В Российскую Федерацию и другие страны СНГ и в обратном направлении через Каунас и Калининград.

Общая площадь современных логистических и складских сооружений в Литве превышает 600 000 м². Более всего новых, отвечающих современным требованиям складских объектов имеется в столице страны Вильнюсе (после завершения ряда новых проектов в третьем квартале 2009 года количество современных складских сооружений в Вильнюсе увеличилось почти на 12%, и сейчас их арендуемая площадь достигает 334 400 м². На втором месте находится Каунас (около 200 000 м²), на третьем – Клайпеда (122 500 м²).

Осуществляемые и запланированные проекты транспортной инфраструктуры международного значения и суммы соответствующих инвестиций

На направлении Север–Юг реализуются проекты "Via Baltica" и "Rail Baltica", направленные на модернизацию автотранспортной и железнодорожной инфраструктуры, соединяющей наземным путем восточное побережье Балтийского моря с Западной Европой.

На направлении Восток–Запад осуществляемые проекты имеют своей целью совершенствование инфраструктуры автомобильных и железных дорог, а также глубоководного порта Клайпеда и развитие сети автомагистралей Балтийского региона (интермодальное продолжение коридора IXB в сторону Западной Европы). Особое внимание уделяется созданию логистических центров общего пользования и модернизации железнодорожной сети.

В порядке реконструкции участка дороги E85 (Вильнюс – Каунас – Клайпеда) в настоящее время реализуется шесть дорожно-строительных проектов.

В железнодорожном секторе ведутся работы по модернизации путевого хозяйства, электроснабжения и сети технической связи Каунасского железнодорожного узла, обходной линии Палемонас – Рокай – Еся и линии Каунай–Кибартай.

Кроме того, в настоящее время осуществляется реконструкция участка международной магистрали E41 между Каунасом и устьем Атматы, а также идет строительство инфраструктуры грузопассажирского паромного терминала в порту Клайпеда.

Предлагаемые новые проекты транспортной инфраструктуры международного значения и суммы соответствующих инвестиций

В стадии проектирования находятся три автодорожных проекта, связанные с реконструкцией автомагистрали E85 (Вильнюс – Каунас – Клайпеда). Среди еще 24 железнодорожных проектов, также находящихся на проектном или предпроектном этапе – модернизация железнодорожной линии "Балтика" на участке Каунас – Шауляй, реабилитация существующего участка Казлу-Руда – Каунас, развитие Клайпедского железнодорожного узла и логистических центров общего пользования в Вильнюсе и Каунасе.

Планируется реализация дополнительных проектов по развитию внутренних водных путей, связанных с Каунасским портом. В стадии планирования находятся также два проекта, касающиеся порта Клайпеда.

Источник:

Веб-сайт Всемирного банка по адресу: <http://web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/TOPICS/EXTRANSPORT/0,,menuPK:337122~pagePK:149018~piPK:149093~theSitePK:337116,00.html>.

Люксембург

Благодаря капиталовложениям в автотранспортную и железнодорожную сеть в Люксембурге удалось создать эффективную систему грузовых и пассажирских перевозок. Государственные инвестиции в этот сектор в процентном отношении к ВВП весьма велики по сравнению с другими странами. Доля транспорта и логистики в ВВП составляет около 5%. В Люксембурге развит в основном автомобильный, железнодорожный и воздушный транспорт. Перевозки осуществляются также по реке Мозель, по которой проходит граница с Германией. В последние годы дорожная сеть подверглась значительной модернизации и была соединена автомагистралями с соседними государствами.

Автомобильный транспорт

Шесть автомагистралей Люксембурга общей протяженностью 147 км связывают его столицу с Триром (Германия), Тионвилем (Франция) и Арлоном (Бельгия), а также с люксембургскими городами Эш-сюр-Альзет и Эттельбрюк; ее плотность составляет 56,8 км автомагистралей на 1 000 км² территории.

Железнодорожный транспорт

Железные дороги Люксембурга, оператором которых выступает компания "Шмен де фер Люксембуржуа", являются главным видом общественного транспорта, соединяющим основные населенные пункты страны. Общая протяженность действующих железнодорожных линий (со стандартной шириной колеи) составляет 274 км.

Морские порты и порты внутренней навигации

Река Мозель на юго-востоке Люксембурга образует естественную границу с Германией протяженностью 42 км. Единственным коммерческим портом страны является Мертерт, расположенный на берегах этой реки в округе Гревенмахер. Он имеет два причала общей длиной 1,6 км и может использоваться для смешанных перевозок с участием речного, автомобильного и железнодорожного транспорта. В число основных грузов, перевозимых через этот порт, входят уголь, сталь, нефть, сельскохозяйственная продукция и строительные материалы.

Грузовые терминалы и другая инфраструктура интермодальных перевозок

Логистика – быстро растущий сектор экономики Люксембурга. Свыше 80% производимых в Люксембурге товаров и услуг предназначаются для внешних рынков.

Осуществляемые и запланированные проекты транспортной инфраструктуры международного значения и суммы соответствующих инвестиций

По поручению министерства транспорта национальная компания "Люксембургские железные дороги" не только занимается ремонтно-профилактическим обслуживанием железнодорожной сети, но и осуществляет проекты по ее расширению.

Предлагаемые новые проекты транспортной инфраструктуры международного значения и суммы соответствующих инвестиций

Информации о крупных проектах по развитию автотранспортной или железнодорожной инфраструктуры международного значения не поступило.

Источники:

Министерство транспорта Люксембурга, см. по адресу: <http://www.mt.public.lu/>.

Luxembourg for Finance, см. по адресу: <http://www.lff.lu/finance/news/news-detail/browse/1/article/luxembourg-as-a-european-logistics-hub/21/>.

Монголия

Географическое положение Монголии, расположенной вдалеке от морей, в окружении двух крупных государств – Китая и Российской Федерации, оставляет ей возможности для транспортных связей с внешним миром лишь через эти две страны, на условиях международного коммерческого обмена. Монголия – одна из 44 стран, не имеющих выхода к морю.

В настоящее время практически все грузы, импортируемые Монголией из-за рубежа и экспортируемые в другие страны, проходят через китайский порт Тяньцзинь. В небольшом объеме поставки в Европу и из Европы также осуществляются по железной дороге через территорию Российской Федерации, а поставки в Северную Америку и из стран североамериканского континента – через порт Восточный на тихоокеанском побережье России. В последние годы положение Монголии в глубине континента между Российской Федерацией и Китаем стало важным преимуществом, так как позволяет ей служить связующим звеном между этими государствами и получать выгоду от транзитных железнодорожных перевозок, осуществляемых между Российской Федерацией и Китаем.

В стране используются четыре вида транспорта: железнодорожный, автомобильный, воздушный и внутренний водный.

Таблица А1.29 - Виды транспорта в Монголии, 2007–2010 годы

Виды транспорта	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год
Грузооборот млн. тонно-километров				
Всего	9 030,2	9 051,4	9 016,4	12 124,8
Железнодорожный	8 360,7	8 261,4	7 852,1	10 286,7
Автомобильный	6 61,9	782,1	1 160,7	1 834,0
Воздушный	7,7	7,9	3,7	4,2
Объем перевезенных грузов, тыс. тонн				
Всего	23 281,6	23 904,4	24 736,7	29 415,9
Железнодорожный	14 072,6	14 646,9	14 171,5	16 804,0
Автомобильный	9 207,1	9 255,7	10 563,8	12 610,2
Воздушный	1,9	1,8	1,4	1,6
Пассажиروоборот, млн. пассажиро-километров				
Всего	3 263,1	3 607,3	3 179,2	3 372,4
Железнодорожный	1 406,4	1 400,4	1 008,5	1 220,0
Автомобильный	869,7	1 215,0	1 535,9	1 480,2
Воздушный	987,1	991,9	634,9	672,2
Число перевезенных пассажиров, млн. человек				
Всего	209,9	231,6	232,5	250,7
Железнодорожный	4,5	4,3	3,1	3,5
Автомобильный	205,0	226,9	229,0	246,7
Воздушный	0,4	0,4	0,3	0,4

Доля транспорта и складского хозяйства в ВВП составляла в 2010 году 8,1%; размер ВВП на душу населения – 2 394 долл. США; курс национальной валюты – 1 долл. США = 1,250 тугриков.

Автомобильный транспорт

Общая протяженность дорожной сети страны составляет 49 250 км, включая дороги международного, общегосударственного, внутреннего и местного значения. Протяженность дорог общегосударственного значения составляет 12 722 км, а остальные 36 528 км приходятся на провинциальные и местные дороги. Большая часть дорог в Монголии гравийные и грунтовые и находятся в плохом техническом состоянии; дороги с твердым покрытием на сегодняшний день составляют около 5,2% дорожной сети (2 597 км).

Наличие двух крупных соседей – Китая и Российской Федерации – придает дорожным коммуникациям Монголии особое значение для внутренней и международной торговли.

В апреле 2004 года правительство Монголии подписало Межправительственное соглашение о сети азиатских автомобильных дорог.

По территории Монголии проходят следующие маршруты этой сети:

- АН-3 – 990 км
- АН-4 – 749 км
- АН-32 – 2 520 км
- ВСЕГО: 4 259 км

В последние годы автомобильный парк столицы Монголии Улан-Батора ежегодно увеличивался на 20%. В то же время перегруженность и обветшалое состояние существующей дорожной сети, не справляющейся с возросшими транспортными потоками, приводят к образованию пробок на улицах города и росту числа дорожно-транспортных происшествий. 80% дорожного покрытия в городе имеет возраст более 15 лет и находится в неудовлетворительном состоянии, во многом из-за отсутствия или недостаточно активного проведения ремонтно-профилактических и восстановительных работ.

Железнодорожный транспорт

Железные дороги являются преобладающим видом грузового транспорта в Монголии и обеспечивают перевозку основной части транзитных грузов. Общий объем грузов, перевезенных по железным дорогам в 2010 году, составил 16,8 млн. тонн (включая 4,6 млн. тонн экспортных, 1,5 млн. тонн импортных и 2,3 млн. тонн транзитных грузов), а количество пассажиров – 3,5 млн. человек.

Железнодорожный сектор представлен монгольско-российским совместным предприятием "Улан-баторская железная дорога", государственным акционерным обществом "Монгольские железные дороги", компаниями "Болдтумур Еру Гол" и "Дед Буттсийн Хугийл" ("Развитие инфраструктуры"), а также малыми железнодорожными предприятиями.

В состав железнодорожной сети на сегодняшний день входят магистральные линии и их ответвления общей протяженностью 1 908 км. Главным маршрутом Трансмонгольской железной дороги является 1 110-километровая магистраль, соединяющая Российскую Федерацию с Китаем через Улан-Батор. Баянтуменская железнодорожная линия в северо-восточной Монголии протяженностью 239 км ведет от Чойбалсана – крупнейшего города на востоке страны – к границе Монголии с Российской Федерацией. С магистральной линией соединяется 98-километровая ветка, принадлежащая компании "Болдтумур Еру Гол".

Государственная политика в области железнодорожного транспорта определена в Монголии резолюцией парламента № 32 от 24 июня 2010 года. Ее цель – повысить пропускную способность железных дорог, в том числе для транзитных грузов, сделать их функционирование более эффективным и слаженным в целях обеспечения растущих потребностей в грузоперевозках, а также повысить транзитный потенциал страны, обеспечить возможность освоения крупных залежей полезных ископаемых и экспорта производимой продукции в интересах ускорения социально-экономического прогресса создания условий для устойчивого развития на перспективу.

Учитывая темпы развития горнодобывающей промышленности в Монголии, здесь предстоит в три этапа построить более 5 600 км железнодорожных путей для перевозки сырой и обогащенной руды, направляемой за рубеж и ввозимой из-за рубежа.

Воздушный транспорт

Ввиду больших расстояний между городами Монголии и низкой плотности ее населения воздушный транспорт в стране развит сравнительно хорошо. Помимо перевозки пассажиров по внутренним маршрутам национальная авиакомпания МИАТ выполняет рейсы в такие страны, как Китай, Республика Корея, Российская Федерация, Япония и Германия. К этому планируется добавить маршруты в ОАР Гонконг и Таиланд. В последнее время на рынке авиаперевозок появились и пытаются закрепиться частные структуры, такие как "Аэро Монголия", "Эзнис Эрэйз" и еще четыре компании. На долю МИАТ сейчас приходится 45% международного пассажиропотока, тогда как доля частных компаний в нем не превышает 3%. Напротив, внутри страны 70% пассажироперевозок осуществляются шестью частными авиакомпаниями.

В последние годы в рамках воздушно-транспортной отрасли основное внимание уделялось увеличению числа аэропортов, имеющих ВПП с твердым покрытием, а также более активному использованию воздушного пространства страны иностранными авиакомпаниями. Одновременно с этим проводились меры приватизации, направленные на более широкое привлечение частного сектора к деятельности, связанной с авиацией, включая эксплуатацию аэропортов и рейсовые авиаперевозки. В качестве важнейшей задачи всех усилий по развитию данной отрасли неизменно рассматривается повышение безопасности полетов.

Автомобильный транспорт

Автомобильный транспорт в Монголии зародился еще в 1920–е годы. Ему выпало сыграть важную роль в обеспечении перевозок в период, когда не на всей территории страны были достаточно доступными другие виды транспорта.

В 1990–е годы междугороднее сообщение обеспечивалось 15 крупными компаниями, автопарк которых насчитывал от 300 до 1 000 единиц, а доставку грузов, пассажиров и почты на местах осуществляли более 20 предприятий местного значения. Их совокупный парк составлял лишь 30% от общенационального, однако на него приходилось более 70% грузовых и 98,5% пассажирских перевозок.

С переходом к рыночной экономике вырос спрос на автомобильные перевозки со стороны населения и частных структур. В результате проводившейся государством политики приватизации был успешно приватизирован весь автотранспортный сектор, за исключением трех автобусных парков в Улан-Баторе.

Стратегическое положение Монголии между двумя столь крупными в экономическом отношении странами, как Китай и Российская Федерация, сулит автотранспортной отрасли немалые выгоды. Три автомобильных дороги в стране получили статус азиатских автомагистралей по классификации ЭСКАТО: это автодороги вертикального направления АН3 и АН4, а также дорога горизонтального направления АН32, в основном совпадающая с маршрутом "Дороги тысячелетия". Принимаются меры для поощрения развития на этих маршрутах частных предприятий по обслуживанию и ремонту автомобилей, автозаправочных станций, гостиниц, ресторанов и объектов сети связи в соответствии с нормами, утвержденными министерством дорожного хозяйства, транспорта, строительства и городского развития.

Водный и морской транспорт

Не имея выхода к морю, Монголия предпринимает шаги по организации судоходства под собственным флагом, освоению и использованию ресурсов мирового океана, координации и управлению морскими перевозками. К их числу относится Закон о морском судоходстве, принятый Великим государственным хуралом в

1999 году. В порядке его осуществления монгольским правительством назначено должностное лицо, ответственное за процедуры регистрации судов, введены в действие соответствующие правила и положения и проведен сбор соответствующей документации, включая международные конвенции, в целях выполнения международных требований, предъявляемых к морским перевозкам.

Регистрацию судов осуществляют две компании, одной из которых является Монгольский регистр судов. За время его успешного функционирования в нем были зарегистрированы 1 200 судов из 40 стран. В настоящее время под монгольским флагом плавают более 300 судов.

Департамент внутреннего водного транспорта Монголии занимается проверкой судов и осуществляет контроль за судоходством и паромным сообщением на озере Хубсугул. На озерах и реках Монголии эксплуатируется в общей сложности 120 судов и паромов, предназначенных главным образом для обслуживания туристов.

Программа "Транзит Монголии"

14 мая 2008 года правительством Монголии было принято постановление № 183 об утверждении национальной программы "Транзит Монголии" и плана действий по ее осуществлению. Эта программа представляет собой первую попытку правительства предпринять скоординированные усилия по использованию такого важного в региональном масштабе преимущества страны, как ее выгодное географическое положение; ведущая роль в этих усилиях отводится министерству дорожного хозяйства, транспорта, строительства и городского развития. В разделе "Общие сведения" программы "Транзит Монголии" правительство отмечает:

"В нынешнюю эпоху глобализации Монголия может использовать свои географические преимущества, превратившись в страну транзита в рамках комплексной системы международной торговли, транспорта и логистики и, соответственно, приняв определенные меры для повышения своей конкурентоспособности на мировых рынках товаров, транспортных и логистических услуг, что позволит ускорить экономический рост и решить многие актуальные проблемы социально-экономического характера".

Подписанные международные соглашения об интеграции транспортных сетей

- С Китайской Народной Республикой (26.08.1991)
- С Российской Федерацией (29.10.1992.)
- С Республикой Казахстан (22.10.1993.)
- С Корейской Народно-Демократической Республикой (10.05.1996)

Дополнительные сведения:

Национальная автотранспортная ассоциация Монголии является членом Международного союза автомобильного транспорта. Монголией заключены двусторонние соглашения с восемью странами.

Монголия имеет двустороннее соглашение с Российской Федерацией и Китаем. Монгольские железные дороги входят в состав Организации сотрудничества железных дорог, насчитывающей 27 членов.

Правительство Монголии заключило двустороннее соглашение с ЕС о некоторых аспектах гражданских авиаперевозок. Монголией заключены соглашения о воздушном сообщении с 35 странами.

Монголия является членом Международной морской организации, в которую входят 170 государств.

Пакистан

Пакистан обладает обширной транспортной системой, включающей самые разные виды транспорта, но по-прежнему находящейся в стадии развития и обслуживающей нужды более чем 170 млн. человек. На долю транспортного сектора приходится около 10,5% ВВП страны. Хотя транспорт в целом справляется со своими задачами, его малоэффективная работа, характеризующаяся длительными сроками ожидания, низкой скоростью, дороговизной и малой надежностью перевозок, тормозит рост национальной экономики. Это также снижает конкурентоспособность экспортной продукции, повышает издержки предпринимательской деятельности в Пакистане и мешает стране интегрироваться в глобальные цепи поставок, функционирующие по принципу доставки грузов точно к назначенному времени.

Автомобильный транспорт

Автомобильный транспорт служит основой транспортной системы Пакистана. Национальная сеть шоссе и автомагистралей, чья протяженность в 9 574 км составляет 3,65% протяженности всей дорожной сети, обеспечивает 80% транспортных потоков в Пакистане. В последние годы автомобильные перевозки (как пассажиров, так и грузов) росли темпами, значительно опережавшими темпы роста национальной экономики. Сегодня автомобильный транспорт перевозит 91% пассажиров и 96% грузов в стране. Качество автотранспортных услуг является низким. Более половины шоссе находятся в неудовлетворительном состоянии; плохо обстоит дело и с безопасностью дорожного движения.

Железнодорожный транспорт

Протяженность железнодорожной сети составляет 8 163 км; при этом 7 718 км пути имеют широкую колею (1 676 мм), а 293 км из них электрифицированы. В состав сети входит магистральный коридор Север-Юг, соединяющий порт Карачи с основными производственными центрами и густонаселенными районами Пакистана. Рельсовые пути находятся в хорошем состоянии: максимальная нагрузка на ось составляет 23 тонны, а разрешенная скорость – до 100/110 км/ч. Пакистанским железным дорогам необходимо предпринять серьезные усилия для повышения конкурентоспособности своих услуг по перевозке грузов. Их позиции на рынке хронически слабы и не улучшаются: так, на долю железнодорожного транспорта приходится менее 10% пассажиропотоков и 5% грузоперевозок.

Морские порты и порты внутреннего плавания

В последние годы грузооборот пакистанских портов ежегодно увеличивался на 8%. Два самых крупных из них – Карачи и Касим – обеспечивают 95% всех международных перевозок. Открытый в марте 2007 года порт Квадар, находящийся под управлением Портовой администрации Сингапура, ставит перед собой задачу превратиться в центральный порт региона, специализирующийся на поставках энергоносителей. Внешнюю торговлю дорогостоящими видами продукции обслуживают 14 "сухопутных" портов. Показатели работы портов становятся лучше, но достигнутый уровень по-прежнему нельзя считать достаточным в долгосрочной перспективе.

Грузовые терминалы и другая инфраструктура интермодальных перевозок

Управление коммерческих грузоперевозок со штатом из 12 000 человек обеспечивает работу более 200 грузовых станций железнодорожной сети. Наряду с другими станциями оно обслуживает порты Карачи и Касим и получает прибыль от перевозки сельскохозяйственной, промышленной и импортной продукции, включая пшеницу, уголь, удобрения, цемент и сахар.

Осуществляемые и запланированные проекты транспортной инфраструктуры международного значения и суммы соответствующих инвестиций

Правительством Пакистана все более осознается тот факт, что устойчивость экономического роста прямо связана с эффективным функционированием системы транспорта. Стремясь создать условия для неуклонного роста экономики и повышения конкурентоспособности, правительство руководствуется стратегическим, комплексным подходом к развитию транспортного сектора и выступило с крупной инициативой по совершенствованию логистического обеспечения торговли и транспорта в национальном торговом коридоре Север-Юг, соединяющем основные порты на юге и юго-западе Пакистана с главными промышленными центрами и сопредельными государствами на севере, северо-западе и востоке. Программой модернизации национального торгового коридора предусмотрены важнейшие реформы в области политики, а также всеобъемлющая программа капиталовложений, которая была реализована в период, охваченный Среднесрочной рамочной программой развития на 2005–2010 годы.

Предлагаемые новые проекты транспортной инфраструктуры международного значения и суммы соответствующих инвестиций

В автодорожном секторе планируется осуществить 21 инфраструктурный проект международного значения на следующих участках дорожной сети:

- Лахор (Вахга) – Исламабад – Пешавар–Торхам
- Лахор – Мултан – Рохри – Кветта – Тафтан
- Кхунджераб – Исламабад – Лахор – Мултан – Карачи
- Чаман – Кветта – Кала – Карачи
- Пешавар – Исламабад
- Дера-Исмаил-Хан – Кветта.

Кроме того, имеются предложения по модернизации участка железной дороги Кветта – Кох-и-Тафтан. Наконец, ряд проектов планируется осуществить в порту Касим.

Источник:

World Bank, Pakistan Transport Sector, см. По адресу: <http://web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/COUNTRIES/SOUTHASIAEXT/EXTSARREGTOPTRANSPORT/0,,contentMDK:20699058~menuPK:869060~pagePK:34004173~piPK:34003707~theSitePK:579598,00.html>.

Республика Молдова

Автомобильный транспорт

Протяженность автомобильных дорог на территории Молдовы составляет 10 531 км, из которых 9 462 км находятся в ведении центральных государственных органов, а 1 069 км – в ведении местной администрации левобережья Днестра. К сети автомобильных дорог ЕАТС относятся 4 международных автомагистрали СМА, включая пролегающую с востока на запад дорогу E58 на участке (Яссы) – Кишинев – (Одесса) и следующие три соединения: E581 на участке Леушены – Кишинев – (Одесса), E583 на участке (Яссы) – Бельцы – (Могилев-Подольский) и E584 на участке Дубоссары – Кишинев – Джурджулешты.

В стране продолжают ощущаться негативные последствия "вялотекущего" внутреннего конфликта в восточном Приднестровском регионе, который с 1991 года остается фактически вне контроля центрального правительства. Чтобы избежать возможных осложнений при контактах с самопровозглашенными властями Приднестровского региона Молдовы, автотранспорту приходится объезжать этот район. Тем не менее за период с 1998 по 2010 год показатели работы автотранспортного сектора заметно улучшились; его доля в общем объеме грузоперевозок (в тонно-километрах) выросла с 13% до 60%. Это увеличение было достигнуто на фоне ухудшения состояния автодорожной сети Молдовы, продолжавшегося в последние годы из-за нехватки инвестиций.

Железнодорожный транспорт

В 1998-2010 годах наблюдался постепенный рост объема железнодорожных перевозок, хотя их доля в общем количестве перевозимых грузов сократилась за это время с 87% до 40%. Как и автотранспортный сектор, железные дороги продолжают испытывать на себе пагубные последствия недостаточного внимания к проведению ремонтно-профилактических работ. Проходящие по территории Молдовы участки общеевропейских коридоров (ОЕТК) VII и IX, национальные магистральные железнодорожные линии, а также железнодорожные коридоры и линии ОСЖД рассматриваются как непосредственные составляющие или ответвления маршрутов ЕАТС.

Порты внутреннего плавания

На территории Молдовы к сети водных путей категории E относятся два ориентированных в западно-восточном направлении ответвления магистральных внутренних водных путей международного значения, определенных в соглашении СМВП: E80-07 (река Прут от устья до города Унгены) и E90-03 (река Днестр от порта Белгород-Днестровский (Украина) до города Бендеры), включая два порта внутреннего плавания: P90-03-02 Бендеры (река Днестр, км 228) и P80-62 Джурджулешты (река Дунай, км 133).

С тех пор, как в начале 1990-х годов центральное правительство утратило контроль над крупным портом, расположенным в Приднестровье, роль внутренних водных путей стала весьма незначительной. Правительство намеревается увеличить крайне малую на сегодняшний день долю внутреннего водного транспорта в грузоперевозках путем развития нового порта в Джурджулешты, который призван обеспечить не имеющей выхода к морю Молдове прямое сообщение с Черным морем.

Грузовые терминалы и другая инфраструктура интермодального транспорта

Мультимодальный транспортный коридор Европа – Кавказ – Азия (ТРАСЕКА) пересекает Черное и Каспийское моря, соединяя их с молдавскими компонентами общеевропейского транспортного коридора IX, ведущего к черноморскому порту Одесса по железной дороге от молдавско-украинской границы через станции Кучурган и Раздельная на территории Украины, а также по автомобильной магистрали Кишинев – Тирасполь – Одесса. По мнению властей, этот маршрут можно продолжить водным путем от одесского порта до портового комплекса Джурджулешты, сооружаемого на территории Молдовы в устье реки Дунай (национальный компонент ОЕТК VII).

Международные пункты пересечения границ (автомобильные и железнодорожные)

На маршрутах ЕАТС расположено пять пунктов пересечения границ. Все они работают ежедневно и круглосуточно. Таможенные посты на двух из этих пограничных переходов не подчиняются правительству Республики Молдова. 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 пропускных пункта на маршрутах ЕАТС функционируют круглосуточно. Таможенные и другие службы на одном из них не контролируются правительством Молдовы. Продолжительность ожидания на втором железнодорожном переходе (с румынской стороны), включая время, затрачиваемое на смену колесных пар, составляет в среднем до 120 минут для пассажирских и 100-185 минут для товарных поездов.

Предлагаемые новые проекты транспортной инфраструктуры международного значения и суммы соответствующих инвестиций

Правительством Республики Молдова в настоящее время инициирован новый инвестиционный проект по сооружению железнодорожной линии Маркулешты – Сороки и нового моста через Днестр. Участок существующей железной дороги между станциями Унгены (Республика Молдова) и Вапнярка (Украина) протяженностью 450 км является частью коридора ОЕТК IX и маршрутов ЕАТС 3.g. и 6.a. Данный проект позволит сократить путь по железной дороге с 450 до 216 км.

Готовы к осуществлению четыре проекта по развитию автодорожной сети на маршрутах ЕАТС 4.k. и 4.i, для которых уже имеются технико-экономические обоснования, подробная проектная и тендерная документация: один из них предусматривает реабилитацию существующих дорог (4.i.), а остальные три – новое строительство. Расходы на реабилитацию участка Бельцы – Крива протяженностью 133 км оцениваются в 137 млн. долл. США. Три других проекта по сооружению новых участков общей протяженностью 65 км на автодорожном маршруте ЕАТС 4.k. обойдутся в 92 млн. долл. Хотя они еще не обеспечены финансированием, правительство планирует завершить их к 2020 году.

Такие приоритетные проекты железнодорожной и автодорожной инфраструктуры, как реабилитация и электрификация проходящего по территории Молдовы железнодорожного участка ОЕТК IX и магистрали СЕ95, включены в Стратегию развития инфраструктуры наземного транспорта, разработанную при поддержке Всемирного банка.

Республикой Молдова предложены четыре проекта по реабилитации автомобильных дорог на общую сумму 225 млн. долл. США, из которых один, согласно полученной информации, уже обеспечен финансовыми ресурсами и отнесен к категории I, а три других занесены в категорию III.

Один из новых инфраструктурных проектов предусматривает реабилитацию и электрификацию железнодорожного маршрута, пересекающего территорию Молдовы от границы с Украиной через национальную столицу Кишинев до границы с Румынией. В настоящее время на этом отрезке магистральной дороги протяженностью 209 км, представляющем собой молдавскую часть трансъевропейского коридора IX, а также на линии E95, маршрут которой определен в СМЖЛ и СЛКП, используются дизельные локомотивы. Для подготовки и реализации этого проекта потребуется 7 лет. Его сметная стоимость по-прежнему оценивается в 317 млн. долл. США, однако источники финансирования проекта до сих пор не определены, в связи с чем он был отнесен к категории IV.

В общей сложности Республикой Молдова представлены для оценки пять проектов EATC, а также один автодорожный и один железнодорожный проект, имеющие национальное значение.

Источники:

Статистический комитет СНГ, доклад НК по стране.

Румыния

Транспорт является важной отраслью экономики Румынии: его доля в ВВП по состоянию на 2010 год составляла 7,15%.

Автомобильный транспорт

Протяженность государственной сети автомобильных дорог Румынии – 78 000 км, включая дороги национального (16 552 км), районного (35 221 км) и местного (30 613 км) значения. Кроме того, имеется около 30 000 км сельских дорог, обслуживающих нужды местных общин. Протяженность сети дорог EATC вдоль общеевропейских транспортных коридоров IV и IX составляет 1 614 км; эта сеть включает ряд дорог категории E, которые совпадают с участками АН1, АН2 и АН3 сети азиатских автомобильных дорог. Властями выявлены четыре узких места на маршрутах E68 и E81 (АН3).

Возросшая гибкость рынка автотранспортных услуг позволила автомобильному транспорту остаться на первом месте по количеству перевозимых грузов (58,6% общего объема перевозок), несмотря на снижение его удельного веса в 2010 году по сравнению с прошлыми годами.

Железнодорожный транспорт

Железнодорожная сеть страны является весьма разветвленной: по состоянию на 2010 год в ведении компании "CFR S.A", отвечающей за эксплуатацию путевого хозяйства, находились 10 777 км железнодорожных линий, а также 971 станция и платформа. Основная часть путей имеет стандартную колею 1 435 мм, однако в действующей сети насчитывается также 135 км ширококолейных и 4 км узкоколейных линий. Протяженность электрифицированных железных дорог составляет 4 032 км (37% общей протяженности сети); параметры электроснабжения – 25 кВ/50 Гц. Значительная часть подвижного состава срочно нуждается в замене. В 2010 объем (в тоннах груза) и дальность (в тонно-километрах) железнодорожных грузоперевозок увеличились по сравнению с предшествующими годами, тогда как дальность пассажирских перевозок и число перевезенных пассажиров сократились.

Маршруты EATC на территории Румынии частично совпадают с железнодорожными участками OETK IV и IX. Протяженность этих участков (считая как северное, так и южное ответвления коридора IV) – около 1 990 км.

На сегодняшний день главной задачей румынских железных дорог является повышение качества обслуживания в целях увеличения грузо- и пассажиропотоков в международных транспортных коридорах, пролегающих по территории страны.

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. Протяженность внутренних водных путей в 2010 году составляла 1 691 км. Судходство по Дунаю, который на протяжении 1 075 км течет в общеевропейском транспортном коридоре VII, обеспечивает Румынии важные торговые связи с Центральной Европой.

На этом маршруте ЕАТС властями выявлено 16 узких мест. Канал Дунай – Черное море, протянувшийся на 64 км от низовьев Дуная до порта Констанца, обладает большим потенциалом развития в период, когда новые независимые прикаспийские государства ищут для своего экспорта углеводородов пути, минуя пролив Босфор¹²⁰. Более короткий (28 км) канал Поарта Алба – Мидия – Наводари также соединяет внутренние водные пути с черноморским портом. В 2010 году наиболее значительные количества грузов, выгружавшихся и отгружавшихся в румынских портах, направлялись в Турцию (17,6% общего грузооборота), Российскую Федерацию (14,5%) и Испанию (5,1%).

Грузовые терминалы и другая инфраструктура интермодального транспорта

В части контейнерных перевозок пропускная способность Румынии составляет 1 334 ДФЭ в день. На сегодняшний день страна располагает 26 железнодорожными терминалами пропускной способностью 10 500 ДФЭ, некоторые из которых, однако, не функционируют. Кроме этого, имеется 19 железнодорожных веток к частным объектам хозяйственного назначения, которые располагают оборудованием для погрузки и выгрузки контейнеров. В 2010 году контейнеры составляли 12,5% всех грузов, принятых и отгруженных в портах Румынии.

Портами с наибольшим грузопотоком в 2010 году являлись Констанца (79,7%), Мидия (11,4%) и Галати (4,7%). В порту Констанца имеются нефтяные, рудные и контейнерные терминалы, хорошо оснащенные погрузочно-разгрузочным оборудованием и работающие круглосуточно.

Международные пункты пересечения границ (автомобильные и железнодорожные)

В Румынии имеется пять международных пунктов пропуска как грузового, так и пассажирского автотранспорта, которые открыты круглосуточно. Среднее время ожидания – от 1 до 5 минут. Три железнодорожных пропускных пункта для грузов и пассажиров также функционируют круглые сутки. Время ожидания здесь дольше, чем на автомобильных пограничных переходах, и составляет в среднем от 4 до 40 минут для пассажирских поездов и от 150 до 240 минут для товарных.

Осуществляемые и запланированные проекты транспортной инфраструктуры международного значения и суммы соответствующих инвестиций

Расходы по национальной программе строительства и модернизации автодорожной сети в 2004–2007 годах составили порядка 3,3 млрд. долл. США. Почти 1 млрд. долл. было выделено на проекты ЕАТС. Примерно четвертая часть финансирования обеспечивалась за счет государственного бюджета, а остальное составили гранты,

¹²⁰ См. дополнительные пояснения по этому поводу в официальных сообщениях, полученных от правительств Российской Федерации и Турции, а также выдержку из документа ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2011/9 (Рабочая группа по железнодорожному транспорту. Группа экспертов по единому железнодорожному праву. Доклад группы экспертов о работе ее второй сессии, состоявшейся в Женеве 7 октября 2011 года), приводимые в конце настоящего Приложения.

предоставленные Румынии как стране-кандидату на вступление в ЕС (по программам ИСПА и PHARE), займы Всемирного банка, Европейского инвестиционного банка, Европейского банка реконструкции и развития и Японского банка международного сотрудничества.

Инвестиции в проекты по модернизации железнодорожных маршрутов EATC к 2010 году превысили 2,1 млрд. долл. США. Эти средства были предоставлены из государственного бюджета, в виде грантов ЕС, а также по линии упомянутых выше финансовых учреждений.

Внутренние водные пути Румынии нуждаются в улучшении условий навигации, и в частности в обеспечении минимальной глубины 2,5 м согласно рекомендациям Дунайской комиссии. В различных стадиях осуществления находится ряд проектов в этой области, должным образом учитывающих вопросы охраны окружающей среды (до начала, в процессе и по завершении работ; примером может служить экологический мониторинг на участке Калараш – Брэила). На внутренних водных путях действует Румынская служба речной информации, а также осуществляются другие проекты в области информационного обеспечения, направленные на повышение безопасности судоходства.

Предлагаемые новые проекты транспортной инфраструктуры международного значения и суммы соответствующих инвестиций

В ходе этапа II Румыния представила для оценки в общей сложности семь проектов. Один дорожно-строительный проект национального значения (автомагистраль Тыргу-Муреш – Яссы – Унгены), один проект в области морского транспорта (стоимостью 196 млн. долл. США) и четыре проекта на внутренних водных путях на общую сумму 298 млн. долл. США, соответствующие намечаемым маршрутам EATC, были включены в категорию I. Еще один проект по развитию внутренних водных путей отнесен к категории IV за отсутствием достаточных данных.

Согласно стратегии развития интермодального транспорта в Румынии на период до 2020 года планируется сооружение терминала как минимум в одном из шести основных районов, определенных в Отраслевой оперативной программе по транспорту на 2007-2013 годы (Тимишоара, Констанца, Бухарест, Джурджу/Олтеница, Брашов и Сучава). Необходимые для этого затраты на сегодняшний день оцениваются в 18 019 383 евро; 12 814 778 евро должны быть выделены из Фонда регионального развития, а остальные 5 204 605 евро – из государственных средств в рамках Отраслевой оперативной программы по транспорту (приоритетное направление 3 – Модернизация транспортного сектора в целях улучшения защиты окружающей среды, здоровья и безопасности пассажиров, основная группа мероприятий 3.1 – Развитие интермодальных перевозок).

Российская Федерация

Транспортная сеть Российской Федерации – одна из самых обширных в мире. За последние годы в стране приняты две государственные стратегии в области транспорта. 12 мая 2005 года российское министерство транспорта утвердило Транспортную стратегию Российской Федерации на период до 2020 года. Тремя годами позже, в 2008 году, правительством была утверждена пересмотренная стратегия, охватывающая период до 2030 года.

Важной составляющей российского ВВП является экспорт транспортных услуг. Согласно расчетам правительства, в период с 2007 по 2030 год меры, предусмотренные Транспортной стратегией 2008 года, позволят увеличить совокупный объем такого

экспорта до 80 млрд. долл. США – в семь раз по сравнению с уровнем, зафиксированным в 2008 году. За тот же период количество перевозимых грузов иностранного происхождения должно возрасти с 28 млн. до 100 млн. тонн.

Автомобильный транспорт

По состоянию на 2009 год в Российской Федерации имелось 982 000 км дорог, из них 776 000 км – с твердым покрытием¹²¹. Часть этих дорог входит в систему автомагистралей федерального значения.

Общая протяженность российской сети автомобильных дорог в рамках ЕАТС составляет 15 716 км, из которых 78% находится в хорошем или как минимум удовлетворительном состоянии.

Железнодорожный транспорт

По масштабам железнодорожной сети Российская Федерация занимает третье место в мире (после США и Китая): в 2011 году общая протяженность железных дорог равнялась 85 600 км. Электрифицированные линии составляют около половины этой сети (в общей сложности 44 000 км, или 51,4%), но именно по ним осуществляется основная часть перевозок. Каждый год Российские железные дороги перевозят 1,3 млрд. тонн грузов.

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 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: Беломоро-Балтийский канал;
 - NSW2: Череповец – Большая Волга – Канал имени Москвы – Москва;
 - NSW3: Кама (Казань – Пермь – Соликамск);
 - NSW4: Волгоград – Волго-Донской канал – Ростов-на-Дону.

¹²¹ Федеральная служба государственной статистики Российской Федерации. Основные показатели работы транспорта в России в 2010 году. Официальный справочник по статистике (Москва, 2010).

Грузовые терминалы и другая инфраструктура интермодального транспорта

В связи с развитием инфраструктуры интермодального транспорта фирма "Трансконтейнер", являющаяся дочерним предприятием корпорации "Российские железные дороги", ответственным за интермодальные перевозки, провела в 2010 году эксперименты по скоростному транзиту контейнерных поездов с грузом более 150 ДФЭ по ряду маршрутов. Объем транзитных контейнерных перевозок в 2010 году составил 152 000 ДФЭ (на 28,2% больше, чем в 2009 году). Усовершенствованная инфраструктура, обеспечивающая перегрузку контейнеров, имеется в порту Оля. В связи с наличием спроса на специализированные контейнерные терминалы на внутренних водных путях, способные обеспечивать транспортировку и перевалку грузов, следующих по международному транспортному коридору Север-Юг, запланировано строительство к 2010 году дополнительных контейнерных терминалов в речных портах Санкт-Петербурга, Москвы (Север), Нижнего Новгорода, Казани, Самары, Волгограда, Астрахани, Усть-Донецка, Ростова-на-Дону и Азова.

Международные пункты пересечения границ (автомобильные и железнодорожные)

Основные автодорожные 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 на границе с Беларусью насчитывалось шесть железнодорожных пропускных пунктов, а на границе с Украиной – 17.

Осуществляемые и запланированные проекты транспортной инфраструктуры международного значения и суммы соответствующих инвестиций

В число дорожно-строительных проектов, которые планировалось завершить к 2010 году, входят:

- "Чуйский тракт" (автомагистраль 52/А-4: Новосибирск – Барнаул – Ташанта – граница с Монголией), который должен стать основным маршрутом, связывающим Сибирский федеральный округ с другими регионами Российской Федерации и с Китаем;
- скоростная дорога "Восток" Хабаровск – Находка (протяженность – 824 км, из которых 342 км уже сданы в эксплуатацию);
- скоростная дорога Хабаровск – Лидога – Ванино (протяженность – 527 км; строительство участка Лидога – Ванино уже началось, 24,4 км сданы в эксплуатацию; объем инвестиций – 145 млн. долл. США).

Железнодорожные проекты, которые корпорация "Российские железные дороги" планирует завершить к 2010 году:

- развитие маршрутов, связывающих Кузнецкий угольный бассейн с Дальним Востоком, Азовским и Черным морями, а также с крупными транспортными узлами на северо-западе страны (4,5 млрд. долл. США);
- строительство к 2010 году линии Беркакит – Томмот – Кердем (Якутск) (0,1 млрд. долл. США в 2006–2008 годах);
- реконструкция участка Мга – Гатчина – Веймарн – Ивангород и подъездных путей к портам на южном побережье Финского залива (1 млрд. долл. США к 2010 году);
- модернизация железнодорожных подъездных путей к Усть-Луге (0,37 млрд. долл. США).

Предлагаемые новые проекты транспортной инфраструктуры международного значения и суммы соответствующих инвестиций

Российской Федерацией предложено 17 проектов международного значения общей сметной стоимостью 72 565 млн. долл. США, рассчитанных на период до 2015 года. Речь идет главным образом о строительстве и реконструкции автомобильных дорог на участках между Москвой и границей Беларуси, границей Украины, Новороссийском, Челябинском, Астраханью, Уфой, Архангельском и Санкт-Петербургом. Другие проекты предусматривают:

- строительство и реконструкцию трассы М-10 "Скандинавия" от Санкт-Петербурга через Выборг до границы с Финляндией;
- реконструкцию трассы М-18 "Кола" от Санкт-Петербурга через Петрозаводск, Мурманск и Печенегу до границы с Норвегией (международный пограничный пункт Борисоглебск);
- строительство и реконструкцию дороги М-21 Волгоград – Каменск-Шахтинский до границы с Украиной (в направлении на Киев и Кишинев);
- строительство и реконструкцию дороги М-23 Ростов-на-Дону – Таганрог до границы с Украиной (в направлении на Харьков и Одессу);
- реконструкцию дороги М-32 Самара – Большая Черниговка до границы с Казахстаном (Уральск, Актюбинск, Кызылорда, Чимкент);
- строительство и реконструкцию трассы М-51, М-53, М-55 "Байкал" от Челябинска через Курган, Омск, Новосибирск, Кемерово, Красноярск, Иркутск и Улан-Удэ до Читы;
- строительство и реконструкцию трассы М-60 "Уссури" от Хабаровска до Владивостока;
- реконструкцию шоссе А-229 Калининград – Черняховск – Нестеров до границы с Литвой (в направлении на Вильнюс, Минск и трассу "Беларусь");
- реконструкцию участков дороги Р-242 Пермь – Екатеринбург;
- строительство и реконструкцию "Чуйского тракта" – дороги М-52 от Новосибирска через Бийск до границы с Монголией.

В железнодорожном секторе было предложено 23 проекта международного значения:

- сооружение третьего пути на участке Лянгасово – Котельнич;
- сооружение третьего пути на участке Пермь – Чайковская;
- сооружение третьего пути на участке Тюмень – Войновка;
- реконструкция Санкт-Петербургского ж/д узла;
- сооружение бокового обгонного пути на участке Выборг-пасс. – Бусловская;
- строительство объездной дороги у Саратовского ж/д узла;
- сооружение бокового обгонного пути на участке Саратов – Петров Вал;
- сооружение бокового обгонного пути на участке Энем – Кривенковская;
- сооружение бокового обгонного пути на участке Энем (Афипская) – Крымская;
- строительство объездной дороги у Краснодарского ж/д узла;

- сооружение третьего пути на участке Воскресенск – Рязань;
- сооружение третьего пути на участке Лихая – Ростов;
- электрификация участка Ртищево – Кочетовка;
- сооружение бокового обгонного пути на участке Ахтуба – Трубная;
- электрификация участка Трубная – Аксарайская;
- сооружение третьего пути на участке Бекасово – Нара;
- строительство особой высокоскоростной пассажирской магистрали Москва – Санкт-Петербург;
- реконструкция линии Москва – Красное в целях организации движения высокоскоростных пассажирских поездов;
- сооружение третьего главного пути на участке Косулино – Богданович;
- сооружение второго главного пути на участке Харанор – Забайкальск;
- сооружение второго главного пути на участке Волгоград – Ахтуба;
- сооружение второго главного пути на участке Мурманск – Апатиты, Сегежа – Медвежья Гора;
- сооружение второго главного пути на участке Крымская – Вышестеблевская.

Кроме того, в Российской Федерации намечено осуществить проекты по увеличению годовой пропускной способности пяти крупных морских портов – Усть-Луги, Санкт-Петербурга, Мурманска, Восточного и Новороссийска.

Наконец, выделены средства в размере 17 240 млн. долл. США под проекты пяти интермодальных терминалов, предусматривающие:

- комплексное развитие Мурманского транспортного узла;
- комплексное развитие транспортного узла Восточный-Находка;
- комплексное развитие Новороссийского транспортного узла (Краснодарский край);
- развитие мультимодального транспортно-логистического узла "Ростовский универсальный порт";
- строительство межрегионального мультимодального логистического центра "Свияжский" (Республика Татарстан).

Таджикистан

Таджикистан – не имеющая выхода к морю страна с горным рельефом, транспорт в которой развит менее, чем в большинстве других стран Центральной Азии, а транспортные издержки являются одними из самых высоких в мире. После 2000 года состояние транспортной инфраструктуры Таджикистана резко улучшилось благодаря быстрому росту региональной торговли, особенно с Китаем и другими центральноазиатскими государствами.

Цель страновой стратегии партнерства для Таджикистана на 2010-2014 годы заключается в удовлетворении стремительно растущего спроса на перевозки путем развития транспортной инфраструктуры, укрепления людского потенциала и обеспечения надлежащего управления. Страна также является активным участником программы ЦАРЭС. В связи с этим в Таджикистане разработан общегосударственный

генеральный план развития транспортного сектора при содействии АБР, направленный на поддержку Стратегии ЦАРЭС по содействию развитию транспорта и торговли (на 2008–2018 годы) и национальной программы развития Таджикистана.

Автомобильный транспорт

Протяженность сети автомобильных дорог Таджикистана составляет 27 767 км при плотности 194 км на 1000 км². К ведению министерства транспорта и связи – центрального государственного органа по вопросам транспорта – относятся около 14 000 км дорог в стране. Около 29% этих дорог имеют асфальтовое покрытие.

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 ее недостающих звеньев составляет 100 км, из которых 33 км находятся на маршруте АН66 в Таджикистане.

Железнодорожный транспорт

Протяженность железнодорожной сети составляет 951 км; ее плотность – одна из самых низких в Центральной Азии, главным образом из-за рельефа местности.

По железным дорогам перевозится 50% всего экспорта и импорта Таджикистана. В стране имеется три железнодорожных линии: северная, центральная и южная. Основные транзитные грузопотоки следуют по северной линии, центральная линия служит главным образом для доставки импортных грузов, а объем грузоперевозок по южной линии весьма невелик.

Помимо особенностей рельефа расширению железнодорожной сети препятствуют отсутствие соединений между линиями, нехватка и старение подвижного состава и парка локомотивов, а также сильная зависимость от железных дорог Узбекистана и Туркменистана.

Морские порты и порты внутреннего плавания

Хотя Таджикистан не имеет выхода к морю, небольшие количества грузов перевозятся водным транспортом по 200-километровому участку реки Вахш.

Международные пункты пересечения границ (автомобильные и железнодорожные)

Функционируют следующие пограничные переходы:

- на границе с Афганистаном (1 206 км): Нижний Пяндж, Ишкашим (оба – автомобильные);
- на границе с Китаем (414 км): перевал Кульма (автомобильный);

- на границе с Кыргызстаном (870 км): Октябрьск, Бекабад (оба – железнодорожные);
- на границе с Узбекистаном (1 161 км): Турсунзаде (автомобильный), Айвадж (железнодорожный), Чаваст (автомобильный), Сугдская область (Наврузобод).

Международный пограничный пункт "Братство" в Турсунзаде полностью оснащен компьютерами и считывающими устройствами для паспортного контроля, обеспечивающими передачу информации о пересечениях границы всем заинтересованным ведомствам Таджикистана. Благодаря осуществляемой ЕС программе по вопросам пограничного режима в Центральной Азии в настоящее время строятся пропускные пункты на границе Таджикистана с Афганистаном в пунктах Дарвоз, Тем и Ишакашим; их ввод в строй будет способствовать межучрежденческому сотрудничеству и упрощению процедур торговли и транзита при одновременном укреплении безопасности границы.

Осуществляемые и запланированные проекты транспортной инфраструктуры международного значения и суммы соответствующих инвестиций

Правительством утверждена масштабная программа развития транспорта в Таджикистане на период до 2015 года, основное внимание в которой уделяется международным транспортным коридорам.

В области автомобильного транспорта государству необходимо принять следующие меры:

в ближайшее время (к 2015 году):

- реабилитация дорог в коридорах ЦАРЭС;
- увеличение финансирования ремонтно-профилактических работ;
- улучшение работы по сбору и обобщению данных о дорожной сети;
- повышение эффективности путем разделения функций, приватизации, механизации и контроля качества;
- введение систематической платы за пользование автодорогами, рассчитываемой исходя из износа дорожного покрытия транспортными средствами;
- упрощение и согласование требований, предъявляемых при пересечении границ;

в среднесрочной перспективе (2016–2020 годы):

- дальнейшая реабилитация дорог в международных коридорах;
- начало реабилитации важнейших дорог общегосударственного значения;
- модернизация и завершение строительство дорог, связывающих страну с Китаем;

в длительной перспективе (после 2020 года):

- завершение реабилитации дорог международного и общегосударственного значения;
- постепенное расширение инвестиций в дорожную сеть на местах.

В области железнодорожного транспорта планируются следующие меры:

в ближайшее время (к 2015 году):

- реабилитация имеющегося парка (товарных и пассажирских вагонов, локомотивов); ремонт сооружений и путей, реабилитация карьеров;

- изучение способов укрепления существующей базы перевозок по таджикским железным дорогам, имея в виду прежде всего международные транзитные грузы, и в частности грузы, следующие в Узбекистан;
- создание подразделений по развитию и планированию коммерческих операций;
- создание условий для контейнеризации и развития мультимодальных перевозок;
- составление базы данных для Таджикских железных дорог и Министерства транспорта и связи, включающей:
 - регулярно обновляемые данные всеобъемлющей инвентаризации путевого хозяйства и учета технического состояния путей;
 - данные о пассажирских и грузовых перевозках с указанием пунктов отправления и назначения;
 - данные финансового учета, включая функциональную и постатейную информацию;
 - данные о развитии и расширении сети по регионам;
- акционирование железнодорожных предприятий;

в среднесрочной перспективе (2016–2020 годы):

- дальнейшая реабилитация существующей инфраструктуры и модернизация подвижного состава;
- изучение вопроса о субсидировании отдельных железнодорожных линий, имеющих особое социальное значение;

В длительной перспективе (после 2020 года):

- продолжение основных железнодорожных линий при условии выделения ресурсов в рамках программ регионального развития, охватывающих соответствующие участки национальной железнодорожной сети;
- приватизация Таджикских железных дорог.

Предлагаемые новые проекты транспортной инфраструктуры международного значения и суммы соответствующих инвестиций

Таджикистан представил 12 проектов, относящихся к маршрутам ЕАТС, на общую сумму 627 млн. долл. США. Дорожно-строительные проекты, намеченные к завершению в 2011 году, включали как реконструкцию существующих участков, так и сооружение новых дорог:

- реконструкция дороги Душанбе – Кульма (участок от Душанбе до Дангары);
- строительство Чормагзакского туннеля;
- строительство дороги Шагон – Зигар (вторая очередь);
- реконструкция дороги Курган-Тюбе – Дусти
- реконструкция дороги Дусти – Нижний Пяндж (вторая очередь);
- реконструкция дороги от Душанбе до границы с Узбекистаном (проект ЦАРЭС III)
- восстановление дороги Гулистан – Пархар – Пяндж – Дусти.

Предложено два проекта по строительству железных дорог на маршрутах ЕАТС, для которых необходимы иностранные инвестиции:

- реконструкция участка железной дороги Бекабад – Канибадам;
- модернизация приватизированного грузового терминала на станции Душанбе-1.

Кроме того, был предложен еще ряд проектов на маршрутах национального значения.

Наконец, предполагается создание в стране логистических центров общей сметной стоимостью 20 млн. долл. США. В настоящее время при содействии программы ТРАСЕКА готовится технико-экономическое обоснование для логистического центра в Нижнем Пяндже, в который предполагается инвестировать 13,3 млн. долл. США, для чего потребуются привлечь капиталы из иностранных или внутренних источников.

Источники:

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

Asian Development Bank, Transport and Communications. Developing Tajikistan's Transport Sector: Transport Sector Master Plan (Manila, 2011). См. По адресу: <http://www.adb.org/sites/default/files/pub/2011/transport-taj.pdf>.

Бывшая югославская Республика Македония

По состоянию на 2009 год доля транспорта в ВВП в бывшей югославской Республике Македонии равнялась 7,9%.

Автомобильный транспорт

Дорожная сеть бывшей югославской Республики Македония в 2009 году включала 8 024 км дорог с твердым покрытием. Протяженность автомагистралей составляет 224 км. Общая протяженность дорог категории "Е" – 553 км. В состав 553-километровой дорожной сети ЕАТС в бывшей югославской Республике Македонии входят следующие шоссейные дороги: Е–75, ведущая от сербской границы в направлении Табановце – Куманово – Миладиновци – Петровец – Велес – Неготино – Гевгилию – Богородицу – Идомени (Греция) (часть коридора Х) и Е–871, Е–65 от болгарской границы в направлении Деве-Баир – Крива-Паланка – Куманово – Скопье – Тетово – Гоштивар – Кичево – Штруга к албанской границе (часть коридора VIII).

Автодорожный коридор Х имеет участок ограниченной пропускной способности с одной полосой движения в каждую сторону.

Железнодорожный транспорт

Строительство железных дорог в коридорах Х и VIII еще не завершено. В 2009 году протяженность железнодорожных линий составляла 699 км, из которых 233,5 км были электрифицированы, а 466,1 км не имели электроснабжения.

Железнодорожная линия Табановце – Куманово – Скопье – Велес – Гевгелия – Богородица является частью коридора Х ЕАТС на территории бывшей югославской Республики Македония, а линия Деве-Баир – Крива-Паланка – Бемянковце – Куманово –

Скопье –Кичево – Струга – частью коридора VIII. Этот железнодорожный коридор длиной 214,9 км полностью электрифицирован. Все железные дороги бывшей югославской Республики Македония имеют стандартную ширину колеи 1 435 мм. В коридоре VIII недостает участков от Куманово до границы с Болгарией и от Кичево до албанской границы. Некоторые участки имеют пониженную пропускную способность из-за ограничений скорости движения поездов, обусловленных геометрией рельсового пути.

В 2007 году государственная железнодорожная компания была разделена на два предприятия, одно из которых отвечает за железнодорожную инфраструктуру, а другое – за перевозки.

Международные пункты пересечения границ (автомобильные и железнодорожные)

Автодорожная сеть бывшей югославской Республики Македония включает четыре пункта пересечения международных границ, относящиеся к коридору X (Табановце на границе с Сербией и Богородица на границе с Грецией) и коридору VIII (Деве-Баир на границе с Болгарией и Кафасан на границе с Албанией). Железнодорожные пограничные пункты расположены в коридоре X: Табановце на границе с Сербией и Богородица на границе с Грецией. Время ожидания на пограничных пунктах составляет от 30 минут для пассажирских поездов до 90–120 минут для товарных.

Грузовые терминалы

Грузовые терминалы в бывшей югославской Республике Македония отсутствуют. Начата конкурсная процедура размещения заказа на разработку стратегической концепции и развития мультимодальных транспортных узлов, которая должна завершиться в 2013 году.

Текущие и планируемые проекты по развитию транспортной инфраструктуры международного значения

В качестве текущих и планируемых проектов по развитию транспортной инфраструктуры международного значения можно упомянуть следующие: ведутся работы по реконструкции 7,5-километрового участка коридора X от Табановце (граница с Сербией) до Куманово в соответствии с требованиями, предъявляемыми к автомагистралям; общая стоимость проекта – 15,5 млн. евро. Участок предполагалось сдать в эксплуатацию в сентябре 2011 года.

Планируется завершить работы на последнем участке автодорожного коридора X от Демир-Капия до Смоквицы (28,2 км).

В 2012–2013 годах коридор X будет оборудован новой, современной системой сигнализации и управления движением (общей стоимостью 5,5 млн. евро).

Планируются и другие проекты по развитию дорожной сети, включая строительство новых скоростных автодорог от Крива-Паланка (граница с Болгарией) до Романовце (60 км) и от Гоштивара до Струги (граница с Албанией) (128 км), которое будет финансироваться на концессионной основе.

Имеются также планы по реконструкции в 2012–2014 годах автодороги коридора X на участке Катланово–Велес в обоих направлениях, а также по строительству новых дорог, не входящих в транспортные коридоры ЕАТС.

Планируемые проекты по развитию железнодорожной сети включают замену участков рельсового пути в коридоре X (длиной 54 км) в целях повышения безопасности движения и увеличения скорости поездов на отдельных участках до

120 км/ч к концу 2013 года. Кроме того, намечено провести работы по обновлению и реконструкции железнодорожных путей на участке Битола – Креница (граница с Грецией), входящем в коридор X (ветвь Xd) на общую сумму 9 млн. евро и по ремонту и модернизации наиболее крупных железнодорожных станций коридора X на общую сумму 8,9 млн. евро. В коридоре X планируется закупка и установка оборудования европейской системы управления железнодорожным движением (уровень 1) общей стоимостью 3 млн. евро. По коридору VIII запланированы: сооружение новой железнодорожной линии от Крива-Паланка (граница с Болгарией) до Беляковце (60 км), строительство и реконструкция путей на существующей линии Беляковце – Куманово (29 км) и подготовка подробной проектной и тендерной документации на сооружение нового участка железнодорожной линии от Кичево до границы с Албанией.

Задачи в области транспорта и транспортной инфраструктуры

Необходимо модернизировать систему сбора платы за проезд по автодорогам и внедрить единую систему приема платежей на пяти существующих пунктах оплаты, а также построить еще четыре пункта с электронными платежными терминалами; это планируется осуществить в коридоре X в 2012–2016 годах. Еще одной задачей является строительство современных дорог (переоборудование дорог государственного значения в современные автомагистрали, имеющие по 2+1 полосы движения в каждую сторону) на направлениях, не входящих в коридоры X и VIII, но имеющих большое значение для развития дорожной сети.

В области железнодорожного транспорта важные задачи связаны с планируемым усовершенствованием и модернизацией железнодорожных линий в коридорах X и VII (маршруты EATC), реконструкцией железнодорожных станций, модернизацией подвижного состава и внедрением нового электронного оборудования.

Турция

Автомобильный транспорт

Под управлением Генерального директората автомобильных дорог находится дорожная сеть протяженностью 65 219 км, включающая 2 236 км автомагистралей. Общая протяженность дорог общегосударственного и регионального значения составляет 62 983 км. Автомобильный транспорт преобладает над всеми остальными: в 2010 году на него приходилось 91,8% пассажирских перевозок (в пассажиро-километрах) и 88,8% перевозок грузов в тонно-километрах. В последние годы покрытие дорог значительно улучшилось, а некоторые из них были расширены. Совокупная длина открытых для движения дорог с разделительной полосой, включая автомагистрали, в 2003–2011 годах составляла 15 126 км; сегодня она достигает 21 227 км. На дороги с разделительной полосой приходится 33% общей длины дорожной сети. За проезд по автомагистралям и по двум мостам через Стамбульский¹²² пролив взимается плата.

Железнодорожный транспорт

В стране насчитывается 12 000 км железных дорог, проложенных по гористой местности с малым радиусом поворотов и крутыми подъемами. Общая протяженность магистральных линий, включая высокоскоростные, составляет 9 642 км. 90% магистралей однопутные, 26% электрифицированы. Роль железных дорог как вида

¹²² См. дополнительные пояснения по этому поводу в официальных сообщениях, полученных от правительств Российской Федерации и Турции, а также выдержку из документа ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2011/9 (Рабочая группа по железнодорожному транспорту. Группа экспертов по единому железнодорожному праву. Доклад группы экспертов о работе ее второй сессии, состоявшейся в Женеве 7 октября 2011 года), приводимый в конце настоящего приложения.

наземного транспорта сравнительно невелика: в 2010 году на них приходилось 1,6% общего количества пассажиро-километров и 5,3% тонно-километров.

Под управлением корпорации "Турецкие государственные железные дороги" находится ряд крупных морских портов Турции, большинство которых принадлежат государству. Эта компания также является оператором следующих поездов международного сообщения:

- маршрутный контейнерный поезд Хайдарпаша – Алматы (Казахстан);
- маршрутный контейнерный поезд Хайдарпаша – Тегеран – Исламабад;
- поезд Кёльн – Кёсекёй;
- контейнерный поезд Халкалы – Шопрон;
- контейнерный поезд Чукурхисар – Вена (контейнерные и обычные вагоны)
- маршрутные контейнерные поезда Халкалы – Вена, Халкалы – Шопрон;
- маршрутный контейнерный поезд Халкалы – Любляна;
- маршрутный поезд Халкалы – Чешская Республика;
- маршрутный поезд Кёльн – Дериндже.

Запланирован ряд проектов, призванных повысить роль железных дорог. Для увеличения их доли в грузоперевозках сооружаются ответвления, ведущие к промышленным зонам. За период с 2002 года число таких ответвлений увеличилось с 281 до 326.

Растет удельный вес высокоскоростных поездов в перевозках пассажиров. Начато сооружение скоростной железнодорожной линии между двумя крупнейшими городами Турции – Стамбулом и Анкарой. Уже в марте 2009 года было открыто движение поездов на участке Анкара – Эскишехир, являющемся важной частью скоростного маршрута, который свяжет Анкару со Стамбулом; работы на участке Эскишехир – Стамбул продолжаются. Поезда, развивающие скорость до 250 км/ч, позволят сократить время в пути от Стамбула до Анкары с семи до трех часов. Интеграция этого проекта с проектом "Мармарай", который свяжет Европу с Азией через туннель под Стамбульским¹²³ проливом, позволит пассажирам совершать беспересадочные поездки из центра Турции в центр Европы. Кроме того, в августе 2011 года высокоскоростные поезда начали курсировать по маршруту Анкара – Конья. Ведется строительство скоростной железнодорожной линии Анкара – Сивас; в декабре 2011 года подписан контракт на строительство скоростной линии Бурса – Османели, которая соединит Бурсу с линией Анкара – Стамбул; продолжается конкурс на заключение подряда на строительство первой очереди скоростной линии Анкара – Измир; одновременно идет рассмотрение заявок на вторую очередь.

Поскольку ширина железнодорожной колеи в Турции (1 435 мм) отличается от ширины колеи в странах Восточной Европы, Кавказа и Центральной Азии (1 520 мм), при перевозках в эти страны приходится либо менять вагонные оси, либо перегружать товары в другие вагоны. Единственным исключением является железнодорожное паромное сообщение между портами Дериндже (Турция) и Ильичевск (Украина): в этом случае вагоны из стран Восточной Европы, Кавказа и Центральной Азии могут загружаться в Турции, что позволяет обойти проблему несовпадения ширины

¹²³ См. дополнительные пояснения по этому поводу в официальных сообщениях, полученных от правительств Российской Федерации и Турции, а также выдержку из документа ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2011/9 (Рабочая группа по железнодорожному транспорту. Группа экспертов по единому железнодорожному праву. Доклад группы экспертов о работе ее второй сессии, состоявшейся в Женеве 7 октября 2011 года), приводимые в конце настоящего приложения.

колеи. Кроме того, порт Самсун был оборудован станцией для смены колесных пар, после чего в декабре 2010 года были начаты демонстрационные пробегии поездов с использованием паромного сообщения между портами Самсун и Кавказ (Российская Федерация).

Морские порты и порты внутреннего плавания

Морской транспорт играет важную роль во внутренней и международной торговле и пассажирских перевозках Турции, поскольку три ее основных территориально-производственных комплекса (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, Хайдарпаша и Измир, которыми управляет корпорация "Турецкие железные дороги", являются важными элементами сети ЕАТС. Порты Мерсин, Самсун, Бандырма и Искендерун (ранее также находившиеся под управлением Турецких железных дорог) в настоящее время приватизированы. Все они хорошо сообщаются с железными и автомобильными дорогами. Находящийся в частной собственности порт Трабзон также относится к сети ЕАТС, но не связан с железной дорогой, хотя и имеет хорошие соединения с автодорожной сетью.

Из основных портов Турции активно курсируют ролкерные и железнодорожные паромы в ряд крупных портов Алжира, Египта, Грузии, Италии, Российской Федерации, Словении и Украины.

Перевозки по внутренним водным путям имеют лишь маргинальное значение. Озеро Ван – единственная часть системы внутренних водных путей ЕАТС, находящаяся в Турции. Паромная переправа на этом озере является важным звеном железнодорожного маршрута ЕАТС, связывающего Юго-Восточную Европу с Ираном.

Грузовые терминалы и другая инфраструктура интермодального транспорта

В Турции также сооружаются логистические центры, считающиеся ключевым элементом современных грузоперевозок. Современные центры такого рода в настоящее время строятся в 16 пунктах (вблизи специально выделенных промышленных зон и в районах, имеющих большой потенциал в части отправки и приема грузов), а именно в Стамбуле, Измите (Кёсекёй), Самсуне (Гелемен), Эскишехире (Хасанбей), Кайсери (Богазкёпрю), Балыкесире (Гёккёй), Мерсине (Енидже), Ушаке, Эрзуруме (Паландёкен), Конье (Каяджик), Денизли (Каклык), Биледжике (Бозююк), Кахраманмараше (Тюркоглу), Мардине, Карсе и Сивасе.

Помимо портов, управляемых государственной корпорацией "Турецкие железные дороги", контейнерные терминалы имеются в Халкалы, Башпынаре (Газянтеп) и Бозююке. Пропускная способность терминала в Ханкалы – 400 ДФЭ в день.

Международные пункты пересечения границ

Имеются два автомобильных пропускных пункта на границе с Болгарией (один из них только для грузового транспорта), 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 перехода. На границе с Болгарией среднее время ожидания составляет 75 минут для товарных и от 70 до 95 минут для пассажирских поездов. На границе с Ираном среднее время ожидания для товарных

поездов составляет 156 минут, а для пассажирских – 95 минут. Пункт пропуска в Армению по-прежнему закрыт.

Осуществляемые и запланированные проекты транспортной инфраструктуры международного значения и суммы соответствующих инвестиций

В автотранспортном секторе продолжают осуществляться пять проектов на общую сумму 800 млн. долл. США, завершить которые планируется к 2014 году. Они представляют собой часть более широкомасштабного проекта по развитию важного участка существующей дорожной сети (Гересе – Коюлхисар) на маршруте EATC 5, соединяющем Европу с Ираном.

Семь проектов находятся в стадии осуществления в железнодорожном секторе. Их общая стоимость оценивается примерно в 20 млрд. долл. США. В рамках пяти из этих проектов уже ведутся строительные работы, а два существуют лишь в виде планов и еще не обеспечены финансированием. В число железнодорожных проектов входят скоростные линии Анкара – Стамбул, Анкара – Сивас и Анкара – Измир, новая железная дорога Карс – Тбилиси – Баку и линия, пересекающая северную часть озера Ван.

Четыре проекта осуществляются или запланированы в секторе портового хозяйства. Они предусматривают реабилитацию и модернизацию портов Дериндже, Измира, Мерсина и Искендеруна.

Предлагаемые новые проекты транспортной инфраструктуры международного значения и суммы соответствующих инвестиций

Сообщалось о целом ряде предложений, касающихся новых проектов по развитию дорожной сети. К ним относятся сооружение связующего участка автомагистрали Анкара –Эрегли, автомагистрали Измит – Измир и автомагистрали вдоль северного побережья Мраморного моря, общей стоимостью 13 млрд. долл. США. Подряд на строительство автомагистрали Измит – Измир уже подписан, работы ведутся с 2011 года. Согласно имеющейся информации, эти проекты были отнесены к категории II.

Предложены два новых проекта в железнодорожном секторе на общую сумму около 4 млрд. долл. США. Одному из них (Адапазары – Бартын) присвоена категория II, другому (Бандырма – Измир) – категория III.

Сообщается о трех проектах по сооружению новых портов – контейнерного порта Мерсин, порта Филиос и порта Чандарлы. Они находятся на маршрутах EATC и призваны стать крупными портами, соответственно, Средиземного, Черного и Эгейского морей. Общие затраты на реализацию этих проектов оцениваются примерно в 6,3 млрд. долл. США. Порт Чандарлы отнесен к категории I, а проекты порта Филиос и контейнерного порта Мерсин – к категории II.

В общей сложности Турция представила для оценки 24 проекта EATC. Пятнадцать из них отнесены к категории I, шесть – к категории II, один – к категории III и два – к категории IV.

Туркменистан

В силу своего географического положения, а также исторических обстоятельств и общих экономических условий в Центральноазиатском регионе Туркменистан должен стать важным перекрестком транспортных маршрутов регионального и континентального значения. Новое столетие принесло с собой значительные перемены как в самом Туркменистане, так и в подходе руководства страны к вопросам транспорта и торговли. В 2006 году правительство объявило о своем намерении активизировать

усилия по более тесной интеграции автодорожной и железнодорожной сетей страны с пролегающими по территории Ирана континентальными маршрутами Восток–Запад, начав с реконструкции магистральных дорог, связывающих страну с Афганистаном и Ираном.

Автомобильный транспорт

В 2001 году протяженность автомобильных дорог Туркменистана оценивалась в 22 000 км, из которых около 18 000 км имели твердое покрытие. Имеется важное шоссе, ведущее от Мары на запад, вдоль иранской границы через Ашхабад и далее к городу Туркменбаши на Каспийском море; другое шоссе проходит в северо-западном направлении от границы с Афганистаном через Туркменабат, а затем вдоль узбекской границы до населенного пункта Дашховуз. В начале 2000-х годов был реализован ряд крупных дорожно-строительных проектов, позволивших улучшить отдельные участки дороги, соединяющей Ашхабад с городами Туркменбаши и Мары.

Железнодорожный транспорт

В 2005 году в Туркменистане насчитывалось 2 440 км железных дорог, в основном вдоль его северной и южной границ. Линия Теджен – Серахс – Мешхед, построенная в 1996 году совместно с Ираном, стала жизненно важным звеном, связавшим железнодорожные сети Центральной Азии, Российской Федерации и Европы со странами Южной Азии и Персидского залива. В феврале 2006 года вступило в завершающую стадию строительство Транскаракумской железной дороги, напрямую соединяющей Ашхабад и Дашховуз, которая позволит вдвое сократить время в пути между южной и северной границами государства.

Морские порты и порты внутреннего плавания

Главные морские ворота страны – порт Туркменбаши на Каспийском море, по которому осуществляется сообщение прежде всего с Астраханью в Российской Федерации и с Баку в Азербайджане. На Каспийском побережье также имеются сравнительно небольшие порты Аладжа, Чекелен и Экарем. Последний из них планируется расширить, превратив его во второй по значению каспийский порт.

Основными внутренними водными путями являются река Амударья, протекающая вдоль северной границы, и Каракумский канал, проложенный с востока на запад – от Амударьи у границы с Афганистаном через Мары и Ашхабад до порта Туркменбаши на берегу Каспийского моря. Этот канал длиной 1 400 км, предназначенный в основном для орошения, судоходен на протяжении 450 км от его головной станции на Каспийском море. Из-за отбора ирригационной воды река Амударья судоходна на участке длиной всего 250 км вниз по течению, от границы с Афганистаном до города Туркменабат.

Текущие и запланированные проекты транспортной инфраструктуры международного значения и суммы соответствующих инвестиций

Туркменистан был одним из шести государств (Афганистан, Иран, Пакистан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан), принимавших участие в Форуме стран Центральной и Южной Азии по вопросам транспорта и торговли. Это мероприятие было посвящено задачам восстановления ряда автодорожных коридоров, пересекающих северо-западные районы Афганистана, для чего предполагалось выделить 5,7 млрд. долл. США, главным образом за счет международных доноров.

Недавно Туркменистан стал членом ЦАРЭС. В связи с этим в сотрудничестве с другими международными финансовыми учреждениями и важнейшими двусторонними донорами планируется модернизировать ряд важных объектов инфраструктуры регионального значения в транспортных коридорах ЦАРЭС, включая ключевые проекты по развитию каспийских портов.

Имеется также предложение по строительству железнодорожной линии, ведущей из Туркменистана в Афганистан, с ее последующим продолжением по территории Афганистана. На территории Туркменистана проект предусматривает сооружение 85-километрового участка Атамурат – Имамназар.

Источник:

Railways of Afghanistan, см по адресу: <http://www.andrewgrantham.co.uk/afghanistan/3745/turkmenistan-to-afghanistan-railway-discussed/>

Украина

20 октября 2010 года кабинет министров Украины утвердил Транспортную стратегию на период до 2020 года, определяющую основные приоритеты в области развития всех видов транспорта.

По данным Государственного статистического комитета Украины, в 2009 году доля транспорта в ВВП страны составляла 11,3%.

Автомобильный транспорт

По состоянию на 2010 год на долю автомобильного транспорта приходится 72,7% грузоперевозок. Протяженность дорог категории III и выше составляет 169 500 км, включая 20 100 км дорог общегосударственного значения и 149 400 км – регионального значения, а также 16 200 мостов. Принята Государственная программа развития дорожной сети на 2012–2016 годы. В ней учтены основные маршруты ЕАТС, а также приоритетные направления дорог, соединяющих Украину с ТЕС-Т.

Железнодорожный транспорт

Несмотря на преобладающий (и по-прежнему растущий) удельный вес автомобильного транспорта, железные дороги продолжают играть заметную роль во внутренних грузоперевозках. Количество грузов, перевозимых железнодорожным транспортом, может быть увеличено: в 2010 году их доля составляла 26,6%. Протяженность действующих железных дорог в Украине – 21 680 км, из них 9 850 км электрифицированы. Управляет железными дорогами Государственная администрация железнодорожного транспорта Украины, в состав которой входят шесть региональных железных дорог. Подвижной состав насчитывает 121 300 товарных и 7 300 пассажирских вагонов.

Морские порты и порты внутреннего плавания

На берегах Черного и Азовского морей, а также в бассейне Дуная имеется 18 морских коммерческих портов. В Украине функционируют также четыре рыболовецких порта, 13 частных перевалочных комплексов и 12 речных портов. Протяженность Дуная и Днепра – крупнейших речных артерий Европы – составляет 2 200 км. Развитие всех портов осуществляется в соответствии с программами развития, утверждаемыми для каждого порта в отдельности.

Международные пункты пересечения границ

На границах Украины действуют 148 контрольно-пропускных пунктов: 57 автомобильных, 34 железнодорожных, 29 морских, 24 воздушных, 3 речных и 1 паромный. Большинство из них открыто круглосуточно.

Текущие и запланированные проекты транспортной инфраструктуры международного значения и суммы соответствующих инвестиций

Развитие инфраструктуры осуществляется в соответствии с программами развития различных видов транспорта. Завершена реализация программы развития международных транспортных коридоров на 2006–2010 годы; сумма инвестиций по этой программе составила 1 394 200 000 евро, включая 201 300 000 евро, выделенные из государственного бюджета.

Украина сотрудничает с международными финансовыми учреждениями. Так, общая сумма кредитов под инвестиционные проекты, предоставленных по линии ЕБРР, составляет 2 467,6 млн. евро, из которых 1 129,4 млн. евро приходится непосредственно на инвестиционные кредиты. Общий объем кредитов, предоставленных на реализацию инвестиционных проектов Международным банком реконструкции и развития, достигает 386,5 млн. евро, включая инвестиционные кредиты в размере 298,5 млн. евро. Стоимость портфеля инвестиционных проектов, финансируемых Европейским инвестиционным банком, составляет 1 721,4 млн. евро, включая инвестиционные кредиты на сумму 650 млн. евро.

Предлагаемые новые проекты транспортной инфраструктуры международного значения и суммы соответствующих инвестиций

Предложено еще четыре инвестиционных проекта. Общая сумма инвестиций оценивается в 1 568,85 млн. евро.

Узбекистан*Автомобильный транспорт*

Согласно оценкам, протяженность сети автомобильных дорог Узбекистана составляет порядка 183 000 км при плотности 409 км на 1 000 км². Сеть ЕАТС охватывает 3 626 км дорог на маршрутах АН5, АН7, АН62, АН63 и АН65.

Железнодорожный транспорт

Протяженность сети железных дорог – 4 230 км, а ее плотность – 13,5 км на 1000 км². Годовой объем грузоперевозок равен 23 млрд. тонно-километров. Дорожная сеть ЕАТС имеет протяженность примерно 2 154 км (без учета участков дорог, используемых несколькими маршрутами) на следующих направлениях:

- Келес – Каракалпакия (1 686 км);
- Келес – Ходжадавлет (732 км);
- Хаваст – Нау (на маршруте Каракалпакия – Ош, Кыргызстан) (33 км);
- Каракалпакия – порт Термез (1 732 км).

Морские порты и порты внутреннего плавания

Узбекистан является страной, не имеющей выхода к мировому океану. Ему принадлежит участок южного побережья Аральского моря протяженностью 420 км. В городе Термез функционирует порт внутреннего плавания на реке Амударья. Общая протяженность внутренних водных путей страны составляет 1 000 км.

Грузовые терминалы и другая инфраструктура интермодального транспорта

На маршрутах ЕАТС функционируют в общей сложности восемь наземных контейнерных складов, интермодальных грузовых терминалов (железнодорожных и автомобильных) и грузовых деревень/логистических центров, расположенные в городах Чукурсай, Ташкент, Сергели, Улугбек (Самарканд), Термез, Маргилан, Бухара-2 и Андижан (северный). Все они открыты 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 Ялама (автомобильные);
- Кыргызстан (1 099 км): Савай, Султанабад, Ханабад, Учкурган (железнодорожные), Дустлик (автомобильный);
- Таджикистан (1 161 км): Бекабад, Суванабад/Андархан, Амузанг, Кудукли/Узун (железнодорожные), Гульбахор, Сарыасия, Джартепо, Айбек, Андархан (автомобильные);
- Туркменистан (1 621 км): Нишон, Питняк, Ходжадавлет, Ходжейли, Алат (железнодорожные), Ходжейли и Алат (автомобильные).

По состоянию на 2010 год функционировали 89 таможенных поста, в том числе 26 мобильных, 13 – на железнодорожных пунктах пересечения границы, 49 – на автомобильных и один – на речном пограничном пропускном пункте. 58 таможенных постов выделены для обслуживания "внешнеэкономических связей".

Осуществляемые и запланированные проекты транспортной инфраструктуры международного значения и суммы соответствующих инвестиций

В настоящее время реализуются шесть инфраструктурных проектов международного значения (из них четыре направлены на развитие железнодорожной и два – автодорожной инфраструктуры).

В стадии осуществления находятся следующие железнодорожные проекты общей стоимостью 430,2 млн. долл. США:

- организация движения высокоскоростных пассажирских поездов между Ташкентом и Самаркандом (76,7 млн. долл. США);
- прокладка волоконно-оптического кабеля по маршруту Навои – Учкудук-2 – Мискен – Нукус – Кунград – Каракалпакия;
- оборудование станций на линии Навои – Учкудук-2 – Султануиздаг – Каракалпакия системами централизованного управления и автоблокировки (общая стоимость обоих проектов – 19,2 млн. долл. США);
- сооружение двухпутной электрифицированной линии Янгиер – Джизак (334,3 млн. долл. США).

Осуществляются следующие автодорожные проекты на общую сумму 782,5 млн. долл. США:

- программа поэтапного финансирования: первая очередь проекта по развитию дорожной сети регионального значения на средства АБР (182,5 млн. долл. США);
- программа поэтапного финансирования: вторая очередь проекта по развитию дорожной сети регионального значения на средства АБР (600 млн. долл. США).

Предлагаемые новые проекты транспортной инфраструктуры международного значения и суммы соответствующих инвестиций

В дополнение к существующим инфраструктурным проектам Узбекистаном были предложены один проект, намеченный на среднесрочную перспективу, и два проекта, которые планируется реализовать в более отдаленном будущем:

- электрификация железнодорожной линии Мароканд – Карши (к 2014 году);
- электрификация железнодорожной линии Мароканд – Навои – Бухара (к 2018 году);
- электрификация железнодорожной линии Карши – Ташгузар – Байсун – Кумкурган – Термез (к 2017 году).

21 декабря 2010 года была утверждена Программа ускорения развития инфраструктуры, транспортного и коммуникационного строительства в 2011-2015 годах. В ней предусматриваются сооружение и реконструкция ряда участков, входящих в состав Узбекской национальной магистрали (общая протяженность – 2 306 км), а также объектов придорожной инфраструктуры и сервиса (240 единиц), модернизация 1 030 км железнодорожных путей, обновление транспортного парка интермодальных логистических центров (212 единиц) и др.

Общая сумма инвестиций, запланированных на 2011-2015 годы (без учета сектора связи) превышает 5,6 млрд. долл. США, включая иностранные инвестиции и займы в размере 2,1 млрд. долларов.

Программа направлена на поддержку ускоренной реализации проектов по созданию единой национальной автомобильной транспортной системы, соединяющей все регионы страны, расширение строительства и реконструкции участков четырехполосных дорог, входящих в состав Узбекской национальной магистрали, с обеспечением их современным цементобетонным и асфальтобетонным покрытием, отвечающим высоким требованиям международных стандартов, развитие и модернизацию железнодорожного транспорта Республики, проведение реконструкции железнодорожных путей, обустройство и введение в эксплуатацию высокоскоростной железнодорожной линии Ташкент – Самарканд, осуществление электрификации железнодорожных участков до городов Бухара и Карши, обновление подвижного состава современными высокопроизводительными локомотивами, грузовыми и пассажирскими вагонами и т.д.

Перевод с английского

Постоянное представительство Российской Федерации
при Отделении ООН и других международных организациях
в Женеве
15, Avenue de la Paix,
1202 GENEVE
Телефоны: 733 18 70, 734 51 53,
734 55 30. Факс: 734 40 44

№ 333

Постоянное представительство Российской Федерации при Отделении Организации Объединенных Наций и других международных организациях в Женеве свидетельствует свое уважение Секретариату Европейской экономической комиссии и, ссылаясь на документы ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2011/1 и ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2011/1Corr.1, имеет честь сообщить следующее.

Термин "Стамбульский пролив", предлагаемый Турцией для использования в документе ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2011/1, ни в одном международно-правовом документе не содержится и, как следствие, в международной практике не известен.

Российская Федерация предлагает сохранить в пятой строке пункта 8 на стр. 4 документа ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2011/1, а также в "межправительственном документе – Евразия", который будет разработан группой экспертов в текущем году, термин "пролив Босфор". Термин "пролив Босфор" используется в Конвенции Монрё о режиме проливов 1936 года и получил широкое признание в международном праве.

Постоянное представительство пользуется этой возможностью, чтобы возобновить Секретариату уверения в своем весьма высоком уважении.

Женева, 24 июня 2011 года
(печать)

Секретариату Европейской экономической комиссии
Организации Объединенных Наций
Женева

Перевод с английского

Постоянное представительство Турции при
Организации Объединенных Наций
Женева
2011/BMCO/2319963

Постоянное представительство Турецкой Республики при Отделении Организации Объединенных Наций в Женеве и других международных организациях в Швейцарии свидетельствует свое уважение Секретариату Европейской экономической комиссии ООН и имеет честь препроводить с настоящим текст заявления турецкой делегации на заседании Группы экспертов по единому железнодорожному праву, состоявшемся в Женеве 7 октября 2011 года, сделанного в ответ на возражение Российской Федерации против исправлений, внесенных Секретариатом в документы ECE/TRANS/2011/3 и ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2011/1.

Постоянное представительство Турецкой Республики было бы весьма признательно за должный учет позиции Турецкой Республики, отраженной в этом заявлении, в ходе предстоящей выработки документов Комитетом по внутреннему транспорту (КВТ) и его вспомогательными органами.

Постоянное представительство Турецкой Республики пользуется этой возможностью, чтобы возобновить Секретариату Европейской экономической комиссии ООН уверения в своем весьма высоком уважении.

Женева, 7 октября 2011 года
(печать)

Приложения: 1

Секретариату Отдела транспорта ЕЭК ООН

Факс: 022 917 00 39

7 октября 2011 года

ЗАЯВЛЕНИЕ ТУРЦИИ НА ЗАСЕДАНИИ ГРУППЫ ЭКСПЕРТОВ
ПО ЕДИНОМУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ПРАВУ

"Использование термина "Турецкие проливы" или "Стамбульский и Чанаккальский проливы" имеет под собой историческое, политическое и правовое обоснование, такое как: уважение прошлой и нынешней общей практики, должный учет суверенных прав Турции на эти конкретные районы и ее юрисдикции, соответствующей сложившимся принципам международного права. В настоящее время существует также значительное число соглашений и принципов, разработанных Организацией Объединенных Наций в части стандартизации географических названий, которые гласят, в частности, что в том случае, когда страна осуществляет полный суверенитет над каким-либо географическим объектом, в международных документах должно использоваться официальное название, данное уполномоченной национальной организацией.

Что касается терминологии в Конвенции Монтрё 1936 года, то целесообразно напомнить, что эта Конвенция была введена в действие только в целях регулирования судоходства по этим проливам. Турция строго придерживается этой Конвенции в течение 75 лет и намерена делать это и в будущем.

Вместе с тем, помимо этой цели, Конвенция Монтрё не претендует на определение названий районов или государств-участников в этом вопросе. В противном случае мы были бы вынуждены ссылаться на некоторые страны или личности, подписавшие ее, такие как Болгарское царство, король эллинов, император Индии или Центральный исполнительный комитет Союза Советских Социалистических Республик, не обращая внимания на тот факт, что государства сами вправе определять, как они называются и управляются.

Фактически, термины "Турецкие проливы" или "Стамбульский и Чанаккальский проливы" постоянно используются во многих международных документах, включая резолюции и документы ИМО и НАТО. В данном случае речь идет о правилах пользования Турецкими проливами, зарегистрированными в ИМО в 1994 году и еще раз в 1998 году."

В документе ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2011/9 **Группы экспертов по единому железнодорожному праву Рабочей группы по железнодорожному транспорту, содержащем доклад группы экспертов о работе ее второй сессии**, которая состоялась в Женеве 7 октября 2011 года, говорится:

"11. Группа экспертов была проинформирована о сообщениях, полученных от Российской Федерации и Турции в связи с исправлением, внесенным в позиционный документ ЕЭК ООН и повестку дня первой сессии группы (ECE/TRANS/2011/3/Corr.1 и ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2011/1/Corr.1). На основании этих исправлений, изданных по просьбе Турции, термин "Босфор", используемый в обоих документах, заменен термином "Стамбульский пролив". Ссылаясь на свое сообщение от 24 июня 2011 года в адрес секретариата ЕЭК ООН, представитель Российской Федерации заявил, что термин "Стамбульский пролив" ни в одном международно-правовом документе не содержится и, как следствие, в международной практике не известен. В этой связи Российская Федерация считает, что термин "пролив Босфор" следует сохранить в обоих документах, поскольку этот термин используется в Конвенции Монтрё о режиме проливов 1936 года и получил широкое признание в международном праве.

В ответ на это сообщение Российской Федерации представитель Турции сделал следующее сообщение:

"Использование термина "Турецкие проливы" или "Стамбульский и Чанаккальский проливы" имеет под собой историческое, политическое и правовое обоснование, такое как: уважение прошлой и нынешней общей практики, должный учет суверенных прав Турции на эти конкретные районы и ее юрисдикции, соответствующей сложившимся принципам международного права. В настоящее время существует также значительное число соглашений и принципов, разработанных Организацией Объединенных Наций в части стандартизации географических названий, которые гласят, в частности, что в том случае, когда страна осуществляет полный суверенитет над каким-либо географическим объектом, в международных документах должно использоваться официальное название, данное уполномоченной национальной организацией. Что касается терминологии в Конвенции Монтрё 1936 года, то целесообразно напомнить, что эта Конвенция была введена в действие только в целях регулирования судоходства по этим проливам. Турция строго придерживается этой Конвенции в течение 75 лет и намерена делать это и в будущем.

Вместе с тем, помимо этой цели, Конвенция Монтрё не претендует на определение названий районов или государств-участников в этом вопросе. В противном случае мы были бы вынуждены ссылаться на некоторые страны или личности, подписавшие ее, такие как Болгарское царство, король эллинов, император Индии или Центральный исполнительный комитет Союза Советских Социалистических Республик, не обращая внимания на тот факт, что государства сами вправе определять, как они называются и управляются.

Фактически, термин "Турецкие проливы" или "Стамбульский и Чанаккальский проливы" постоянно используются во многих международных документах, включая резолюции и документы ИМО и НАТО. В данном случае речь идет о правилах пользования турецкими проливами, зарегистрированными в ИМО в 1994 году и еще раз в 1998 году."

12. Группа экспертов решила, что решение о термине, который следует использовать в случае этого пролива, находится вне круга ведения и мандата этой Группы. Кроме того, данный вопрос не включен в будущий МД-Евразия. В этой связи Группа экспертов решила принять к сведению позиции Российской Федерации и Турции и поручила секретариату отразить обе позиции в докладе о работе совещания."

Полный текст доклада см. по адресу: <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2011/sc2/ECE-TRANS-SC2-GEURL-2011-09e.pdf>

http://www.unece.org/trans/main/sc2/sc2_geurl_02.html

ПРИЛОЖЕНИЕ II

КРАТКИЙ ПЕРЕЧЕНЬ МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВЫХ ДОКУМЕНТОВ ЕЭК ООН В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА

I. ОСНОВНЫЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ КОНВЕНЦИИ ЕЭК ООН В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА

A. 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 E, 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 E на своей территории, в рамках своих внутригосударственных программ, хотя время завершения соответствующих строительных работ они определяют полностью по своему усмотрению. По состоянию на 7 марта 2012 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 E 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 E в рамках своих внутригосударственных программ, но без каких-либо ограничений по времени. По состоянию на 7 марта 2012 года Договаривающимися сторонами СМЖЛ были **27 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 7 марта 2012 года Договаривающимися сторонами СЛКП были **32 государства**.

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 7 марта 2012 года Договаривающимися сторонами СМВП были **17 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. Договаривающиеся 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 7 марта 2012 года Договаривающимися сторонами Конвенции были **70 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 7 марта 2012 года Договаривающимися сторонами этой конвенции были **62 государства**.

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 7 марта 2012 года Договаривающимися сторонами Соглашения были **34 государства**.

8. Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию о дорожных знаках и сигналах, принятое в 1971 году, также устанавливает более конкретные нормы в отношении используемых на европейских дорогах знаков и сигналов в целях повышения безопасности дорожного движения. По состоянию на 7 марта 2012 года Договаривающимися сторонами Соглашения были **32 государства**.

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 7 марта 2012 года Договаривающимися сторонами Протокола были **27 государств**.

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 7 марта 2012 года Договаривающимися сторонами Соглашения были **46 государств и Европейский союз**.

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 7 марта 2012 года Договаривающимися сторонами Соглашения были **32 государства и Европейский союз**.

12. Соглашение о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров от 13 ноября 1997 года закладывает правовую основу проведения технических осмотров транспортных средств. К Соглашению прилагаются два правила, имеющих своей целью обеспечение безопасности транспортных средств в течение всего срока их эксплуатации. По состоянию на 7 марта 2012 года Договаривающимися сторонами Соглашения были 12 государств; еще 17 сторон подписали Соглашение и находились в процессе его ратификации.

D. Другие конвенции в области автомобильного транспорта

13. Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), принятое 1 июля 1970 года, направлено на то, чтобы не допускать чрезмерной продолжительности управления водителями и членами 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 7 марта 2012 года Договаривающимися сторонами Соглашения были **51 государство**.

14. 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 7 марта 2012 года Договаривающимися сторонами конвенции были **55 государств**.

15. 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 7 марта 2012 года Договаривающимися сторонами Протокола были **41 государство**.

Е. Конвенции об упрощении процедур пересечения границ

16. 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 предназначаются 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 7 марта 2012 года Договаривающимися сторонами этой конвенции были **79 государств**.

17. 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 7 марта 2012 года Договаривающимися сторонами этой конвенции были **74 государства**.

18. 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 процедуры 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 аккуратное заполнение документов компетентными властями и ассоциациями или водителями частных транспортных средств. В результате эта конвенция помогает свести к минимуму формальности и задержки в пунктах пересечения границы. По состоянию на 7 марта 2012 года Договаривающимися сторонами этой конвенции были **79 государств и Европейский союз**.

19. 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 таможни места отправления до таможни места назначения через территорию необходимого для этого количества стран без таможенного досмотра в промежуточных таможнях 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, 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 таможне 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 ею 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 7 марта 2012 года Договаривающимися сторонами этой конвенции были **67 государств и Европейский союз**.

20. 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 7 марта 2012 года Договаривающимися сторонами Конвенции были **40 государств и Европейский союз**.

21. 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 7 марта 2012 года Договаривающимися сторонами Конвенции были **10 государств**.

22. 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 7 марта 2012 года Договаривающимися сторонами Конвенции были **12 государств**.

23. 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 7 марта 2012 года Договаривающимися сторонами этой конвенции были **38 государств**.

24. 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 организация 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 задержек на границе, что ведет к снижению транспортных расходов и, соответственно, к снижению издержек на экспорт и импорт товаров. По состоянию на 7 марта 2012 года Договаривающимися сторонами Конвенции были **55 государств и Европейский союз**.

25. 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 7 марта 2012 года Договаривающимися сторонами Конвенции были **14 государств**.

Ф. Перевозка опасных грузов

26. 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 соглашение ДОПОГ устанавливает условия, при которых такая перевозка может осуществляться. Эти условия включают классификацию веществ по характеру опасности (взрывчатые вещества, воспламеняющиеся жидкости, воспламеняющиеся газы, едкие вещества и т.д.), по их упаковке, маркировке, этикеткам, специальным обозначениям, документации и специальным требованиям к емкостям. Кроме того, в ДОПОГ содержатся требования, касающиеся условий перевозки, обучения водителей, а также требования, касающиеся конструкции транспортных средств и их допуска к перевозке. Недавно в Соглашение были добавлены положения, касающиеся безопасности. Как правило, поправки в Приложения к соглашению ДОПОГ вносятся 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 условливать о применении к международным перевозкам через их территорию менее жестких требований. Соглашение ДОПОГ открыто для присоединения всех государств – членов ООН. Присоединение к ДОПОГ не влечет за собой каких-либо финансовых обязательств для стран. Однако на экспортирующие страны соглашение ДОПОГ налагает обязательство 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 7 марта 2012 года Договаривающимися сторонами Соглашения были **48 государств**.

27. Протокол о внесении поправок в пункт а) статьи 1, пункт l) 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 7 марта 2012 года Договаривающимися сторонами Протокола являлись **29 государств**.

28. Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ) вступило в силу 28 февраля 2000 года. Оно направлено на обеспечение высокого уровня безопасности таких перевозок при экономически приемлемых издержках. Правила, прилагаемые к ВОПОГ и начавшие действовать спустя двенадцать месяцев после его вступления в силу, т.е. 28 февраля 2000 года, включают положения, касающиеся опасных веществ и изделий, положения об их перевозке в упаковках и навалом на борту судов внутреннего плавания или танкерами, а также положения, касающиеся строительства и эксплуатации таких судов. Они также содержат предписания и процедуры, касающиеся осмотра, выдачи свидетельств о допуске, признания классификационных обществ, контроля, подготовки и экзаменования экспертов. По состоянию на 7 марта 2012 года Договаривающимися сторонами Соглашения были **17 государств**.

G. Перевозка скоропортящихся пищевых продуктов

29. 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 требующихся в этих целях 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 7 марта 2012 года Договаривающимися сторонами Соглашения были **46 государств**.

Евро-азиатские транспортные связи

Организация Объединенных Наций с давних пор оказывает поддержку развитию транспортных соединений между Европой и Азией. На этапе I Проекта по евро-азиатским транспортным связям (ЕАТС) (2003–2007 годы) были определены основные международные транспортные связи ЕАТС с целью соединить европейские и азиатские транспортные сети. В настоящем исследовании по этапу II ЕАТС (2008–2012 годы) задействовано 27 стран и охвачено 9 автомобильных маршрутов ЕАТС, 9 железнодорожных маршрутов ЕАТС, 17 водных транспортных маршрутов, 52 порта внутреннего плавания и 70 морских портов. В исследование включено 311 инфраструктурных транспортных проектов общей стоимостью 215 млрд. долл. США, из которых 188 определены в качестве высокоприоритетных проектов общей стоимостью 78 млрд. долл. США. В дополнение к многострановой оценке транспортных инвестиционных потребностей в документе содержится сопоставительный анализ морских и наземных перевозок между Европой и Азией. При использовании подхода «от двери до двери» можно убедиться в том, что, в частности, сухопутные перевозки и железные дороги могут быть вполне конкурентоспособными, если принимаются меры по облегчению пересечения границ. За последние четыре года участвующие правительства изучили препятствия нефизического характера для международных перевозок по маршрутам ЕАТС и определили необходимые действия для сокращения экономического расстояния между ними, а также от своих основных рынков. И наконец, в рамках проекта ЕАТС была разработана база данных о географической информационной системе (ГИС) и, таким образом, усовершенствованные карты ЕАТС сейчас имеются не только на бумаге, но и на веб-сайте ЕЭК ООН <http://apps.unece.org/eatl/>.